

Załącznik do Uchwały Nr 376/7505/22
Zarządu Województwa Podkarpackiego
w Rzeszowie
z dnia 5 kwietnia 2022 r.



RAPORT Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

PROJEKTU PROGRAMU STRATEGICZNEGO ROZWOJU TRANSPORTU WOJEWÓDZTWA PODKARPACKIEGO DO ROKU 2030 ORAZ PROJEKTU PROGNOZY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO

*Termin przeprowadzonych konsultacji społecznych: **28.01.2022 – 07.03.2022.***

Rzeszów, 5 kwietnia 2022 r.

Spis treści:

I. WPROWADZENIE.	3
II. Stanowisko Zarządu Województwa Podkarpackiego ws. uwag do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030.....	12
III. Stanowisko Zarządu Województwa Podkarpackiego ws. uwag do <i>Prognozy oddziaływania na środowisko</i> projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030	177

I. WPROWADZENIE.

Zarząd Województwa Podkarpackiego przyjął projekt *Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030* (PSRT WP) oraz projekt *Prognozy oddziaływania na środowisko* do niniejszego dokumentu uchwałami: nr **351/6977/22 z dnia 11 stycznia 2022 r.** oraz nr **354/7049/22 z dnia 25 stycznia 2022 r.**

Program służyć będzie spełnieniu na poziomie regionalnym warunku podstawowego, w zakresie kompleksowego planowania transportu, określonego w rozporządzeniu ogólnym, dotyczącym perspektywy finansowej 2021-2027 i stanowić będzie podstawę finansowania inwestycji transportowych w ramach perspektywy finansowej 2021-2027, m.in. ze środków Programu Fundusze Europejskie dla Podkarpacia na lata 2021-2027 czy Programu Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej na lata 2021-2027.

Program *Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030* jest zasadniczym narzędziem realizacji Strategii Rozwoju Województwa – Podkarpackie 2030 uchwalonej przez Sejmik Województwa Podkarpackiego w dniu 28 września 2020 r. (uchwała nr XXVII/458/20), w której także podkreślono istotny aspekt w zakresie kształtowania zrównoważonego rozwoju transportu w regionie.

Integralną częścią Programu jest *Prognoza Oddziaływania na środowisko*, w której uwzględnione są aspekty związane ze zmianą klimatu oraz kwestie środowiskowe. Z uwagi na niemalże połowę obszarów chronionych, które pokrywają teren województwa podkarpackiego kwestie te stanowią istotny aspekt dla planowanych inwestycji transportowych w naszym regionie.

Prace nad dokumentem rozpoczęły się w marcu 2020 roku. Aby przyjęty w Programie system wdrażania i realizacji przebiegał planowano, istotną kwestią było zaangażowanie kluczowych interesariuszy poszczególnych gałęzi transportu, tworzących system transportowy województwa podkarpackiego oraz partycypacja społeczna podczas opracowania niniejszego dokumentu.

Na wstępnym etapie przygotowania dokumentu stworzono platformę wymiany informacji dla wszystkich interesariuszy w zakresie transportu – zarówno publicznych jak i prywatnych. Umożliwiono im wskazanie swoich możliwości oraz ograniczeń. Wysłuchano potrzeb w zakresie realizacji podstawowych zadań, a także zgromadzono dane.

Do prac nad Programem włączono także przedstawicieli kluczowych regionalnych środowisk zajmujących się problematyką transportową. W tym celu powołano Zespół roboczy, na który zapraszano zarówno przedstawicieli kluczowych podmiotów zajmujących się głównymi podsystemami transportowymi w województwie podkarpackim (m.in. przedstawiciele Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Rzeszowie, Zakładu Linii Kolejowych w Rzeszowie PKP PLK S.A., Podkarpackiego Urzędu Wojewódzkiego, Podkarpackiego Zarządu Dróg Wojewódzkich czy Portu Lotniczego „Rzeszów-Jasionka” Sp. z o.o.), ale także ekspertów z dziedziny transportu i logistyki z podkarpackich uczelni wyższych.

W ramach prac nad Programem podjęto także współpracę z ekspertem zewnętrznym, Panem prof. Tomaszem Komornickim, który wspierał merytorycznie Zespół na każdym z etapów procesu opracowania Programu.

Zgodnie z art. 6 i art. 19a ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2021 r., poz. 1057 t.j.) oraz art. 39, art. 40 i art. 54 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2021 r., poz. 2373 t.j.), Zarząd Województwa Podkarpackiego, skierował projekt Programu wraz z projektem Prognozy oddziaływania na środowisko do konsultacji społecznych, realizując obowiązek zapewnienia udziału społeczeństwa w tworzeniu dokumentów strategicznych. Konsultacje społeczne przeprowadzono z jednostkami samorządu terytorialnego, Komisją Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego, partnerami społecznymi i gospodarczymi z terenu województwa, a także z mieszkańcami Podkarpacia.

Konsultacje przeprowadzone zostały w okresie od **28 stycznia 2022 r.** do **7 marca 2022 r.** Ogłoszenie o konsultacjach społecznych projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 oraz projektu Prognozy oddziaływania na środowisko ukazało się w dniu 28 stycznia 2022 r. w gazetach codziennych o zasięgu regionalnym – „Super Nowości” oraz „Nowiny”.

W dniu 28 stycznia 2022 r. na stronie internetowej Samorządu Województwa Podkarpackiego www.podkarpackie.pl oraz www.rot.podkarpackie.pl została umieszczona informacja - zaproszenie do udziału w konsultacjach społecznych projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 oraz projektu Prognozy oddziaływania na środowisko do niniejszego dokumentu. Do informacji dołączono również formularze zgłaszania uwag do konsultowanych dokumentów oraz zamieszczono linki odsyłające do w/w projektu Programu i projektu Prognozy.

W zaproszeniu zamieszczona została również informacja o planowanych spotkaniach konsultacyjnych oraz o przewidywanych różnych możliwościach zgłaszania uwag i wniosków do konsultowanych dokumentów. Uwagi, sugestie, komentarze do projektów dokumentów można było składać w okresie od dnia 28 stycznia 2022r. do 7 marca 2022r. poprzez wypełnienie formularza uwag on-line, dostarczenie pobranego i wypełnionego formularza za pomocą poczty elektronicznej na adres dr@podkarpackie.pl lub przesłanie pocztą tradycyjną na adres siedziby tutejszego Urzędu czy także dostarczenie formularza uwag bezpośrednio do siedziby Urzędu. Uwagi, sugestie można było także zgłaszać za pomocą tradycyjnego pisma, a także ustnie do protokołu w Departamencie Rozwoju Regionalnego Urzędu Marszałkowskiego Województwa Podkarpackiego w Rzeszowie.

Zaproszenia do udziału w konsultacjach społecznych, zostały przesłane w formie pisemnej do Ministra Funduszy i Polityki Regionalnej, Posłów na Sejm i Senatorów Rzeczypospolitej Polskiej z województwa podkarpackiego, Radnych Sejmiku Województwa Podkarpackiego, Wojewody Podkarpackiego oraz Prezydentów, Burmistrzów i Wójtów jednostek samorządu terytorialnego z terenu całego województwa, a także do Marszałków województw sąsiednich: województwa lubelskiego, świętokrzyskiego oraz małopolskiego. Zaproszenia pisemne skierowano także do członków Zespołu powołanych do opracowania *Programu*.

Zgodnie z art. 19a ust. 1 ustawy z 6 grudnia 2006r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz.U. z 2021 r., poz. 1057 t.j.) w dniu 27 stycznia 2022r. zwrócono się do Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego o wydanie opinii do konsultowanych dokumentów.

Zgodnie art. 54 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U z 2021 r., poz. 2373 t.j.), w dniu 11 lutego 2022r. zwrócono się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie oraz Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Rzeszowie o wydanie opinii do konsultowanych dokumentów.

Zgodnie z art. 2 ust. 2 Regulaminu organizacji i trybu działania oraz trybu powoływania członków Rady Działalności Pożytku Publicznego Województwa Podkarpackiego, stanowiącego załącznik nr 1 do Uchwały Nr 337/7217/17 Zarządu Województwa Podkarpackiego z dnia 5 września 2017 r. w dniu 3 marca 2022r. zwrócono się do Rady Działalności Pożytku Publicznego Województwa Podkarpackiego o wydanie opinii do konsultowanych dokumentów.

Po raz pierwszy projekt Programu oraz projekt Prognozy oddziaływania na środowisko zaprezentowany został na Sesji Sejmiku Województwa Podkarpackiego, która odbyła się w formie zdalnej w dniu 31 stycznia 2022r.

Ponadto przeprowadzono także 8 spotkań konsultacyjnych w następujących miastach: Rzeszów 03.02.2022 r., Przemyśl, 04.02.2022 r., Stalowa Wola, 07.02.2022 r., Dębica, 09.02.2022 r., Sanok, 10.02.2022 r., Ustrzyki Dolne, 10.02.2022 r., Tarnobrzeg, 11.02.2022 r. oraz Krosno, 14.02.2022 r. Z wyjątkiem spotkania organizowanego w Ustrzykach Dolnych, które przybrało formę stacjonarną, pozostałe spotkania zorganizowane zostały w formie hybrydowej, umożliwiając zainteresowanym także udział on-line za pomocą mediów społecznościowych (poprzez kanał You Tube Urzędu Marszałkowskiego Województwa Podkarpackiego *Fundusze Europejskie dla Podkarpacia*) oraz za pomocą platformy internetowej. Spotkania konsultacyjne poświęcone zostały prezentacji konsultowanych dokumentów, dyskusji nad zaproponowanymi w projekcie Programu oraz w projekcie Prognozy oddziaływania na środowisko zapisami, jak również zebraniu uwag od uczestników spotkania.

W trakcie spotkań, zaprezentowana została *Wizja rozwoju transportu województwa podkarpackiego do roku 2030* przez Panią Ewę Draus, Wicemarszałek Województwa Podkarpackiego, omówione zostały *Uwarunkowania, problemy, warianty Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030* przez Pana Profesora Tomasza Komornickiego, przedstawiona została prezentacja projektu *Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030* przez Pana Pawła Waisa, Dyrektora Departamentu Rozwoju Regionalnego UMWP, zaprezentowane zostały *Inwestycje drogowe na sieci dróg wojewódzkich w perspektywie 2021-2027* przez Panią Joannę Szozdę, Dyrektora Departamentu Dróg i Publicznego Transportu Zbiorowego UMWP a także zaprezentowano projekt *Prognozy oddziaływania na środowisko Programu* przez Panią Lucynę Zymyn - pracownika Podkarpackiego Biura Planowania Przestrzennego w Rzeszowie (oddział w Krośnie). Prezentacje stanowiły wstęp do ożywionych dyskusji, w trakcie których uczestnicy zgłaszali swoje uwagi i propozycje do projektów dokumentów. W konsultacjach udział wzięli przedstawiciele Zarządu Województwa Podkarpackiego oraz Przewodniczący i Radni Sejmiku Województwa Podkarpackiego.

Przez cały czas trwania konsultacji projekt Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 wraz z projektem Prognozy oddziaływania na środowisko były dostępne na stronie internetowej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Podkarpackiego <http://www.podkarpackie.pl/> i www.rot.podkarpackie.pl oraz udostępnione do wglądu w Departamencie Rozwoju Regionalnego UMWP. Na powyższych stronach na bieżąco zamieszczane były także relacje, zdjęcia i nagrania z przeprowadzonych konferencji.

Zgodnie z przyjętym harmonogramem, wynikającym z obowiązujących przepisów prawa, konsultacje społeczne projektu Programu zakończyły się w dniu 7 marca 2022r. r. W trakcie trwania konsultacji do Urzędu Marszałkowskiego Województwa Podkarpackiego wpłynęło ogółem 269 uwag do projektu *Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030* oraz 33 uwagi do projektu *Prognozy oddziaływania na środowisko*.

W *Raporcie z konsultacji społecznych* zamieszczono uwagi zgłoszone do niniejszych dokumentów zarówno w formie ustnej – zgłoszone podczas organizowanych spotkań konsultacyjnych oraz w formie pisemnej (za pomocą wypełnionych formularzy uwag lub złożonych za pomocą pism). W przypadku uwag zgłoszonych podczas organizowanych spotkań konsultacyjnych, w raporcie zamieszczono te, które bezpośrednio odnosiły się do prezentowanych projektów dokumentów.

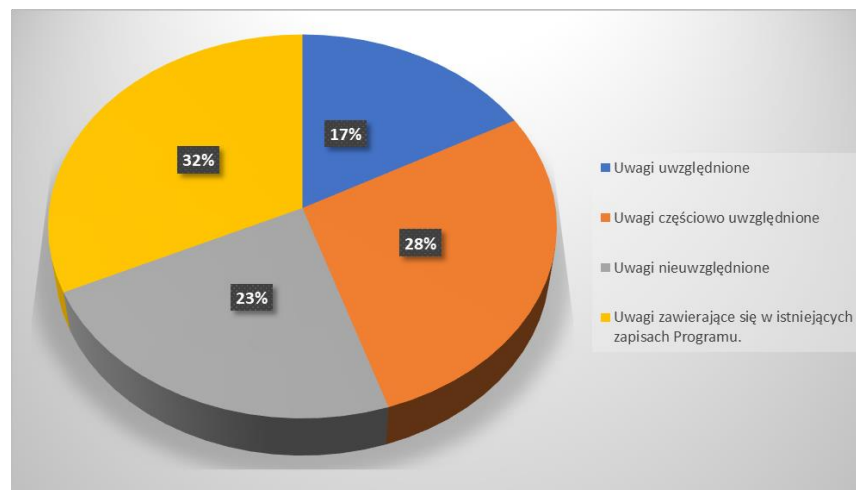
Uwagi zebrane i opracowane zostały przez Departament Rozwoju Regionalnego UMWP. Uwagi zostały skonsultowane, zgodnie z zakresem kompetencji także z Departamentem Dróg i Publicznego Transportu Zbiorowego UMWP, Podkarpackim Biurem Planowania Przestrzennego w Rzeszowie, a także z przedstawicielami kluczowych systemów transportowych: Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad, oddział w Rzeszowie oraz Zakładem Linii Kolejowych w Rzeszowie i Lublinie PKP PLK S.A., celem wypracowania ostatecznego stanowiska do poszczególnych uwag.

Zebrane w *Raporcie* uwagi poddane został także analizie przez eksperta zewnętrznego, Pana profesora Tomasza Komornickiego oraz przez ewaluatora oceny ex-ante projektu Programu, Pana profesora Wojciecha Dziemianowicza. Sugestie zaproponowane przez ekspertów zewnętrznych, zostały wykorzystane w opracowaniu ostatecznego stanowiska do każdej z uwag.

W dniu 5 kwietnia 2022 r., Zarząd Województwa Podkarpackiego uchwałą nr 376/7505/22 w sprawie rozpatrzenia uwag i wniosków zgłoszonych do projektu *Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030* wraz z projektem *Prognozy oddziaływania na środowisko*, zajął stanowisko w sprawie zgłoszonych uwag.

Z łącznej liczby 269 uwag zgłoszonych do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030, 85 uwag zawierało się w istniejących zapisach Programu (co stanowi 32% łącznej liczby uwag do projektu Programu), 46 uwag zostało uwzględnionych (co stanowi 17% łącznej liczby uwag do projektu Programu), 75 uwag zostało częściowo uwzględnionych (co stanowi 28% łącznej liczby uwag do projektu Programu), 63 uwag zostało nieuwzględnionych (co stanowi 23% łącznej liczby uwag do projektu Programu).

Wykres. Procentowy udział poszczególnych odniesień do uwag projektu PSRT WP



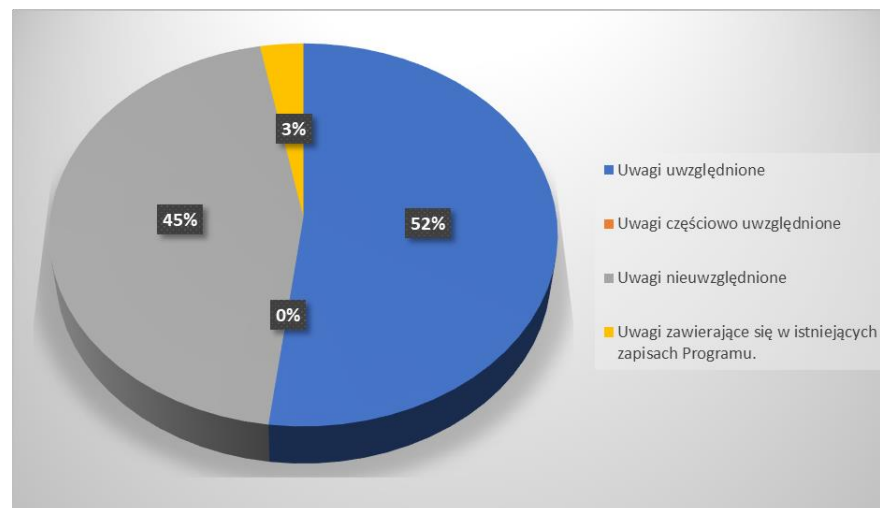
Źródło: opracowanie własne UMWP

Uwagi do projektu Programu zgłosiło 75 podmiotów, w tym: 1 Poseł na Sejm, 9 Radnych Sejmiku Województwa Podkarpackiego, 32 jednostki samorządu terytorialnego, w tym: 8 Starostw powiatowych i 24 Gminy oraz 17 organizacji pozarządowych (w tym inicjatyw, stowarzyszeń/fundacji). Ponadto uwagi zostały także zgłoszone przez 3 przedstawicieli uczelni wyższych, 19 osób fizycznych oraz 2 podmioty prywatne.

Do projektu *Prognozy oddziaływania na środowisko* projektu *Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030* wpłynęło ogółem 33 uwagi. Z tej liczby 17 uwag zostało uwzględnionych (co stanowi 52% łącznej liczby uwag do projektu Prognozy), 15 uwag zostało nieuwzględnionych (co stanowi 45% łącznej liczby uwag do projektu Prognozy), 1 uwaga zawierała się w istniejących zapisach Prognozy (co stanowi 3% łącznej liczby uwag do projektu Prognozy).

Uwagi do projektu *Prognozy* zgłosiło 18 podmiotów, w tym: Radny Sejmiku Województwa Podkarpackiego, 1 Starostwo powiatowe, 13 organizacji pozarządowych (w tym inicjatyw, stowarzyszeń/fundacji) oraz 3 osoby fizyczne.

**Wykres. Procentowy udział poszczególnych odniesień do uwag projektu
Prognozy oddziaływania na środowisko**



Źródło: opracowanie własne UMWP

Podmioty zgłaszające wnioski przede wszystkim zwracały uwagę na konieczność uzupełnienia wynikowej listy kluczowych projektów, zmiany kategorii przypisanym projektom (przeniesienia wykazanych kluczowych inwestycji do wyższego priorytetu), doprecyzowaniu opisów zawartych w projekcie, uwzględnienia potrzeb w zakresie rozwoju transportu publicznego oraz alternatywnego (m.in. rowerowego), poprawy skomunikowania stref gospodarczych z transportem kolejowym i drogowym, a także w kilku przypadkach rezygnacji z proponowanych w projekcie Programu inwestycji z uwagi na cenne walory przyrodnicze, przez które miałyby przebiegać inwestycja lub bliskość zabudowy.

Ponadto znaczna część uwag zebranych w niniejszym *Raporcie* wykazuje powtarzalność postulatów:

a) w przypadku projektu Programu:

- 59 uwag (co stanowiło 22% łącznej liczby zgłoszonych do projektu Programu uwag), dotyczyło dodania do *Wykazu projektów kluczowych* w Priorytecie A drogi wojewódzkiej nr 889, jako strategicznej drogi stanowiącej bezpośredni łącznik z przejściem granicznym na Słowację w Radoszycach, a także stanowiącej alternatywę dróg w Bieszczady dla turystów jadących od strony Krakowa, Jasła i Krosna,

- 8 uwag (co stanowiło 3% łącznej liczby zgłoszonych do projektu Programu uwag) dotyczyło dodania do *Wykazu projektów kluczowych* drogi wojewódzkiej nr 887, jako strategicznej drogi prowadzącej m.in. do szpitala onkologicznego w Brzozowie, Uzdrowiska Rymanów Zdrój oraz do granicy ze Słowacją,

- 15 uwag (co stanowiło 6% łącznej liczby zgłoszonych do projektu Programu uwag) dotyczyło rezygnacji z uwzględniania w *Wykazie projektów kluczowych*, w Prioryecie A, drogi nr 890 (odcinek Kuźmina – Krościenko) z uwagi na obszar cenny przyrodniczo, przez który miałyby przebiegać;

b) W przypadku projektu Prognozy:

- 14 uwag (co stanowiło 42% łącznej liczby zgłoszonych do projektu Prognozy uwag), dotyczyło kwestii uwzględniania transgranicznego oddziaływania drogi w prioryecie A Przemyśl- DW890, która miałyby przebiegać pomiędzy terenem projektowanego Turnickiego Parku Narodowego, a istniejącym po stronie ukraińskiej jego odpowiednikiem Parkiem Narodowym „Koroliwski Beskydy”,

- 14 uwag (co stanowiło 42% łącznej liczby zgłoszonych do projektu Prognozy uwag), dotyczyło ujęcia w dokumencie projektowanego Turnickiego Parku Narodowego, jako obiektu o najwyższych walorach przyrodniczych terenu, gdyż aktualny wykaz wskazany w projekcie Prognozy nie wyczerpuje wszystkich obiektów o najwyższych walorach przyrodniczych.

W dniu 10 marca 2022r. do tutejszego Urzędu wpłynęło także Wystąpienie w sprawie konsultacji społecznych projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 oraz projektu Prognozy oddziaływania na środowisko do niniejszego dokumentu, podpisane przez Radnego Sejmiku Województwa Podkarpackiego Pana Andrzeja Nepelskiego, Burmistrza Gminy Narol, Pana Grzegorza Dominika, Burmistrza Miasta i Gminy Cieszanów, Pana Zdzisława Zadwornego oraz Burmistrza Gminy Oleszyce, Pana Andrzeja Gryniwicza. Pomimo, że pismo wpłynęło po zakończeniu terminu konsultacji społecznych, w *Raporcie* zamieszczono uwagi w nim zawarte wraz ze stanowiskiem Zarządu Województwa Podkarpackiego, odnoszącym się do zgłoszonych postulatów.

Wśród zebranych opinii na temat konsultowanych dokumentów, wskazywano także pozytywne aspekty niniejszych projektów dokumentów, podkreślając m.in. kompleksowe podejście do regionalnego systemu transportowego, uwzględniające wszystkie gałęzie transportu. Ponadto podkreślano także prorozwojowy charakter Programu, który, dzięki wybranemu IV wariantowi planistycznemu, umożliwi równomierny rozwój multimodalnego transportu w województwie. Zainteresowani, wskazywali także, że zarówno w projekcie Programu, jak i w projekcie Prognozy oddziaływania na środowisko uwzględnione zostały kwestie poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu, a także działania, mające na celu zmniejszenie oddziaływania transportu na środowisko naturalne, co niewątpliwie odpowiada na nowe wyzwania polityki spójności.

Wszystkie uwagi zostały poddane wnikliwej analizie oraz wykorzystane w procesie przygotowania końcowej wersji Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko.

Mając na uwadze potrzebę zapewnienia spójności systemów transportowych oraz sprawnej komunikacji pomiędzy województwami, a także zgodnie z *Najlepszymi praktykami w zakresie przygotowania regionalnych planów transportowych* opracowanych przez inicjatywę Jaspers,

pismami o numerze RR-II.0102.4.2020.EF z dnia 27 stycznia 2022r. zwrócono się z prośbą do Marszałka Województwa Lubelskiego Pana Jarosława Stawiarskiego, Marszałka Województwa Małopolskiego, Pana Witolda Kozłowskiego, a także Marszałka Województwa Świętokrzyskiego, Pana Andrzeja Bętkowskiego o przekazanie opinii lub ewentualnych uwag i sugestii na temat projektu PSRT WP do roku 2030 oraz projektu Prognozy oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego dokumentu.

W odpowiedzi, pismem z dnia 2 lutego 2022r. podpisanym przez p.o. Zastępcę Dyrektora Departamentu Infrastruktury i Majątku Województwa Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubelskiego, Panią Lidię Sokołowską, Samorząd Województwa Lubelskiego nie zgłosił uwag do konsultowanych dokumentów.

W odpowiedzi, pismem z dnia 4 marca 2022r., podpisanym przez Marszałka Województwa Świętokrzyskiego, Pana Andrzeja Bętkowskiego, Samorząd Województwa Świętokrzyskiego również nie zgłosił uwag do konsultowanych dokumentów, jednakże w niniejszym piśmie wskazał potencjalne płaszczyzny współpracy pomiędzy województwami w celu zapewnienie spójności systemów transportowych obydwu województw w zakresie:

- przebudowy i modernizacji linii kolejowej nr 25 w ramach realizacji tzw. szprychy nr 6 komponentu kolejowego CPK, łączącej ośrodki Czórmiasta,
- budowy drogi ekspresowej S 74 (...) wraz z budową przeprawy mostowej na Wiśle w rejonie Koćmierza,
- modernizacji i rozbudowy dróg krajowych: nr 9 i nr 77 do parametrów drogi GP,
- zagospodarowania potencjału transportowego linii kolejowej LHS w obsłudze relacji krajowych i międzynarodowych,
- przebiegu tras rowerowych łączących oba województwa w szczególności w obszarach nadwiślańskich – Wiślana Trasa Rowerowa i pozostałych regionalnych tras rowerowych,
- możliwości wykorzystania potencjału turystycznego położonych wzdłuż linii Wisły dla aktywizacji społeczno – gospodarczej: m.in. oznakowanie turystycznego szlaku wodnego na Wiśle (spływy kajakowe, rejsy turystycznymi statkami) oraz budowy odpowiedniej infrastruktury nabrzeżnej, w celu możliwości wypromowania obszaru turystycznego doliny Wisły.

Ponadto zwrócono szczególną uwagę na zadania priorytetowe wskazane w projekcie Regionalnego Planu Transportowego Województwa Świętokrzyskiego do 2030 roku dotyczące modernizacji linii kolejowej nr 70 Włoszczowice – Chmielów oraz linii kolejowej nr 75 Rytwiny – Połaniec wraz z przedłużeniem linii do Mielca i Kolbuszowej.

24 lutego 2022r. otrzymano pozytywną opinię dotyczącą projektu PSRT WP do roku 2030, wydaną przez Podkarpacki Państwowy Wojewódzki Inspektorat Sanitarny, natomiast 11 marca 2022r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie zaopiniował Projekt PSRT WP wraz z projektem Prognozy do niniejszego dokumentu bez wnoszenia uwag.

Jednocześnie w dniu 14 marca 2022r. Rada Pożytku Publicznego, uchwałą nr 4/3/2022 w sprawie wyrażania opinii do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 oraz projektu Prognozy oddziaływania na środowisko, przyjęła pozytywną opinię dla konsultowanych dokumentów.

W dniu 24 marca 2022r. odbyło się także posiedzenie Zespołu ds., Infrastruktury, Rozwoju Lokalnego, Polityki Regionalnej oraz Środowiska Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu, podczas którego jeden z punktów spotkania poświęcony został omówieniu projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030. W dniu 23 marca 2022r. do Departamentu Rozwoju Regionalnego tutejszego Urzędu wpłynęły uwagi do projektu Programu, które zostały omówione podczas posiedzenia ww. Zespołu. Uwagi dotyczyły zmian w zakresie zapisów Programu odnoszących się do transportu kolejowego i zostały zgłoszone za pośrednictwem Ministerstwa Infrastruktury przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

30 marca 2022r. odbyło się posiedzenie Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu, podczas którego ponownie omówione zostały uwagi przedstawione uprzednio na posiedzeniu Zespołu ds. Infrastruktury, Rozwoju Lokalnego, Polityki Regionalnej oraz Środowiska niniejszej Komisji. Uzyskano pozytywną opinię na temat projektu Programu.

W dalszej części niniejszego Raportu znajduje się zestawienie zebranych podczas konsultacji społecznych ww. projektów dokumentów uwag wraz ze stanowiskiem Zarządu Województwa Podkarpackiego.

II. Stanowisko Zarządu Województwa Podkarpackiego ws. uwag do projektu *Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030*

nr	Forma zgłoszenia (formularz on-line; pisemnie; słownie)	Podmiot zgłaszający (osoba fizyczna; podmiot publiczny; podmiot prywatny; organizacja pozarządowa, inne)	Nazwa podmiotu	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga	Nr strony	Zapis w projekcie PSRT WP do roku 2030, do którego zgłaszane są uwagi	Sugerowana zmiana (konkretna propozycja nowego brzmienia zapisu)	Uzasadnienie	Stanowisko Zarządu Województwa Podkarpackiego (uwaga uwzględniona; uwaga częściowo uwzględniona; uwaga nieuwzględniona; uwaga zawiera się w istniejących zapisach Programu)
1	słownie	podmiot publiczny	Andrzej Szlęzak, Radny Województwa Podkarpackiego	Brak	Brak	Brak	Brak	Droga ekspresowa S74 kończy się w powiecie niżańskim w gminie Ulanów. Czy przedłużenie tej drogi do Jarosławia i wpięcie się w autostradę A4, mówiąc o wykluczeniu komunikacyjnym nie byłoby rozwiązaniem wielu problemów transportowych? Czy to nie jest szansą na zmniejszenie wykluczenia komunikacyjnego dla powiatów leżajskiego, przeworskiego ale również dla powiatów z woj. lubelskiego. Przedłużenie rozwiązałoby wiele problemów obszarów wykluczonych komunikacyjnie.	Uwaga nieuwzględniona. Inwestycja dotycząca drogi S74 została wskazana w Tabeli 20. Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego, w Celu podstawowym 1. Dostępność zewnętrzna: Budowa drogi ekspresowej S74, Budowa odcinka S74 Opatów – Nisko. Przedłużenie przebiegu postulowanej drogi do Jarosławia nie może zostać zrealizowana - ruch na tym kierunku odbywa się poprzez S-19 i dalej poprzez A-4 w kierunku Jarosławia. Ponadto poziom szczegółowości Programu zasadniczo nie jest skierowany na koncentrację na dokładnych lokalizacjach inwestycji. Droga S74 została zamieszczona w priorytecie A

2	słownie	podmiot publiczny	Czesław Łączak, Radny Województwa Podkarpackiego	Brak	Brak	Brak	Brak	<p>Rejon zachodni województwa tj. Dębica, Mielec, Jasło powinien być dobrze skomunikowany wewnątrz województwa oraz między sobą. Ale również z obszarami województwa małopolskiego. Kierunek zachodni do Krakowa oraz Śląska powinien być wspierany.</p>	<p>Uwaga zawiera się w istniejących zapisach Programu. W projekcie Programu jest przewidziana m.in. budowy drogi o parametrach ekspresowych w ciągu DK 73 (Jasło- Dębica). Ponadto do wykazu inwestycji (Tabela 20 oraz Załącznik nr 1) wprowadzono inwestycję: Budowa łącznika autostrady A4 od węzła Dębica Wschód z drogą wojewódzką DW 985 Dębica-Tarnobrzeg w kierunku Brzeżnicy oraz dokonano oceny projektu według przyjętych kryteriów dla dróg wojewódzkich. W projekcie Programu w proponowanych kierunkach rozwoju sieci transportowej w obszarze funkcjonalnym Jasła wskazano potrzebę skomunikowania z województwem małopolskim: "Bardzo ważna dla miasta Jasła oraz jego obszaru funkcjonalnego jest planowana budowa obwodnicy w ciągu DK 73. Inwestycja stanowi element większego planu związanego z poprawą przepustowości całego ciągu DK 73 pomiędzy Pilznem a Jasłem (w kierunku autostrady A4). Ważna jest również poprawa dostępności na osi wschód-zachód w ciągu DK28 (połączenie z woj. małopolskim oraz z Krosnem i dalej w kierunku Bieszczad)", a także: "Istotne dla funkcjonowania MOF są przebiegające w układzie wschód zachód linie kolejowe nr 106 oraz 108, komunikujące gminy Tamowiec, Jasło i Skolyszyn z rdzeniem. Bardzo istotna z punktu widzenia obszaru funkcjonalnego jest również rewitalizacja linii kolejowej nr 108 i 110 na odcinku Gorlice – Jasło (która usprawniłaby połączenie z woj. małopolskim)". Ponadto w opisie wariantu nr 4 wskazano także potrzebę wspierania poprawy połączeń z miastami województw sąsiednich: "inwestycje zarówno drogowe, jak i kolejowe mają na celu w pierwszej kolejności powiązanie tych miast ze sobą oraz w układach zewnętrznych (szczególnie z Warszawą, Krakowem, Kielcami i Lublinem)".</p>
3	słownie	podmiot publiczny	Czesław Łączak, Radny Województwa Podkarpackiego	Brak	Brak	Brak	Brak	<p>Wariant 4 najbardziej optymalny, ale powinien być uzupełniony o korelację połączeń w kierunku małopolski. Konieczny jest zjazd z autostrady w rejonie Pilzna, Jastrząbki wraz z modernizacją DK73 na obszarze województwa podkarpackiego. Linia wskazująca modernizację DK73 również powinna być poprowadzona na północ trasą łączącą drogę 984 z autostradą A4 przy nowo wybudowanym zjeździe.</p>	<p>Uwaga zawiera się w istniejących zapisach Programu. Wariant 4 zawiera informację w zakresie korelacji m.in. korelację z województwem małopolskim (zapisy: "(...) inwestycje zarówno drogowe, jak i kolejowe mają na celu w pierwszej kolejności powiązanie tych miast ze sobą oraz w układach zewnętrznych (szczególnie z Warszawą, Krakowem, Kielcami i Lublinem)"). Oznacza to budowę lub modernizację ciągów dróg wojewódzkich uzupełniających sieć krajową oraz dowiązujących ośrodki do sieci TEN-T). Infografika wskazana w wariantcie ma charakter poglądowy, nie odzwierciedla rzeczywistego układu sieci transportowej. Jednocześnie inwestycje polegające na budowie zjazdu z autostrady w okolicy Pilzna w kierunku Jasła i Krosna oraz rozwój drogi nr 73 znajdują się w zapisach PSRT WP m. in. w części Tabela 20. Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego. W dokumencie strategicznym położono nacisk na wskazanie konieczności budowy nowych zjazdów z autostrady A4 m. in. w Ropczycach oraz w Pilźnie. PSRT WP służy do wskazania kluczowych i strategicznych inwestycji w zakresie poszczególnych gałęzi transportu. Natomiast w dokumencie nie rozstrzyga się o końcowych i ostatecznych przebiegach poszczególnych odcinków dróg itp. Ewentualne inwestycje te powinna być uzgodnione pomiędzy zarządcami dróg a Zarządem Województwa Podkarpackiego/ GDDKiA na etapie projektowania.</p>

4	słownie	podmiot publiczny	Dorota Łukaszyk, Radny Województwa Podkarpackiego	Brak	Brak	Brak	Brak	Udrożnienie i modernizacja linii kolejowej w Bieszczadach do granicy państwa i do Przemyśla oraz w kierunku wschodnim.	Uwaga zawiera się w istniejących zapisach Programu. Konieczność usprawniania połączeń kolejowych w kierunku na Bieszczady, a dalej do granicy państwa oraz w kierunku do Przemyśla (w kierunku wschodnim) znajduje się w zapisach dokumentu m. in. w części 1.4.2. Dostępność wewnętrzna miejskich obszarów funkcjonalnych oraz Tabeli 19. Cele i kierunki rozwoju regionalnego systemu transportowego. Ponadto w Tabeli 20. Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego wskazano konkretne inwestycje obejmujące swym zasięgiem linie na wskazanych kierunkach.
5	formularz on-line	podmiot publiczny	Jacek Paniw; Urząd Miejski w Przemyśle, Wydział Komunikacji, Transportu i Dróg	Brak	37	Przewóz osób realizowany jest w rdzeniu obszaru funkcjonalnego - Przemyśle oraz pozostałych gminach strefy zewnętrznej z wyłączeniem gmin Orły i Medyka. Obsługiwane jest 17 linii, w tym 9 poza granicę miasta.	Przewóz osób realizowany jest w rdzeniu obszaru funkcjonalnego - Przemyśle oraz pozostałych gminach strefy zewnętrznej z wyłączeniem gmin Orły i Medyka. Obsługiwane jest 16 linii, w tym 9 poza granicę miasta.	W skład przemysłowej komunikacji miejskiej wchodzi 16 stałych linii komunikacyjnych	Uwaga uwzględniona. Zmodyfikowano zapisy w dokumencie, zgodnie z sugestią.
6	słownie	podmiot publiczny	Adam Pawluś; Starosta Powiatu Jasielskiego	Brak	Brak	Brak	Mam wiele uwag do tego dokumentu ponieważ za mało uwzględniono powiat jasielski. Leży on w południowo-zachodniej części województwa podkarpackiego. Wiele jest trafnych diagnoz, ale nie ma zaproponowanych konkretnych rozwiązań. Nie uwzględnia się wielu zmian, które zachodzą chociażby takiego faktu że DK 73 która ma mieć do Jasła nowy przebieg, w tej sytuacji stary przebieg od Zawadki do Warzyc stanie się DW. O tym państwo nie wspomina, że ruch należy wyprowadzić z centrum na peryferie. Tutaj chodzi żeby właśnie wtedy szybko wprowadzić i wyprowadzić ruch do centrum, wtedy spadnie poziom emisji spalin. Ponadto mamy szereg inwestycji w ostatnim czasie. Takie rozwiązania okazały się niezwykle potrzebne chociażby w czasie katastrofy podczas której przez prawie blisko dwa miesiące DK 28 w centrum miasta była zamknięta. Objazdy były robione łącznikiem DW	Brak	Uwaga zawiera się w istniejących zapisach Programu. Powiat jasielski oraz MOF Jasło został dobrze scharakteryzowany oraz opisany w PSRT WP do roku 2030. Opisy znajdują się m. in. w części 1.4.2. Dostępność wewnętrzna miejskich obszarów funkcjonalnych; części 3. Inwestycje w ramach celów podstawowych i horyzontalnych oraz w tabelach nr 19 oraz 20 gdzie wymieniono kierunki działań na tym obszarze oraz wyszczególniono inwestycje. Jeżeli chodzi o kształtowanie kaskadowe przekazywania dróg, które są drogami krajowymi. Będą one zastępowane przez obwodnicę czy nawet ciągi dróg krajowych. Konsultowany plan transportowy tak naprawdę zakłada również inwestycje oraz przewiduje drogi krajowe planowane przez GDDKiA. Samorząd Województwa Podkarpackiego kreuje wizję rozwoju systemu transportowego województwa podkarpackiego. Departament Dróg i Publicznego Transportu Zbiorowego UMWP systematycznie analizuje docelowy kształt/ przebieg siatki linii kolejowych i połączeń drogowych w obrębie regionu. Pozostaje również w stałym kontakcie z GDDKiA oraz PKP PLK. Wszelkie kwestie związane z przekazaniem dróg na drogi wojewódzkie czy lokalne są na bieżąco analizowane i w momencie kiedy ww. Departament posiada faktyczny przebieg dróg i rozwiązania techniczne oraz technologiczne wówczas jest to poddawane analizom. Na DK 73 planowane są do budowy obwodnice Pilzna, Brzostka i Kolczyc oraz Jasła w ramach programu budowy 100 obwodnic.

							992. To naprawdę się sprawdziło bo inaczej cały ruch byłby sparaliżowany w mieście Jasle.		
7	słownie	podmiot publiczny	Adam Pawluś; Starosta Powiatu Jasielskiego	Brak	Brak	Brak	Konieczność powstania linii kolejowej 106 aby dojazd z Jasła do Rzeszowa trwał 40 min. Jest możliwe zbudowanie linii, po której będą się mogły poruszać pociągi z prędkością 160 kilometrów na godzinę a kiedyś w przyszłości może i szybsze. Mogłaby ta linia wpisać się i umożliwić przejazd połączenie Rzeszowa czy innych miast Polski. Kiedyś była planowana linia dwutorowa ale uzgodnienia w Wersalu zlikwidowały jedną nitkę a w tej chwili część tego szlaku jest poza terytorium Polski i aktualnie jest on nieprzejezdny.	Brak	<p>Uwaga zawiera się w istniejących zapisach Programu.</p> <p>W Tabeli 20. Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego zamieszczono szereg propozycji dotyczących linii 106 w kontekście Jasła. Przy Celu podstawowym 1. Dostępność zewnętrzna zawarto: Prace na linii kolejowej nr 106 Rzeszów - Jasło wraz z elektryfikacją – prace przygotowawcze; Rzeszów-Jasło/Krosno: budowa nowych odcinków linii kolejowej nr 106 na odcinku Babica-Strzyżów-Wojaszkówka (od km 13-15 przez km 29-32 do km 54-58 linii kolejowej nr 106). Przy Celu podstawowym 2. Transportowa spójność wewnętrzna zawarto szereg dalszych planów inwestycyjnych dotyczących inwestycji na linii 106: Rewitalizacja linii kolejowej nr 106 na odcinku Boguchwała – Czudec; Budowa nowego przystanku/ peronu, Strzyżów Zachód, linia kolejowa nr 106, pow. Strzyżowski; Elektryfikacja linii kolejowej nr 106 Rzeszów – Jasło. Z kolei w ramach Celu podstawowego 3. Integracja MOF: Wsparcie i budowa nowych odcinków linii 106, na obszarze funkcjonalnym (Jasła), szczególnie w kierunku stolicy województwa; Rozbudowa Podmiejska Kolei Aglomeracyjnej – PKA. Zakres (linie kolejowe nr): 91, 71, 106, 626. W chwili obecnej nie można jednoznacznie stwierdzić, czy udaloby się wybudować nową linię kolejową z Rzeszowa do Jasła z przystosowaniem do prędkości pociągów $V \geq 160$ km/h.</p>
8	słownie	podmiot publiczny	Adam Pawluś; Starosta Powiatu Jasielskiego	Brak	Brak	Brak	Natomiast przejazd przez Jasło można udrożnić. Wspiera się te połączenia ciągle jeszcze z okresu komunizmu czyli na kierunku wschód-zachód a niestety geografia się zmieniła. Przez Jasło dzisiaj przyjeżdża ponad 1000 TIRów dziennie, głównie rumuńskich i węgierskich oraz słowackich. Nawet gdy powstanie Via Carpathia to jednak gdy kierowca będzie miał możliwość bezpłatnego przyjechania DW 993 i 992 a później już droga po nowym śladzie DK 73 to odcinek od granicy województwa do Tarnowa pokona to szybciej niż przez Rzeszów. Także na pewno ten kierunek będzie dalej aktualny. Ponieważ zwiększa się radykalnie ta wymiana właśnie na kierunku południowym.	Brak	<p>Uwaga zawiera się w istniejących zapisach Programu.</p> <p>W dokumencie są wskazywane zarówno układy na kierunkach wschód-zachód jak również na kierunkach północ-południe. Wskazane drogi wojewódzkie DW 993 i DW 992 ujęte zostały w Tabeli 20. Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego, w której zapisano: Budowę obwodnicy m. Nowy Żmigród DW 993 oraz Budowę obwodnicy m. Nowy Żmigród DW 992. Zapisy zostały także wzmocnione w Programie celem potwierdzenia ważności tego kierunku na sieci transportowej województwa podkarpackiego.</p>

9	słownie	podmiot publiczny	Adam Pawluś; Starosta Powiatu Jasielskiego	Brak	Brak	Brak	<p>W Jasle jest zakład produkujący asfalt i duża ilość tego asfaltu jest wywożona właśnie w kierunku Rumunii, Bulgarii czy Turcji. Ten kierunek na południe jest bardzo ważny, a wiele też rumuńskich pojazdów wyjeżdża do Sandomierza po owoce i wyjeżdża do centralnej Polski. Jeżeli Zarząd Dróg Wojewódzkich zbadałby potoki tych pojazdów to większość, które przejeżdżają przez Jasło mają rejestrację poznańskie, łódzką, śląską, wrocławską czy szczecińską. Bo przejazd przez Przełęcz Dukielską i skrót przez Jasło i nowy Żmigród stanowi ten kierunek na którym ciągle wzrasta natężenie ruchu. Należy pomyśleć również jak później te drogi wojewódzkie które prawdopodobnie spadną czy DK 73 prawdopodobnie przejdzie na drogę wojewódzka jak je udrożnić w samym centrum Jasła na rondzie Solidarności. Tam w tej chwili jest duży zator ponieważ ruch lokalny krzyżuje się z ruchem tranzytowym. Miasto Jasło opracowało koncepcję rozładowania tego ruchu jeszcze 2006 r. Jest gotowa koncepcja można z niej korzystać. Odcinek DW wzdłuż rzeki Jaskółki, ale ona właśnie wchodzi w tej koncepcji do miasta Jasła. Ważne byłoby wydłużenie tej drugiej aż prawie kilometr i wejście ulica 17 stycznia z pominięciem właśnie tego ronda czy tego skrzyżowania tak żeby skanalizować ruch tranzytowy żeby ten ruch tranzytowy mógł szybciej wyjechać z miasta.</p>	Brak	<p>Uwaga zawiera się w istniejących zapisach Programu. Powiat jasielski oraz MOF Jasło został dobrze scharakteryzowany oraz opisany w PSRT WP do roku 2030. Opisy znajdują się m. in. w części 1.4.2. Dostępność wewnętrzna miejskich obszarów funkcjonalnych; części 3. Inwestycje w ramach celów podstawowych i horyzontalnych oraz w tabelach nr 19 oraz 20 gdzie wymieniono kierunki działań na tym obszarze oraz wyszczególniono inwestycje. Jeżeli chodzi o kształtowanie kaskadowe przekazywania dróg, które są drogami krajowymi. Będą one zastępowane przez obwodnicę czy nawet ciągi dróg krajowych. Konsultowany plan transportowy tak naprawdę zakłada również inwestycje oraz przewiduje drogi krajowe planowane przez GDDKiA. Samorząd Województwa Podkarpackiego kreuje wizję rozwoju systemu transportowego województwa podkarpackiego. Departament Dróg i Publicznego Transportu Zbiorowego UMWP systematycznie analizuje docelowy kształt/ przebieg siatki linii kolejowych i połączeń drogowych w obrębie regionu. Pozostaje również w stałym kontakcie z GDDKiA oraz PKP PLK. Wszelkie kwestie związane z przekazaniem dróg na drogi wojewódzkie czy lokalne są na bieżąco analizowane i w momencie kiedy ww. Departament posiada faktyczny przebieg dróg i rozwiązania techniczne oraz technologiczne wówczas jest to poddawane analizom. Na DK 73 planowane są do budowy obwodnice Pilzna, Brzostka i Kołaczyc oraz Jasła w ramach programu budowy 100 obwodnic. W przypadku proponowanej koncepcji budowy drogi, jest to droga lokalna, miejska. Dokument nie wskazuje jednak bardzo szczegółowych inwestycji na poziomie lokalnym, ani też nie wyznacza konkretnego przebiegu danej trasy. Nie mniej jednak zarządca drogi może wnioskować z innych programów pomocowych o realizację niniejszego zadania. W projekcie podkreślono, że inwestycje lokalne mogą być finansowane m.in. w ramach Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg.</p>
---	---------	-------------------	---	------	------	------	---	------	---

10	słownie	podmiot publiczny	Adam Pawluś; Starosta Powiatu Jasielskiego	Brak	Brak	Brak	Jest część bardzo ważnych rozwiązań które chcemy jako powiat podjąć na rzecz województwa. Jesteśmy na to już przygotowani, mianowicie chodzi nam o obwodnicę Nowego Żmigrodu. Może nie jest to wielka inwestycja, ale właśnie ten ruch tranzytowy w takim okresie jak dzisiaj w razie trudnych warunków zimowych ma niezwykle trudny przejazd przez rynek Nowego Żmigrodu. Chcemy przygotować dokumentację na najbliższej sesji, będziemy podejmować też uchwały o pomocy rzeczowej połączenie DW993 do Dukli z pominięciem właśnie tego rynku. Liczymy na dodatkowe punkty bo DW993 prowadzi do ten-t i Via Carpatii	Brak	Uwaga zawiera się w istniejących zapisach Programu. Zapisy dokumentu obejmują inwestycję dotyczącą obwodnicy Nowego Żmigrodu pn. Budowa obwodnicy m. Nowy Żmigród DW 993 w Tabeli 20. Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego. Program nie wyznacza jednak konkretnego przebiegu poszczególnych inwestycji.
11	słownie	podmiot publiczny	Adam Pawluś; Starosta Powiatu Jasielskiego	Brak	Brak	Brak	Fatalny stan drogi DW 992 od Kałowa do Krempnej. Tam na mapie jest zaznaczone na czerwono i odcinek się pojawia, ale zbyt krótki. Trzeba pojechać zobaczyć jakie są wielkie dziury. Będzie budowana zaporą Kały-Myscowa więc na pewno to inwestycja niezwykle potrzebna nie tylko dla powiatu jasielskiego.	Brak	Uwaga nieuwzględniona. Zadanie nie zostało ujęte w wykazie dróg wojewódzkich przewidzianych do realizacji w ramach PSRT WP. Niemniej jednak rokrocznie realizowane są na przedmiotowym ciągu odcinkowe odnowy nawierzchni.
12	słownie	podmiot publiczny	Adam Pawluś; Starosta Powiatu Jasielskiego	Brak	Brak	Brak	Dla powiatu jasielskiego linia 108 jest w programie kolej + i bardzo bym prosił żeby to również w tych dokumentach strategicznych rozwoju transportu uwzględnić, że poprawi się szybkość na tej linii.	Brak	Uwaga zawiera się w istniejących zapisach Programu. W kontekście zwiększenia prędkości na linii 108 należy wskazać, że będzie ona mogła być poprawiona dzięki realizacji zadań inwestycyjnych dotyczących infrastruktury kolejowej. Stosowne zapisy znajdują się w projekcie PSRT WP. W projekcie dokumentu ujęto m.in. w Celu podstawowym 1 priorytet A "Prace na linii kolejowej nr 108 Jasło - Nowy Zagórz wraz z elektryfikacją", oraz w celu 2 "Rewitalizacja linii kolejowej nr 108 na odcinku Jasło - Nowy Zagórz".
13	słownie	podmiot publiczny	Adam Pawluś; Starosta Powiatu Jasielskiego	Brak	Brak	Brak	Carpooling nic nie mówicie o tym a to należałoby właśnie uwzględnić żeby ludzi dojeżdżających do pracy premiować za to, że nie jadą jedna osoba na samochód, tylko zabiera kilka osób ze sobą i z tego można byłoby jakieś korzyści oferować czy lepszy parking czy by stałe miejsce miejsca na ten Carpooling na tych parkingach.	Brak	Uwaga zawiera się w istniejących zapisach Programu. Zapisy dokumentu obejmują wskazanie systemów jak autobus na życzenie, car sharing, car pooling w części 2 Warianty planistyczne. Zapisy zostaną wzmacniane ze wskazaniem możliwości korzystania z systemów car sharing oraz car pooling oraz ich efektów.

14	słownie	podmiot publiczny	Adam Pawluś; Starosta Powiatu Jasielskiego	Brak	Brak	Brak	Transport towarowym który jest niezwykle ważny bo chociaż rafinerie sprzedali w 2008 r. w Jasle i już destylacji nie ma. Ale są magazyny, są jeszcze inne zakłady powstałe na byłej rafinerii i codziennie kilka pociągów przyjeżdża z różnymi produktami i ta komunikacja jest bardzo potrzebna. Dobrze, że mijanki są robione na linii 108, bo jak teraz będzie wyłączona również linia 106 Jasło-Rzeszów i pociąg będzie jeździł co godzinę to o przepustowości trzeba pomyśleć.	Brak	Uwaga częściowo uwzględniona. W PRST ujęta jest rewitalizacja LK 108, obejmująca prace budowlane również na mijankach. Projekt będzie realizowany w perspektywie 2021-2028. Odnośnie LK106 linia ta została zrewitalizowana, obecnie też trwają prace związane z budową infrastruktury aglomeracyjnej PKA. Wymienione prace przyczynią się do poprawy przepustowości. Nie mniej jednak wzmocniono zapisy w zakresie transportu towarowego w MOF Jasła, który jest niezwykle ważny i potrzebny (część 3. Inwestycje w ramach celów podstawowych i horyzontalnych - opisy MOF).
15	słownie	podmiot publiczny	Adam Pawluś; Starosta Powiatu Jasielskiego	Brak	Brak	Brak	Biorafineria w Jedliczu jest naprawdę generatorem ogromnego ruchu jeżeli chodzi o transport taki masowy bo oni będą potrzebować dużej ilości słomy. Rozmawiałem z prezesami Orlen południe zwracali się do mnie żeby pomyśleć jak zorganizować taki punkt przeładunkowy. Aktualnie takiej możliwości nie mają ponieważ technologia przewiduje rozładunek słomy w sposób automatyczny z magazynów do wagonów. Więc gdzieś na te wagony trzeba tą słomę załadować. Zaproponowałem, że jest w Jasle stacja niewykorzystana. Warto ją wykorzystać w transporcie intermodalny bo to jest duża powierzchnia torów.	Brak	Uwaga zawiera się w istniejących zapisach Programu. Projekt PSRT WP jest otwarty na kategorię przedsięwzięć, jak np. inwestycje w postaci terminali intermodalnych. Np. w ramach Celu horyzontalnego pn. Wzmocnienie rozwiązań multimodalnych podkreśla się, że: Szczególną rolę (...) dla osiągnięcia maksymalizacji korzyści ze zrównoważonego rozwoju transportu ładunków, odgrywają terminale intermodalne i multimodalne umożliwiające integrację fizycznych przepływów ładunków pomiędzy różnymi gałęziami transportu (...). Uspójnienie całego systemu transportowego wymaga zarówno dynamicznej rozbudowy brakujących elementów infrastruktury transportowej pozwalających ten system jak najszybciej urzeczywistnić, jak również poprawy jakości infrastruktury, jej standardów technicznych oraz wprowadzania rozwiązań i elementów integrujących różne kategorie sieci (węzły multimodalne, centra przesiadkowe i terminale cargo – m.in. przy dworcach kolejowych, wielopoziomowe skrzyżowania wielkich arterii – z uwzględnieniem obszarów pozamiejskich, tunele, systemy sterowania ruchem, przestrzenie parkingowe i postojowe oraz inne elementy punktowe i pomocnicze). Nie mniej jednak wzmocniono zapisy w zakresie transportu towarowego w MOF Jasła, który jest niezwykle ważny i potrzebny (część 3. Inwestycje w ramach celów podstawowych i horyzontalnych - opisy MOF). W omawianym przypadku słusznym wydaje się, że sprawa organizacji punktu przeładunkowego w stacji Jasło Towarowe jest do uzgodnienia pomiędzy Zarządcą infrastruktury kolejowej, a przewoźnikiem towarowym.
16	słownie	osoba fizyczna	Osoba fizyczna 15	Brak	Brak	Brak	Należy umożliwić, żeby był płynny ruch pociągów dla ludzi, uczniów i również pracowników. Przykładem tego, że nie są wykorzystywane możliwości jest wybudowany przystanek Fabryczna. Należy zwrócić uwagę, że właściwa płynność ruchu pociągów jest uwarunkowana tym, że rozkłady jazdy będą dostosowane do	Brak	Uwaga uwzględniona. W Tabeli 19, Cele i kierunki rozwoju regionalnego systemu transportowego, Cel horyzontalny Transport publiczny, dodano następujący kierunek: dostosowanie rozkładów jazdy kolejowego transportu publicznego do potrzeb mieszkańców (dostosowanie rozkładów jazdy do godzin pracy i godzin nauki w szkołach, znajdujących się na terenie obsługiwanego transportu kolejowego). Należy przy tym pamiętać, że rozkład jazdy jest dostosowany do potrzeb pasażerów oraz jest wypadkową możliwości finansowych Województwa oraz uwarunkowań techniczno - organizacyjnych. Ponadto w projekcie PSRT WP ujęty jest zapis w Celu podstawowym 2 "Cele i kierunki rozwoju regionalnego systemu

							potrzeb pracowników. Nie może być tak że ruch pociągów odbywa się w godzinach, gdzie nie ma ludzi którzy by z powrotem mogli jechać i nie ma integracji zewnętrznej i wewnętrznej z podmiotami gospodarczymi.		transportowego" jako cel horyzontalny "Rozwój transportu publicznego (miejskiego oraz pozamiejskiego) w kierunku neutralnym klimatycznie min. poprzez wymianę taboru na niskoemisyjny bądź zeroemisyjny (zakup oraz poprawa jakości taboru wykorzystywanego do przewozu osób)" oraz ujęta jest rewitalizacja LK 108. Projekt będzie realizowany w perspektywie 2021-2028. Poprawa płynności ruchu zostanie uzyskana dzięki realizacji niniejszych inwestycji.
17	słownie	osoba fizyczna	Osoba fizyczna 15	Brak	Brak	Brak	W porozumieniu ze Starostą doprowadziliśmy do tego, że było uruchomione połączenie relacji Jasło-Krynica nikt na to nie zwrócił uwagi. Nie podjęto działań promujących takie połączenie jak w przypadku Sandomierza. Nie ma tutaj mowy w ogóle o integracji jak to jest w Urzędzie Marszałkowskim w Krakowie. Podejście małopolskiego marszałka Kozłowskiego było zupełnie inne. Dostrzeżono i wzięto pod swoją jurysdykcję część linii kolejowej 108 po to żeby ją wyremontować	Brak	<p>Uwaga zawiera się w istniejących zapisach Programu.</p> <p>Zapisy zawarte w projekcie PSRT WP obejmują w sposób możliwie wyczerpujący problematykę inwestycji dotyczących linii 108. W projekcie Programu zapisy w zakresie rewitalizacji LK 108 są uwzględnione w Priorytecie A. i B w celach podstawowych 1,2,3. W ocenie Zakładu Linii Kolejowych w Rzeszowie zasadnym jest zaplanowanie rewitalizacji (modernizacji) linii kolejowej nr 108 na całym jej odcinku (Stróże - Gr. Państwa) z dostosowaniem do prędkości pociągów pasażerskich V=100/120 km/h. Projekt PSRT WP był przedstawiany Samorządowi Województwa Małopolskiego celem konsultacji.</p>
18	słownie	podmiot publiczny	Marek Śliż; Starosta Powiatu Leżajskiego	Brak	Brak	Brak	Ad. 1. A ja mam nadzieję że ten program da impuls wszystkim samorządom do rozwoju. Wokół Rzeszowa tworzy się PKA. Chciałbym aby w tym programie znalazł się zapis, że połączenie Rzeszów-Przeworsk ma sporo składów pociągów osobowych. Natomiast do Rzeszowa z Leżajskiej i Nowej Sarzyny pociągi nie muszą wjeżdżać do stacji Przeworsk. Mogą omijać ją i parę tych pociągów przydałoby się. Mamy w powiecie dwie szkoły jedna szkoła gdzie około 1600 uczniów chodzi druga szkoła gdzie jest około 1800 uczniów. Dojazd części tych uczniów do naszych szkół to jest tragedia. Wszystkie parkingi w mieście są zajmowane, dlatego że młodzież jeździ samochodami. Ponieważ kolei jaka w tej chwili przejeżdża przez Leżajsk cztery pary pociągów nie jest w żaden sposób dostosowana do rozkładu pracy ludzi czy nauki uczniów. Taka linia powinna powstać też do Nowej	Brak	<p>Uwaga zawiera się w istniejących zapisach Programu.</p> <p>W Tabeli 20. Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego zawarto szereg zapisów wpisujących się w poruszone zagadnienie: M.in. przy celu horyzontalnym Transport publiczny wymienia się m.in. Infrastruktura transportu publicznego, w tym ograniczająca zmotoryzowany ruch indywidualny lub integrująca różne formy transportu oraz działania towarzyszące rozwojowi transportu publicznego (rozwiązania z zakresu organizacji ruchu, ułatwiające płynne poruszanie się pojazdów komunikacji zbiorowej, np. budowa, remont, przebudowa pętli, zatok, dworców lub wydzielenie pasów ruchu dla autobusów komunikacji zbiorowej; parkingi P&R, obiekty typu B&R, węzły przesiadkowe, infrastruktura paliw alternatywnych, systemy i urządzenia do liczenia rowerów w ruchu mieszanym); Bezemisyjny tabor kolejowy; Infrastruktura liniową i punktową publicznego transportu zbiorowego (m.in. węzły / miejsca przesiadkowe, parkingi, dworce, przystanki, zajezdnie i pętle autobusowe, budowa nowych i modernizacja istniejących linii, bądź odcinków linii, inna infrastruktura towarzysząca). Ponadto w celu podstawowym 3, priorytecie A ujęty jest zapis "Rozbudowa Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej – PKA. Zakres (linie kolejowe nr): 91, 71, 106, 626", w Celu podstawowym 1. Dostępność zewnętrzna zawarto m.in. następujący zapis: Prace na linii kolejowej nr 68 na odcinku Stalowa Wola Rozwadows – Przeworsk. Ponadto w Tabeli 19, Cele i kierunki rozwoju regionalnego systemu transportowego, Cel horyzontalny Transport publiczny, dodano następujący kierunek: dostosowanie rozkładów jazdy kolejowego transportu publicznego do potrzeb mieszkańców (dostosowanie rozkładów jazdy do godzin pracy i godzin nauki w szkołach, znajdujących się</p>

							<p>Sarzyni. Nowa Sarzyna również straciła połączenia kolejowe i autobusowe z Rzeszowa. Ad. 2. Druga rzecz osoby pracujące w Rzeszowie tworzą takie miejsca parkingowe gdzie ci ludzie przesiadają się do innych środków transportu żeby dojechać do Rzeszowa taki duży parking każdy widzi jak przyjeżdża jest w Sokołowie (dziki parking). Ponadto przy wjeździe do Leżajska tam jest coraz więcej samochodów i coraz więcej młodzieży przyjeżdża. Na stacjach dobrze byłoby zrobić jakieś parkingi żeby ta młodzież z tych naszych terenów dojechała do dworca kolejowego i przesiadła się na kolej i dojechała do Leżańska. Ad. 3. Druga rzecz nie wiem czy ten plan był konsultowany w Województwie Lubelskim? Dlaczego o tym mówię, ponieważ z województwa lubelskiego bardzo dużo mamy młodzieży w naszych szkołach. Młodzież jednak chce się u nas uczyć i jest to naprawdę wielki problem wystarczy przyjechać do Leżańska i zobaczyć ile samochodów z rejestracją LDL jeździ po mieście. My chcemy się pozbyć tego problemu z prostych względów. Na szkolnictwo włożyliśmy ostatnio ogromne pieniądze więc taka kolej aglomeracyjne przez Nowa Sarzynę do Leżajska z ominięciem Przeworska by załatwiała sprawę. Oczywiście nie chciałbym żeby ten powiat w Lubelskim był wykluczony. Jeżeli będą porozumienia odnośnie komunikacji drogowej z Lubelskim to będziemy współpracować.</p>		<p>na terenie obsługiwanego transportu kolejowego). Wg informacji od PKP PLK (stan na II poł. marca 2022 r.) opracowywane jest SW modernizacji linii kolejowej nr 68. Planowana jest budowa drugiego toru od stacji Grodzisko Dolne do stacji Przeworsk z zachowaniem bezpośredniego połączenia w kierunku Rzeszowa z pominięciem stacji Przeworsk. Modernizacja linii zakłada uzyskanie prędkości dla pociągów pasażerskich w przedziale 120/160 km/h. Planowany termin wykonania SW - IV kw. 2022 roku. Projekt PSRT WP był przedstawiany Samorządowi Województwa Lubelskiego celem konsultacji (zaopiniowany został pozytywnie).</p>
19	słownie	podmiot publiczny	Wojciech Zając; Radny Województwa Podkarpackiego	Brak	Brak	Brak	<p>Racją stanu jest budową zjazdu z autostrady w Pilźnie. Tutaj nie ma co do tego wątpliwości. To podnoszą samorządowcy praktycznie z całej południowo-zachodniej części naszego województwa. Padła ciekawa sugestia pana</p>	Brak	<p>Uwaga zawiera się w istniejących zapisach Programu. W zapisach PSRT WP m. in. w Tabeli 20. Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego, w ramach celu podstawowego 1. Dostępność zewnętrzna zawarto inwestycje polegające na budowie Połączeń z autostradą A4 (dodatkové węzły). Ponadto w tekście dokumentu również w ww. Tabeli 20 znajdują się zapisy dotyczące rozbudowy DK73. Modernizacja DK73 będzie realizowana przede wszystkim poprzez realizację kilku zaplanowanych obwodnic. We wspomnianej tabeli wskazanych jest także szereg inwestycji dotyczących DK 28 i są to</p>

							profesora w dyskusji żeby rozbudowa DK 73 być może w formacie drogi o charakterze ekspresowej (właśnie przy podniesieniu parametrów, które będzie wiele łatwiejsze niż to jest dzisiaj taki przebieg) Kluczowa koncepcja, już wielokrotnie podnoszona tj. rozbudowa DK 28 w relacji Jasło-Krosno-Sanok. Widać tam ogromne natężenie ruchu. Konieczność skomunikowania wojewódzkich w sieci dróg ekspresowych. Łącznik z S19 w Iskrzyni i tutaj musimy pamiętać o połączeniach zewnętrznych powiatów gorlickiego czy patrząc dalej.		zadania polegające na rozbudowie, budowie obwodnic i mostów. W Programie wymienione są też inwestycje związane z budową odcinków drogi S19 na linii Rzeszów Pld. – Barwinek (w tym odcinków: Domaradz – Iskrzynia i Iskrzynia – Miejsce Piastowe). Ponadto zapisy nt. transportu alternatywnego jakim jest w głównej mierze transport rowerowy oraz inny zintegrowany, znajdują się w projekcie projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 m. in. w rozdziale I w pkt. 1.3. Infrastruktura transportowa; w pkt. 3 Analiza SWOT. Ponadto w rozdziale II Identyfikacja głównych problemów (wyzwań) związanych z rozwojem transportu i możliwości ich rozwiązania, następnie w wariantach planistycznych. W rozdziale III Cele i kierunki rozwoju regionalnego systemu transportowego w części drugiej cele horyzontalne poświęcono odrębny cel transportowi alternatywnemu, który w największym zakresie obejmuje transport rowerowy oraz ścieżki i drogi rowerowe (infrastrukturę). Następnie wskazano kierunki rozwoju w ramach celów podstawowych i horyzontalnych obejmujące transport alternatywny. Również wskazano wiele inwestycji w tym zakresie. Ponadto, równoległe do PSRT WP do roku 2030 przygotowywany jest szczegółowy dokument dotyczący rozwoju transportu rowerowego oraz turystyki rowerowej (obejmujący rozwój ścieżek oraz tras rowerowych). Za co odpowiedzialny w ramach realizacji projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 będzie Podkarpacki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Rzeszowie/ Departament Promocji, Turystyki i Współpracy Gospodarczej UWMP.
20	słownie	podmiot publiczny	Wojciech Zająć; Radny Województwa Podkarpackiego	Brak	Brak	Brak	Wszystkie konteksty w zakresie transportu alternatywnego, mam tutaj na myśli rozwój ścieżek rowerowych. Rozbudowa sieci ścieżek rowerowych w Bieszczadach patrząc. Walory turystyczne są przeważające, ale w województwie podkarpackim są białe plamy jeżeli chodzi o ścieżki rowerowe, również w Beskidzie Niskim. Wskazuję pomysł budowy ścieżek rowerowych w postaci rowerostrady Zakopane. Niemniej jednak jakieś prace projektowe w tym zakresie można już wykonać.	Brak	Uwaga zawiera się w istniejących zapisach Programu. Zapisy nt. transportu alternatywnego jakim jest w głównej mierze transport rowerowy oraz inny zintegrowany, znajdują się w projekcie Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 m. in. w rozdziale I w pkt. 1.3. Infrastruktura transportowa; w pkt. 3 Analiza SWOT. Ponadto w rozdziale II Identyfikacja głównych problemów (wyzwań) związanych z rozwojem transportu i możliwości ich rozwiązania, następnie w wariantach planistycznych. W rozdziale III Cele i kierunki rozwoju regionalnego systemu transportowego w części drugiej cele horyzontalne poświęcono odrębny cel transportowi alternatywnemu, który w największym zakresie obejmuje transport rowerowy oraz ścieżki i drogi rowerowe (infrastrukturę). Następnie wskazano kierunki rozwoju w ramach celów podstawowych i horyzontalnych obejmujące transport alternatywny. Również wskazano wiele inwestycji w tym zakresie. Jednocześnie równoległe do PSRT WP do roku 2030 przygotowywany jest dokumenty szczegółowy dotyczący rozwoju transportu rowerowego oraz turystyki rowerowej (obejmujący rozwój ścieżek oraz tras rowerowych). Za co odpowiedzialny w ramach realizacji projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 będzie Podkarpacki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Rzeszowie/ Departament Promocji, Turystyki i Współpracy Gospodarczej UWMP. Program wyznacza podstawowe cele rozwoju, jednak nie precyzuje zakresu prac projektowych.

21	słownie	podmiot publiczny	Wojciech Zajac; Radny Województwa Podkarpackiego	Brak	Brak	Brak	Kolejna kwestia takiego ciekawego rozwiązania mianowicie transgranicznych przewozów autobusowych. W tym zakresie próby przeprowadziło województwo małopolskie. Były to zagadnienia przerobione na Podhalu.	Brak	Uwaga zawiera się w istniejących zapisach Programu. Zapisy nt. transgranicznych przewozów komunikacją publiczną znajdują się w projekcie Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 m. in. W Tabeli 19. Cele i kierunki rozwoju regionalnego systemu transportowego (m. in. Skomunikowanie Rzeszowa z południową Europą (Karpacka Kolej Euroregionalna lub Niwelowanie barier transportowych poprzez rozwój systemów transportu zbiorowego w kierunku na Słowację, Ukrainę).
22	formularz on-line	osoba fizyczna	Osoba fizyczna 1	2. Kierunki rozwoju w ramach celów podstawowych i horyzontalnych	121	Kierunki podstawowe: • Wzmocnienie szans rozwojowych, dzięki modernizacji i rozbudowie lotnisk lokalnych w kierunku lotnictwa ogólnego, transportu pasażerskiego i towarowego, w tym: - Turbia k/Stalowej Woli	Wnioskuję o wykreślenie lotniska w miejscowości Turbia koło Stalowej Woli z Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030.	Jako mieszkaniec Stalowej Woli (osiedle Sochy) wyrażam kategorię sprzeciw do planów rozwoju lotniska w miejsc. Turbia k/Stalowej Woli ze szkoda dla okolicznych mieszkańców osiedli Sochy, Posanie, Charzewice II w Stalowej Woli oraz miejscowości Gminy Zaleszany tj. Turbia, Pilchów, Agatówka, Obojna. Sprzeciwiam się wydatkowaniu środków publicznych, zarówno krajowych, jak i unijnych, dla rozbudowy lotniska w Turbii ponieważ działanie to narusza zasadę pewności prawa (zaufania do państwa) tj. zaufania obywateli do decyzji lokalnych władz miasta Stalowej Woli i Gminy Zaleszany, które najpierw poszerzają strefy zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i wielorodzinnej, zachęcają obywateli do inwestowania całego majątku życia w budowę domów i osiedlania się, a następnie chcą rozbudować pobliskie pole lotniska i zniszczyć spokój, komfort życia i zdrowie mieszkańców osiedli zlokalizowanych w najbliższej odległości od lotniska w Turbii. Uzasadnienie szczegółowe: Lotnisko w Turbii k/Stalowej Woli to pole lotniska służące nielicznej grupie osób, które uprawiają na nim swoje hobby tj. lotnictwo i szybownictwo. Wokół lotniska w Turbii rozwijają się osiedla domów jednorodzinnych gminy Zaleszany tj. miejscowości Pilchów, Agatówka, Turbia, Obojna oraz miasta Stalowa Wola tj. osiedla Sochy, Posanie, Charzewice II. Na osiedlu Charzewice II w Stalowej Woli przystąpiono do planowania i budowy dwóch nowych wielkich osiedli domów wielorodzinnych (osiedle Parkowe i Ogrodowe) w ramach Społecznej Inicjatywy Mieszkaniowej. Według ogłoszonych planów ma powstać 1250 nowych lokali mieszkalnych dla około 5-6 tysięcy nowych mieszkańców. Te dwa nowe osiedla mieszkaniowe mają powstać w bliskim sąsiedztwie (3-4 km) od lotniska w Turbii na tzw. ścieżce startu i lądowania samolotów, a pomysłem Prezydenta Stalowej Woli i Wójta Gminy Zaleszany jest drastyczne zwiększenie ruchu lotniczego poprzez wybudowanie stałego utwardzonego pasa startowego i rozpoczęcie lotów cargo! Niestety lotnisko w Turbii już obecnie jest bardzo uciążliwe dla nas mieszkańców o czym informowałem władze Stalowej Woli, Urząd Lotnictwa Cywilnego, Marszałka Woj. Podkarpackiego, Wojewodę Podkarpackiego oraz Komisję Europejską. Startujące i lądujące samoloty jedno- i dwupłatowe przelatują tuż nad naszymi domami wyjąc przeraźliwie swoimi silnikami. Z kolei samoloty wyciągające szybowce na pulap przelotowy krążą w kółko nad naszymi domami, co niejednokrotnie trwa ponad 10 minut dla każdego szybowca, a takich cykli jest nawet kilkadziesiąt w ciągu jednego dnia, zwłaszcza w trakcie zawodów. Nie są to więc pojedyncze przeloty lecz stały hałas generowany przez silniki turbośmigłowe. W trakcie ostatnich zawodów szybowcowych rozgrywanych na lotnisku w Turbii w dniach 10-18.07.2021 dwukrotnie została uszkodzona antena sygnału internetowego zlokalizowana na dachu mojego domu przez turbulencje wywołane przez przelatujące tuż nad domem samoloty turbośmigłowe. Proszę sobie wyobrazić 50 samolotów turbośmigłowych przelatujących nisko nad moim domem w ciągu dwóch godzin w trakcie zawodów na lotnisku w Turbii! Czuliśmy się z dziećmi w naszym domu jak podczas lotniczego bombardowania w czasie wojny! Tak było codziennie w trakcie zawodów od 9 do 18 lipca 2021 r. Wyjątkiem był jeden spokojny dzień następujący po dramatycznych wydarzeniach w dniu 13.07.2021 r. W tym dniu nad miastem Stalowa Wola latały samoloty turbośmigłowe uczestniczące w	Uwaga nieuwzględniona. Lotnisko w Turbii wpisane jest do rejestru lotnisk publicznych, funkcjonujących na terenie województwa podkarpackiego, dlatego też nie można pominąć w zapisach Programu niniejszego lotniska. W Programie wskazuje się ogólny zapis w ramach 2 celu szczegółowego Transportowa spójność wewnętrzna, dotyczący modernizacji i rozbudowy lotnisk lokalnych w kierunku lotnictwa ogólnego, transportu pasażerskiego czy towarowego, w tym m.in. lotniska Turbia koło Stalowej Woli. Projekt Programu jest dokumentem ogólnym, wyznaczający jedynie podstawowe kierunki działań. Wpisanie określonych przedsięwzięć do niniejszego dokumentu świadczy o tym, że realizują one zakładane cele i kierunki dokumentu, wynikające z przeprowadzonej diagnozy oraz analizy popytowej (modelowanie). Wpisanie określonych przedsięwzięć do niniejszego dokumentu, stanowi podstawę do dofinansowania inwestycji w perspektywie finansowej 2021-2027, nie przesądza jednak o jej realizacji. Zgodnie z pozytywną opinią wydaną do projektu Programu przez Podkarpacki Państwowy Wojewódzki Inspektorat Sanitarny z dnia 24 lutego 2022r., każde z planowanych w Programie przedsięwzięć poprzedzone zostanie procedurą oceny oddziaływania na środowisko (w ramach której dokonana zostanie szczegółowa analiza skutków oddziaływania tych przedsięwzięć), a ich realizacja uzależniona będzie od decyzji środowiskowych wydanych przez właściwe organy administracyjne. Na etapie uzyskiwania określonych pozwoleń oraz wydawania decyzji środowiskowych będzie możliwość zgłaszania ewentualnych uwag do planowanego przedsięwzięcia. Należy także nadmienić, że zaplanowany w projekcie Programu kierunek, spotkał się z pozytywną opinią innych uczestników konsultacji społecznych, którzy podkreślali, że stwarza on szanse rozwoju gospodarczego obszarów, na których funkcjonują tego rodzaju lotniska.

							<p>zawodach na lotnisku w Turbii a w tym samym czasie na poligonie Wojskowego Instytutu Technicznego Uzbrojenia Ośrodek Badań Dynamicznych zlokalizowanego w Stalowej Woli trwały badania dynamiczne w postaci artyleryjskich wystrzałów ogniowych, co stwarzało ryzyko zestrzelenia któregoś samolotu nad domami naszego miasta. O tym fakcie został powiadomiony Urząd Lotnictwa Cywilnego i Wojskowy Instytut Technicznego Uzbrojenia Ośrodek Badań Dynamicznych w Stalowej Woli. Czy w związku z lekkomyślnymi pomysłami na rozbudowę lotniska w Turbii zlikwidowany zostanie wojskowy poligon strzelniczy WITU w Stalowej Woli, na którym bez żadnych ostrzeżeń (bo Prezydent Stalowej Woli w czerwcu 2021 r. po skargach do Komisji Europejskiej zaprzestał publikować ostrzeżenia hałasowe dla mieszkańców) prowadzone są wystrzały artyleryjskie niemal każdego dnia? Czy Władze Samorządowe Podkarpacia chcą, aby któryś z wojskowych pocisków przypadkowo zestrzelił samolot nad Stalową Wolą, tak jak to było z samolotem MH17 nad Ukrainą w 2014 r.? Dla zobrazowania szkodliwego oddziaływania lotniska w Turbii na życie okolicznych mieszkańców przytoczę także zdarzenia z maja 2020 roku, kiedy to lotnisko w Turbii wznowiło działalność po tzw. lockdownie spowodowanym epidemią koronawirusa w Polsce i na świecie. W maju 2020 r. samoloty od godziny ósmej rano co 5 minut startowały z lotniska w Turbii i latały nad naszymi domami powodując nieznośny hałas i drgania ścian domu, a w środku chciało się uczyć zdalnie moich troje dzieci. Niestety hałas był tak przeraźliwy, że nie było to możliwe. Nie pomogły moje interwencje u kierownictwa lotniska - dla nich hobby kilku osób było ważniejsze od edukacji dzieci z okolicznych osiedli. Poskutkowało dopiero interwencja u Kuratora Oświaty w Rzeszowie i kolejna w magistracie miasta Stalowa Wola. Łaskawie lotnicy z Turbii przesunęli swoje starty na godzinę 14 i oczywiście "wylili" silnikami nad naszymi domami aż do późnego wieczora. Tak wyglądała domowa edukacja moich dzieci i przygotowywanie się do egzaminu ósmoklasisty. A teraz Prezydent Stalowej Woli chce jeszcze bardziej zwiększyć ruch lotniczy, a tym samym zatruć nam życie, zwłaszcza że samoloty cargo będą wyposażone w znacznie potężniejsze i bardziej hałaśliwe silniki niż dotychczas latające nad naszymi głowami. Z ekonomicznego punktu widzenia wydatkowanie publicznych pieniędzy na budowę pasa lotniskowego w Turbii to oczywisty absurd. W odległości około 65 km od Stalowej Woli znajduje się już pełnowymiarowe lotnisko pasażerskie i towarowe Rzeszów-Jasionka. Właśnie została oddana do użytku trasa szybkiego ruchu S19 biegnąca do Rzeszowa, która łączy się z obwodnicą Stalowej Woli i Niska, więc dojazd do lotniska w Rzeszowie zajmuje obecnie zaledwie 30-40 minut, co w ramach Unii Europejskiej jest nadzwyczaj krótkim czasem dojazdu do lotniska. Kolejne najbliższe lotniska zlokalizowane są w Lublinie (120 km od Stalowej Woli) oraz w Radomiu (138 km od Stalowej Woli). Stąd, wydatkowanie funduszy publicznych (unijnych i krajowych) na modernizację i rozwój lotniska w Turbii nie jest racjonalne i gospodarne bo ludność oraz podmioty gospodarcze miasta Stalowa Wola i okolicznych terenów mają łatwy i szybki dostęp do lotniska w Rzeszowie, natomiast rozbudowa lotniska w Turbii przyczyni się wyłącznie do zniszczenia warunków życia okolicznej ludności. Konsekwencją tego irracjonalnego zachowania władz Stalowej Woli będą pozwy sądowe o ogromne odszkodowania dla okolicznych mieszkańców m.in. z tytułu hałasu lotniczego oraz utraty wartości nieruchomości. Jeszcze bardziej niezrozumiałe jest działanie Prezydenta Stalowej Woli wbrew oficjalnemu miejscowemu programowi ochrony środowiska w Gminie Stalowa Wola. W dokumencie „Program ochrony środowiska Gminy Stalowa Wola na lata 2020-2023 z perspektywą do roku 2026” (Uchwała Rady Miejskiej w Stalowej Woli nr XXXVIII/433/2021 z dn. 26.03.2021 r.) na wniosek mieszkańców, dodano krótką wzmiankę nt. zagrożeń generowanych przez lotnisko w Turbii: „Na terenie gminy Stalowa Wola źródłem hałasu lotniczego jest lotnisko cywilne Stalowa Wola-Turbia. Lotnisko położone jest w odległości ok. 9</p>
--	--	--	--	--	--	--	---

							km od centrum Stalowej Woli. Najbardziej narażonymi obszarami na oddziaływanie lotnika są osiedla Posanie i Sochy. W ostatnich latach nie prowadzono pomiarów hałasu na ww. lotnisku." Podkreślam, że w ww „Programie ochrony środowiska Gminy Stalowa Wola ...” nie ma żadnego programu ochrony środowiska, w tym zdrowia i życia mieszkańców, przed tym źródłem hałasu jakim jest hałas lotniczy. Czy jest w tym jakiś sens i logika oprócz wybujałych ambicji lokalnych władz wybudowania lotniska towarowo-pasażerskiego wśród osiedli mieszkaniowych? Czy władze Stalowej Woli ogłaszając konkretne plany rozbudowy lotniska w Turbii tj. (cytat za Radiem Leliwa): „budowa takiego pasa z systemem naprowadzania samolotów może kosztować nawet około 30 milionów złotych. Prezydent Stalowej Woli zakłada, że jeszcze w tym roku powinna być gotowa koncepcja przestrzennego zagospodarowania płyty lotniska wraz z pasem startowym. Natomiast w przyszłym roku ruszyłyby projektowanie pasa, zaś w 2023 mogłyby ruszyć przetarg na tą inwestycję” zasięgnęły opinii okolicznych mieszkańców, przeprowadziły konsultacje społeczne a przede wszystkim czy wykonały badania i pomiary szkodliwego hałasu lotniczego? To pytanie jest oczywiście wyłącznie retoryczne bo Prezydent Stalowej Woli od lat ignoruje wnioski i apele mieszkańców w tej sprawie. Zaznaczam, że zgodnie z informacją z „Programu ochrony środowiska Gminy Stalowa Wola na lata 2020-2023 z perspektywą do roku 2026” takie pomiary nie zostały wykonane (cyt. W ostatnich latach nie prowadzono pomiarów hałasu na ww. lotnisku.”). Mimo to, wbrew woli okolicznych mieszkańców Prezydent Stalowej Woli i Wójt Gminy Zaleszany zamierzają zniszczyć warunki życia nam okolicznym mieszkańcom. Jeśli ambicją lokalnych władz jest wybudowanie kolejnego lotniska pasażersko-towarowego w województwie Podkarpackim to powinno ono zostać wybudowane na niezamieszkałych terenach, a nie po środku licznych istniejących (i planowanych) osiedli, zaludnionych za namową tych samych władz lokalnych. Konkludując, jako mieszkaniec osiedla Sochy w Stalowej Woli kategorycznie sprzeciwiam się planom rozbudowy lotniska w Turbii i apeluję do Regionalnych Władz Samorządowych o ochronę zdrowia i życia mieszkańców oraz środowiska naturalnego i usunięcie tego lotniska z Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030.		
23	słownie	podmiot publiczny	Wojciech Bakun; Prezydent Przemyśla	Brak	Brak	Brak	Zaplanowanie skomunikowania szerokim torem Strefy Inwestycyjnej (Przemysł złożył wniosek dot. tej inwestycji do KPO)	Brak	Uwaga zawiera się w istniejących zapisach Programu. W zapisach Programu w Kierunkach rozwoju w ramach celów podstawowych i horyzontalnych, Tabela 19 Cele i kierunki rozwoju regionalnego systemu transportowego w 2 Celu podstawowym Spójność wewnętrzna w kolejowej gałęzi transportu uwzględniono następujący kierunek: Zwiększenie funkcjonalności kolei poprzez doprowadzenie linii kolejowych do terenów inwestycyjnych. Jednocześnie w Tabeli 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego , w 2 celu podstawowym Transportowa spójność zewnętrzna, w kolejowej gałęzi transportu, Priorytet A uwzględniono propozycje inwestycji: Doprowadzenie infrastruktury kolejowej do terenów inwestycyjnych zlokalizowanych przy wschodniej obwodnicy miasta Przemyśla. Zapisy te uwzględnią zatem zgłoszoną propozycję wnioskowanego kierunku. Dokument strategiczny zawiera sugerowany zapis.

24	słownie	podmiot publiczny	Wojciech Bakun; Prezydent Przemysła	Brak	Brak	Brak	Kwestia wznowienia komunikacji kolejowej z Ukrainą linią nr 102 i połączenie z Bieszczadami. Byłby to tzw. ring kolejowy Przemysł-Rzeszów-Ustrzyki Dolne - Sanok-Rzeszów	Brak	Uwaga zawiera się w istniejących zapisach Programu. W zapisach Programu w Kierunkach rozwoju w ramach celów podstawowych i horyzontalnych, Tabela 19 Cele i kierunki rozwoju regionalnego systemu transportowego w 1 Celu podstawowym Dostępność zewnętrzna, w kolejowej gałęzi transportu uwzględniono następujący kierunek: Poprawa dostępności do kolei w układzie Rzeszów - granica państwa z Ukrainą. Jednocześnie w Tabeli 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego, w 2 celu podstawowym Transportowa spójność zewnętrzna, w kolejowej gałęzi transportu, Priorytet A uwzględniono propozycje inwestycji: Rewitalizacja linii kolejowej nr 102 Przemysł - Malhovice - Granica Państwa wraz z elektryfikacją. Dokument strategiczny zawiera sugerowany zapis.
25	słownie	podmiot publiczny	Edward Jamuziewicz; Wójt Adamówki	Brak	Brak	Brak	Przy DW 835 na terenie Gminy Adamówka oraz Gminy Sieniawa konieczne jest wykonanie dróg serwisowych.	Głównym argumentem dla uwzględnienia tej inwestycji jest usytuowanie przy wspomnianej DW dużej ilości gruntów rolnych, do których dostępność po modernizacji właściwej DW spadłaby. Bez dróg serwisowych płynność zwiększającego się ruchu na DW 835 byłaby przez pojazdy rolnicze zakłócana. Ruch na DW się zwiększa, a łączy ona województwo lubelskie z autostradą A4.	Uwaga nieuwzględniona. Przebudowa/rozbudowa DW 835 jest ujęta w projekcie PSRT. Uwaga zaś dotyczy szczegółowych rozwiązań projektowych. Na etapie opracowania dokumentacji projektowej zostaną przeanalizowane uwarunkowania ruchu i zastosowane właściwe rozwiązania zapewniające skomunikowanie i dostęp do drogi publicznej. Uwaga jednak nie jest zasadna w zakresie dokumentu projektu PSRT, który nie opisuje szczegółowych rozwiązań technicznych.
26	formularz on-line	organizacja pozarządowa	Marek Borys; organizacja pozarządowa, Stowarzyszenie Rozwoju Nauki i Techniki	Cel podstawowy 3. / Integracja MOF / Rzeszowski Obszar Funkcjonalny	136	Znaczenie portu lotniczego w „Rzeszowie-Jasionce” oraz jego dostępność drogowa systematycznie rosną w ostatnich latach, a dostępność kolejowa może zostać znacznie poprawiona w przypadku budowy połączenia kolejowego oraz realizacji Aglomeracyjnej Kolei Podmiejskiej. Pozwoli to również na poprawę dostępności Parku Naukowo-Technologicznego zlokalizowanego w sąsiedztwie lotniska.	Dostępność kolejowa może zostać poprawiona przez budowę sieci kolejowych i bocznic towarowych do stref przemysłowych w miejscowości Jasionka oraz Rogoźnica.	Brak uzasadnienia ekonomicznego połączenia kolejowego osobowego Rzeszowa z lotniskiem RZE w miejscowości Jasionka. Budowa linii osobowej bez bocznic towarowych nie pozwoli na poprawę dostępności Parku Naukowo-Technologicznego zlokalizowanego w sąsiedztwie lotniska, gdzie funkcjonują głównie podmioty gospodarcze, których oczekiwaniem jest głównie sprawny transport towarów.	Uwaga uwzględniona. W Kierunkach rozwoju w ramach celów podstawowych i horyzontalnych, Tabela 19 Cele i kierunki rozwoju regionalnego systemu transportowego, w 3 Celu podstawowym Integracja MOF, w kolejowej gałęzi transportu, znajdują się następujące kierunki, które uwzględniają postulowany wniosek: Poprawa skomunikowania z obszarami usługowo - produkcyjnymi, inwestycyjnymi, a także: Rozwój funkcji logistycznych w ramach kolejowego systemu transportowego dla poszczególnych MOF. Nie mniej jednak w Tabeli 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego, w 3 Celu podstawowym Integracja MOF, w kolejowej gałęzi transportu, Rzeszowski Obszar Funkcjonalny, dodano następujący zapis: Poprawa skomunikowania z obszarami usługowo - produkcyjnymi, inwestycyjnymi w szczególności zlokalizowanymi na północy ROF-u (Jasionka, Rogoźnica). Jednocześnie w rozdziale III.3 Inwestycje w ramach celów podstawowych i horyzontalnych, Cel 3 Integracja MOF, w części poświęconej proponowanym kierunkom rozwoju sieci transportowej ROF, doprecyzowano następujące zapisy: Znaczenie portu lotniczego w „Rzeszowie-Jasionce” oraz jego dostępność drogowa systematycznie rosną w ostatnich latach, a dostępność kolejowa może zostać znacznie poprawiona w przypadku budowy połączenia kolejowego oraz realizacji Aglomeracyjnej Kolei Podmiejskiej. Zlokalizowane w sąsiedztwie portu lotniczego Rzeszów - Jasionka miejsca koncentracji działalności gospodarczej, sprzyjają także rozwijaniu funkcji logistycznych, stąd istotne jest także wspieranie działań na rzecz lepszej ich integracji z transportem kolejowym (np. poprzez budowę bocznic towarowej w ramach planowanej budowy połączenia kolejowego do portu lotniczego Rzeszów - Jasionka). Działania te pozwolą również na poprawę dostępności do Parku Naukowo - Technologicznego oraz stref przemysłowych w miejscowości Jasionka i Rogoźnica, zlokalizowanych w obrębie lotniska.

27	słownie	podmiot publiczny	Lucjusz Nadbereżny; Prezydent Stalowej Woli	Brak	Brak	Brak	Stworzenie nowej osi komunikacyjnej (koncepcja) łączącej miasta od Stalowej Woli, przez Mielec, Dębicę, Jasło, Krosno aż po Sanok.	Umożliwiłyby to wyrównanie szans rozwojowych wspomnianych miast. Część zachodnia regionu nie jest aktualnie wystarczająco skomunikowana, by tworzyć ważne porozumienie gospodarcze między tymi miastami, ponadto nowa droga pomoże w zwiększeniu dostępności do autostrady. To byłaby „zachodnia droga obwodowa wokół województwa podkarpackiego”, byłoby to teraz przydatne, zważywszy, że centrum województwa z Rzeszowem rozwija się dobrze i oś komunikacyjną północ-południe w świetle wyników badań można uznać już „za zamkniętą”. Z punktu widzenia Stalowej Woli nowe skomunikowanie jest szczególnie istotne ze względu na realizację projektu gospodarczego Strategiczny Park Inwestycyjny Europark Stalowa Wola (skala nie tylko regionalna, ale też krajowa, a nawet europejska). Stalowa Wola przygotowuje koncepcję drogową wyjścia od obecnej strefy przemysłowej w kierunku południowym do S19 przy łączniku S19 w Nowosielsku, a w tym kontekście ma dużą wagę porozumienie gospodarcze z miastem, gminą Nisko i parkiem przemysłowym, który tworzy Nisko w Nowosielsku przy S19 w Nisku.	Uwaga zawiera się w istniejących zapisach Programu. W projekcie Programu są zapisy sprzyjające powstaniu takiej obwodnicy: jest przewidziana m.in. budowy drogi o parametrach ekspresowych w ciągu DK 73 (Jasło- Dębica), i w ciągu DK 28 Jasło - Sanok, S 74 od Piotrkowa Trybunalskiego do Niska (łącząca się ze Stalową Wolą), budowa alternatywnego ciągu drogi do DK 9 od Rzeszowa do Kolbuszowej i Nowej Dęby.
28	słownie	podmiot publiczny	Lucjusz Nadbereżny; Prezydent Stalowej Woli	Brak	Brak	Brak	Jest plan połączenia tych potencjałów posiadanych przez ww. ośrodki (miasta od Stalowej Woli, przez Mielec, Dębicę, Jasło, Krosno aż po Sanok) również pod względem transportu kolejowego.	Istotna tutaj jest także współpraca dla połączenia przez S19, obwodnicę Stalowej Woli i Niska i układu kolejowego w powiązaniu z projektem gmina Ulanów, wykorzystać szeroki drugi tor biegnący w sąsiedztwie Stalowej Woli na rzecz stworzenia pierścienia komunikacyjnego na rzecz powstającej strefy ekonomicznej.	Uwaga zawiera się w istniejących zapisach Programu. W projekcie Programu są zapisy sprzyjające powstaniu proponowanej zachodniej obwodnicy: jest przewidziana budowy drogi o parametrach ekspresowych w ciągu DK 73 (Jasło- Dębica), i w ciągu DK 28 Jasło - Sanok, S 74 od Piotrkowa Trybunalskiego do Niska (łącząca się ze Stalową Wolą), budowa alternatywnego ciągu drogi do DK 9 od Rzeszowa do Kolbuszowej i Nowej Dęby. Jednocześnie projekt Programu zakłada rozwój i modernizację linii: 108,106,25,68,74,78 a także w ramach Czwórmieścia. Jednocześnie projekt Programu w kolejowej gałęzi transportu w 3 celu podstawowym Integracja MOF, zakłada poprawę skomunikowania z obszarami usługowo - produkcyjnymi oraz inwestycyjnymi.
29	słownie	podmiot publiczny	Lucjusz Nadbereżny; Prezydent Stalowej Woli	Brak	Brak	Brak	Ważna jest budowa trzeciego mostu na Sanie (kontakt z Pysznica)	Ważna jest też budowa trzeciego mostu na Sanie (kontakt z Pysznica)	Uwaga zawiera się w istniejących zapisach Programu. Województwo Podkarpackie zainteresowane jest zwiększeniem ilości przepraw rzecznych, umożliwiających polepszenie układu komunikacyjnego. W najbliższych latach planowana jest realizacja mostu na Sanie w Stalowej Woli jako włączenie do DW855. W projekcie Programu, W Tabeli 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego, w 2 Celu podstawowym uwzględniono realizację niniejszej inwestycji.
30	słownie	podmiot publiczny	Stanisław Garbacz; Burmistrz Gminy Ulanów	Brak	Brak	Brak	Istotna jest kwestia ujęcia w PSRT WP 2030 terminalu w Hucie Deręgowskiej	Inwestycja tego typu była ważna nie tylko dla gminy Ulanów, ale też dla gminy Nisko. Okolice Nowosielska, czy Zarzecza to miejsca o dużej przestrzeni pod inwestycje, ponadto tereny inwestycyjne mogłyby powstać także w gminie Jarocin. Terminal ten jest prawie gotowy, są na tę rzecz prowadzone inwestycje. Chodzi konkretnie o ujęcie terminalu przeładunkowego w Hucie Deręgowskiej w PSRT. Argumentem dla istnienia tego terminalu jest też m.in. bliskie sąsiedztwo węzłów na S19: Zdziary oraz Zapacz (w przyszłości wiążący drogę S74), a także przyszłego parku inwestycyjnego Stalowej Woli	Uwaga zawiera się w istniejących zapisach Programu. W zapisach Programu, Tabela 19 Cele i kierunki rozwoju regionalnego systemu transportowego w Celu horyzontalnym Wzmocnienie rozwiązań multimodalnych uwzględniono następujący kierunek: Rozwój intermodalnego transportu, w tym lokalnych terminali przeładunkowych (także terminalu LHS w Hucie Deręgowskiej). Postulowany wniosek mieści zatem w zapisach Programu. W rozdziale III.3 Integracja MOF, w opisie proponowanych kierunków rozwoju sieci transportowej dla MOF Stalowa Wola dodano także następujące zapisy, wzmacniające postulowany wniosek: Z uwagi na rozbudowany wewnętrzny układ sieci komunikacyjnej MOF Stalowej Woli, na terenie którego zbiegają się strategiczne szlaki drogowe i kolejowe, stwarza on możliwości rozwoju transportu intermodalnego. Stąd istotne jest wspieranie działań w zakresie budowy terminali przeładunkowych, zintegrowanych z liniami kolejowymi (terminale LHS w Nowosielsku i Hucie Deręgowskiej) oraz budowy dogodnych połączeń drogowych, komunikujących je m.in. z drogą ekspresową S19. Dokument zawiera sugerowany zapis, należy mieć jednak na względzie, że

									Stacja Huta Deręgowska jest w Zarządzie PKP LHS S.A., która ostatecznie podejmie decyzję o ewentualnych możliwościach realizacji postulowanej inwestycji.
31	słownie	podmiot publiczny	Stanisław Garbacz; Burmistrz Gminy Ulanów	Brak	Brak	Brak	Kwestia Drogi Wojewódzkiej 858: na granicy gminy Harasiuki i gminy Ulanów odcinek tej DW jest drogą gruntową, prośba o realizację tego brakującego odcinka.	Brak	Uwaga zawiera się w istniejących zapisach Programu. Zadanie znajduje się w wykazie projektów w PSRT w priorytecie A (Tabela 20 oraz w załączniku nr 1 do projektu Programu 1. spriorytetyzowana lista kluczowych projektów). Opracowana została dokumentacja na brakujący odcinek drogi, uzyskany ZRID. Zadanie przewidziane do realizacji.
32	słownie	podmiot publiczny	Waldemar Ślusarczyk; Burmistrz Niska	Brak	Brak	Brak	Kwestia Drogi Wojewódzkiej 858	Brak	Uwaga zawiera się w istniejących zapisach Programu. Zadanie znajduje się w wykazie projektów w PSRT w priorytecie A (Tabela 20 oraz w załączniku nr 1 do projektu Programu 1. spriorytetyzowana lista kluczowych projektów). Opracowana została dokumentacja na brakujący odcinek drogi, uzyskany ZRID. Zadanie przewidziane do realizacji.
33	słownie	podmiot publiczny	Waldemar Ślusarczyk; Burmistrz Niska	Brak	Brak	Brak	Potrzeba budowy dwóch nowych terminali przeładunkowych oprócz Huty Deręgowskiej, również w okolicy Nowosielca.	Jest potrzeba budowy nowych terminali przeładunkowych, przede wszystkim dlatego, że obecnie transport towarowy odbywać się powinien głównie z wykorzystaniem kolei.	Uwaga zawiera się w istniejących zapisach Programu. W zapisach Programu, Tabela 19 Cele i kierunki rozwoju regionalnego systemu transportowego w Celu horyzontalnym Wzmocnienie rozwiązań multimodalnych uwzględniono następujący kierunek: Rozwój intermodalnego transportu, w tym lokalnych terminali przeładunkowych (także terminalu LHS w Nowosielcu). Postulowany wniosek mieści zatem w zapisach Programu. W rozdziale III.3 Integracja MOF, w opisie proponowanych kierunków rozwoju sieci transportowej dla MOF Stalowa Wola dodano także następujące zapisy, wzmacniające postulowany wniosek: Z uwagi na rozbudowany wewnętrzny układ sieci komunikacyjnej MOF Stalowej Woli, na terenie którego zbiegają się strategiczne szlaki drogowe m.in. droga ekspresowa S19 i kolejowe, stwarza on możliwości rozwoju transportu intermodalnego. Stąd istotne jest wspieranie działań w zakresie budowy terminali przeładunkowych, zintegrowanych z liniami kolejowymi (terminale LHS w Nowosielcu i Hucie Deręgowskiej) oraz budowy dogodnych połączeń drogowych, komunikujących je m.in. z drogą ekspresową S19. Dokument zawiera sugerowany zapis, należy mieć jednak na względzie, że Stacja Huta Deręgowska jest w Zarządzie PKP LHS S.A., która ostatecznie podejmie decyzję o ewentualnych możliwościach realizacji postulowanej inwestycji.
34	słownie	osoba fizyczna	Osoba fizyczna 1	Brak	Brak	Brak	Dotyczy lotniska w Turbii i postulatu wykreślenia go z Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030.	Zainteresowany wymienia trzy problemy wynikające z ewentualnego rozwoju lotniska jako lądowiska utwardzonego: a) obniżenie jakości życia mieszkańców osiedli w pobliżu lotniska; b) kontekst bezpieczeństwa. Zagrożenie dla obiektów latających ze strony pocisków pochodzących z pobliskiej strzelnicy; c) wg zainteresowanego nie ma uzasadnienia ekonomicznego dla wydatkowania środków na przedmiotowe lotnisko w sytuacji dobrego drogowego skomunikowania z portem lotniczym Rzeszów-Jasionka.	Uwaga nieuwzględniona. Lotnisko w Turbi wpisane jest do rejestru lotnisk publicznych, funkcjonujących na terenie województwa podkarpackiego, dlatego też nie można pominąć w zapisach Programu niniejszego lotniska. W Programie wskazuje się ogólny zapis w ramach 2 celu szczegółowego Transportowa spójność wewnętrzna, dotyczący modernizacji i rozbudowy lotnisk lokalnych w kierunku lotnictwa ogólnego, transportu pasażerskiego czy towarowego, w tym m.in. lotniska Turbia koło Stalowej Woli. Projekt Programu jest dokumentem bardzo ogólnym, wyznaczający jedynie podstawowe kierunki działań. Wpisanie określonych przedsięwzięć do niniejszego dokumentu, stanowi podstawę do dofinansowania inwestycji w perspektywie finansowej 2021-2027, nie przesądza jednak o jej realizacji. Zgodnie z pozytywną opinią wydaną do projektu Programu przez Podkarpacki Państwowy Wojewódzki Inspektorat Sanitarny z dnia 24

									lutego 2022r., każde z planowanych w Programie przedsięwzięć poprzedzone zostanie procedurą oceny oddziaływania na środowisko (w ramach której dokonana zostanie szczegółowa analiza skutków oddziaływania tych przedsięwzięć), a ich realizacja uzależniona będzie od decyzji środowiskowych wydanych przez właściwe organy administracyjne. Na etapie uzyskiwania określonych pozwoleń oraz wydawania decyzji środowiskowych będzie możliwość zgłaszania ewentualnych uwag do planowanego przedsięwzięcia. Jednocześnie z uwagi na przyjęty poziom ogólności zapisów Programu, analiza ekonomiczna poszczególnych inwestycji zapisach w dokumencie, nie jest przedmiotem analiz niniejszego Programu, nie mniej jednak nie jest zasadne porównywanie lokalnego lotniska w Turbii z portem lotniczym Rzeszów – Jasionka z uwagi na inne przeznaczenie oraz skalę oddziaływania. Należy także nadmienić, że zaplanowany w projekcie Programu kierunek, spotkał się z pozytywną opinią innych uczestników konsultacji społecznych, którzy podkreślali, że stwarza on szanse rozwoju gospodarczego obszarów, na których funkcjonują tego rodzaju lotniska.
35	słownie	podmiot publiczny	Lucjusz Nadbereżny; Prezydent Stalowej Woli	Brak	Brak	Brak	Będzie potrzeba stosownego transportu pasażerskiego, który będzie dowoził pracowników do zakładów na terenie Czwórmieścia	Brak	Uwaga zawiera się w istniejących zapisach Programu. W projekcie Programu, podkreślono silne powiązania Tamobręga ze Stalową Wolą, Niskiem i Sandomierzem (w rozdziale 1.4.2.5 Obszar funkcjonalny Tamobrzeg oraz 1.4.2.6. Obszar funkcjonalny Stalowa Wola), a koncentracja miejsc pracy w ramach tzw. Czórmieścia wymaga rozwoju m.in. kolei komunikującej ww. obszary aktywności gospodarczej. Jednocześnie w Kierunkach rozwoju w ramach celów podstawowych i horyzontalnych, Tabela 19 Cele i kierunki rozwoju regionalnego systemu transportowego w 3 Celu podstawowym Integracja MOF w kolejowej gałęzi transportu, wskazuje się następujący kierunek: dostępność układów kolejowych Czórmieścia (Tamobręga, Stalowej Woli, Niska i Sandomierza), a w celu horyzontalnym Transport publiczny: Niwelowanie barier transportowych poprzez rozwój systemów transportu zbiorowego w ramach Czórmieścia (Tamobrzeg, Stalowa Wola, Nisko i Sandomierz). Zapisy uwzględniają zatem postulowany wniosek.
36	pisemnie	podmiot prywatny	Zbigniew Zima	Brak	Brak	Brak	Potrzebna jest budowa łącznika pomiędzy zjazdem z autostrady w Pustyni a Brzeźnicą w kierunku Mielca. Inwestycja bardzo potrzebna ale należy liczyć się z wzrostem natężenia ruchu w przyszłości na drodze Droga Wojewódzka 985 pomiędzy Dębica i Mielec.	Brak	Uwaga uwzględniona. Wprowadzono zapis w Tabeli 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego oraz w części Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 - Spriorytetyzowane listy kluczowych projektów - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej w ramach PSRT WP do roku 2030 – Budowa łącznika autostrady A4 od węzła Dębica Wschód z drogą wojewódzką 985 Dębica - Tamobrzeg w kierunku Brzeźnicy oraz dokonano oceny projektu według przyjętych kryteriów.

37	pisemnie	podmiot prywatny	Zbigniew Zima	Brak	Brak	Brak	Konieczność przebudowy skrzyżowania (zamiana na rondo) w lokalizacji Pustynia 33c (połączenie ulicy Sandomierskiej z drogą wojewódzka 985) Konieczność ta jest uwarunkowana również lokalizacją kilku strategicznych przedsiębiorstw i firm przy ulicy Sandomierskiej i Mościckiego. Na chwilę obecną ruch na tym skrzyżowaniu pomiędzy godz. 14 a 16 jest tak duży że uniemożliwia on prawidłowe włączanie się do ruchu pojazdów jadących z ul. Sandomierskiej.	Brak	Uwaga nieuwzględniona. Droga wojewódzka Nr 985 nie jest ujęta w projekcie PSRT WP do 2030 roku, gdyż została przebudowana kompleksowo w perspektywie 2007 - 2013. Uwaga dotyczy elementu punktowego, który może być realizowany w ramach inwestycji jednorocznych na zasadach współpracy Województwa Podkarpackiego z JST. Uwaga zbyt szczegółowa na poziomie PSRT. Ponadto w wykazie inwestycji w zakresie dróg wojewódzkich w priorytecie B (Tabela 20 oraz Załącznik nr 1) ujęto zadanie pn. „Budowa łącznika autostrady A4 od węzła Dębica Wschód z drogą wojewódzką 985 Dębica - Tarnobrzeg w kierunku Brzeżnicy”. Realizacja tego zadania spowoduje zmianę układu sieci dróg, funkcji poszczególnych dróg i kierunków potoków ruchu.
38	pisemnie	podmiot prywatny	Zbigniew Zima	Brak	Brak	Brak	Propozycja budowy zjazdu z autostrady w okolicy Pilzna w kierunku Jasła i Krosna. Tutaj konieczność podjęcia decyzji jaki jest najbardziej optymalny przebieg łącznika pomiędzy autostradą A4 a zjazdem Pilzno-Jasło tak aby był on mały uciążliwy dla okolicznych mieszkańców. W chwili obecnej ruch odbywa się przez skrzyżowanie ulic Lwowskiej oraz Bujnowskiego . Moja propozycja jest taka aby węzeł był połączony w miejscu gdzie obecnie jest skrzyżowanie drogi dk 94 z drogą w kierunku Mokrzec . 49.989220, 21.312512	Brak	Uwaga zawiera się w istniejących zapisach Programu. Inwestycja polegająca na budowie zjazdu z autostrady w okolicy Pilzna w kierunku Jasła i Krosna znajduje się w zapisach PSRT WP m. in. w części Tabela 20. Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego. W dokumencie strategicznym położono nacisk na wskazanie konieczności budowy nowych zjazdów z autostrady A4 m. in. w Ropczycach oraz w Pilźnie. z PSRT WP służy do wskazania kluczowych i strategicznych inwestycji w zakresie poszczególnych gałęzi transportu. Natomiast w dokumencie nie rozstrzyga się o końcowych i ostatecznych przebiegach poszczególnych odcinków dróg itp.
39	pisemnie	podmiot prywatny	Zbigniew Zima	Brak	Brak	Brak	Poruszono temat wykluczenia komunikacyjnego. W gminie Pilzno jest bardzo wiele długich odcinków dróg lokalnych które nie posiadają jeszcze nawierzchni bitumicznej. Znane są przypadki problemów dojazdu do mieszkańców przez służby ratunkowe w okresie zimowym oraz służby komunalne. Przykład miejscowość Łęki Dolne przysiółek Wierchowina.	Brak	Uwaga nieuwzględniona. PSRT WP służy spełnieniu na poziomie regionalnym warunkowości podstawowej w zakresie unijnego Celu Polityki 3 pn. Lepiej połączona Europa. Jest to kontynuacja tzw. warunkowości wstępnej z perspektywy finansowej 2014-2020. Spełnienie warunku jest konieczne dla umożliwienia współfinansowania inwestycji w sektorze transportu planowanych do objęcia wsparciem w ramach ww. Celu Polityki 3. Dokument spełnia dwa podstawowe zadania tj. 1) obejmuje kompleksową wizję rozwoju systemu transportowego (kompleksowe działania w ramach wszystkich gałęzi transportu, niezależnie od układu kompetencji), 2) stanowi podstawę finansowania inwestycji w ramach perspektywy finansowej 2021-2027 (w ramach kompetencji przypisanych samorządowi szczebla regionalnego). Dokument nie wskazuje jednak bardzo szczegółowych inwestycji na poziomie lokalnym. Nie mniej jednak w projekcie Programu, zwrócono uwagę, że drogowe inwestycje lokalne mogą zostać zrealizowane w ramach Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg.

40	pisemnie	osoba fizyczna	Osoba fizyczna 2	Brak	Brak	Brak	<p>Dzień dobry., mieszkam w Pilźnie. Zjazd z autostrady w Pilźnie uważam za bardzo korzystny dla przepływu ruchu w województwie, a także dla rozwoju regionu dębickiego w szerokim zakresie. Moim zdaniem w dalszej perspektywie warto rozważyć opcję realizacji drogi ekspresowej S73 połączonej ze Zjazdem Pilzno do Szczucina. Byłoby to rozwiązanie zapewniające dużo szybszy i prostszy przejazd mieszkańców regionu dębickiego, ropczyckiego w kierunku Kielc, Warszawy i północnej Polski. Ponadto wypełni lukę komunikacyjną na mapie dróg ekspresowych w tej części kraju.</p>	Brak	<p>Uwaga zawiera się w istniejących zapisach Programu. Inwestycja polegająca na budowie zjazdu z autostrady w okolicy Pilzna w kierunku Jasła i Krosna znajduje się w zapisach PSRT WP m. in. w części Tabela 20. Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego. W dokumencie strategicznym położono nacisk na wskazanie konieczności budowy nowych zjazdów z autostrady A4 m. in. w Ropczycach oraz w Pilźnie. Ponadto w tekście dokumentu również w Tabeli 20 znajdują się zapisy dotyczące rozbudowy DK73. Modernizacja DK73 będzie realizowana poprzez zaplanowanych kilka obwodnic. Najpierw są budowane obwodnice a potem połączenia tych dróg, bo najpierw trzeba uwolnić skupiska miejskie od wzmożonego ruchu. Natomiast w dokumencie nie rozstrzyga się o końcowych i ostatecznych przebiegach poszczególnych odcinków dróg</p>
41	słownie	podmiot publiczny	Stanisław Rokosz wójt gminy Dębica	Brak	Brak	Brak	<p>Łącznik od węzła Pustynia do drogi tzw. mieleckiej – ten węzeł pustyński jest dodatkowy (wielkie uznanie dla władz województwa, że został zaakceptowany). Dalsza modernizacja, a właściwie zwiększenie bezpieczeństwa na drodze wojewódzkiej tzw. mieleckiej (duże wspólnie zrobiliśmy np. w Brzeźnicy dwustronne chodniki, sygnalizacja pionowa, pozioma, ale jest również problem przejścia przez most na rzece Wielopole, które jest bardzo wąskie i nie spełnia żadnych warunków (są wypadki śmiertelne). Opracowana jest koncepcja, samorząd gminy Dębica będzie chciał uczestniczyć w budowie czy niezależnej kładki czy rozszerzeniu istniejącej wąskiej powierzchni chodnika.</p>	Brak	<p>Uwaga nieuwzględniona. Droga wojewódzka Nr 985 nie jest ujęta w projekcie Programu, gdyż przebudowana została kompleksowo w perspektywie 2007 - 2013. Natomiast zgłaszane propozycje związane z modernizacją infrastruktury towarzyszącej, służącej poprawie bezpieczeństwa pieszych w postaci budowy chodników, sygnalizacji świetlnej itp. przy drogach wojewódzkich, to elementy które mogą być realizowane w ramach inwestycji jednorocznych na zasadach współpracy Województwa Podkarpackiego z JST. Projekt Programu nie przewiduje tak szczegółowych działań, nie mniej jednak uwzględnia kierunki w ramach poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu (Celu horyzontalny Poprawa bezpieczeństwa w transporcie). Jednocześnie w wykazie inwestycji w zakresie dróg wojewódzkich w priorytecie B (Tabela 20 oraz Załącznik nr 1) ujęto zadanie pn. „Budowa łącznika autostrady A4 od węzła Dębica Wschód z drogą wojewódzką 985 Dębica - Tarnobrzeg w kierunku Brzeźnicy”.</p>

42	słownie	podmiot publiczny	Stanisław Rokosz wójt gminy Dębica	Brak	Brak	Brak	Jedno z największych skrzyżowań na tym odcinku to z drogą Pustków Osiedle – Ocieka. Budowa ronda jest bardzo ważna. Jest mocna współpraca ze Starostą dębickim.	Brak	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>PSRT WP służy spełnieniu na poziomie regionalnym warunkowości podstawowej w zakresie unijnego Celu Polityki 3 pn. Lepiej połączona Europa. Jest to kontynuacja tzw. warunkowości wstępnej z perspektywy finansowej 2014-2020. Spełnienie warunku jest konieczne dla umożliwienia współfinansowania inwestycji w sektorze transportu planowanych do objęcia wsparciem w ramach ww. Celu Polityki 3. Dokument spełnia dwa podstawowe zadania tj.</p> <p>1) obejmuje kompleksową wizję rozwoju systemu transportowego (kompleksowe działania w ramach wszystkich gałęzi transportu, niezależnie od układu kompetencji),</p> <p>2) stanowi podstawę finansowania inwestycji w ramach perspektywy finansowej 2021-2027 (w ramach kompetencji przypisanych samorządowi szczebla regionalnego). Dokument nie wskazuje jednak bardzo szczegółowych inwestycji na poziomie lokalnym typu ronda. Tego rodzaju inwestycje mogą zostać realizowane w ramach inwestycji jednorocznych na zasadach współpracy Województwa Podkarpackiego z JST.</p>
43	słownie	podmiot publiczny	Ewa Gołębiowska Burmistrz Pilzna	Brak	Brak	Brak	Na str. 157 projektu dość zawężona jest miejscowość i lokalizacja tego zjazdu, a mianowicie rozbudowa DK73, wraz z budową zjazdu z autostrady A4 między Pilznem a Jastrząbką. I tutaj tak jak rozmawiałam z Panem Wójtem z Czarnej nie do końca wychodzi, że będzie to Jastrząbka (może inne miejscowość).	Brak	<p>Uwaga częściowo uwzględniona.</p> <p>PSRT WP służy do wskazania kluczowych i strategicznych inwestycji w zakresie poszczególnych gałęzi transportu. Natomiast w dokumencie nie rozstrzyga się końcowych i ostatecznych przebiegów poszczególnych odcinków dróg itp. Stąd zapis został zmodyfikowany, aby obejmował przykładowy przebieg wskazanego zjazdu z autostrady A4. Dokładna lokalizacja inwestycji zostanie rozstrzygnięta na etapie ewentualnych uzgodnień.</p>
44	słownie	podmiot publiczny	Ewa Gołębiowska Burmistrz Pilzna	Brak	Brak	Brak	Są pewne informacje, w tym też od Samorządowców z Małopolski, że będzie skomunikowanie nowego zjazdu z obwodnicą Pilzna. Może trzeba też zapis zmienić i mniej go uszczegóławiać. 4. Nie chcielibyśmy spowalniać budowy zjazdów i łączenia z DK 73. Z danych GDDKiA wynika, że została wybrana najkorzystniejsza oferta na budowę obwodnicy Brzostka i Kołaczyc, natomiast w zakresie budowy obwodnicy Pilzna GDDKiA jest już po otwarciu ofert. Informacja z GDDKiA że proces są bardzo zaawansowane prace nad obwodnicą Pilzna, ale trzeba myśleć żeby połączyć te inwestycje. Wykorzystać ten czas i przygotować inwestycję kompleksową	Brak	<p>Uwaga częściowo uwzględniona.</p> <p>PSRT WP służy do wskazania kluczowych i strategicznych inwestycji w zakresie poszczególnych gałęzi transportu. Natomiast w dokumencie nie rozstrzyga się o końcowych i ostatecznych przebiegach poszczególnych odcinków dróg itp. Stąd zapis został zmodyfikowany, aby obejmował przykładowy przebieg wskazanego zjazdu z autostrady A4. Z informacji uzyskanych od GDDKiA wynika, że każda z inwestycji (Pilzno, Brzostek i Kołaczyc, Jasło) jest odrębnym zadaniem w ramach programu budowy 100 obwodnic. Nie ma możliwości połączenia tego w jedno zadanie.</p>

45	słownie	osoba fizyczna	Osoba fizyczna 3	Brak	Brak	Brak	Na jednej z pierwszych plansz w prezentacji były pokazane DK do remontu i modernizacji. Nie było tam ujętej DK94 i Pan wyraża obawę czy to nie będzie ograniczało/limitowało kiedyś ewentualnych prac związanych z tą drogą.	Brak	Uwaga częściowo uwzględniona. PSRT WP nie obejmuje inwestycji w postaci kompleksowej modernizacji DK94, natomiast w części Tabela 20. Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego wskazano kilka odcinków w ciągu DK94. Zostały one zaplanowane do realizacji w zapisach dokumentu. Z informacji uzyskanych od GDDKiA wynika, że remont DK 94 jest realizowany na bieżąco w ramach potrzeb.
46	słownie	osoba fizyczna	Osoba fizyczna 3	Brak	Brak	Brak	Czy posiadamy wiedzę kiedy autostrada A4 stanie się drogą płatną? Strategia rozwoju transportu drogowego przybierze znacznie inną formę, kiedy autostrada stanie się drogą płatną. Czy tutaj są brane pod uwagę i poddane analizie kierunki prac czyli Dębica-Rzeszów (strona od Dębicy). Należy zdać sobie sprawę, że jednak te potoki przepływu pojazdów w momencie kiedy autostrada stanie się drogą płatną to droga 94 stanie się drogą znacznie bardziej obciążona. Zdajmy sobie z tego sprawę. Należy mieć na uwadze przebudowę DK94. 1. Uściślenie dot. DK94. Niedawno zakończyła się modernizacja. Założeniem było zdławienie ruchu z uwagi na to, że na trasie od Pilzna do Rzeszowa była bardzo dużo wypadków. Liczba wypadków zmalała bardzo i założenie to zostało zrealizowane. W związku z tym, że zmieniło się nam prawo o ruchu drogowym i odpowiedzialność za wymuszenia i przekroczenia prędkości się zmieniła. Uczestnicy zmniejszyli swoją prędkość podróżną. Więc zmieniły się zasady gry. Do 2015 r. walczone o zmniejszenie ruchu i uspokojenie ruchu między Pilznom a Rzeszowem. Aktualnie należy myśleć jak udrożnić i polepszyć tą drogę aby skrócić czas przejazdu na trasie Pilzno-Rzeszów. Ponieważ droga w większości przebiega przez terenu zabudowy mieszkaniowej, dlatego tutaj jest duży kłopot. Aczkolwiek poszerzenie czy odcinkowe dodanie po pasie ruchu zdecydowanie poprawiłoby przejazd.	Brak	Uwaga częściowo uwzględniona. PSRT WP nie obejmuje inwestycji w postaci kompleksowej modernizacji DK94, natomiast w części Tabela 20. Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego wskazano kilka odcinków w ciągu DK94. Zostały one zaplanowane do realizacji w zapisach dokumentu. Z informacji uzyskanych od GDDKiA wynika, że remont DK 94 jest realizowany na bieżąco w ramach potrzeb (aktualnie został przebudowany odcinek DK94 Machowa – Łańcut i wybudowano obwodnice Ropczyc). Ponadto GDDKiA nie posiada obecnie wiedzy nt. czasu kiedy autostrada A4 stanie się drogą płatną. Decyzję podejmowane są przez Radę Ministrów. W sytuacji uruchomienia płatności za przejazdy autostradą na pewno część osób przeniesie się na DK 94 co dalej spowoduje zwiększenie natężenia ruchu.

47	słownie	osoba fizyczna	Osoba fizyczna 3	Brak	Brak	Brak	Pytanie odnośnie MOFów. Powiązanie MOF Dębicy do Rzeszowa jest wyszczególnione jako słaba perspektywa rozwoju. Dostępność MOFu jest pokazane połączenie z Mielcem – jako mocne. Z innymi MOF słabe. Dębica leży na szlakach komunikacyjnych i drogowych i kolejowych. Nie wiadomo czy to pomoże czy zaszkodzi. Ale akurat powiązanie z np. MOF Rzeszów jest przecież dobre.	Brak	Uwaga nieuwzględniona. W Projekcie Programu w rozdziale III.3 , Cel 3 Integracja MOF, Duopol Dębica - Ropczyce z obszarem funkcjonalnym, w proponowanych kierunkach rozwoju sieci transportowej wskazuje się na wzmocnienie powiązań m.in. w kierunku Mielca i Jasła oraz lepszego powiązania komunikacyjnego wewnątrz niniejszego MOF. Nie ma zapisów mówiących o słabej dostępności pomiędzy MOF Dębica - Ropczyce i ROF. W projekcie dokumentu wskazuje się, że MOF Dębica - Ropczyce jest dużym rynkiem pracy. Jego poziom dostępności uległ znacznej poprawie, zwłaszcza w układzie równoleżnikowym, dzięki budowie autostrady A4 oraz modernizacji linii kolejowej E-30. (...) W perspektywie 2030, można oczekiwać stopniowej integracji MOF Dębica-Ropczyce z Rzeszowskim Obszarem Funkcjonalnym (...). Tym samym w dokumencie dostrzega się silne powiązania pomiędzy MOF Dębica - Ropczyce a ROF, m.in. w kontekście dojazdów do pracy.
48	słownie	osoba fizyczna	Osoba fizyczna 3	Brak	Brak	Brak	Dzięki pomocy Samorządu Województwa powstało wiele odcinków, została wykonana przeprawa przez Wisłokę. Został wybudowany łącznik wschodni i łącznik zachodni. Teraz żeby sfinalizować należy pomóc Starostwu Powiatowemu i drogę powiatową 1280 Zawada Pustynia, która łączy z jednej strony DW a z drugiej strony łączy DK. W tym momencie jest wąskie gardło przy połączeniu. I tak samo jest w przypadku drogi powiatowej 1288 z DK 94 bardzo wąskie gardło. Tam jest potrzebne rondo aby mogło rozładować ruch. Dlatego, że strumień pojazdów, które zjeżdżają z autostrady i dojeżdżają do DK94 jest bardzo duży. Dodatkowo dochodzą wyjazdy ze strefy z firm jakie tam są zlokalizowane. Włączenie się na DK94 to nieraz nawet 30 minut. W PSRT WP do roku ważne żeby takie rondo się znalazło.	Brak	Uwaga nieuwzględniona. PSRT WP służy spełnieniu na poziomie regionalnym warunkowości podstawowej w zakresie unijnego Celu Polityki 3 pn. Lepiej połączona Europa. Jest to kontynuacja tzw. warunkowości wstępnej z perspektywy finansowej 2014-2020. Spełnienie warunku jest konieczne dla umożliwienia współfinansowania inwestycji w sektorze transportu planowanych do objęcia wsparciem w ramach ww. Celu Polityki 3. Dokument spełnia dwa podstawowe zadania tj. 1) obejmuje kompleksową wizję rozwoju systemu transportowego (kompleksowe działania w ramach wszystkich gałęzi transportu, niezależnie od układu kompetencji), 2) stanowi podstawę finansowania inwestycji w ramach perspektywy finansowej 2021-2027 (w ramach kompetencji przypisanych samorządowi szczebla regionalnego). Dokument nie wskazuje jednak bardzo szczegółowych inwestycji na poziomie lokalnym. Niemniej jednak zarządca drogi może wnioskować z innych programów pomocowych o realizację niniejszego zadania. W projekcie podkreślono także, że realizowane będą inwestycje m.in. w ramach Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg, którego celem jest podniesienie poziomu i jakości życia społeczności lokalnych oraz zwiększenie efektywności instytucji publicznych przez rozwój bezpiecznej, spójnej, funkcjonalnej i efektywnej infrastruktury drogowej, jako wsparcie działań samorządu gminnego i powiatowego na rzecz budowy dróg lokalnych o kluczowym znaczeniu dla zrównoważonego rozwoju społeczno-gospodarczego wspólnot samorządowych. W projekcie podkreślono także, że realizowane będą inwestycje w zakresie dróg lokalnych m.in. w ramach Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg.
49	słownie	podmiot publiczny	Stefan Bieszczad Radny Sejmiku Podkarpackiego	Brak	Brak	Brak	Dębica leży na ważnym szlaku komunikacyjnym, ale gminy nie są dobrze skomunikowane. One są położone na obszarze bardziej odległym i trzeba szukać czasami rozwiązania żeby tam bezkolizyjnie dotrzeć. Dzisiaj opracowujący przyjmują	Brak	Uwaga zawiera się w istniejących zapisach Programu. W Projekcie Programu w rozdziale III.3 , Cel 3 Integracja MOF, Duopol Dębica - Ropczyce z obszarem funkcjonalnym, w proponowanych kierunkach rozwoju sieci transportowej znajdują się następujące zapisy: poziom dostępności (MOF Dębica - Ropczyce) uległ znacznej poprawie, zwłaszcza w układzie równoleżnikowym, dzięki budowie autostrady A4 oraz modernizacji linii kolejowej E-30. Dokonano również modernizacji większości dróg wojewódzkich doprowadzających ruch do obu ośrodków

							określenie banan/obwarzonek to jest raczej poprawa szlaków wcześniej wytyczonych, w niejednym przypadku drogi tzw. poniemieckie. My mamy za zadanie te drogi poprawić i dopasować do wymogów dnia dzisiejszego. Doprowadzenie do stanu wymagań wobec dróg jakie aktualnie obowiązują. Drogi dla przyszłych pokoleń, aby nie miały problemu. W opracowaniu jest spojrzenie kompleksowe. Ważne aby pozostawić spuściznę dobrych rozwiązań.		rdzeniowych MOF, jednocześnie wskazuje się na wzmocnienie powiązań m.in. w kierunku Mielca i Jasła oraz lepszego powiązania komunikacyjnego wewnątrz MOF. Ponadto w dokumencie wskazuje się także silne powiązanie MOF Dębica - Ropczyce z ROF. Jednocześnie w Tabeli 19 Cele i kierunki rozwoju regionalnego systemu transportowego w 3 Celu podstawowym Integracja MOF, zakłada się szereg różnorodnych działań, przyczyniających się do poprawy systemu komunikacyjnego pomiędzy poszczególnymi MOF-ami oraz wewnątrz MOF-ów. Dokument podchodzi kompleksowo do systemu powiązań komunikacyjnych naszego województwa także pod kątem poprawy powiązań zewnętrznych regionu, a tym samym poszczególnych MOF-ów, stąd w 1 Celu podstawowym Dostępność zewnętrzna, projekt Programu zakłada m.in. poprawę połączeń sieci dróg krajowych i samorządowych – tworzenie nowych korytarzy drogowych (w szczególności do węzłów autostrad i dróg ekspresowych) poprzez zoptymalizowaną kategoryzację istniejących ciągów dróg wojewódzkich i powiatowych oraz ich modernizację (a zatem zgodnie z parametrami norm wymaganymi przez UE w zakresie nośności dróg - 115 Kn na oś). Należy także podkreślić, że do poprawy dostępności komunikacyjnej powiatu, służą nie tylko drogi na jego obszarze, ale także (a może przede wszystkim) komunikujące powiat z innymi miastami i regionami Polski.
50	słownie	podmiot publiczny	Czesław Łączak Wiceprzewodniczący Sejmiku Województwa Podkarpackiego	Brak	Brak	Brak	Nie widać wielkich i konkretnych inwestycji drogowych w powiecie dębickim	Brak	Uwaga uwzględniona. Projekt PSRT WP obejmuje bardzo wiele inwestycji z każdej części województwa podkarpackiego, w tym również z obszaru powiatu dębickiego, m. in. w części Tabela 20. Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego. Ponadto w części diagnostycznej wskazano analizy dotyczące dróg w powiecie dębickim. Także w części 3. Jednocześnie w Tabeli 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego oraz w Załączniku nr 1 Spriorytetizowane listy kluczowych projektów dodano do wykazu inwestycji zadanie pn. Budowa łącznika autostrady A4 od węzła Dębica Wschód z drogą wojewódzką 985 Dębica - Tamobrzeg w kierunku Brzeźnicy oraz dokonano oceny projektu według przyjętych kryteriów. Należy także podkreślić, że do poprawy dostępności komunikacyjnej powiatu, służą nie tylko drogi na jego obszarze, ale także (a może przede wszystkim) komunikujące powiat z innymi miastami i regionami Polski.
51	słownie	podmiot publiczny	Czesław Łączak Wiceprzewodniczący Sejmiku Województwa Podkarpackiego	Brak	Brak	Brak	Kontynuowanie modernizacji DK73 jako poprawa dróg wojewódzkich. Wcześniej już był dyskutowany i przebieg i sposób modernizacji. Na dzisiaj to, że ta droga znalazła się w zapisach strategicznych jest dobre. Ale ta droga jest zapisana jako postulat (pod kątem realizacji i finansowania modernizacji tej drogi z budową węzła autostradowego pomiędzy	Brak	Uwaga zawiera się w istniejących zapisach Programu. Inwestycja polegająca na budowie zjazdu z autostrady w okolicy Pilzna w kierunku Jasła i Krosna znajduje się w zapisach PSRT WP m. in. w części Tabela 20. Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego. W dokumencie strategicznym położono nacisk na wskazanie konieczności budowy nowych zjazdów z autostrady A4 m. in. w Ropczycach oraz w Pilźnie. Ponadto w tekście dokumentu również w Tabeli 20 znajdują się zapisy dotyczące rozbudowy DK73. Modernizacja DK73 będzie realizowana poprzez zaplanowanych kilka obwodnic. Najpierw są budowane obwodnice a potem połączenia tych dróg, bo najpierw trzeba uwolnić skłupiska miejskie od wzmożonego ruchu. Program strategiczny jest niezbędny do finansowania inwestycji ze

							Tarnowem a Dębicą). Nie ma sporu, aby ten zjazd powinien być. Ważne aby uzasadnienie było silne, również w zakresie opiniowania przez właściwe ministerstwo. Moim zdaniem to uzasadnienie jest bo obciążenie zjazdu z autostrady Dębica Zachód i Dębica Wschód jest już wystarczające duże. Zwiększenie ruchu w kierunku Pilzna jest po prostu potężne (dane na pewno to potwierdzą, ale tam jest po prostu korek z obu stron). Nie wybudowanie zjazdu równocześnie z modernizacją DK73 będzie zaniedbaniem. Powinien być współudział Ministerstwa, Rządu, ale również tych którzy sprzeciwiają się uruchomieniu KPO.		środków europejskich, ale nie należy zapominać również o innych źródłach finansowania, które zostały w nim zapisane. Z informacji uzyskanych od GDDKiA wynika, że na DK 73 planowane są do budowy obwodnice Pilzna, Brzostka i Kolaczyc oraz Jasła w ramach programu budowy 100 obwodnic. Trwają prace projektowe. Jest również przygotowywana dokumentacja projektowa na rozbudowę odcinka DK 73 od końca obwodnicy Pilzna do początku obwodnicy Brzostu i Kolaczyc. W przypadku Krajowego Planu Odbudowy, aktualnie nie jest on oficjalnie zaakceptowany przez KE, a zatem wszelkie propozycje finansowania inwestycji w ramach niniejszego Programu pozostają nadal nie rozstrzygnięte. Nie mniej jednak projekt Programu uwzględnia postulowany wniosek, ale kwestia ostatecznego uregulowania poszczególnych etapów prac niniejszej inwestycji nie jest przedmiotem jego analiz.
52	słownie	podmiot publiczny	Czesław Łączak Wiceprzewodniczący Sejmiku Województwa Podkarpackiego	Brak	Brak	Brak	Dopisanie inwestycji tj. od zjazdu z autostrady A4 nie tylko uwzględnić kierunek na południe na Pilzno i popierany aż do Sanoka ale i na północ w kierunku drogi 984 z Mielca na Lisią Górę. Zjazdy z autostrady powinny być w obydwu kierunkach.	Brak	Uwaga częściowo uwzględniona. W Tabeli 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego oraz w Załączniku nr 1 Spriorytetyzowane listy kluczowych projektów dodano do wykazu inwestycji zadanie pn. Budowa łącznika autostrady A4 od węzła Dębica Wschód z drogą wojewódzką 985 Dębica - Tamobrzeg w kierunku Brzeźnicy oraz dokonano oceny projektu według przyjętych kryteriów dla dróg wojewódzkich.
53	słownie	podmiot publiczny	Piotr Chęciek Starosta Dębicki	Brak	Brak	Brak	Konsultacje FEP zakończyły się budowa i była mowa w konsultacjach o tym temacie. Temat budowy mostu w Zawierzbii nad rzeką Wisłoką. Ten most wpisuje się w to wszystko o czym była mowa. Wielka prośba aby Zarząd Województwa Podkarpackiego w swoich planach rozwoju infrastruktury drogowej na lata 2022-2027 wziął pod uwagę możliwość realizacji tego zadania. Autostrada A4 połączona z DK 94 posiada w Dębicy po stronie północno-wschodniej jeden łącznik, który wspólnie został zbudowany. Tam już jest nowy most. Drugi most jest problemem. Bo konstrukcja jest bardzo słaba. Mijanie się dwóch samochodów ciężarowych jest skomplikowane. Często tworzą się zatory i to nie spowodowane pojazdami mieszkańców dojeżdżających do szkoły czy pracy, ale też osób prowadzonych	Brak	Uwaga nieuwzględniona. PSRT WP służy spełnieniu na poziomie regionalnym warunkowości podstawowej w zakresie unijnego Celu Polityki 3 pn. Lepiej połączona Europa. Jest to kontynuacja tzw. warunkowości wstępnej z perspektywy finansowej 2014-2020. Spełnienie warunku jest konieczne dla umożliwienia współfinansowania inwestycji w sektorze transportu planowanych do objęcia wsparciem w ramach ww. Celu Polityki 3. Dokument spełnia dwa podstawowe zadania tj. 1) obejmuje kompleksową wizję rozwoju systemu transportowego (kompleksowe działania w ramach wszystkich gałęzi transportu, niezależnie od układu kompetencji), 2) stanowi podstawę finansowania inwestycji w ramach perspektywy finansowej 2021-2027 (w ramach kompetencji przypisanych samorządowi szczebla regionalnego). Dokument nie wskazuje jednak bardzo szczegółowych inwestycji na poziomie lokalnym. Niemniej jednak zarządca drogi może wnioskować z innych programów pomocowych o realizację niniejszego zadania. W projekcie podkreślono, że inwestycje lokalne mogą być finansowane m.in. w ramach Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg.

							przez nawigację i zjeżdżających w kierunku Bieszczad. Bardzo ważna kwestia dla powiatu, gmin Zyraków, Czarna i samej autostrady. Wszystko dzisiaj wygląda dobrze, ale komunikacja Jasło – autostrada już nie. Ten most znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie jednostki WOT i też jest przez jednostkę wykorzystywany. Prośba aby w PSRT WP do roku 2030 ten most się znajdował i żeby województwo podkarpackie go zbudowało. Zdajemy sobie sprawę, że będzie to problem, ale deklaracja o współpracy padła.		
54	słownie	osoba fizyczna	Osoba fizyczna 4	Brak	Brak	Brak	Brak zapisu dotyczącego gwarancji planowanej liczby pociągów regionalnych na modernizowanych czy też nowo budowanych liniach oraz planowanych do modernizacji. Brak zapisu, który przedstawiłby przynajmniej minimalną liczbę połączeń na liniach np. Dębica-Jasło czy Jasło-Sanok (Bieszczady) czy też Horyniec – Jarosław. Obecnie oferta np. pomiędzy Dębicą a Mielcem jest tragiczna. Czy będzie większy nacisk na transport kolejowy. Chodzi głównie na tych liniach, które istnieją i są planowane na poziomie krajowym czy też wojewódzkim.	Brak	Uwaga uwzględniona W Programie podkreśla się istotną rolę kolei oraz przewiduje się liczne kierunki, mające na celu modernizację linii kolejowych przyczyniających się do poprawy częstotliwości połączeń. Należy także podkreślić, że duży wpływ na poprawę dotychczasowych połączeń kolejowych odegrało uruchomienie podkarpackiej kolei aglomeracyjnej. Dokładna liczba pociągów na modernizowanych i nowobudowanych liniach kolejowych jest wynikiem analiz na potrzeby realizacji danej inwestycji w tzw. studiach wykonalności. Na dzień dzisiejszy takie analizy i studia wykonalności wykonuje zarządca infrastruktury kolejowej, również w oparciu o stan aktualnie zmodernizowanej infrastruktury. W zakresie liczby połączeń, w projekcie PSRT WP nie są zamieszczane tak szczegółowe informacje, nie mniej jednak w Programie uwzględniono postulat o monitorowaniu liczby kolejowych połączeń regionalnych na wybranych zmodernizowanych odcinkach linii kolejowych, dodając stosowane zapisy w dokumencie, w części IV.6 System monitoringu i ewaluacji (oceny realizacji Programu).
55	słownie	podmiot publiczny	Stanisław Chęć; Starosta Sanocki	Brak	Brak	Brak	W kontekście trasy od obwodnicy Miejsca Piastowego w kierunku Sanoka postulowany jest zapis dotyczący budowy drogi łączącej rondo/obwodnicę Sanoka z obwodnicą Miejsca Piastowego.	Ze względu na to, że dotychczasowe warianty dla prac na przedmiotowym odcinku DK od Miejsca Miastowego w kierunku Sanoka przewidywały front robót najdalej do Nowosielec do Sanoka pozostawiała odległość ok. 5 km. Należałoby tutaj uzupełnić zapisy o <i>rozbudowę DK28 od ronda św. Andrzeja Boboli w Zabłotcach do budowanej obwodnicy Miejsca Piastowego.</i>	Uwaga zawiera się w istniejących zapisach Programu. Z uwagi na fakt, że projekt Programu nie wyznacza konkretnego przebiegu danej trasy w Tabeli 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego pozostawia się zapisy: Budowa obwodnicy Miejsca Piastowego w ciągu DK 28. Nie mniej jednak z informacji uzyskanych od GDDKiA wynika, że obecnie procedowane jest wydłużenie obwodnicy Miejsca Piastowego do początku istniejącej obwodnicy Sanoka. Program nie decyduje jednak o ostatecznym przebiegu inwestycji.
56	słownie	podmiot publiczny	Stanisław Chęć; Starosta Sanocki	Brak	Brak	Brak	Rozwiązanie problemu wąskiego gardła drogowego w Zagórzcu. Chodzi o usprawnienie przejazdu przez to miasto – postulat zawarcia w PSRT WP zapisu o obwodnicy, lub innym adekwatnym rozwiązaniu problemu.	Brak	Uwaga uwzględniona. Tekst PSRT WP zostanie uzupełniony w części Tabela 20. Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego, zgodnie z sugerowaną zmianą: budowa obwodnicy Zagórzca w ciągu drogi krajowej 84. Z informacji uzyskanych od GDDKiA wynika, że obecnie procedowany jest PI dla rozbudowy DK 84 z przejściem po śladzie istniejącym. Program nie decyduje jednak o ostatecznym przebiegu inwestycji.

57	słownie	podmiot publiczny	Stanisław Chęć; Starosta Sanocki	Brak	Brak	Brak	Postulat dotyczący organizacji przystanku kolejowego o nazwie „Zagórz Przemysłowy”.	Brak	Uwaga uwzględniona W Tabeli 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego zostanie dodana inwestycja: Budowa przystanku Zagórz Przemysłowy Z informacji jakie uzyskano od PKP PLK wynika, że budowa przystanku Zagórz Przemysłowy jest planowana w ramach rewitalizacji linii kolejowej nr 108.
58	słownie	podmiot publiczny	Marek Bańkowski; Gmina Bukowsko	Brak	Brak	Brak	Należy zwrócić uwagę na konieczność głębszego remontu, przebudowy DW 889. Będzie to istotny skrót w podróży w Bieszczady, łącznik Bieszczadów i Beskidów do S19. Chodzi o kwestię podniesienia nośności jezdni i budowy chodników.	Brak	Uwaga uwzględniona. Wprowadzono zapis w Tabeli 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego oraz w Załączniku nr 1 do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 - Spriorytetyzowane listy kluczowych projektów - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej w ramach PSRT WP do roku 2030 – Priorytet B, inwestycja: Przebudowa/rozbudowa DW nr 889 oraz dokonana została stosowna ocena według przyjętych kryteriów. Postulat dotyczący umieszczenia drogi wojewódzkiej nr 889 w Programie został zatem uwzględniony. Uwaga zaś w zakresie szczegółowych rozwiązań związanych z rozbudową drogi (podniesienie nośności, budowa chodników itp.) zostanie opracowana na etapie dokumentacji projektowej. Projekt PSRT WP nie opisuje szczegółowych rozwiązań technicznych dla wskazanych inwestycji.
59	słownie	podmiot publiczny	Andrzej Chrobak; Członek Zarządu Powiatu Sanockiego	Brak	Brak	Brak	Potrzeba skrócenia czasu jazdy koleją. Prośba o dopilnowanie, aby nie doszło do rezygnacji z projektu tzw. 6 szprychy w przebiegu na południe regionu, którego realizacja w sposób znaczny poprawiłaby sytuację	Brak	Uwaga zawiera się w istniejących zapisach Programu. W projekcie Programu W rozdziale III. 3 Inwestycje w ramach celów podstawowych i horyzontalnych, Transport kolejowy znajdują się następujące zapisy: W horyzoncie czasowym do 2030 r. strategicznym zadaniem jest wzmocnienie roli transportu kolejowego w zintegrowanym systemie transportowym. W tym celu niezbędne będzie kontynuowanie działań, które wpłyną pozytywnie na podniesienie konkurencyjności kolei w stosunku do innych rodzajów transportu, mierzonej czasem i kosztem przejazdu, komfortem podróży i poziomem (...). [Ważna jest] budowa linii kolejowych w ramach tzw. szprychy nr 6, która połączy Warszawę i Centralny Port Komunikacyjny z Radomiem, Ostrowcem Świętokrzyskim, Stalową Wolą i Rzeszowem, a docelowo z Sanokiem. Również w Tabeli 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego, w 1 Celu podstawowym Dostępność zewnętrzna, w kolejowej gałęzi transportu, Priorytet B wpisana jest następująca inwestycja: Rzeszów-Sanok- budowa nowej linii kolejowej nr 122 na odcinku Babica-Sanok (od km 13-15 linii kolejowej nr 106 do km 91-109 linii kolejowej nr 108). Jest to odcinek tzw. 6 szprychy z Rzeszowa do Sanoka. Jednakże, należy mieć na względzie, że system transportowy województwa podkarpackiego tworzy wielu interesariuszy (co podkreślono także w zapisach projektu niniejszego dokumentu, w rozdziale IV. System wdrażania i realizacji) - ostateczna decyzja w zakresie realizacji tzw. 6 szprychy zależy od decyzji strony rządowej. Rekomendowane jest włączenie się w proces konsultacji inwestycji związanych z CPK.

60	słownie	organizacja pozarządowa	Wojciech Wesolkin; Towarzystwo Karpackie	Brak	Brak	Brak	Sprawa lokalizacji obwodnicy Leska.	Postulat, aby II część obwodnicy Sanoka zaczynała się faktycznie w Bykowcach (Sanok) oraz łączyła się z obwodnicą Leska. Do tego celu GDDKiA mogłaby wykorzystać lokalizację drogi po północnej stronie w ten sposób, aby droga wyszła poza Glinne. Pozwoli to na uzyskanie dojazdu do Soliny i Palarczyka, ponadto byłoby to rozwiązanie mało „inwazyjne”.	Uwaga nieuwzględniona Z uwagi na fakt, że projekt Programu nie wyznacza konkretnego przebiegu danej trasy w Tabeli 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego pozostawia się zapisy: Obwodnica Sanoka etap II w ciągu DK 84 oraz Budowa obwodnicy Leska (północna krajowa). W dokumencie nie rozstrzyga się o końcowych i ostatecznych przebiegach poszczególnych odcinków dróg itp. Stąd wskazanie w dokumencie konkretnego przebiegu danej inwestycji nie jest możliwe. Ponadto z informacji uzyskanych od GDDKiA wynika, że aktualnie w procedowaniu jest Program Inwestycji dla obwodnicy Leska w ciągu DK 84 ale tylko dla prac przygotowawczych. Zadanie na liście rezerwowej (zał. 2 do Programu Budowy 100 obwodnic).
61	słownie	organizacja pozarządowa	Wojciech Wesolkin; Towarzystwo Karpackie	Brak	Brak	Brak	Postulat, aby przy okazji budowy zjazdów z trasy przebiegającej od obwodnicy Miejsca Piastowego w kierunku Sanoka dokonać przebudowy systemu informacyjnego (prośba o kontakt w tej sprawie z GDDKiA za pośrednictwem Dyrekcji Departamentu Dróg i Publicznego Transportu Zbiorowego UMWP).	Chodzi o wskazywanie możliwości dojazdów alternatywnych, o których kierowcy nie wiedzą ze względu na brak stosownego oznakowania. Chodzi też o odpowiednie oznakowanie i wskazanie kierunku do polsko-słowackiego przejścia granicznego Radoszyce-Palota. Prośba o współpracę w zakresie oznakowania pomiędzy GDDKiA i PZDW.	Uwaga częściowo uwzględniona. PSRT WP służy do wskazania kluczowych i strategicznych inwestycji w zakresie poszczególnych gałęzi transportu. Natomiast w dokumencie nie decyduje się o sposobie montażu systemu informacyjnego. Ponadto z informacji uzyskanych od GDDKiA wynika, że zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Cyfryzacji z dnia 31 lipca 2019 r. w sprawie informacji o infrastrukturze technicznej i kanałach technologicznych w ramach powstających bądź przebudowywanych inwestycji będą lokalizowane kanały technologiczne (oczywiście same kanały bez infrastruktury). Postulat ten zostanie także oficjalnie przekazany do GDDKiA.
62	słownie	podmiot publiczny	Artur Kondrat; Wiceburmistrz Sanoka	Brak	Brak	Brak	Postulat, aby do odcinka łączącego Rondo Beksińskiego w Sanoku z obwodnicą Sanoka dobudować dwie drogi, które będą wyprowadzać ruch z centrum miasta oraz łączyć obwodnicę ze szpitalem.	Uzasadnieniem dla wniesienia pomysłu do Programu wg Zainteresowanego jest Cel 3 PSRT WP Integracja MOF.	Uwaga nieuwzględniona. PSRT WP służy spełnieniu na poziomie regionalnym warunkowości podstawowej w zakresie unijnego Celu Polityki 3 pn. Lepiej połączona Europa. Jest to kontynuacja tzw. warunkowości wstępnej z perspektywy finansowej 2014-2020. Spełnienie warunku jest konieczne dla umożliwienia współfinansowania inwestycji w sektorze transportu planowanych do objęcia wsparciem w ramach ww. Celu Polityki 3. Dokument spełnia dwa podstawowe zadania tj. 1) obejmuje kompleksową wizję rozwoju systemu transportowego (kompleksowe działania w ramach wszystkich gałęzi transportu, niezależnie od układu kompetencji), 2) stanowi podstawę finansowania inwestycji w ramach perspektywy finansowej 2021-2027 (w ramach kompetencji przypisanych samorządowi szczebla regionalnego). Dokument nie wskazuje jednak bardzo szczegółowych inwestycji na poziomie lokalnym. Ponadto PSRT WP służy do wskazania kluczowych i strategicznych inwestycji w zakresie poszczególnych gałęzi transportu. Natomiast w dokumencie nie rozstrzyga się o końcowych i ostatecznych przebiegach poszczególnych odcinków dróg itp. Stąd wskazanie w dokumencie konkretnego przebiegu danej inwestycji nie jest możliwe. Należy także podkreślić, że zarządca drogi może wnioskować z innych programów pomocowych o realizację niniejszego zadania. W projekcie Programu podkreślono, że realizowane będą m.in. inwestycje w ramach Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg.

63	słownie	podmiot publiczny	Marek Andruch; starosta bieszczadzki	Brak	Brak	Brak	<p>Jeśli chodzi o inwestycje dotyczące dróg w Bieszczadach, to istnieje obawa że są „zbyt daleko” na liście i że mogą wynikać z tego problemy z ich realizacją (chodzi o drogi pomiędzy Wetliną, a Ustrzykami Górnymi i Dolnymi).</p>	Brak	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>W części projektu Programu pn. Priorytetowe inwestycje transportowe (aktualizacja priorytetów inwestycyjnych) wskazuje się, że: konkretne zadania inwestycyjne na okres do roku 2030 wynikają zarówno z potrzeby usprawniania powiązań zewnętrznych, jak też z istniejących luk infrastrukturalnych oraz z dążenia do przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu. Znaczenie mają także cele polityki regionalnej i polityk sektorowych (w tym utrzymanie części ludności w miejscach ich zamieszkania poprzez zapewnienie sprawnych dojazdów do pracy i usług – podniesienie jakości życia). Biorąc to wszystko pod uwagę możliwe jest wylistowanie inwestycji, z podziałem na dwa priorytety: A oraz B. Obie kategorie nie obejmują inwestycji, których realizacja przewidziana jest do końca bieżącej perspektywy finansowej, a zatem do końca roku 2023. Pierwszy z dwóch proponowanych zestawów zadań inwestycyjnych (priorytet A) to działania, które powinny znaleźć się w programach z funduszy europejskich na okres finansowy UE 2021-2027 (w sensie planowania, niezależnie od ostatecznego pochodzenia środków na finansowanie). Priorytet B to działania, które mogą być wykonane w drugim etapie (zgodnie z obecną wiedzą na temat istniejących i prognozowanych powiązań funkcjonalnych). Podział na dwie kategorie jest istotny ponieważ odzwierciedla ewentualne etapowanie inwestycji, np. w sytuacjach gdy pełna realizacja nie jest możliwa z uwagi na sytuację makroekonomiczną, lub na skutek innych czynników (np. brak współpracy z partnerami po drugiej stronie granicy). Umieszczenie działania w planie transportowym jest warunkiem jego późniejszego finansowania ze środków UE.</p> <p>Weryfikacja priorytetów inwestycyjnych zawiera:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kwalifikacje nowych inwestycji / działań do Priorytetu A i B • Ranking inwestycyjny w ramach grup priorytetów / gałęzi transportu. <p>Dalej w projekcie dokumentu wskazuje się, że dokonując wyboru inwestycji do poszczególnych priorytetów (A i B) wzięto pod uwagę następujące kryteria:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stopień zaawansowania danej inwestycji (stopień przygotowania dokumentacji oraz gotowość zadania do realizacji). • Symulację zmian dostępności potencjałowej w wyniku realizacji inwestycji • Ocenę ekspercką działania / projektu pod kątem jego wpływu na realizację celów podstawowych oraz celów horyzontalnych dokumentu. <p>Należy mieć na względzie, że weryfikacja priorytetów inwestycyjnych umożliwia umieszczenie inwestycji na poszczególnych pozycji w danym priorytecie, nie wskazuje jednak jej ostatecznej pozycji na spriorytetyzowanej liście kluczowych projektów (o czym decydują kryteria wyboru projektów zamieszczone w dalszej części dokumentu). Zadania zaplanowane w projekcie Programu zostały poddane obiektywnej ocenie, zgodnie z przyjętymi kryteriami. Nie ma możliwości wybiórczego priorytetyzowania inwestycji.</p>
----	---------	-------------------	--	------	------	------	---	------	--

64	słownie	podmiot publiczny	Marek Andruch; starosta bieszczadzki	Brak	Brak	Brak	Istotne jest, aby nie tylko kwestia podstawowego rachunku ekonomicznego była wyznacznikiem dla wyboru inwestycji drogowych, bo Bieszczady choć muszą mieć zachowany swój unikalny charakter, to transport jest też konieczny.	Brak	<p>Uwaga zawiera się w istniejących zapisach Programu.</p> <p>W PSRT WP jest mocno określone (w zakresie tekstu oraz map), że Bieszczady wymagają poprawy dostępności transportowej. Także inwestycje wprowadzone do PSRT WP mają służyć temu celowi. Zapisy te zostały poruszone szczególnie w części diagnostycznej, ale także w części prognostycznej. Miało to na celu pozwolić użyć właściwych argumentów w konsultacjach z KE, w zakresie celowości inwestycji dróg wojewódzkich położonych w Bieszczadach (wzięto także pod uwagę sezonowość ruchu). Inwestycje wskazano również w m. in. w części Tabela 20. Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego. Ponad połowę inwestycji na drogach wojewódzkich w część południowo-wschodniej regionu (w tym Bieszczady) założono w priorytecie A. Tutaj stawia się na drogi na terenach słabo zaludnionych, ale perspektywicznych turystycznie (widać na Roztoczu oraz w Bieszczadach wzrost liczby turystów, a ruch ten spotęguje dodatkowo ukończenie drogi ekspresowej Via Carpatia). Należy mieć na względzie, że zadania zaplanowane w projekcie Programu zostały także poddane obiektywnej ocenie, zgodnie z przyjętymi kryteriami, ustalonymi na podstawie dokonanych uprzednio analiz.</p>
65	słownie	organizacja pozarządowa	Bogusław Pyzocha, Fundacja Bieszczadzka	Brak	Brak	Brak	W kontekście istotnej roli transportu alternatywnego, być może byłoby wskazane uzupełnienie katalogu kryteriów wyboru inwestycji drogowych o kryterium „przystosowania dróg do ruchu rowerowego”. Uzasadnieniem tego jest myśl, iż lepiej wziąć to pod uwagę jeszcze na etapie projektowania inwestycji.	Brak	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Uwaga niemożliwa do uwzględnienia. Przyjęte zadania dotyczą przebudowy/rozbudowy dróg wojewódzkich. Możliwość i potrzeba zlokalizowania ciągów rowerowych wzdłuż dróg wojewódzkich analizowana jest na etapie tworzenia dokumentacji projektowej. W związku z tym, że nie wszystkie ujęte w wykazie inwestycje mają opracowaną dokumentację projektową, nie ma możliwości dokonania oceny projektów według zaproponowanego kryterium.</p>
66	słownie	organizacja pozarządowa	Bogusław Pyzocha, Fundacja Bieszczadzka	Brak	Brak	Brak	Istnieją dokumenty, będące zbiorem rekomendacji dla województw lubelskiego i małopolskiego, dotyczące tworzenia rozwiązań dla tras rowerowych. Czy można by takie rekomendacje stworzyć dla województwa podkarpackiego? Taki dokument byłby przydatny dla także dla JST niższego szczebla.	Brak	<p>Uwaga zawiera się w istniejących zapisach Programu.</p> <p>W kierunkach i celach rozwoju systemu transportowego województwa podkarpackiego zapisanych w projekcie Programu uwzględnione zostały działania, mające na celu rozwój także transportu rowerowego. Projekt Programu jest jednak dokumentem bardzo ogólnym, wyznaczającym jedynie podstawowe kierunki działań rozwoju transportu, także rowerowego. Nie mniej jednak Samorząd Województwa Podkarpackiego przygotowuje dokument odnoszący się w sposób bardziej szczegółowy do tego rodzaju transportu. Będzie to dokument dotyczący polityki rowerowej województwa podkarpackiego. Do tego dokumentu odesła projekt PSRT WP do 2030 roku w podrozdziale III. 3 Inwestycje w ramach celów podstawowych i horyzontalnych, Transport alternatywny, gdzie znajduje się następujący zapis: Część inwestycji ma charakter konkretnych projektów, natomiast część zadań inwestycyjnych wynika z opracowanych przez Samorząd Województwa Podkarpackiego lub jednostki podległe planów i programów strategicznych. Niezwykle ważne jest przygotowanie dokumentów szczegółowych dotyczących rozwoju transportu rowerowego oraz turystyki rowerowej (obejmujących rozwój ścieżek oraz tras rowerowych). Za co odpowiedzialny w ramach realizacji projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 będzie Podkarpacki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Rzeszowie/ Departament Promocji, Turystyki i Współpracy Gospodarczej UWMP.</p>

67	słownie	podmiot prywatny	Adam Radwański, przedsiębiorca z Polańczyka, Karpacki Klaster Turystyczny	Brak	Brak	Brak	<p>W kontekście budowy drogi do Wołkowyi: w okresie wakacyjnym panuje duży ruch turystyczny w Bieszczady wysokie, ale i nad Jezioro Solińskie (ruch Ustrzyki Grn. do Wetliny i nad Jezioro Solińskie). Tamte drogi są w Bardzo złym stanie.</p> <p>a) Droga w kierunku Czarnej też wymaga remontu;</p> <p>b) Droga Terka - Dołżyca, choć prawdopodobnie powiatowa, jest pozbawiona możliwości remontu zgodnie z właściwością. Jej ewentualny remont ze środków wojewódzkich pozwoliłby na zwiększenie funkcjonalności połączeń transportowych w tym rejonie, jest ponadto bardzo widowiskowa.</p>	Brak	<p>Uwaga częściowo uwzględniona.</p> <p>W PSRT WP jest mocno określone (w zakresie tekstu oraz map), że Bieszczady wymagają poprawy dostępności transportowej. Także inwestycje wprowadzone do PSRT WP mają służyć temu celowi. Te sprawy zostały poruszone szczególnie w części diagnostycznej, ale także w części prognostycznej. Miało to na celu pozwolić użyć właściwych argumentów w konsultacjach z KE, w zakresie celowości inwestycji dróg wojewódzkich położonych w Bieszczadach (wzięto także pod uwagę sezonowość ruchu).</p> <p>W zakresie drogi powiatowej - Terka - Dołżyca -Program PSRT WP w wykazie inwestycji planowanych do realizacji nie uwzględnia dróg o znaczeniu lokalnym. Jednakże w Programie podkreślono możliwość dofinansowania tego rodzaju zadań m.in. z funduszy rządowych. Natomiast odnosząc się do dróg wojewódzkich w perspektywie finansowej 2014 - 2020 realizowane zadania dot. przebudowy DW 894 Hoczew - Polańczyk i DW 895 Solina - Myczków. W ramach Polskiego Ładu realizowana będzie przebudowa DW 895 Uherce Mineralne - Solina oraz złożono wnioszek w ramach II naboru na przebudowę DW 894 Polańczyk – Wołkowyja. Ponadto opracowywana jest dokumentacja na przebudowę DW 896 Ustrzyki Dolne - Ustrzyki Górne.</p>
68	pisemnie	podmiot publiczny	Joanna Szozda; Dyrektor Departamentu Dróg i Publicznego Transportu Zbiorowego UMWP	Tabela pn. "Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego" - Drogowy/Priorytet A; CP2, pkt. 3 "Inwestycje dotyczące budowy obwodnic w zakresie dróg wojewódzkich"	156	Brak	<p>Dodanie jako pkt. 7 inwestycji pn. "Budowa obwodnicy m. Gniewczyna Tryniecka i m. Gniewczyna Łańcucka DW 835"</p>	<p>Zgłoszony przez JST wniosek o zaplanowanie inwestycji związanej z budową obwodnicy m. Gniewczyna Tryniecka i m. Gniewczyna Łańcucka DW 835.</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p> <p>Wprowadzenie zapisu w części Tabela 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego (Drogowy/Priorytet A; CP2, pkt. 3 "Inwestycje dotyczące budowy obwodnic w zakresie dróg wojewódzkich"), dotyczącego inwestycji związanej z budową obwodnicy m. Gniewczyna Tryniecka i m. Gniewczyna Łańcucka DW 835.</p>
69	słownie	podmiot publiczny	Dariusz Bożek; Prezydent Tarnobrzega	Brak	Brak	Brak	<p>DK9 jest wpisana w PSRT WP do roku 2030 jako droga o standardzie drogi ekspresowej, ale należy jeszcze bardziej te zapisy podkreślić ponieważ to jedna z najbardziej niebezpiecznych dróg na Podkarpaciu i w Polsce również. Dlatego warto mówić o S9. Jest to element komunikacyjny, który wyprowadza ruch nie tylko z centrów</p>	Brak	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Projekt Programu przewiduje w Celu podstawowym 1, w drogowej gałęzi transportu, priorytet B następującą inwestycję: Budowa nowego ciągu drogi krajowej DK 9 (w standardzie drogi ekspresowej). Projekt budowy nowego ciągu S9 została zgłoszony do Krajowego Planu Odbudowy. Z uwagi jednak, że Program ten nie został jeszcze oficjalnie przyjęty, zatem propozycja projektów zgłoszonych do jego realizacji także nie jest oficjalnie zaakceptowana. Ostateczna decyzja w zakresie realizacji projektów w ramach KPO zostanie podjęta przez właściwą instytucję wdrażającą Program. W związku z powyższym zapisy Programu o DK 9 pozostają bez zmian.</p>

70	słownie	podmiot publiczny	Dariusz Bożek; Prezydent Tarnobrzega	Brak	Brak	Brak	Możliwość poprowadzenia dwóch dróg od Tarnobrzega do Opatowa jednym ciągiem. Bardzo dużo środków finansowych można zaoszczędzić gdyby taka możliwość była a z drugiej strony sięga to między innymi do strefy ekonomicznej Tarnobrzega. Ten ciąg jest bardzo istotny dla Tarnobrzega i dla Mielca.	Brak	Uwaga zawiera się w istniejących zapisach Programu. W projekcie PSRT WP w Tabeli 20. Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego - Cel podstawowy 3. Integracja MOF pkt. 5 b - Miejski Obszar Funkcjonalny Tarnobrzeg ujęto wskazana inwestycję. Ponadto w Tabeli 20. Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego - Cel podstawowy 3. Integracja MOF pkt. 5 b - Miejski Obszar Funkcjonalny Tarnobrzeg zapis „Połączenie Tarnobrzega w kierunku woj. świętokrzyskiego z przeprawą promową na Wiśle” zmieniono na zapis „Usprawnienie połączenia Tarnobrzega w kierunku woj. świętokrzyskiego m.in. poprzez budowę mostu na Wiśle w ciągu DW 758”. Natomiast w Celu podstawowym 1 Dostępność zewnętrzna, Zwiększenie dostępności zewnętrznej regionu (krajowej i zagranicznej) w priorytecie B wskazane zostało zadanie dotyczące rozwoju połączenia Województwa Podkarpackiego w kierunku woj. Świętokrzyskiego – Budowa nowego ciągu drogi krajowej DK 9 (w standardzie drogi ekspresowej).
71	słownie	podmiot publiczny	Dariusz Bożek; Prezydent Tarnobrzega	Brak	Brak	Brak	Możliwość stworzenia węzła w Tarnobrzegu w okolicach Sobowa - linia 74, ewentualnie z odpowiednią szprychą CPK.	Brak	Uwaga zawiera się w istniejących zapisach Programu. W Tabeli 20. Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego przy 2 Celu podstawowym została ujęta inwestycja: "Budowa dodatkowego przystanku w rejonie Tarnobrzeg Sobów, linia kolejowa nr 25, pow. tarnobrzeński". W projekcie Programu, zauważa się także, że układ linii kolejowych w północnej części województwa stwarza możliwość rozwoju kolei łączącej obszar inicjatywy Czwórmieście, która powinna zostać zintegrowana z PKA oraz z linią CPK (tzw. 6 szprychą).
72	słownie	podmiot publiczny	Dariusz Bożek; Prezydent Tarnobrzega	Brak	Brak	Brak	Szprycha CKP oraz połączeniu z koleją aglomeracyjną. Z jednej strony mamy PKA i rozmawialiśmy czy byłaby szansa na poprowadzenie jej z Kolbuszowej w kierunku Stalowej Woli i Tarnobrzega oraz Sandomierza. Wtedy byłaby możliwość połączenia również ze Szprychą CPK. Mimo przebiegu dotychczasowych rozmów, warto pewnie przemyśleć taką możliwość połączenia za Szprychą CPK również w ramach szybkich kolei (naprzemiennie). Niekoniecznie pociąg, który będzie się zatrzymywał w Sandomierzu ma możliwość zatrzymania się w Tarnobrzegu lub w Stalowej Woli czy Nisku – bo to wiadomo, że to są koleje dużych prędkości.	Brak	Uwaga zawiera się w istniejących zapisach Programu. Projekt Programu dostrzega potrzebę usprawnienia połączeń kolejowych w ramach Czwórmieścia oraz ich integracji z połączeniami w ramach PKA oraz tzw. 6 szprychy CPK. W projekcie Programu w części III.3 Transport kolejowy znajduje się następujący zapis: W horyzoncie czasowym do 2030 r. strategicznym zadaniem jest wzmocnienie roli transportu kolejowego w zintegrowanym systemie transportowym. W tym celu niezbędne będzie kontynuowanie działań, które wpłyną pozytywnie na podniesienie konkurencyjności kolei w stosunku do innych rodzajów transportu, mierzonej czasem i kosztem przejazdu, komfortem podróży i poziomem bezpieczeństwa (...). Bardzo ważne jest zasygnalizowanie docelowego układu kolejowego obejmującego budowę linii kolejowych powiązanych ze sobą oraz komunikujących poszczególne części województwa tj. Podkarpacka Kolej Aglomeracyjna łącząca wojewódzki system komunikacyjny z portem lotniczym Rzeszów-Jasionka. Dodatkowo budowa Karpackiej Kolei Euroregionalnej komunikującej południową część województwa i łącząca się z PKA oraz budowę kolei w ramach tzw. Czwórmieścia komunikującej północną część województwa i łącząca się z oboma ww. liniami oraz tzw. szprychą nr 6. Ostatecznie budowa linii kolejowych w ramach tzw. szprychy nr 6, która połączy Warszawę i Centralny Port Komunikacyjny z Radomiem, Ostrowcem Świętokrzyskim, Stalową Wolą i Rzeszowem, a docelowo z Sanokiem. Z uwagi, że realizacja tzw. 6 szprychy w ramach CPK, uzależniona jest od decyzji na poziomie centralnym. Nie mniej jednak projekt Programu zauważa potrzebę doprecyzowania połączeń w ramach ww. inwestycji kolejowych. Wg stanu na 10 pol marca 2022 r. w ramach prac CPK opracowywane jest Studium Wykonalności dla budowy szybkiego połączenia kolejowego Rzeszowa z Portem Centralnym. Studium uwzględnia również odgałęzienia w kierunku innych miast Województwa Podkarpackiego, istotne jest włączenie się w proces konsultacji realizacji CPK.

73	słownie	podmiot publiczny	Dariusz Bożek; Prezydent Tarnobrzega	Brak	Brak	Brak	Nie możliwe żeby cztery miasta w takiej krótkiej niedalekiej odległości ze sobą mogły być połączone. Ale warto o tym mówić w kontekście jeszcze jednej rzeczy tzn. niedaleko Tarnobrzega jest taki przystanek Olendry i być może warto tam jeszcze kilka kilometrów torów ułożyć. Być może warto też pomyśleć o odnowieniu tego pomysłu i tworzeniu tam np. bazy kontenerowej/bazy przeładunkowej.	Brak	Uwaga zawiera się w istniejących zapisach Programu. Projekt PSRT WP nie zawiera zapisów odnośnie konkretnego przystanku Olendry, nie mniej jednak jest otwarty na kategorię przedsięwzięć dotyczących inwestycji w terminale intermodalne. Np. w ramach Celu horyzontalnego pn. Wzmocnienie rozwiązań multimodalnych podkreśla się, że: Szczególną rolę (...) dla osiągnięcia maksymalizacji korzyści ze zrównoważonego rozwoju transportu ładunków, odgrywają terminale intermodalne i multimodalne umożliwiające integrację fizycznych przepływów ładunków pomiędzy różnymi gałęziami transportu (...). Uspójnienie całego systemu transportowego wymaga zarówno dynamicznej rozbudowy brakujących elementów infrastruktury transportowej pozwalających ten system jak najszybciej urzeczywistnić, jak również poprawy jakości infrastruktury, jej standardów technicznych oraz wprowadzania rozwiązań i elementów integrujących różne kategorie sieci (węzły multimodalne, centra przesiadkowe i terminale cargo – m.in. przy dworcach kolejowych, wielopoziomowe skrzyżowania wielkich arterii – z uwzględnieniem obszarów pozamiejskich, tunele, systemy sterowania ruchem, przestrzenie parkingowe i postojowe oraz inne elementy punktowe i pomocnicze).
74	słownie	podmiot publiczny	Dariusz Bożek; Prezydent Tarnobrzega	Brak	Brak	Brak	Stworzenie tzw. opaski dookoła jeziora bo to jest bardzo ciekawa alternatywa. Można byłoby poruszać się w obrębie kilku miejscowości w okolicy nawet patrząc pod kątem ewentualnych zdarzeń drogowych to jest alternatywa dla puszczania transportu oczywiście najlepiej poza sezonem. Gdyby coś się stało na którejś z tych dróg które dochodzą do DK9.	Brak	Uwaga nieuwzględniona. Drogowy układ komunikacyjny wokół Jeziora Tarnobrzkiego tworzą głównie drogi powiatowe i gminne, które z uwagi na charakter lokalny nie są wykazane w strategicznym projekcie Programu Transportowego. Niemniej jednak zarządca drogi może wnioskować z innych programów pomocowych o realizację niniejszego zadania. W projekcie podkreślono także, że realizowane będą inwestycje m.in. w ramach Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg, którego celem jest podniesienie poziomu i jakości życia społeczności lokalnych oraz zwiększenie efektywności instytucji publicznych przez rozwój bezpiecznej, spójnej, funkcjonalnej i efektywnej infrastruktury drogowej, jako wsparcie działań samorządu gminnego i powiatowego na rzecz budowy dróg lokalnych o kluczowym znaczeniu dla zrównoważonego rozwoju społeczno-gospodarczego wspólnot samorządowych. W projekcie Programu przewidziano natomiast inne inwestycje dotyczące miejsc atrakcyjnych turystycznie, m.in. jak Jezioro Tarnobrzkie, np. w postaci poprawy połączeń transportem publicznym (Tabela 19 Cel horyzontalny Transport publiczny).

75	słownie	podmiot publiczny	dr hab. Anna Szylar; Rektor Państwowej Uczelni Zawodowej im. prof. Stanisława Tarnowskiego w Tarnobrzegu	Brak	Brak	Brak	Chciałabym zwrócić uwagę na kwestie dotyczącą tworzenia green velo - tras rowerowych powiązanych m. in. poprzez komunikację rowerową np. z inwestycjami węzłowy np. punkty kolejowe. Czy jest możliwość np. stworzenia takich miejsc czy takich punktów gdzie będzie w miarę sprawnie i bez większych problemów możliwość dotarcia za pomocą roweru. W tych miejscach węzłowych bardzo ważne z punktu widzenia chyba każdego jest stworzenie np. miejsc parkingowych gdzie osoby jeszcze z mniejszych miejscowości będą mogły dojechać zaparkować i przesiąść się na inny środek komunikacji.	Brak	Uwaga zawiera się w istniejących zapisach Programu. Zapisy nt. transportu alternatywnego jakim jest w głównej mierze transport rowerowy oraz inny zintegrowany, znajdują się w projekcie projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 m. in. w rozdziale I w pkt. 1.3. Infrastruktura transportowa; w pkt. 3 Analiza SWOT. Ponadto w rozdziale II Identyfikacja głównych problemów (wyzwań) związanych z rozwojem transportu i możliwości ich rozwiązania, następnie w wariantach planistycznych. W rozdziale III Cele i kierunki rozwoju regionalnego systemu transportowego w części drugiej cele horyzontalne poświęcono odrębny cel transportowi alternatywnemu, który w największym zakresie obejmuje transport rowerowy oraz ścieżki i drogi rowerowe (infrastrukturę). Następnie wskazano kierunki rozwoju w ramach celów podstawowych i horyzontalnych obejmujące transport alternatywny. Również wskazano wiele inwestycji w tym zakresie. Należy również zaznaczyć, że dokument obejmuje zapisy dotyczące rozwiązań typu park and ride, bike and ride, polityka parkingowa. Jednocześnie równoległe do PSRT WP do roku 2030 przygotowywany jest dokumenty szczegółowy dotyczący rozwoju transportu rowerowego oraz turystyki rowerowej (obejmujący rozwój ścieżek oraz tras rowerowych). Za co odpowiedzialny w ramach realizacji projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 będzie Podkarpacki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Rzeszowie/ Departament Promocji, Turystyki i Współpracy Gospodarczej UWMP. Dodatkowo należy wskazać, że w odniesieniu do Czwórmieści jest możliwość finansowania właśnie inwestycji rowerowych i potencjał w takim terenie jakim jest właśnie czy Tarnobrzeg czyli generalnie obszaru Czwórmieścia jest bardzo duży.
76	słownie	podmiot publiczny	Prof. XYZ	Brak	Brak	Brak	Niezmiernie ważną sprawą jest usprawnienie komunikacji kolejowej. Tak naprawdę są tutaj pewne podwaliny wykonane dla linii 74 czy linii 78 które stanowią już tutaj jak gdyby załazek do czegoś co oczyma wyobraźni widzę jako twór miejską Kolei Aglomeracyjnej. Wydaje się, że to pozwoli ożywić ten obszar i czerpać z tego czym dysponuje każde z tych miast składowych.	Brak	Uwaga zawiera się w istniejących zapisach Programu. Inwestycja ujęta w PSRP WP w ramach "Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Tarnobrzeg" i "Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Stalowa Wola" Cel 3 priorytet A, oraz w Celu 1 priorytecie B "Dokumentacja przedprojektowa dla projektu pn. Prace na linii kolejowej nr 25,74,78 na odcinku Stalowa Wola-Tarnobrzeg - Sandomierz-Ocice – Padew".

77	słownie	podmiot publiczny	Prof. XYZ	Brak	Brak	Brak	<p>Publiczny transport zbiorowy ale w ujęciu Tamobręga jest to poniekąd taki chyba też wniosek do uzupełnienia. Myślę tutaj o węzle przesiadkowym, który z integruje co najmniej trzy gałęzie to transport kolejowy, transport drogowy rozumiany jako komunikację podmiejską i transport rozumiany jako komunikacja miejska. Są tutaj pewne trudności wynikające chociażby ze struktury własnościowej operatorów itd. Natomiast pewne są to rzeczy do rozwiązania jeżeli zostanie to jeszcze wzmocniona odpowiednim zapleczem transportu takiego ekologicznego czyli konkretnie rowerowego i połączone z jakimiś węzłem przesiadkowym Parkuj i jedź to mamy sukces.</p>	Brak	<p>Uwaga zawiera się w istniejących zapisach Programu. W projekcie Programu w celach horyzontalnych priorytet A zawiera zapisy ograniczające zmotoryzowany ruch indywidualny lub integrujący różne formy transportu oraz działania towarzyszące rozwojowi transportu publicznego (rozwiązania z zakresu organizacji ruchu, ułatwiające płynne poruszanie się pojazdów komunikacji zbiorowej, np. budowa, remont, przebudowa pętli, zatok, dworców lub wydzielenie pasów ruchu dla autobusów komunikacji zbiorowej; parkingi P&R, obiekty typu B&R, węzły przesiadkowe, infrastruktura paliw alternatywnych, systemy i urządzenia do liczenia rowerów w ruchu mieszanym). Jednocześnie zapisy nt. transportu publicznego w Tamobręgu oraz jego obszarze funkcjonalnym znajdują się w dokumencie m. in. w części 1.4.2. Dostępność wewnętrzna miejskich obszarów funkcjonalnych. Nie mniej jednak w dokumencie wzmocnione zostaną zapisy dotyczące integracji różnych gałęzi transportu tj. transportu kolejowego, transportu drogowego rozumianego jako komunikacja podmiejska i transportu rozumianego jako komunikacja miejska (wzmocnione transportem rowerowym) na terenie MOF Tamobręga.</p>
78	słownie	podmiot publiczny	Prof. XYZ	Brak	Brak	Brak	<p>Bardzo istotna to kwestia transportu rowerowego, ale w ujęciu niekoniecznie turystycznym, ale także jako dopełnienie pewnych funkcji transportu publicznego czy indywidualnego korzystania z pojazdów. Tamobręga ma taką specyfikę że jest tzw. miastem rozlanym, miastem dużym obszarowo o stosunkowo niewielkiej gęstości zaludnienia. Z drugiej strony jest to nasza szansa bo ciągle możemy przyjmować nowych mieszkańców. Natomiast w tym przypadku idealnie będzie sprawdzał się transport rowerowy no i te ścieżki rowerowe. o które pewnie warto walczyć.</p>	Brak	<p>Uwaga zawiera się w istniejących zapisach Programu. Zapisy nt. transportu alternatywnego jakim jest w głównej mierze transport rowerowy oraz inny zintegrowany, znajdują się w projekcie Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 m. in. w rozdziale I w pkt. 1.3. Infrastruktura transportowa; w pkt. 3 Analiza SWOT. Ponadto w rozdziale II Identyfikacja głównych problemów (wyzwań) związanych z rozwojem transportu i możliwości ich rozwiązania, następnie w wariantach planistycznych. W rozdziale III Cele i kierunki rozwoju regionalnego systemu transportowego w części drugiej cele horyzontalne poświęcono odrębny cel transportowi alternatywnemu, który w największym zakresie obejmuje transport rowerowy oraz ścieżki i drogi rowerowe (infrastrukturę). Następnie wskazano kierunki rozwoju w ramach celów podstawowych i horyzontalnych obejmujące transport alternatywny. Również wskazano wiele inwestycji w tym zakresie. Jednocześnie równolegle do PSRT WP do roku 2030 przygotowywany jest dokumenty szczegółowy dotyczący rozwoju transportu rowerowego oraz turystyki rowerowej (obejmujący rozwój ścieżek oraz tras rowerowych). Za co odpowiedzialny w ramach realizacji projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 będzie Podkarpacki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Rzeszowie/ Departament Promocji, Turystyki i Współpracy Gospodarczej UWMP.</p>

79	słownie	podmiot publiczny	Andrzej Guzik; Wicestarosta krośnieński	Brak	Brak	Brak	Brak równowagi pomiędzy inwestycjami w priorytecie A i B. Dwie drogi wskazane w priorytecie B i stąd jest niedosyt. Prośba o objęcie ich wsparciem priorytecie A. Dwie drogi strategiczne: Lutcza-Krosno. Tam są pewne odcinki tylko po parę kilometrów robione, ale te drogi dalej są niebezpieczne. I drugi odcinek Brzozów-Rymanów-Jaśliśka również ważny odcinek drogi w kierunku uzdrowiska w kierunku Komańczy. Rzeczywiście troszeczkę taki niesmak niezadowolone ponieważ ani jedna droga nie jest ujęta w pierwszym priorytecie A (a w samej nazwie jest tylko numer drogi). Rozumiem, że jest w priorytecie B ale to jest zawsze samo określenie literka B coś oznacza. Te drogi są niezbędne dla funkcjonowania naszego powiatu. Obsługują połączenia nawet do Sanoka przez gminy Jaśliśka-Rymanów w kierunku Komańczy. Są piękne tereny gdzie mnóstwo turystów przemieszcza się, ponadto jest gmina uzdrowska (Iwonicz) Te drogi rzeczywiście wymagają remontu.	Brak	Uwaga częściowo uwzględniona. W części projektu Programu pn. Priorytetowe inwestycje transportowe (aktualizacja priorytetów inwestycyjnych) wskazuje się, że: konkretne zadania inwestycyjne na okres do roku 2030 wynikają zarówno z potrzeby usprawniania powiązań zewnętrznych, jak też z istniejących luk infrastrukturalnych oraz z dążenia do przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu. Znaczenie mają także cele polityki regionalnej i polityk sektorowych (w tym utrzymanie części ludności w miejscach ich zamieszkania poprzez zapewnienie sprawnych dojazdów do pracy i usług – podniesienie jakości życia). Biorąc to wszystko pod uwagę możliwe jest wylistowanie inwestycji, z podziałem na dwa priorytety: A oraz B. Obie kategorie nie obejmują inwestycji, których realizacja przewidziana jest do końca bieżącej perspektywy finansowej, a zatem do końca roku 2023. Nie jest możliwe umieszczanie wszystkich zapisanych w PSRT WP inwestycji drogowych w wyższym priorytecie (Priorytecie A), gdyż wówczas przyjęty układ straciłby sens i mogłaby się pojawić przypadkowość ich realizacji. Podział inwestycji na dwa priorytety A i B odzwierciedla ewentualne etapowanie inwestycji. Analiza sieci drogowej województwa umożliwia wskazanie priorytetowych ciągów drogowych, które z punktu widzenia potrzeb ruchu regionalnego, funkcji drogi, natężenia, struktury ruchu, powinny być realizowane w pierwszej kolejności. Z uwagi na bardzo duże potrzeby inwestycyjne sieci drogowej, przy ograniczonych środkach finansowych niemożliwa jest realizacja wszystkich zaplanowanych zadań w jednej perspektywie. W zakresie DW 887 dodano ją do wykazu inwestycji w projekcie PSRT WP Priorytet B oraz dokonano oceny tej inwestycji według przyjętych kryteriów dla dróg wojewódzkich. Natomiast przebudowa/rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 991 jest wpisana w wykazie dróg przewidzianych do realizacji w priorytecie B, co nie wyklucza jej realizacji, jednak w drugim etapie. Droga Nr 991 stanowi skrót pomiędzy Krosnem i Rzeszowem, natężenie ruchu według GPR 2020 to 4353 poj./dobę. Panujący ruch na tej drodze jest niższy od średniej wojewódzkiej. Niezależnie od powyższego na przedmiotowej drodze przeprowadzane są rokrocznie odcinkowe odnowy nawierzchni.
80	słownie	podmiot publiczny	Wojciech Farbaniec; Burmistrz Rymanowa	Brak	Brak	Brak	Również jako gmina uzdrowska Rymanów dla nas bardzo ważna jest droga 887 Rymanów-Daliowa, o której mówi Pan Starosta oraz droga 889 Sieniawa-Bukowsko-Szczawne. Śledząc cały PSRT do roku 2030 r. można zauważyć, że wielokrotnie się Państwo odwołują do wysokich walorów turystycznych województwa podkarpackiego, a szczególnie jego południowy i południo-wschodniej części. Rzeczywiście te obszary wykazują bardzo	Brak	Uwaga uwzględniona. Wprowadzono zapis w Tabeli 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego oraz w części Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 - Spriorytetizowane listy kluczowych projektów - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej w ramach PSRT WP do roku 2030 – Priorytet B, inwestycji: Przebudowa/rozbudowa DW 887 Brzozów - Rymanów - Daliowa oraz dokonano oceny tej inwestycji według przyjętych kryteriów dla dróg wojewódzkich.

							wysoko atrakcyjność oraz cechuje je duży potencjał endogeniczny. Oddziałuje on także na najbliższe sąsiedztwo. Należy wskazać, że w perspektywie 2007-2013 ta droga Brzozów-Rymanów-Daliowa na odcinku od Rymanowa do Daliowej była na liście indyktywnej, gdzie miała być przebudowana.		
81	słownie	podmiot publiczny	Adam Dańczak; Wójt gminy Jaślika	Brak	Brak	Brak	DW 897 – brak chodnika na odcinkach zabudowanych. Po tej drodze dużo samochodów przemieszcza się w stronę Bieszczad DW relacji Tylawa-Komańcza jest to droga o numerze 897. Długość tej drogi to jest 35 km a chciałbym szczególną uwagę zwrócić Państwa na brak chodnika przy DW na odcinkach zabudowany. W ostatnich dwóch latach obserwujemy bardzo duże natężenie ruchu samochodów szczególnie w dniach piątek, sobota, niedziela kiedy z zachodniej części naszego kraju patrząc po rejestracjach są to samochody ze Śląska z Małopolski spore rzesze turystów przemieszczają się w stronę Bieszczad (jest to po południu piątek i sobotę do południa, a w niedzielę od południa do późnego wieczoru samochody wracają) Postulat, żeby uwzględnić budowę chodników na odcinkach zabudowanych zarówno na 887 czyli Brzozów-Daliowa jak też 897 Tylawa-Komańcza	Brak	<p>Uwaga zawiera się w istniejących zapisach Programu.</p> <p>W Tabeli 19 Cele i kierunki rozwoju regionalnego, Cel horyzontalny Poprawa bezpieczeństwa w transporcie zawarto następujący kierunek: Modernizacja infrastruktury drogowej w celu poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu, szczególnie pieszych i rowerzystów poprzez budowę chodników i ścieżek pieszko-rowerowych w ciągach dróg wojewódzkich. Wymieniony kierunek uwzględnia zatem postulowany wniosek. Z uwagi jednak na przyjęty pewien poziom ogólności konsultowanego dokumentu, w projekcie PSRT WP wskazuje się jedynie podstawowe kierunki działań. Nie mniej jednak, równoległe do PSRT WP do roku 2030 przygotowywany był dokument pn. Program Poprawy Bezpieczeństwa Infrastruktury Drogowej na Sieci Dróg Wojewódzkich (przyjęty uchwałą Sejmiku Województwa Podkarpackiego XL/672/21 z dnia 27 września 2021r.), za który odpowiedzialny w ramach realizacji projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 był Departament Dróg i Publicznego Transportu Zbiorowego UWMP, w którym uwzględnione zostały w sposób bardziej szczegółowy inwestycje w zakresie budowy chodników na wybranych odcinkach dróg wojewódzkich. Postulowana inwestycja dotyczy elementów, które mogą być realizowane w ramach inwestycji jednorocznych na zasadach współpracy Województwa Podkarpackiego z JST.</p>
82	słownie	organizacja pozarządowa	Bogusław Szveda; Zagłębie Aktywnej Turystyki	Brak	Brak	Brak	To tak przy okazji wskazuje jeszcze 18 lat błędów jeśli chodzi o wykluczenie transportowe tej południowej części województwa. Proszę się zastanowić co pomyślą sobie wyborcy jak uświadomią, że ktoś tak po prostu zwyczajnie no bo ważniejsze były strefy przemysłowe w Rzeszowie może ceny ziemi w Rzeszowie nie wiem co było ważniejsze. Ale, że się	Brak	<p>Uwaga zawiera się w istniejących zapisach Programu.</p> <p>Należy wskazać, że choć zostały poniesione nakłady na szereg elementów systemu transportowego w regionie, a poszczególne procesy inwestycyjne trwają, istnieją nadal przesłanki dla dalszego wspierania infrastruktury transportowej. Projekt PSRT WP w swojej intencji ma sprzyjać transportowi zrównoważonemu i walce z wykluczeniem transportowym. Nie ma przesłanek do formułowania tez dotyczących świadomie prowadzonej polityki służącej tworzeniu dysproporcji w dostępności transportowej, szczególnie w odniesieniu do wybranych obszarów województwa, choć</p>

						<p>okazało że z Pilzna do Jasła nie może być po prostu zjazdu i w ogóle to jest niemożliwe.</p> <p>Do drogi S19 tej nowej do tego zjazdu w Iskrzyni nie było jakiejś komunikacji z Sanoką. Czy jest to możliwe? Jeżeli ktoś mówi, że jest taka komunikacja lub że jest niepotrzebna to został to się bardzo myli.</p> <p>To jest oczywiste że musi być połączenie z Krosna jak najprostszą drogą. Bo taka droga, która jest wewnątrz obszaru ma doprowadzać i być prosta i szybka. Trudno sobie wyobrazić brak skomunikowania nowej strefy przemysłowej do zjazdu z drogi S 19 w Iskrzyni. No to proszę mi wytłumaczyć jak to jest możliwe, że nie bardzo jest perspektywa na zjazd do Krosna. To brakuje tylko parę kilometrów, a po tej drodze jest Jedlicze i wielka inwestycja Rafineryjna. Proszę powiedzieć kiedy ta droga będzie, bo oczywiste jest, że ta druga musi być musi być.</p> <p>Ponadto połączenie z Jasłem.</p> <p>Połączenie Pilzna z Jasłem jest niezbędna dla całego tego obszaru.</p> <p>Ponadto pytanie kiedy zbudujemy drogę Gorlice-Żmigród-Dukla ciąg w Bieszczady? I tak ludzie tamtędy jeżdżą przez Jasło i Krosno w Bieszczady. Zanim zbudujemy te drogi to rozjeżdżą aktualną trasę, która idzie prawie w otulinie Magurskiego Parku Narodowego.</p>	<p>analizy rzeczywiście potwierdzają mniejszą dostępność części południowej województwa. Procesy inwestycyjne bywają obarczone trudnościami, wynikającymi często z konieczności stosowania się do odpowiednich regulacji prawnych i środowiskowych lub brakiem odpowiednich środków finansowych.</p> <p>Inwestycje związane z budową drogi ekspresowej S19 są w trakcie realizacji. Należy tutaj podkreślić, że przedsięwzięcia dotyczące dróg tej kategorii, dróg krajowych oraz autostrad, w znacznej części leżą poza kompetencjami Samorządu Województwa Podkarpackiego. Są to zadania realizowane przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad (szczebel rządowy).</p> <p>W PSRT WP do roku 2030 wśród planowanych inwestycji w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego, przy Celu podstawowym 1. Dostępność zewnętrzna zaplanowano przedsięwzięcie jakim jest planowana: Budowa drogi zapewniającej dojazd do Orlen Południe, która odciąży Jedlicze od ruchu kołowego. Połączy ona DK 28 z drogą powiatową P1947R, przebiegającą obok północnej i południowej bramy zakładu.</p> <p>Z kolei wśród inwestycji przy Celu podstawowym 2. Transportowa spójność wewnętrzna planowana jest Budowa obwodnicy m. Nowy Żmigród DW 993, Budowa obwodnicy m. Nowy Żmigród DW 992.</p>
--	--	--	--	--	--	---	--

83	słownie	organizacja pozarządowa	Bogusław Szweda; Zagłębie Aktywnej Turystyki	Brak	Brak	Brak	<p>Wymyśliłmy to przez parę lat pracy i przy udziale kilku osób. Jest to przemysł edukacyjno-wychowawczy czyli Zagłębie Aktywnej Turystyki w 12 gminach. Inicjatywa, która miałaby zastąpić ten przemysł utracony w Jasle; Krośnie i Sanoku (bezpowrotnie pewnie) i stworzyć nową często miejsca pracy w turystyce połączonej z wychowaniem. To jest to czego najbardziej dziś potrzebują rodzice żeby ich dzieci były przygotowane do życia. Szkoła do tego nie przygotowuje i żeby ten przemysł wychowawczy stworzyć, na temat którego wielu ekspertów pozytywnie się wypowiadało. Ten obszar ma najlepsze fundamenty na pewno w Polsce, a może i w Europie. Ale żeby ten przemysł powstał potrzebna jest sieć drogowa żeby można było się od punktu do punktu przemieszczać np. pieszo, rowerem, na nartach. Generalnie to głównie rowerem chodzi o tzw. wielofunkcyjne drogi turystyczne oraz drogi rowerowe. Drogi rowerowe w terenie słabo zaludnionym mogą spełniać czy pełnić rolę odwrotną do założonej czyli mogą de facto spowodować konflikt pomiędzy turystami bo po drodze rowerowej nie można jechać ciągnikiem, innym pojazdem itp. Dlatego wymyśliłmy koncepcję wielofunkcyjnych dróg turystycznych i ta koncepcja została potwierdzona. Porozumieniem zawartym zarówno przez Związek Bieszczadzkich Gmin Pogranicza oraz inne gminy. Zostało podpisane porozumienie, które precyzuje jaki jest przebieg wielofunkcyjnych dróg turystycznych w taki sposób że drogi samodzielnie budowane w każdej gminie o nawierzchnie przepuszczalnych szutrowych itd. Uwaga, żeby te wielofunkcyjne drogi turystyczne wpisać.</p>	Brak	<p>Uwaga zawiera się w istniejących zapisach Programu. Zapisy nt. transportu alternatywnego jakim jest transport rowerowy oraz inny zintegrowany, znajdują się w projekcie projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 m. in. w rozdziale I w pkt. 1.3. Infrastruktura transportowa; w pkt. 3 Analiza SWOT. Ponadto w rozdziale II Identyfikacja głównych problemów (wyzwań) związanych z rozwojem transportu i możliwości ich rozwiązania, następnie w wariantach planistycznych. W rozdziale III Cele i kierunki rozwoju regionalnego systemu transportowego w części drugiej cele horyzontalne poświęcono odrębny cel transportowi alternatywnemu, który w największym zakresie obejmuje transport rowerowy oraz ścieżki i drogi rowerowe (infrastrukturę). Następnie wskazano kierunki rozwoju w ramach celów podstawowych i horyzontalnych obejmujące transport alternatywny. Również wskazano wiele inwestycji w tym zakresie. Jeśli chodzi o kategorię "Wielofunkcyjnych dróg turystycznych" brak jest aktualnie dokładnego określenia statusu prawnego takiej kategorii dróg. Stąd wymienienie z nazwy tego typu dróg w projekcie dokumentu nie jest możliwe. Jednocześnie równoległe do PSRT WP do roku 2030 przygotowujemy jest dokumenty szczegółowy dotyczący rozwoju transportu rowerowego oraz turystyki rowerowej (obejmujący rozwój ścieżek oraz tras rowerowych). Za co odpowiedzialny w ramach realizacji projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 będzie Podkarpacki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Rzeszowie/ Departament Promocji, Turystyki i Współpracy Gospodarczej UWMMP.</p>
----	---------	-------------------------	--	------	------	------	--	------	--

84	słownie	podmiot publiczny	Tomasz Soliński; Zastępca Prezydenta Krosna	Brak	Brak	Brak	<p>Dopięcie S19 to będzie bardzo ważne nie tylko dla Krosna, ale dla wszystkich, dla całej tej części regionu. Doprowadzenie S19 to jest taka arteria życiodajna. Ja stawiam tezę taką, że im lepsze skomunikowanie tym mniejsze drenaż mózgów. Osoby młode i wykształcone tutaj zostaną i nie zasilają największych ośrodków rozwoju. Zaniedbanie infrastruktury drogowej to jest właśnie działanie na rzecz zasilania tych mocniejszych ośrodków. Rzeczywiście duży nacisk został położony i to jest tak myślę już od wielu lat jeżeli chodzi o rozwój infrastruktury drogowej, czy kolei aglomeracyjnej wokół Rzeszowa. Po części jest to zasadne bo jest to stolica województwa - trudno się temu dziwić. Z drugiej strony warto byłoby w świetle tej diagnozy (wykonanej w ramach planu transportowego), którą uważam za pełną. Warto by było jednak położyć większy nacisk i tutaj odnieść się do jednej drogi DW 991. Jest on dla nas niezwykle istotną drogą bo jeżeli założymy że zgodnie z harmonogramem na stronach GDDKiA w 2029 r. mamy spięcie S19. Co za tym idzie ruch zostanie przeniesiony między innymi drogę, w tym DW 991 Krosno- Lutcza. Podejmujemy działania żeby ta droga inaczej wyglądała, żeby była bardziej bezpieczna. Udało się wykonać pewne odcinki. Myślę, że gdyby przyjąć taki plan inwestycyjny może nie całości naraz bo jest to duży wydatek, ale co roku zrobić przynajmniej parę kilometrów. To za 4-5 lat mamy tą drogę w zupełnie innym stanie i znacznie bardziej bezpieczną.</p>	Brak	<p>Uwaga zawiera się w istniejących zapisach Programu. W Tabeli 20. Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego przy Celu podstawowym 2. Transportowa spójność wewnętrzna oraz w załączniku nr 1 Spriorytetyzowane listy kluczowych projektów, zawarto m.in. zapis dotyczący planowanej inwestycji: Przebudowa/rozbudowa DW 991. Droga Nr 991 stanowi skrót pomiędzy Krosnem i Rzeszowem, natężenie ruchu według GPR 2020 to 4353 poj./dobę. Panujący ruch na tej drodze jest niższy od średniej wojewódzkiej. Analiza sieci drogowej województwa umożliwia wskazanie priorytetowych ciągów drogowych, które z punktu widzenia potrzeb ruchu regionalnego, funkcji drogi, natężenia, struktury ruchu, powinny być realizowane w pierwszej kolejności. Z uwagi na bardzo duże potrzeby inwestycyjne sieci drogowej, przy ograniczonych środkach finansowych niemożliwa jest realizacja wszystkich zaplanowanych zadań w jednej perspektywie. Niezależnie od powyższego na przedmiotowej drodze przeprowadzane są rokrocznie odcinkowe odnowy nawierzchni.</p>
----	---------	-------------------	--	------	------	------	---	------	---

85	słownie	podmiot publiczny	Tomasz Soliński; Zastępca Prezydenta Krosna	Brak	Brak	Brak	Jeżeli chodzi o miasto Krosno dla nas ważna jest kwestia okolicy Miejsca Piastowego. To dotyczy oczywiście sugestii dla GDDKiA. Wiele dla nas kluczowych inwestycji jest w gestii GDDKiA lub PKP PLK W tej chwili pozyskaliśmy środki na pierwszy etap rozbudowy Sikorskiego do klasy GP przy okazji będziemy składać na kolejne no i to by się mogło spinać w koncepcję oczywiście nie wiemy jaką koncepcję wybierze GDDKiA. Bo mamy tam pięć wariantów obwodnicy Miejsca Piastowego. Ten który wydawał się pod względem technicznym czy środowiskowym czy ekonomiczną najbardziej korzystny wariant piąty no on by miał się właśnie wpinać albo w nowym węźle S19 w Iskrzyni albo jeszcze przez te tereny inwestycyjne przebiegać. Podstawowe pytanie kiedy będzie ta droga?	Brak	Uwaga zawiera się w istniejących zapisach Programu. W Tabeli 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego, w 1 celu podstawowym, w drogowej gałęzi transportu, priorytet A znajduje się inwestycja dotycząca kolejnych etapów budowy drogi ekspresowej S19, w tym m.in: S-19 odc. Iskrzynia – Miejsce Piastowe, S-19 odc. Miejsce Piastowe – Dukla, a także Budowa obwodnicy Miejsca Piastowego w ciągu DK 28. Jednocześnie w tym samym celu, w Priorytecie B wskazuje się następująca inwestycja: Rozbudowa drogi krajowej nr 28 w tym zjazd S19 Miejsce Piastowe - obwodnica Sanoka. Projekt Programu uwzględnia zatem postulowane inwestycje. Z informacji uzyskanych od GDDKiA wynika, że obecnie procedowane jest wydłużenie obwodnicy Miejsca Piastowego do początku istniejącej obwodnicy Sanoka. Z uwagi jednak na przyjęty poziom ogólności, dokument nie wskazuje konkretnego przebiegu powyższych inwestycji. Za realizację niniejszych inwestycji oraz wybór określonego wariantu ich tras, zgodnie z podziałem kompetencji, odpowiedzialna jest GDDKiA. Nie mniej jednak, uwzględnienie niniejszych inwestycji w projekcie Programu, przewiduje ich realizację, zgodnie z założeniem czasowym do którego odnosi się dokument do 2030 roku.
86	słownie	podmiot publiczny	Tomasz Soliński; Zastępca Prezydenta Krosna	Brak	Brak	Brak	W zakresie kolei dla nas ważne są działania podejmowane jeżeli chodzi o bocznice kolejową Jedlicze Szepnie. Ponadto niezwykle istotną kwestią jest rewitalizacja 108. Aby ona zyskała ten wymiar docelowy. Aktualnie trudno mówić o funkcjonowaniu tej kolei. Dopóki nie będzie przeprowadzona całkowita rewitalizacji to wtedy tak naprawdę nie zacznie funkcjonować.	Brak	Uwaga zawiera się w istniejących zapisach Programu. Wskazane inwestycje znajdują się w zapisach PSRT WP m .in. w części pn. Tabela 19. Cele i kierunki rozwoju regionalnego systemu transportowego oraz Tabela 20. Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego. Budowa łącznicy kolejowej, łączącej linie kolejowe nr 106 i 108 planowana jest do realizacji z Funduszy Europejskich.
87	słownie	podmiot publiczny	Tomasz Soliński; Zastępca Prezydenta Krosna	Brak	Brak	Brak	Droga pomiędzy Jasłem a Krosnem też w gestii GDDKiA. Jest to ważny odcinek ponieważ przejazd 40 minutowy dla pracowników jest bardzo dużym utrudnieniem. Perspektywicznie też jest to bardzo istotne żeby poprawić tą naszą dostępność.	Brak	Uwaga zawiera się w istniejących zapisach Programu. W Tabeli 19 Cele i kierunki rozwoju regionalnego systemu transportowego, w 1 celu podstawowym, w drogowej gałęzi transportu, znajduje się następujący kierunek: Rozwój dróg krajowych w tym 9; 73 i 28 (o parametrach dróg ekspresowych). Jednocześnie w części III.3 przy opisie proponowanych kierunków rozwoju Obszaru funkcjonalnego Jasła podkreśla się kwestie powiązania miasta Jasła z miastem Krosnem w ciągu DK 28: Ważna jest również poprawa dostępności na osi wschód-zachód w ciągu DK28 (połączenie z woj. małopolskim oraz z Krosnem i dalej w kierunku Bieszczad). Projekt Programu, uwzględnia potrzebę poprawy połączenia drogowego pomiędzy Jasłem i Krosnem. Dodatkowo w procedowaniu jest Program Inwestycji na rozbudowę DK 28 Jasło - Miejsce Piastowe.

88	słownie	podmiot publiczny	Tomasz Soliński; Zastępca Prezydenta Krosna	Brak	Brak	Brak	Szczególnie ważne DW 991. Prośba żeby tą drogę potraktować priorytetowo bo jest naprawdę ważna. Prośba o wsparcie w tych pozostałych wymiarach, żeby mieć na uwadze właśnie to wyłączenie komunikacyjne, które mam nadzieję że w perspektywie najbliższych lat zamieni się na włączenie komunikacyjne w ten cały układ.	Brak	Uwaga zawiera się w istniejących zapisach Programu. W Tabeli 20. Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego przy Celu podstawowym 2. Transportowa spójność wewnętrzna oraz w załączniku nr 1 Spriorytetyzowane listy kluczowych projektów, zawarto m.in. zapis dotyczący planowanej inwestycji: Przebudowa/rozbudowa DW 991. Droga Nr 991 stanowi skrót pomiędzy Krosnem i Rzeszowem, natężenie ruchu według GPR 2020 to 4353 poj./dobę. Panujący ruch na tej drodze jest niższy od średniej wojewódzkiej. Analiza sieci drogowej województwa umożliwia wskazanie priorytetowych ciągów drogowych, które z punktu widzenia potrzeb ruchu regionalnego, funkcji drogi, natężenia, struktury ruchu, powinny być realizowane w pierwszej kolejności. Z uwagi na bardzo duże potrzeby inwestycyjne sieci drogowej, przy ograniczonych środkach finansowych niemożliwa jest realizacja wszystkich zaplanowanych zadań w jednej perspektywie. Niezależnie od powyższego na przedmiotowej drodze przeprowadzane są rokrocznie odcinkowe odnowy nawierzchni.
89	pisemnie	podmiot publiczny	Marek Bańkowski; Gmina Bukowsko	Tabela Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzk ich i podległej infrastruktury drogowe.	266	Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030. Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe	Dodanie wiersza w tabeli Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej - Kompleksowa przebudowa drogi wojewódzkiej nr 889 prowadzącej z Sieniawy do Szczawnego.	Proponowana do uwzględnienia droga wojewódzka nr 889 jest jednym z bezpośrednich łączników z przejściem granicznym na Słowację w Radoszycach (przez Radoszyce przebiega droga wojewódzka nr 892). Ponadto droga nr 889 liczy łącznie 31,6 km i jest jedną z alternatywnych dróg w Bieszczady dla turystów jadących od strony Krakowa, Jasła i Krosna. Przy przebudowie stałaby się doskonałym łącznikiem z drogą ekspresową S19, poprzez planowaną do przebudowy DK28. Przejazd drogą nr 889 odciążałby trudny do pokonania odcinek drogi w Bieszczady, znajdujący się w Zagórzu i Lesku a tym samym dalby możliwość rozwoju gminom Beskidu Niskiego (przejazd turystów drogą 889 da możliwość rozwoju gastronomii, noclegów, szlaków turystycznych Beskidu Niskiego i jego atrakcji turystycznych). Samorządowcy przez których teren przebiega wspomniana droga, pismem nr PK.033.7.2021 z dnia 19.03.2021r., zwrócili się do Pana Marszałka Władysława Ortyła o interwencję i podjęcie działań związanych z przebudową wymienionej drogi. Prośba ta została ponowiona pismem z dnia 14 stycznia 2022r. Na wspomnianej drodze znajdują się liczne dziury, koleiny i wyboje co powoduje niszczenie poboczy i stwarza realne zagrożenie dla uczestników ruchu drogowego. Ponadto sprawia, że podróżni wybierają jednak drogę o lepszej nawierzchni, omijając tym samym Beskid Niski, co pogłębia wykluczenie i blokuje rozwój turystyczny regionu.	Uwaga częściowo uwzględniona. Wprowadzono zapis w Tabeli 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego oraz w części Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 - Spriorytetyzowane listy kluczowych projektów - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej w ramach PSRT WP do roku 2030 – Priorytet B, inwestycja: Przebudowa/rozbudowa DW 889 oraz dokonano oceny inwestycji według przyjętych kryteriów dla dróg wojewódzkich.
90	pisemnie	podmiot publiczny	Gmina Rymanów	III. Cele i kierunki rozwoju regionalne go systemu transporto wego. 3. Inwestycje w ramach celów podstawo wych horyzontal	156	Brak zapisu dotyczącego tej drogi	Dopisać: Przebudowa DW- 887 - Brzozów - Rymanów-Daliowa	Sledząc projekt programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030, można zauważyć, że wielokrotnie znajduje się w nim odwołanie do wysokich walorów turystycznych województwa Podkarpackiego, a szczególnie jego południowej i południowo-wschodniej części. Obszary te wykazują się również wysoką atrakcyjnością oraz dużym potencjałem endogenicznym oddziałującym także na ich najbliższe sąsiedztwo. Jednocześnie jak wynika z analizy SWOT, obszary te określone, jako peryferyjne stanowią słabą stronę wewnątrz województwa. Przez taki obszar przebiegają drogi DW- 887 i DW-889. Stąd konieczność włączenia ich zadań do inwestycyjnych w ramach Celu podstawowego 2. 1. Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej. Droga prowadzi do Uzdrowiska Rymanów-Zdrój (potencjał endogeniczny	Uwaga uwzględniona. Wprowadzono zapis w Tabeli 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego oraz w części Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 - Spriorytetyzowane listy kluczowych projektów - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej w ramach PSRT WP do roku 2030 – Priorytet B, inwestycji: Przebudowa/rozbudowa DW 887 Brzozów - Rymanów - Daliowa oraz dokonano oceny tej inwestycji według przyjętych kryteriów dla dróg wojewódzkich.

				nych – cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna				Województwa) oraz do atrakcyjnych terenów turystycznych Beskidu Niskiego, w tym do Jaślisk. Są to tereny o wysokich walorach krajobrazowych i przyrodniczych, z wieloma zabytkami i o bogatej przeszłości opartej na wielokulturowości. Na obszarze tym występuje również różnorodna baza uzdrowiskowa i turystyczna. Rocznie drogą tą przejeżdża bardzo duża ilość kuracjuszy, gości i turystów. Droga ta wymaga interwencji, gdyż nie spełnia obecnie żadnych standardów komunikacyjnych, w tym brak jest ciągów pieszych, bezpiecznych, dobrze oznakowanych przejść dla pieszych oraz tonażowych. Dlatego wymaga ona kompleksowej przebudowy na całym odcinku wraz z chodnikami.	
91	pisemnie	podmiot publiczny	Gmina Rymanów	III. Cele i kierunki rozwoju regionalnego systemu transportowego. 3. Inwestycje w ramach celów podstawowych horyzontalnych – cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna	156	Brak zapisu dotyczącego tej drogi	Dopisać: Przebudowa DW-889 - Sieniawa - Bukowsko- Szczawne	<p>Śledząc projekt programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030, można zauważyć, że wielokrotnie znajduje się w nim odwołanie do wysokich walorów turystycznych województwa Podkarpackiego, a szczególnie jego południowej i południowo-wschodniej części. Obszary te wykazują się również wysoką atrakcyjnością oraz dużym potencjałem endogenicznym oddziałującym także na ich najbliższe sąsiedztwo. Jednocześnie jak wynika z analizy SWOT, obszary te określone, jako peryferyjne stanowią słabą stronę wewnątrz województwa. Przez taki obszar przebiegają drogi DW- 887 i DW-889. Stąd konieczność włączenia ich zadań do inwestycyjnych w ramach Celu podstawowego 2. 1. Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej. Droga prowadzi do atrakcyjnych turystycznie terenów Beskidu Niskiego, w tym do stacji narciarskiej w Puławach -gmina Rymanów. Droga przebiega przez gminy: Rymanów, Besko, Zarszyn, Bukowsko i Komańcza. Obszar tych gmin jest objęty Partnerstwem „Zagłębie Ambitnej Turystyki”. Misją którego stanowi: „Chcemy, aby obszar Partnerstwa Zagłębia Ambitnej Turystyki stał się miejscem efektywnej współpracy społecznej i międzyinstytucjonalnej, pełnej wzajemnej inspiracji, stwarzającym atrakcyjne warunki mieszkańcom, inwestorom oraz turystom odwiedzającym jego tereny, poprzez świadome wykorzystanie piękna unikatowych zasobów bogactwa lokalnego dziedzictwa przyrodniczego, historycznego i kulturalnego.”</p> <p>W ramach celu strategicznego określono: „Dostosowanie obszaru Zagłębia Ambitnej Turystyki do wyzwań XXI wieku poprzez poprawę spójności komunikacyjnej, rozwój infrastruktury komunalnej i wielofunkcyjny rozwój obszarów wiejskich, poprawę stanu środowiska, racjonalne gospodarowanie zasobami przyrodniczymi” dlatego postuluje się realizację działań związanych z modernizacją oraz rozbudową infrastruktury drogowej, rowerowej i pieszej. Spójna i dobrze rozwinięta infrastruktura drogowa, służąca poprawie dostępności komunikacyjnej głównych ośrodków aktywności Zagłębia Ambitnej Turystyki w tym terenów atrakcyjnych turystycznie, stanowi Wymiar środowiskowo-przestrzenny. „Rozbudowa infrastruktury drogowej, rowerowej i pieszej” Dostosowanie obszaru Zagłębia Ambitnej Turystyki do wyzwań XXI wieku poprzez poprawę spójności komunikacyjnej, racjonalne gospodarowanie zasobami przyrodniczymi to jeden z podstawowych wymogów rozwoju gospodarczego obszaru Partnerstwa.</p> <p>W obecnym stanie droga wymaga kompleksowej przebudowy na całym odcinku -wraz z budową chodników.</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p> <p>Wprowadzono zapis w Tabeli 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego oraz w części Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 - Spriorytetyzowane listy kluczowych projektów - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej w ramach PSRT WP do roku 2030 – Priorytet B, inwestycja: Przebudowa/rozbudowa DW 889 oraz dokonano oceny inwestycji według przyjętych kryteriów dla dróg wojewódzkich.</p>

92	pisemnie	podmiot publiczny	Józef Pałacki; Gmina Bukowsko	Tabela Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe	266	Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030. Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe	Dodanie wiersza w tabeli Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe - Kompleksowa przebudowa drogi wojewódzkiej nr 889 prowadzącej z Sieniawy do Szczawnego.	Proponowana do uwzględnienia droga wojewódzka nr 889 jest jednym z bezpośrednich łączników z przejściem granicznym na Słowację w Radoszycach (przez Radoszyce przebiega droga wojewódzka nr 892). Ponadto droga nr 889 liczy łącznie 31,6 km i jest jedną z alternatywnych dróg w Bieszczady dla turystów jadących od strony Krakowa, Jasła i Krosna. Przy przebudowie stałaby się doskonałym łącznikiem z drogą ekspresową S19, poprzez planowaną do przebudowy DK28. Przejazd drogą nr 889 odciałyłby trudny do pokonania odcinek drogi w Bieszczady, znajdujący się w Zagórzu i Lesku a tym samym dałby możliwość rozwoju gminom Beskidu Niskiego (przejazd turystów drogą 889 da możliwość rozwoju gastronomii, noclegów, szlaków turystycznych Beskidu Niskiego i jego atrakcji turystycznych). Samorządowcy przez których teren przebiega wspomniana droga, pismem nr PK.033.7.2021 z dnia 19.03.2021r., zwrócili się do Pana Marszałka Władysława Ortyła o interwencję i podjęcie działań związanych z przebudową wymienionej drogi. Prośba ta została ponowiona pismem z dnia 14 stycznia 2022r. Na wspomnianej drodze znajdują się liczne dziury, koleiny i wyboje co powoduje niszczenie poboczy i stwarza realne zagrożenie dla uczestników ruchu drogowego. Ponadto sprawia, że podróżni wybierają jednak drogę o lepszej nawierzchni, omijając tym samym Beskid Niski, co pogłębia wykluczenie i blokuje rozwój turystyczny regionu.	Uwaga częściowo uwzględniona. Wprowadzono zapis w Tabeli 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego oraz w części Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 - Spriorytetyzowane listy kluczowych projektów - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej w ramach PSRT WP do roku 2030 – Priorytet B, inwestycja: Przebudowa/rozbudowa DW 889 oraz dokonano oceny inwestycji według przyjętych kryteriów dla dróg wojewódzkich.
93	pisemnie	podmiot publiczny	Nina Dąbrówka; Gmina Bukowsko	Tabela Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe	266	Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030. Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe	Dodanie wiersza w tabeli Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe - Kompleksowa przebudowa drogi wojewódzkiej nr 889 prowadzącej z Sieniawy do Szczawnego.	Proponowana do uwzględnienia droga wojewódzka nr 889 jest jednym z bezpośrednich łączników z przejściem granicznym na Słowację w Radoszycach (przez Radoszyce przebiega droga wojewódzka nr 892). Ponadto droga nr 889 liczy łącznie 31,6 km i jest jedną z alternatywnych dróg w Bieszczady dla turystów jadących od strony Krakowa, Jasła i Krosna. Przy przebudowie stałaby się doskonałym łącznikiem z drogą ekspresową S19, poprzez planowaną do przebudowy DK28. Przejazd drogą nr 889 odciałyłby trudny do pokonania odcinek drogi w Bieszczady, znajdujący się w Zagórzu i Lesku a tym samym dałby możliwość rozwoju gminom Beskidu Niskiego (przejazd turystów drogą 889 da możliwość rozwoju gastronomii, noclegów, szlaków turystycznych Beskidu Niskiego i jego atrakcji turystycznych). Samorządowcy przez których teren przebiega wspomniana droga, pismem nr PK.033.7.2021 z dnia 19.03.2021r., zwrócili się do Pana Marszałka Władysława Ortyła o interwencję i podjęcie działań związanych z przebudową wymienionej drogi. Prośba ta została ponowiona pismem z dnia 14 stycznia 2022r. Na wspomnianej drodze znajdują się liczne dziury, koleiny i wyboje co powoduje niszczenie poboczy i stwarza realne zagrożenie dla uczestników ruchu drogowego. Ponadto sprawia, że podróżni wybierają jednak drogę o lepszej nawierzchni, omijając tym samym Beskid Niski, co pogłębia wykluczenie i blokuje rozwój turystyczny regionu.	Uwaga częściowo uwzględniona. Wprowadzono zapis w Tabeli 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego oraz w części Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 - Spriorytetyzowane listy kluczowych projektów - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej w ramach PSRT WP do roku 2030 – Priorytet B, inwestycja: Przebudowa/rozbudowa DW 889 oraz dokonano oceny inwestycji według przyjętych kryteriów dla dróg wojewódzkich.
94	pisemnie	organizacja pozarządowa	Nina Dąbrówka; Fundacja Latarnia	Tabela Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe	266	Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030. Priorytet A -	Dodanie wiersza w tabeli Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe - Kompleksowa przebudowa drogi wojewódzkiej nr 889 prowadzącej z Sieniawy do Szczawnego.	Proponowana do uwzględnienia droga wojewódzka nr 889 jest jednym z bezpośrednich łączników z przejściem granicznym na Słowację w Radoszycach (przez Radoszyce przebiega droga wojewódzka nr 892). Ponadto droga nr 889 liczy łącznie 31,6 km i jest jedną z alternatywnych dróg w Bieszczady dla turystów jadących od strony Krakowa, Jasła i Krosna. Przy przebudowie stałaby się doskonałym łącznikiem z drogą ekspresową S19, poprzez planowaną do przebudowy DK28. Przejazd drogą nr 889 odciałyłby trudny do pokonania odcinek drogi w Bieszczady, znajdujący się w Zagórzu i Lesku a tym samym dałby możliwość rozwoju gminom Beskidu Niskiego (przejazd turystów drogą 889 da możliwość	Uwaga częściowo uwzględniona. Wprowadzono zapis w Tabeli 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego oraz w części Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 - Spriorytetyzowane listy kluczowych projektów - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej w ramach PSRT WP do roku 2030 – Priorytet B, inwestycja: Przebudowa/rozbudowa DW 889 oraz dokonano oceny inwestycji według przyjętych kryteriów dla dróg wojewódzkich.

						Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe		rozwoju gastronomii, noclegów, szlaków turystycznych Beskidu Niskiego i jego atrakcji turystycznych). Samorządowcy przez których teren przebiega wspomniana droga, pismem nr PK.033.7.2021 z dnia 19.03.2021r., zwrócili się do Pana Marszałka Władysława Ortyła o interwencję i podjęcie działań związanych z przebudową wymienionej drogi. Prośba ta została ponowiona pismem z dnia 14 stycznia 2022r. Na wspomnianej drodze znajdują się liczne dziury, koleiny i wyboje co powoduje niszczenie poboczy i stwarza realne zagrożenie dla uczestników ruchu drogowego. Ponadto sprawia, że podróżni wybierają jednak drogę o lepszej nawierzchni, omijając tym samym Beskid Niski, co pogłębia wykluczenie i blokuje rozwój turystyczny regionu.	
95	pisemnie	podmiot publiczny	Andrzej Kołodziej; Gmina Bukowsko	Tabela Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe	266	Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030. Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe	Dodanie wiersza w tabeli Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe - Kompleksowa przebudowa drogi wojewódzkiej nr 889 prowadzącej z Sieniawy do Szczawnego.	Proponowana do uwzględnienia droga wojewódzka nr 889 jest jednym z bezpośrednich łączników z przejściem granicznym na Słowację w Radoszycach (przez Radoszyce przebiega droga wojewódzka nr 892). Ponadto droga nr 889 liczy łącznie 31,6 km i jest jedną z alternatywnych dróg w Bieszczady dla turystów jadących od strony Krakowa, Jasła i Krosna. Przy przebudowie stałaby się doskonałym łącznikiem z drogą ekspresową S19, poprzez planowaną do przebudowy DK28. Przejazd drogą nr 889 odciążałby trudny do pokonania odcinek drogi w Bieszczady, znajdujący się w Zagórzu i Lesku a tym samym dałby możliwość rozwoju gminom Beskidu Niskiego (przejazd turystów drogą 889 da możliwość rozwoju gastronomii, noclegów, szlaków turystycznych Beskidu Niskiego i jego atrakcji turystycznych). Samorządowcy przez których teren przebiega wspomniana droga, pismem nr PK.033.7.2021 z dnia 19.03.2021r., zwrócili się do Pana Marszałka Władysława Ortyła o interwencję i podjęcie działań związanych z przebudową wymienionej drogi. Prośba ta została ponowiona pismem z dnia 14 stycznia 2022r. Na wspomnianej drodze znajdują się liczne dziury, koleiny i wyboje co powoduje niszczenie poboczy i stwarza realne zagrożenie dla uczestników ruchu drogowego. Ponadto sprawia, że podróżni wybierają jednak drogę o lepszej nawierzchni, omijając tym samym Beskid Niski, co pogłębia wykluczenie i blokuje rozwój turystyczny regionu.	Uwaga częściowo uwzględniona. Wprowadzono zapis w Tabeli 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego oraz w części Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 - Spriorytetyzowane listy kluczowych projektów - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej w ramach PSRT WP do roku 2030 – Priorytet B, inwestycja: Przebudowa/rozbudowa DW 889 oraz dokonano oceny inwestycji według przyjętych kryteriów dla dróg wojewódzkich.
96	pisemnie	podmiot publiczny	Urszula Rakoczy; Gmina Bukowsko	Tabela Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe	266	Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030. Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe	Dodanie wiersza w tabeli Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe - Kompleksowa przebudowa drogi wojewódzkiej nr 889 prowadzącej z Sieniawy do Szczawnego.	Proponowana do uwzględnienia droga wojewódzka nr 889 jest jednym z bezpośrednich łączników z przejściem granicznym na Słowację w Radoszycach (przez Radoszyce przebiega droga wojewódzka nr 892). Ponadto droga nr 889 liczy łącznie 31,6 km i jest jedną z alternatywnych dróg w Bieszczady dla turystów jadących od strony Krakowa, Jasła i Krosna. Przy przebudowie stałaby się doskonałym łącznikiem z drogą ekspresową S19, poprzez planowaną do przebudowy DK28. Przejazd drogą nr 889 odciążałby trudny do pokonania odcinek drogi w Bieszczady, znajdujący się w Zagórzu i Lesku a tym samym dałby możliwość rozwoju gminom Beskidu Niskiego (przejazd turystów drogą 889 da możliwość rozwoju gastronomii, noclegów, szlaków turystycznych Beskidu Niskiego i jego atrakcji turystycznych). Samorządowcy przez których teren przebiega wspomniana droga, pismem nr PK.033.7.2021 z dnia 19.03.2021r., zwrócili się do Pana Marszałka Władysława Ortyła o interwencję i podjęcie działań związanych z przebudową wymienionej drogi. Prośba ta została ponowiona pismem z dnia 14 stycznia 2022r. Na wspomnianej drodze znajdują się liczne dziury, koleiny i wyboje co powoduje niszczenie poboczy i stwarza realne zagrożenie dla uczestników ruchu drogowego. Ponadto sprawia, że podróżni wybierają jednak drogę o lepszej nawierzchni, omijając tym samym Beskid Niski, co pogłębia wykluczenie i blokuje rozwój turystyczny regionu.	Uwaga częściowo uwzględniona. Wprowadzono zapis w Tabeli 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego oraz w części Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 - Spriorytetyzowane listy kluczowych projektów - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej w ramach PSRT WP do roku 2030 – Priorytet B, inwestycja: Przebudowa/rozbudowa DW 889 oraz dokonano oceny inwestycji według przyjętych kryteriów dla dróg wojewódzkich.

97	pisemnie	podmiot publiczny	Justyna Borończyk; Gmina Bukowsko	Tabela Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej	266	Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030. Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej	<p>Dodanie wiersza w tabeli Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej</p> <p>- Kompleksowa przebudowa drogi wojewódzkiej nr 889 prowadzącej z Sieniawy do Szczawnego.</p>	<p>Proponowana do uwzględnienia droga wojewódzka nr 889 jest jednym z bezpośrednich łączników z przejściem granicznym na Słowację w Radoszycach (przez Radoszyce przebiega droga wojewódzka nr 892). Ponadto droga nr 889 liczy łącznie 31,6 km i jest jedną z alternatywnych dróg w Bieszczadach dla turystów jadących od strony Krakowa, Jasła i Krosna. Przy przebudowie stałaby się doskonałym łącznikiem z drogą ekspresową S19, poprzez planowaną do przebudowy DK28. Przejazd drogą nr 889 oddzieliłby trudny do pokonania odcinek drogi w Bieszczadach, znajdujący się w Zagórzu i Lesku a tym samym dałby możliwość rozwoju gminom Beskidu Niskiego (przejazd turystów drogą 889 da możliwość rozwoju gastronomii, noclegów, szlaków turystycznych Beskidu Niskiego i jego atrakcji turystycznych). Samorządowcy przez których teren przebiega wspomniana droga, pismem nr PK.033.7.2021 z dnia 19.03.2021r., zwrócili się do Pana Marszałka Władysława Ortyła o interwencję i podjęcie działań związanych z przebudową wymienionej drogi. Prośba ta została ponowiona pismem z dnia 14 stycznia 2022r.</p> <p>Na wspomnianej drodze znajdują się liczne dziury, koleiny i wyboje co powoduje niszczenie poboczy i stwarza realne zagrożenie dla uczestników ruchu drogowego. Ponadto sprawia, że podróżni wybierają jednak drogę o lepszej nawierzchni, omijając tym samym Beskid Niski, co pogłębia wykluczenie i blokuje rozwój turystyczny regionu.</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona.</p> <p>Wprowadzono zapis w Tabeli 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego oraz w części Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 - Spriorytetyzowane listy kluczowych projektów - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej w ramach PSRT WP do roku 2030 – Priorytet B, inwestycja: Przebudowa/rozbudowa DW 889 oraz dokonano oceny inwestycji według przyjętych kryteriów dla dróg wojewódzkich.</p>
98	pisemnie	podmiot publiczny	Katarzyna Soltys; Gmina Bukowsko	Tabela Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej	266	Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030. Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej	<p>Dodanie wiersza w tabeli Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej</p> <p>- Kompleksowa przebudowa drogi wojewódzkiej nr 889 prowadzącej z Sieniawy do Szczawnego.</p>	<p>Proponowana do uwzględnienia droga wojewódzka nr 889 jest jednym z bezpośrednich łączników z przejściem granicznym na Słowację w Radoszycach (przez Radoszyce przebiega droga wojewódzka nr 892). Ponadto droga nr 889 liczy łącznie 31,6 km i jest jedną z alternatywnych dróg w Bieszczadach dla turystów jadących od strony Krakowa, Jasła i Krosna. Przy przebudowie stałaby się doskonałym łącznikiem z drogą ekspresową S19, poprzez planowaną do przebudowy DK28. Przejazd drogą nr 889 oddzieliłby trudny do pokonania odcinek drogi w Bieszczadach, znajdujący się w Zagórzu i Lesku a tym samym dałby możliwość rozwoju gminom Beskidu Niskiego (przejazd turystów drogą 889 da możliwość rozwoju gastronomii, noclegów, szlaków turystycznych Beskidu Niskiego i jego atrakcji turystycznych). Samorządowcy przez których teren przebiega wspomniana droga, pismem nr PK.033.7.2021 z dnia 19.03.2021r., zwrócili się do Pana Marszałka Władysława Ortyła o interwencję i podjęcie działań związanych z przebudową wymienionej drogi. Prośba ta została ponowiona pismem z dnia 14 stycznia 2022r.</p> <p>Na wspomnianej drodze znajdują się liczne dziury, koleiny i wyboje co powoduje niszczenie poboczy i stwarza realne zagrożenie dla uczestników ruchu drogowego. Ponadto sprawia, że podróżni wybierają jednak drogę o lepszej nawierzchni, omijając tym samym Beskid Niski, co pogłębia wykluczenie i blokuje rozwój turystyczny regionu.</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona.</p> <p>Wprowadzono zapis w Tabeli 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego oraz w części Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 - Spriorytetyzowane listy kluczowych projektów - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej w ramach PSRT WP do roku 2030 – Priorytet B, inwestycja: Przebudowa/rozbudowa DW 889 oraz dokonano oceny inwestycji według przyjętych kryteriów dla dróg wojewódzkich.</p>

99	pisemnie	podmiot publiczny	Joanna Niemiec-Hnat; Gmina Bukowsko	Tabela Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe	266	Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030. Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe	Dodanie wiersza w tabeli Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe - Kompleksowa przebudowa drogi wojewódzkiej nr 889 prowadzącej z Sieniawy do Szczawnego.	Proponowana do uwzględnienia droga wojewódzka nr 889 jest jednym z bezpośrednich łączników z przejściem granicznym na Słowację w Radoszycach (przez Radoszyce przebiega droga wojewódzka nr 892). Ponadto droga nr 889 liczy łącznie 31,6 km i jest jedną z alternatywnych dróg w Bieszczadach dla turystów jadących od strony Krakowa, Jasła i Krosna. Przy przebudowie stałaby się doskonałym łącznikiem z drogą ekspresową S19, poprzez planowaną do przebudowy DK28. Przejazd drogą nr 889 odciążałby trudny do pokonania odcinek drogi w Bieszczadach, znajdujący się w Zagórzu i Lesku a tym samym dałby możliwość rozwoju gminom Beskidu Niskiego (przejazd turystów drogą 889 da możliwość rozwoju gastronomii, noclegów, szlaków turystycznych Beskidu Niskiego i jego atrakcji turystycznych). Samorządowcy przez których teren przebiega wspomniana droga, pismem nr PK.033.7.2021 z dnia 19.03.2021r., zwrócili się do Pana Marszałka Władysława Ortyła o interwencję i podjęcie działań związanych z przebudową wymienionej drogi. Prośba ta została ponowiona pismem z dnia 14 stycznia 2022r. Na wspomnianej drodze znajdują się liczne dziury, koleiny i wyboje co powoduje niszczenie poboczy i stwarza realne zagrożenie dla uczestników ruchu drogowego. Ponadto sprawia, że podróżni wybierają jednak drogę o lepszej nawierzchni, omijając tym samym Beskid Niski, co pogłębia wykluczenie i blokuje rozwój turystyczny regionu.	Uwaga częściowo uwzględniona. Wprowadzono zapis w Tabeli 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego oraz w części Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 - Spriorytetyzowane listy kluczowych projektów - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej w ramach PSRT WP do roku 2030 – Priorytet B, inwestycja: Przebudowa/rozbudowa DW 889 oraz dokonano oceny inwestycji według przyjętych kryteriów dla dróg wojewódzkich.
100	pisemnie	osoba fizyczna	Osoba fizyczna 5	Tabela Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe	266	Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030. Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe	Dodanie wiersza w tabeli Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe - Kompleksowa przebudowa drogi wojewódzkiej nr 889 prowadzącej z Sieniawy do Szczawnego.	Proponowana do uwzględnienia droga wojewódzka nr 889 jest jednym z bezpośrednich łączników z przejściem granicznym na Słowację w Radoszycach (przez Radoszyce przebiega droga wojewódzka nr 892). Ponadto droga nr 889 liczy łącznie 31,6 km i jest jedną z alternatywnych dróg w Bieszczadach dla turystów jadących od strony Krakowa, Jasła i Krosna. Przy przebudowie stałaby się doskonałym łącznikiem z drogą ekspresową S19, poprzez planowaną do przebudowy DK28. Przejazd drogą nr 889 odciążałby trudny do pokonania odcinek drogi w Bieszczadach, znajdujący się w Zagórzu i Lesku a tym samym dałby możliwość rozwoju gminom Beskidu Niskiego (przejazd turystów drogą 889 da możliwość rozwoju gastronomii, noclegów, szlaków turystycznych Beskidu Niskiego i jego atrakcji turystycznych). Samorządowcy przez których teren przebiega wspomniana droga, pismem nr PK.033.7.2021 z dnia 19.03.2021r., zwrócili się do Pana Marszałka Władysława Ortyła o interwencję i podjęcie działań związanych z przebudową wymienionej drogi. Prośba ta została ponowiona pismem z dnia 14 stycznia 2022r. Na wspomnianej drodze znajdują się liczne dziury, koleiny i wyboje co powoduje niszczenie poboczy i stwarza realne zagrożenie dla uczestników ruchu drogowego. Ponadto sprawia, że podróżni wybierają jednak drogę o lepszej nawierzchni, omijając tym samym Beskid Niski, co pogłębia wykluczenie i blokuje rozwój turystyczny regionu.	Uwaga częściowo uwzględniona. Wprowadzono zapis w Tabeli 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego oraz w części Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 - Spriorytetyzowane listy kluczowych projektów - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej w ramach PSRT WP do roku 2030 – Priorytet B, inwestycja: Przebudowa/rozbudowa DW 889 oraz dokonano oceny inwestycji według przyjętych kryteriów dla dróg wojewódzkich.

101	pisemnie	podmiot publiczny	Katarzyna Masłowiec; Gmina Bukowsko	Tabela Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej	266	Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030. Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej	Dodanie wiersza w tabeli Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej - Kompleksowa przebudowa drogi wojewódzkiej nr 889 prowadzącej z Sieniawy do Szczawnego.	Proponowana do uwzględnienia droga wojewódzka nr 889 jest jednym z bezpośrednich łączników z przejściem granicznym na Słowację w Radoszycach (przez Radoszyce przebiega droga wojewódzka nr 892). Ponadto droga nr 889 liczy łącznie 31,6 km i jest jedną z alternatywnych dróg w Bieszczadach dla turystów jadących od strony Krakowa, Jasła i Krosna. Przy przebudowie stałaby się doskonałym łącznikiem z drogą ekspresową S19, poprzez planowaną do przebudowy DK28. Przejazd drogą nr 889 odciałyłby trudny do pokonania odcinek drogi w Bieszczadach, znajdujący się w Zagórzu i Lesku a tym samym dałby możliwość rozwoju gminom Beskidu Niskiego (przejazd turystów drogą 889 da możliwość rozwoju gastronomii, noclegów, szlaków turystycznych Beskidu Niskiego i jego atrakcji turystycznych). Samorządowcy przez których teren przebiega wspomniana droga, pismem nr PK.033.7.2021 z dnia 19.03.2021r., zwrócili się do Pana Marszałka Władysława Ortyła o interwencję i podjęcie działań związanych z przebudową wymienionej drogi. Prośba ta została ponowiona pismem z dnia 14 stycznia 2022r. Na wspomnianej drodze znajdują się liczne dziury, koleiny i wyboje co powoduje niszczenie poboczy i stwarza realne zagrożenie dla uczestników ruchu drogowego. Ponadto sprawia, że podróżni wybierają jednak drogę o lepszej nawierzchni, omijając tym samym Beskid Niski, co pogłębia wykluczenie i blokuje rozwój turystyczny regionu.	Uwaga częściowo uwzględniona. Wprowadzono zapis w Tabeli 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego oraz w części Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 - Spriorytetyzowane listy kluczowych projektów - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej w ramach PSRT WP do roku 2030 – Priorytet B, inwestycja: Przebudowa/rozbudowa DW 889 oraz dokonano oceny inwestycji według przyjętych kryteriów dla dróg wojewódzkich.
102	pisemnie	osoba fizyczna	Osoba fizyczna 6	Tabela Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej	266	Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030. Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej	Dodanie wiersza w tabeli Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej - Kompleksowa przebudowa drogi wojewódzkiej nr 889 prowadzącej z Sieniawy do Szczawnego.	Proponowana do uwzględnienia droga wojewódzka nr 889 jest jednym z bezpośrednich łączników z przejściem granicznym na Słowację w Radoszycach (przez Radoszyce przebiega droga wojewódzka nr 892). Ponadto droga nr 889 liczy łącznie 31,6 km i jest jedną z alternatywnych dróg w Bieszczadach dla turystów jadących od strony Krakowa, Jasła i Krosna. Przy przebudowie stałaby się doskonałym łącznikiem z drogą ekspresową S19, poprzez planowaną do przebudowy DK28. Przejazd drogą nr 889 odciałyłby trudny do pokonania odcinek drogi w Bieszczadach, znajdujący się w Zagórzu i Lesku a tym samym dałby możliwość rozwoju gminom Beskidu Niskiego (przejazd turystów drogą 889 da możliwość rozwoju gastronomii, noclegów, szlaków turystycznych Beskidu Niskiego i jego atrakcji turystycznych). Samorządowcy przez których teren przebiega wspomniana droga, pismem nr PK.033.7.2021 z dnia 19.03.2021r., zwrócili się do Pana Marszałka Władysława Ortyła o interwencję i podjęcie działań związanych z przebudową wymienionej drogi. Prośba ta została ponowiona pismem z dnia 14 stycznia 2022r. Na wspomnianej drodze znajdują się liczne dziury, koleiny i wyboje co powoduje niszczenie poboczy i stwarza realne zagrożenie dla uczestników ruchu drogowego. Ponadto sprawia, że podróżni wybierają jednak drogę o lepszej nawierzchni, omijając tym samym Beskid Niski, co pogłębia wykluczenie i blokuje rozwój turystyczny regionu.	Uwaga częściowo uwzględniona. Wprowadzono zapis w Tabeli 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego oraz w części Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 - Spriorytetyzowane listy kluczowych projektów - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej w ramach PSRT WP do roku 2030 – Priorytet B, inwestycja: Przebudowa/rozbudowa DW 889 oraz dokonano oceny inwestycji według przyjętych kryteriów dla dróg wojewódzkich.
103	pisemnie	podmiot publiczny	Katarzyna Moskała; Gmina Bukowsko	Tabela Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej	266	Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030. Priorytet A -	Dodanie wiersza w tabeli Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej - Kompleksowa przebudowa drogi wojewódzkiej nr 889 prowadzącej z Sieniawy do Szczawnego.	Proponowana do uwzględnienia droga wojewódzka nr 889 jest jednym z bezpośrednich łączników z przejściem granicznym na Słowację w Radoszycach (przez Radoszyce przebiega droga wojewódzka nr 892). Ponadto droga nr 889 liczy łącznie 31,6 km i jest jedną z alternatywnych dróg w Bieszczadach dla turystów jadących od strony Krakowa, Jasła i Krosna. Przy przebudowie stałaby się doskonałym łącznikiem z drogą ekspresową S19, poprzez planowaną do przebudowy DK28. Przejazd drogą nr 889 odciałyłby trudny do pokonania odcinek drogi w Bieszczadach, znajdujący się w Zagórzu i Lesku a tym samym dałby możliwość rozwoju gminom Beskidu Niskiego (przejazd turystów drogą 889 da możliwość	Uwaga częściowo uwzględniona. Wprowadzono zapis w Tabeli 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego oraz w części Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 - Spriorytetyzowane listy kluczowych projektów - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej w ramach PSRT WP do roku 2030 – Priorytet B, inwestycja: Przebudowa/rozbudowa DW 889 oraz dokonano oceny inwestycji według przyjętych kryteriów dla dróg wojewódzkich.

					Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej		rozwoju gastronomii, noclegów, szlaków turystycznych Beskidu Niskiego i jego atrakcji turystycznych). Samorządowcy przez których teren przebiega wspomniana droga, pismem nr PK.033.7.2021 z dnia 19.03.2021r., zwrócili się do Pana Marszałka Władysława Ortyła o interwencję i podjęcie działań związanych z przebudową wymienionej drogi. Prośba ta została ponowiona pismem z dnia 14 stycznia 2022r. Na wspomnianej drodze znajdują się liczne dziury, koleiny i wyboje co powoduje niszczenie poboczy i stwarza realne zagrożenie dla uczestników ruchu drogowego. Ponadto sprawia, że podróżni wybierają jednak drogę o lepszej nawierzchni, omijając tym samym Beskid Niski, co pogłębia wykluczenie i blokuje rozwój turystyczny regionu.	
104	pisemnie	podmiot publiczny	Katarzyna Łuszcz; Gmina Bukowsko	Tabela Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej	266	Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030. Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej Dodanie wiersza w tabeli Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej - Kompleksowa przebudowa drogi wojewódzkiej nr 889 prowadzącej z Sieniawy do Szczawnego.	Proponowana do uwzględnienia droga wojewódzka nr 889 jest jednym z bezpośrednich łączników z przejściem granicznym na Słowację w Radoszycach (przez Radoszyce przebiega droga wojewódzka nr 892). Ponadto droga nr 889 liczy łącznie 31,6 km i jest jedną z alternatywnych dróg w Bieszczady dla turystów jadących od strony Krakowa, Jasła i Krosna. Przy przebudowie stałaby się doskonałym łącznikiem z drogą ekspresową S19, poprzez planowaną do przebudowy DK28. Przejazd drogą nr 889 odciążałby trudny do pokonania odcinek drogi w Bieszczady, znajdujący się w Zagórzu i Lesku a tym samym dałby możliwość rozwoju gminom Beskidu Niskiego (przejazd turystów drogą 889 da możliwość rozwoju gastronomii, noclegów, szlaków turystycznych Beskidu Niskiego i jego atrakcji turystycznych). Samorządowcy przez których teren przebiega wspomniana droga, pismem nr PK.033.7.2021 z dnia 19.03.2021r., zwrócili się do Pana Marszałka Władysława Ortyła o interwencję i podjęcie działań związanych z przebudową wymienionej drogi. Prośba ta została ponowiona pismem z dnia 14 stycznia 2022r. Na wspomnianej drodze znajdują się liczne dziury, koleiny i wyboje co powoduje niszczenie poboczy i stwarza realne zagrożenie dla uczestników ruchu drogowego. Ponadto sprawia, że podróżni wybierają jednak drogę o lepszej nawierzchni, omijając tym samym Beskid Niski, co pogłębia wykluczenie i blokuje rozwój turystyczny regionu.	Uwaga częściowo uwzględniona. Wprowadzono zapis w Tabeli 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego oraz w części Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 - Spriorytetyzowane listy kluczowych projektów - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej w ramach PSRT WP do roku 2030 – Priorytet B, inwestycja: Przebudowa/rozbudowa DW 889 oraz dokonano oceny inwestycji według przyjętych kryteriów dla dróg wojewódzkich.
105	pisemnie	podmiot publiczny	Danuta Kozimor; Gmina Bukowsko	Tabela Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej	266	Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030. Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej Dodanie wiersza w tabeli Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej - Kompleksowa przebudowa drogi wojewódzkiej nr 889 prowadzącej z Sieniawy do Szczawnego.	Proponowana do uwzględnienia droga wojewódzka nr 889 jest jednym z bezpośrednich łączników z przejściem granicznym na Słowację w Radoszycach (przez Radoszyce przebiega droga wojewódzka nr 892). Ponadto droga nr 889 liczy łącznie 31,6 km i jest jedną z alternatywnych dróg w Bieszczady dla turystów jadących od strony Krakowa, Jasła i Krosna. Przy przebudowie stałaby się doskonałym łącznikiem z drogą ekspresową S19, poprzez planowaną do przebudowy DK28. Przejazd drogą nr 889 odciążałby trudny do pokonania odcinek drogi w Bieszczady, znajdujący się w Zagórzu i Lesku a tym samym dałby możliwość rozwoju gminom Beskidu Niskiego (przejazd turystów drogą 889 da możliwość rozwoju gastronomii, noclegów, szlaków turystycznych Beskidu Niskiego i jego atrakcji turystycznych). Samorządowcy przez których teren przebiega wspomniana droga, pismem nr PK.033.7.2021 z dnia 19.03.2021r., zwrócili się do Pana Marszałka Władysława Ortyła o interwencję i podjęcie działań związanych z przebudową wymienionej drogi. Prośba ta została ponowiona pismem z dnia 14 stycznia 2022r. Na wspomnianej drodze znajdują się liczne dziury, koleiny i wyboje co powoduje niszczenie poboczy i stwarza realne zagrożenie dla uczestników ruchu drogowego. Ponadto sprawia, że podróżni wybierają jednak drogę o lepszej nawierzchni, omijając tym samym Beskid Niski, co pogłębia wykluczenie i blokuje rozwój turystyczny regionu.	Uwaga częściowo uwzględniona. Wprowadzono zapis w Tabeli 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego oraz w części Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 - Spriorytetyzowane listy kluczowych projektów - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej w ramach PSRT WP do roku 2030 – Priorytet B, inwestycja: Przebudowa/rozbudowa DW 889 oraz dokonano oceny inwestycji według przyjętych kryteriów dla dróg wojewódzkich.

106	pisemnie	podmiot publiczny	Jan Hołomek; Gmina Bukowsko	Tabela Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe	266	Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030. Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe	Dodanie wiersza w tabeli Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe - Kompleksowa przebudowa drogi wojewódzkiej nr 889 prowadzącej z Sieniawy do Szczawnego.	Proponowana do uwzględnienia droga wojewódzka nr 889 jest jednym z bezpośrednich łączników z przejściem granicznym na Słowację w Radoszycach (przez Radoszyce przebiega droga wojewódzka nr 892). Ponadto droga nr 889 liczy łącznie 31,6 km i jest jedną z alternatywnych dróg w Bieszczadach dla turystów jadących od strony Krakowa, Jasła i Krosna. Przy przebudowie stałaby się doskonałym łącznikiem z drogą ekspresową S19, poprzez planowaną do przebudowy DK28. Przejazd drogą nr 889 odciałyłby trudny do pokonania odcinek drogi w Bieszczadach, znajdujący się w Zagórzu i Lesku a tym samym dałby możliwość rozwoju gminom Beskidu Niskiego (przejazd turystów drogą 889 da możliwość rozwoju gastronomii, noclegów, szlaków turystycznych Beskidu Niskiego i jego atrakcji turystycznych). Samorządowcy przez których teren przebiega wspomniana droga, pismem nr PK.033.7.2021 z dnia 19.03.2021r., zwrócili się do Pana Marszałka Władysława Ortyła o interwencję i podjęcie działań związanych z przebudową wymienionej drogi. Prośba ta została ponowiona pismem z dnia 14 stycznia 2022r. Na wspomnianej drodze znajdują się liczne dziury, koleiny i wyboje co powoduje niszczenie poboczy i stwarza realne zagrożenie dla uczestników ruchu drogowego. Ponadto sprawia, że podróżni wybierają jednak drogę o lepszej nawierzchni, omijając tym samym Beskid Niski, co pogłębia wykluczenie i blokuje rozwój turystyczny regionu.	Uwaga częściowo uwzględniona. Wprowadzono zapis w Tabeli 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego oraz w części Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 - Spriorytetyzowane listy kluczowych projektów - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej w ramach PSRT WP do roku 2030 – Priorytet B, inwestycja: Przebudowa/rozbudowa DW 889 oraz dokonano oceny inwestycji według przyjętych kryteriów dla dróg wojewódzkich.
107	pisemnie	podmiot publiczny	Małgorzata Jakubowska; Gmina Bukowsko	Tabela Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe	266	Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030. Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe	Dodanie wiersza w tabeli Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe - Kompleksowa przebudowa drogi wojewódzkiej nr 889 prowadzącej z Sieniawy do Szczawnego.	Proponowana do uwzględnienia droga wojewódzka nr 889 jest jednym z bezpośrednich łączników z przejściem granicznym na Słowację w Radoszycach (przez Radoszyce przebiega droga wojewódzka nr 892). Ponadto droga nr 889 liczy łącznie 31,6 km i jest jedną z alternatywnych dróg w Bieszczadach dla turystów jadących od strony Krakowa, Jasła i Krosna. Przy przebudowie stałaby się doskonałym łącznikiem z drogą ekspresową S19, poprzez planowaną do przebudowy DK28. Przejazd drogą nr 889 odciałyłby trudny do pokonania odcinek drogi w Bieszczadach, znajdujący się w Zagórzu i Lesku a tym samym dałby możliwość rozwoju gminom Beskidu Niskiego (przejazd turystów drogą 889 da możliwość rozwoju gastronomii, noclegów, szlaków turystycznych Beskidu Niskiego i jego atrakcji turystycznych). Samorządowcy przez których teren przebiega wspomniana droga, pismem nr PK.033.7.2021 z dnia 19.03.2021r., zwrócili się do Pana Marszałka Władysława Ortyła o interwencję i podjęcie działań związanych z przebudową wymienionej drogi. Prośba ta została ponowiona pismem z dnia 14 stycznia 2022r. Na wspomnianej drodze znajdują się liczne dziury, koleiny i wyboje co powoduje niszczenie poboczy i stwarza realne zagrożenie dla uczestników ruchu drogowego. Ponadto sprawia, że podróżni wybierają jednak drogę o lepszej nawierzchni, omijając tym samym Beskid Niski, co pogłębia wykluczenie i blokuje rozwój turystyczny regionu.	Uwaga częściowo uwzględniona. Wprowadzono zapis w Tabeli 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego oraz w części Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 - Spriorytetyzowane listy kluczowych projektów - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej w ramach PSRT WP do roku 2030 – Priorytet B, inwestycja: Przebudowa/rozbudowa DW 889 oraz dokonano oceny inwestycji według przyjętych kryteriów dla dróg wojewódzkich.
108	pisemnie	podmiot publiczny	Jan Sokół; Gmina Bukowsko	Tabela Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe	266	Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030. Priorytet A -	Dodanie wiersza w tabeli Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe - Kompleksowa przebudowa drogi wojewódzkiej nr 889 prowadzącej z Sieniawy do Szczawnego.	Proponowana do uwzględnienia droga wojewódzka nr 889 jest jednym z bezpośrednich łączników z przejściem granicznym na Słowację w Radoszycach (przez Radoszyce przebiega droga wojewódzka nr 892). Ponadto droga nr 889 liczy łącznie 31,6 km i jest jedną z alternatywnych dróg w Bieszczadach dla turystów jadących od strony Krakowa, Jasła i Krosna. Przy przebudowie stałaby się doskonałym łącznikiem z drogą ekspresową S19, poprzez planowaną do przebudowy DK28. Przejazd drogą nr 889 odciałyłby trudny do pokonania odcinek drogi w Bieszczadach, znajdujący się w Zagórzu i Lesku a tym samym dałby możliwość rozwoju gminom Beskidu Niskiego (przejazd turystów drogą 889 da możliwość	Uwaga częściowo uwzględniona. Wprowadzono zapis w Tabeli 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego oraz w części Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 - Spriorytetyzowane listy kluczowych projektów - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej w ramach PSRT WP do roku 2030 – Priorytet B, inwestycja: Przebudowa/rozbudowa DW 889 oraz dokonano oceny inwestycji według przyjętych kryteriów dla dróg wojewódzkich.

						Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej		rozwoju gastronomii, noclegów, szlaków turystycznych Beskidu Niskiego i jego atrakcji turystycznych). Samorządowcy przez których teren przebiega wspomniana droga, pismem nr PK.033.7.2021 z dnia 19.03.2021r., zwrócili się do Pana Marszałka Władysława Ortyła o interwencję i podjęcie działań związanych z przebudową wymienionej drogi. Prośba ta została ponowiona pismem z dnia 14 stycznia 2022r. Na wspomnianej drodze znajdują się liczne dziury, koleiny i wyboje co powoduje niszczenie poboczy i stwarza realne zagrożenie dla uczestników ruchu drogowego. Ponadto sprawia, że podróżni wybierają jednak drogę o lepszej nawierzchni, omijając tym samym Beskid Niski, co pogłębia wykluczenie i blokuje rozwój turystyczny regionu.	
109	pisemnie	podmiot publiczny	Krystyna Nęcza; Gmina Bukowsko	Tabela Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej	266	Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030. Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej	Dodanie wiersza w tabeli Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej - Kompleksowa przebudowa drogi wojewódzkiej nr 889 prowadzącej z Sieniawy do Szczawnego.	Proponowana do uwzględnienia droga wojewódzka nr 889 jest jednym z bezpośrednich łączników z przejściem granicznym na Słowację w Radoszycach (przez Radoszyce przebiega droga wojewódzka nr 892). Ponadto droga nr 889 liczy łącznie 31,6 km i jest jedną z alternatywnych dróg w Bieszczady dla turystów jadących od strony Krakowa, Jasła i Krosna. Przy przebudowie stałaby się doskonałym łącznikiem z drogą ekspresową S19, poprzez planowaną do przebudowy DK28. Przejazd drogą nr 889 odciążałby trudny do pokonania odcinek drogi w Bieszczady, znajdujący się w Zagórzu i Lesku a tym samym dałby możliwość rozwoju gminom Beskidu Niskiego (przejazd turystów drogą 889 da możliwość rozwoju gastronomii, noclegów, szlaków turystycznych Beskidu Niskiego i jego atrakcji turystycznych). Samorządowcy przez których teren przebiega wspomniana droga, pismem nr PK.033.7.2021 z dnia 19.03.2021r., zwrócili się do Pana Marszałka Władysława Ortyła o interwencję i podjęcie działań związanych z przebudową wymienionej drogi. Prośba ta została ponowiona pismem z dnia 14 stycznia 2022r. Na wspomnianej drodze znajdują się liczne dziury, koleiny i wyboje co powoduje niszczenie poboczy i stwarza realne zagrożenie dla uczestników ruchu drogowego. Ponadto sprawia, że podróżni wybierają jednak drogę o lepszej nawierzchni, omijając tym samym Beskid Niski, co pogłębia wykluczenie i blokuje rozwój turystyczny regionu.	Uwaga częściowo uwzględniona. Wprowadzono zapis w Tabeli 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego oraz w części Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 - Spriorytetyzowane listy kluczowych projektów - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej w ramach PSRT WP do roku 2030 – Priorytet B, inwestycja: Przebudowa/rozbudowa DW 889 oraz dokonano oceny inwestycji według przyjętych kryteriów dla dróg wojewódzkich.
110	pisemnie	podmiot publiczny	Agata Chrząszcz; Gmina Bukowsko	Tabela Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej	266	Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030. Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej	Dodanie wiersza w tabeli Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej - Kompleksowa przebudowa drogi wojewódzkiej nr 889 prowadzącej z Sieniawy do Szczawnego.	Proponowana do uwzględnienia droga wojewódzka nr 889 jest jednym z bezpośrednich łączników z przejściem granicznym na Słowację w Radoszycach (przez Radoszyce przebiega droga wojewódzka nr 892). Ponadto droga nr 889 liczy łącznie 31,6 km i jest jedną z alternatywnych dróg w Bieszczady dla turystów jadących od strony Krakowa, Jasła i Krosna. Przy przebudowie stałaby się doskonałym łącznikiem z drogą ekspresową S19, poprzez planowaną do przebudowy DK28. Przejazd drogą nr 889 odciążałby trudny do pokonania odcinek drogi w Bieszczady, znajdujący się w Zagórzu i Lesku a tym samym dałby możliwość rozwoju gminom Beskidu Niskiego (przejazd turystów drogą 889 da możliwość rozwoju gastronomii, noclegów, szlaków turystycznych Beskidu Niskiego i jego atrakcji turystycznych). Samorządowcy przez których teren przebiega wspomniana droga, pismem nr PK.033.7.2021 z dnia 19.03.2021r., zwrócili się do Pana Marszałka Władysława Ortyła o interwencję i podjęcie działań związanych z przebudową wymienionej drogi. Prośba ta została ponowiona pismem z dnia 14 stycznia 2022r. Na wspomnianej drodze znajdują się liczne dziury, koleiny i wyboje co powoduje niszczenie poboczy i stwarza realne zagrożenie dla uczestników ruchu drogowego. Ponadto sprawia, że podróżni wybierają jednak drogę o lepszej nawierzchni, omijając tym samym Beskid Niski, co pogłębia wykluczenie i blokuje rozwój turystyczny regionu.	Uwaga częściowo uwzględniona. Wprowadzono zapis w Tabeli 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego oraz w części Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 - Spriorytetyzowane listy kluczowych projektów - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej w ramach PSRT WP do roku 2030 – Priorytet B, inwestycja: Przebudowa/rozbudowa DW 889 oraz dokonano oceny inwestycji według przyjętych kryteriów dla dróg wojewódzkich.

111	pisemnie	podmiot publiczny	Aneta Bąk - Radwańska; Gmina Bukowsko	Tabela Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe	266	Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030. Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe	<p>Dodanie wiersza w tabeli Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe</p> <p>- Kompleksowa przebudowa drogi wojewódzkiej nr 889 prowadzącej z Sieniawy do Szczawnego.</p>	<p>Proponowana do uwzględnienia droga wojewódzka nr 889 jest jednym z bezpośrednich łączników z przejściem granicznym na Słowację w Radoszycach (przez Radoszyce przebiega droga wojewódzka nr 892). Ponadto droga nr 889 liczy łącznie 31,6 km i jest jedną z alternatywnych dróg w Bieszczady dla turystów jadących od strony Krakowa, Jasła i Krosna. Przy przebudowie stałaby się doskonałym łącznikiem z drogą ekspresową S19, poprzez planowaną do przebudowy DK28. Przejazd drogą nr 889 odciążałby trudny do pokonania odcinek drogi w Bieszczady, znajdujący się w Zagórzu i Lesku a tym samym dalby możliwość rozwoju gminom Beskidu Niskiego (przejazd turystów drogą 889 da możliwość rozwoju gastronomii, noclegów, szlaków turystycznych Beskidu Niskiego i jego atrakcji turystycznych). Samorządowcy przez których teren przebiega wspomniana droga, pismem nr PK.033.7.2021 z dnia 19.03.2021r., zwrócili się do Pana Marszałka Władysława Ortyła o interwencję i podjęcie działań związanych z przebudową wymienionej drogi. Prośba ta została ponowiona pismem z dnia 14 stycznia 2022r.</p> <p>Na wspomnianej drodze znajdują się liczne dziury, koleiny i wyboje co powoduje niszczenie poboczy i stwarza realne zagrożenie dla uczestników ruchu drogowego. Ponadto sprawia, że podróżni wybierają jednak drogę o lepszej nawierzchni, omijając tym samym Beskid Niski, co pogłębia wykluczenie i blokuje rozwój turystyczny regionu.</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona.</p> <p>Wprowadzono zapis w Tabeli 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego oraz w części Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 - Spriorytetyzowane listy kluczowych projektów - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej w ramach PSRT WP do roku 2030 – Priorytet B, inwestycja: Przebudowa/rozbudowa DW 889 oraz dokonano oceny inwestycji według przyjętych kryteriów dla dróg wojewódzkich.</p>
112	pisemnie	podmiot publiczny	Leszek Chrzęszcz; Gmina Bukowsko	Tabela Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe	266	Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030. Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe	<p>Dodanie wiersza w tabeli Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe</p> <p>- Kompleksowa przebudowa drogi wojewódzkiej nr 889 prowadzącej z Sieniawy do Szczawnego.</p>	<p>Proponowana do uwzględnienia droga wojewódzka nr 889 jest jednym z bezpośrednich łączników z przejściem granicznym na Słowację w Radoszycach (przez Radoszyce przebiega droga wojewódzka nr 892). Ponadto droga nr 889 liczy łącznie 31,6 km i jest jedną z alternatywnych dróg w Bieszczady dla turystów jadących od strony Krakowa, Jasła i Krosna. Przy przebudowie stałaby się doskonałym łącznikiem z drogą ekspresową S19, poprzez planowaną do przebudowy DK28. Przejazd drogą nr 889 odciążałby trudny do pokonania odcinek drogi w Bieszczady, znajdujący się w Zagórzu i Lesku a tym samym dalby możliwość rozwoju gminom Beskidu Niskiego (przejazd turystów drogą 889 da możliwość rozwoju gastronomii, noclegów, szlaków turystycznych Beskidu Niskiego i jego atrakcji turystycznych). Samorządowcy przez których teren przebiega wspomniana droga, pismem nr PK.033.7.2021 z dnia 19.03.2021r., zwrócili się do Pana Marszałka Władysława Ortyła o interwencję i podjęcie działań związanych z przebudową wymienionej drogi. Prośba ta została ponowiona pismem z dnia 14 stycznia 2022r.</p> <p>Na wspomnianej drodze znajdują się liczne dziury, koleiny i wyboje co powoduje niszczenie poboczy i stwarza realne zagrożenie dla uczestników ruchu drogowego. Ponadto sprawia, że podróżni wybierają jednak drogę o lepszej nawierzchni, omijając tym samym Beskid Niski, co pogłębia wykluczenie i blokuje rozwój turystyczny regionu.</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona.</p> <p>Wprowadzono zapis w Tabeli 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego oraz w części Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 - Spriorytetyzowane listy kluczowych projektów - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej w ramach PSRT WP do roku 2030 – Priorytet B, inwestycja: Przebudowa/rozbudowa DW 889 oraz dokonano oceny inwestycji według przyjętych kryteriów dla dróg wojewódzkich.</p>

113	pisemnie	podmiot publiczny	Krzysztof Nitka; Gmina Bukowsko	Tabela Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe	266	Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030. Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe	Dodanie wiersza w tabeli Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe - Kompleksowa przebudowa drogi wojewódzkiej nr 889 prowadzącej z Sieniawy do Szczawnego.	Proponowana do uwzględnienia droga wojewódzka nr 889 jest jednym z bezpośrednich łączników z przejściem granicznym na Słowację w Radoszycach (przez Radoszyce przebiega droga wojewódzka nr 892). Ponadto droga nr 889 liczy łącznie 31,6 km i jest jedną z alternatywnych dróg w Bieszczadach dla turystów jadących od strony Krakowa, Jasła i Krosna. Przy przebudowie stałaby się doskonałym łącznikiem z drogą ekspresową S19, poprzez planowaną do przebudowy DK28. Przejazd drogą nr 889 odciałyłby trudny do pokonania odcinek drogi w Bieszczadach, znajdujący się w Zagórzu i Lesku a tym samym dałby możliwość rozwoju gminom Beskidu Niskiego (przejazd turystów drogą 889 da możliwość rozwoju gastronomii, noclegów, szlaków turystycznych Beskidu Niskiego i jego atrakcji turystycznych). Samorządowcy przez których teren przebiega wspomniana droga, pismem nr PK.033.7.2021 z dnia 19.03.2021r., zwrócili się do Pana Marszałka Władysława Ortyła o interwencję i podjęcie działań związanych z przebudową wymienionej drogi. Prośba ta została ponowiona pismem z dnia 14 stycznia 2022r. Na wspomnianej drodze znajdują się liczne dziury, koleiny i wyboje co powoduje niszczenie poboczy i stwarza realne zagrożenie dla uczestników ruchu drogowego. Ponadto sprawia, że podróżni wybierają jednak drogę o lepszej nawierzchni, omijając tym samym Beskid Niski, co pogłębia wykluczenie i blokuje rozwój turystyczny regionu.	Uwaga częściowo uwzględniona. Wprowadzono zapis w Tabeli 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego oraz w części Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 - Spriorytetyzowane listy kluczowych projektów - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej w ramach PSRT WP do roku 2030 – Priorytet B, inwestycja: Przebudowa/rozbudowa DW 889 oraz dokonano oceny inwestycji według przyjętych kryteriów dla dróg wojewódzkich.
114	pisemnie	podmiot publiczny	Łukasz Brejta; Gmina Bukowsko	Tabela Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe	266	Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030. Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe	Dodanie wiersza w tabeli Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe - Kompleksowa przebudowa drogi wojewódzkiej nr 889 prowadzącej z Sieniawy do Szczawnego.	Proponowana do uwzględnienia droga wojewódzka nr 889 jest jednym z bezpośrednich łączników z przejściem granicznym na Słowację w Radoszycach (przez Radoszyce przebiega droga wojewódzka nr 892). Ponadto droga nr 889 liczy łącznie 31,6 km i jest jedną z alternatywnych dróg w Bieszczadach dla turystów jadących od strony Krakowa, Jasła i Krosna. Przy przebudowie stałaby się doskonałym łącznikiem z drogą ekspresową S19, poprzez planowaną do przebudowy DK28. Przejazd drogą nr 889 odciałyłby trudny do pokonania odcinek drogi w Bieszczadach, znajdujący się w Zagórzu i Lesku a tym samym dałby możliwość rozwoju gminom Beskidu Niskiego (przejazd turystów drogą 889 da możliwość rozwoju gastronomii, noclegów, szlaków turystycznych Beskidu Niskiego i jego atrakcji turystycznych). Samorządowcy przez których teren przebiega wspomniana droga, pismem nr PK.033.7.2021 z dnia 19.03.2021r., zwrócili się do Pana Marszałka Władysława Ortyła o interwencję i podjęcie działań związanych z przebudową wymienionej drogi. Prośba ta została ponowiona pismem z dnia 14 stycznia 2022r. Na wspomnianej drodze znajdują się liczne dziury, koleiny i wyboje co powoduje niszczenie poboczy i stwarza realne zagrożenie dla uczestników ruchu drogowego. Ponadto sprawia, że podróżni wybierają jednak drogę o lepszej nawierzchni, omijając tym samym Beskid Niski, co pogłębia wykluczenie i blokuje rozwój turystyczny regionu.	Uwaga częściowo uwzględniona. Wprowadzono zapis w Tabeli 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego oraz w części Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 - Spriorytetyzowane listy kluczowych projektów - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej w ramach PSRT WP do roku 2030 – Priorytet B, inwestycja: Przebudowa/rozbudowa DW 889 oraz dokonano oceny inwestycji według przyjętych kryteriów dla dróg wojewódzkich.
115	pisemnie	podmiot publiczny	Paulina Woźniczak; Gmina Bukowsko	Tabela Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe	266	Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030. Priorytet A -	Dodanie wiersza w tabeli Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe - Kompleksowa przebudowa drogi wojewódzkiej nr 889 prowadzącej z Sieniawy do Szczawnego.	Proponowana do uwzględnienia droga wojewódzka nr 889 jest jednym z bezpośrednich łączników z przejściem granicznym na Słowację w Radoszycach (przez Radoszyce przebiega droga wojewódzka nr 892). Ponadto droga nr 889 liczy łącznie 31,6 km i jest jedną z alternatywnych dróg w Bieszczadach dla turystów jadących od strony Krakowa, Jasła i Krosna. Przy przebudowie stałaby się doskonałym łącznikiem z drogą ekspresową S19, poprzez planowaną do przebudowy DK28. Przejazd drogą nr 889 odciałyłby trudny do pokonania odcinek drogi w Bieszczadach, znajdujący się w Zagórzu i Lesku a tym samym dałby możliwość rozwoju gminom Beskidu Niskiego (przejazd turystów drogą 889 da możliwość	Uwaga częściowo uwzględniona. Wprowadzono zapis w Tabeli 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego oraz w części Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 - Spriorytetyzowane listy kluczowych projektów - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej w ramach PSRT WP do roku 2030 – Priorytet B, inwestycja: Przebudowa/rozbudowa DW 889 oraz dokonano oceny inwestycji według przyjętych kryteriów dla dróg wojewódzkich.

					Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej		rozwoju gastronomii, noclegów, szlaków turystycznych Beskidu Niskiego i jego atrakcji turystycznych). Samorządowcy przez których teren przebiega wspomniana droga, pismem nr PK.033.7.2021 z dnia 19.03.2021r., zwrócili się do Pana Marszałka Władysława Ortyła o interwencję i podjęcie działań związanych z przebudową wymienionej drogi. Prośba ta została ponowiona pismem z dnia 14 stycznia 2022r. Na wspomnianej drodze znajdują się liczne dziury, koleiny i wyboje co powoduje niszczenie poboczy i stwarza realne zagrożenie dla uczestników ruchu drogowego. Ponadto sprawia, że podróżni wybierają jednak drogę o lepszej nawierzchni, omijając tym samym Beskid Niski, co pogłębia wykluczenie i blokuje rozwój turystyczny regionu.	
116	pisemnie	osoba fizyczna	Osoba fizyczna 7	Tabela Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej	266	Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030. Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej Dodanie wiersza w tabeli Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej - Kompleksowa przebudowa drogi wojewódzkiej nr 889 prowadzącej z Sieniawy do Szczawnego.	Proponowana do uwzględnienia droga wojewódzka nr 889 jest jednym z bezpośrednich łączników z przejściem granicznym na Słowację w Radoszycach (przez Radoszyce przebiega droga wojewódzka nr 892). Ponadto droga nr 889 liczy łącznie 31,6 km i jest jedną z alternatywnych dróg w Bieszczady dla turystów jadących od strony Krakowa, Jasła i Krosna. Przy przebudowie stałaby się doskonałym łącznikiem z drogą ekspresową S19, poprzez planowaną do przebudowy DK28. Przejazd drogą nr 889 odciążałby trudny do pokonania odcinek drogi w Bieszczady, znajdujący się w Zagórzu i Lesku a tym samym dałby możliwość rozwoju gminom Beskidu Niskiego (przejazd turystów drogą 889 da możliwość rozwoju gastronomii, noclegów, szlaków turystycznych Beskidu Niskiego i jego atrakcji turystycznych). Samorządowcy przez których teren przebiega wspomniana droga, pismem nr PK.033.7.2021 z dnia 19.03.2021r., zwrócili się do Pana Marszałka Władysława Ortyła o interwencję i podjęcie działań związanych z przebudową wymienionej drogi. Prośba ta została ponowiona pismem z dnia 14 stycznia 2022r. Na wspomnianej drodze znajdują się liczne dziury, koleiny i wyboje co powoduje niszczenie poboczy i stwarza realne zagrożenie dla uczestników ruchu drogowego. Ponadto sprawia, że podróżni wybierają jednak drogę o lepszej nawierzchni, omijając tym samym Beskid Niski, co pogłębia wykluczenie i blokuje rozwój turystyczny regionu.	Uwaga częściowo uwzględniona. Wprowadzono zapis w Tabeli 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego oraz w części Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 - Spriorytetyzowane listy kluczowych projektów - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej w ramach PSRT WP do roku 2030 – Priorytet B, inwestycja: Przebudowa/rozbudowa DW 889 oraz dokonano oceny inwestycji według przyjętych kryteriów dla dróg wojewódzkich.
117	pisemnie	osoba fizyczna	Osoba fizyczna 8	Tabela Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej	266	Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030. Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej Dodanie wiersza w tabeli Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej - Kompleksowa przebudowa drogi wojewódzkiej nr 889 prowadzącej z Sieniawy do Szczawnego.	Proponowana do uwzględnienia droga wojewódzka nr 889 jest jednym z bezpośrednich łączników z przejściem granicznym na Słowację w Radoszycach (przez Radoszyce przebiega droga wojewódzka nr 892). Ponadto droga nr 889 liczy łącznie 31,6 km i jest jedną z alternatywnych dróg w Bieszczady dla turystów jadących od strony Krakowa, Jasła i Krosna. Przy przebudowie stałaby się doskonałym łącznikiem z drogą ekspresową S19, poprzez planowaną do przebudowy DK28. Przejazd drogą nr 889 odciążałby trudny do pokonania odcinek drogi w Bieszczady, znajdujący się w Zagórzu i Lesku a tym samym dałby możliwość rozwoju gminom Beskidu Niskiego (przejazd turystów drogą 889 da możliwość rozwoju gastronomii, noclegów, szlaków turystycznych Beskidu Niskiego i jego atrakcji turystycznych). Samorządowcy przez których teren przebiega wspomniana droga, pismem nr PK.033.7.2021 z dnia 19.03.2021r., zwrócili się do Pana Marszałka Władysława Ortyła o interwencję i podjęcie działań związanych z przebudową wymienionej drogi. Prośba ta została ponowiona pismem z dnia 14 stycznia 2022r. Na wspomnianej drodze znajdują się liczne dziury, koleiny i wyboje co powoduje niszczenie poboczy i stwarza realne zagrożenie dla uczestników ruchu drogowego. Ponadto sprawia, że podróżni wybierają jednak drogę o lepszej nawierzchni, omijając tym samym Beskid Niski, co pogłębia wykluczenie i blokuje rozwój turystyczny regionu.	Uwaga częściowo uwzględniona. Wprowadzono zapis w Tabeli 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego oraz w części Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 - Spriorytetyzowane listy kluczowych projektów - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej w ramach PSRT WP do roku 2030 – Priorytet B, inwestycja: Przebudowa/rozbudowa DW 889 oraz dokonano oceny inwestycji według przyjętych kryteriów dla dróg wojewódzkich.

118	pisemnie	podmiot publiczny	Barbara Bodnar; Gmina Bukowsko	Tabela Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe	266	Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030. Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe	Dodanie wiersza w tabeli Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe - Kompleksowa przebudowa drogi wojewódzkiej nr 889 prowadzącej z Sieniawy do Szczawnego.	Proponowana do uwzględnienia droga wojewódzka nr 889 jest jednym z bezpośrednich łączników z przejściem granicznym na Słowację w Radoszycach (przez Radoszyce przebiega droga wojewódzka nr 892). Ponadto droga nr 889 liczy łącznie 31,6 km i jest jedną z alternatywnych dróg w Bieszczady dla turystów jadących od strony Krakowa, Jasła i Krosna. Przy przebudowie stałaby się doskonałym łącznikiem z drogą ekspresową S19, poprzez planowaną do przebudowy DK28. Przejazd drogą nr 889 odciążałby trudny do pokonania odcinek drogi w Bieszczady, znajdujący się w Zagórzu i Lesku a tym samym dałby możliwość rozwoju gminom Beskidu Niskiego (przejazd turystów drogą 889 da możliwość rozwoju gastronomii, noclegów, szlaków turystycznych Beskidu Niskiego i jego atrakcji turystycznych). Samorządowcy przez których teren przebiega wspomniana droga, pismem nr PK.033.7.2021 z dnia 19.03.2021r., zwrócili się do Pana Marszałka Władysława Ortyła o interwencję i podjęcie działań związanych z przebudową wymienionej drogi. Prośba ta została ponowiona pismem z dnia 14 stycznia 2022r. Na wspomnianej drodze znajdują się liczne dziury, koleiny i wyboje co powoduje niszczenie poboczy i stwarza realne zagrożenie dla uczestników ruchu drogowego. Ponadto sprawia, że podróżni wybierają jednak drogę o lepszej nawierzchni, omijając tym samym Beskid Niski, co pogłębia wykluczenie i blokuje rozwój turystyczny regionu.	Uwaga częściowo uwzględniona. Wprowadzono zapis w Tabeli 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego oraz w części Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 - Spriorytetyzowane listy kluczowych projektów - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej w ramach PSRT WP do roku 2030 – Priorytet B, inwestycja: Przebudowa/rozbudowa DW 889 oraz dokonano oceny inwestycji według przyjętych kryteriów dla dróg wojewódzkich.
119	pisemnie	podmiot publiczny	Lucyna Wojtowicz; Centrum Pielęgniarstwa Rodzinnego „Caritas” A.P. Bukowsko 291	Tabela Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe	266	Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030. Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe	Dodanie wiersza w tabeli Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe - Kompleksowa przebudowa drogi wojewódzkiej nr 889 prowadzącej z Sieniawy do Szczawnego.	Proponowana do uwzględnienia droga wojewódzka nr 889 jest jednym z bezpośrednich łączników z przejściem granicznym na Słowację w Radoszycach (przez Radoszyce przebiega droga wojewódzka nr 892). Ponadto droga nr 889 liczy łącznie 31,6 km i jest jedną z alternatywnych dróg w Bieszczady dla turystów jadących od strony Krakowa, Jasła i Krosna. Przy przebudowie stałaby się doskonałym łącznikiem z drogą ekspresową S19, poprzez planowaną do przebudowy DK28. Przejazd drogą nr 889 odciążałby trudny do pokonania odcinek drogi w Bieszczady, znajdujący się w Zagórzu i Lesku a tym samym dałby możliwość rozwoju gminom Beskidu Niskiego (przejazd turystów drogą 889 da możliwość rozwoju gastronomii, noclegów, szlaków turystycznych Beskidu Niskiego i jego atrakcji turystycznych). Samorządowcy przez których teren przebiega wspomniana droga, pismem nr PK.033.7.2021 z dnia 19.03.2021r., zwrócili się do Pana Marszałka Władysława Ortyła o interwencję i podjęcie działań związanych z przebudową wymienionej drogi. Prośba ta została ponowiona pismem z dnia 14 stycznia 2022r. Na wspomnianej drodze znajdują się liczne dziury, koleiny i wyboje co powoduje niszczenie poboczy i stwarza realne zagrożenie dla uczestników ruchu drogowego. Ponadto sprawia, że podróżni wybierają jednak drogę o lepszej nawierzchni, omijając tym samym Beskid Niski, co pogłębia wykluczenie i blokuje rozwój turystyczny regionu.	Uwaga częściowo uwzględniona. Wprowadzono zapis w Tabeli 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego oraz w części Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 - Spriorytetyzowane listy kluczowych projektów - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej w ramach PSRT WP do roku 2030 – Priorytet B, inwestycja: Przebudowa/rozbudowa DW 889 oraz dokonano oceny inwestycji według przyjętych kryteriów dla dróg wojewódzkich.

120	pisemnie	podmiot publiczny	Piotr Rostek; Gmina Haczów	III. Cele i kierunki rozwoju regionalnego systemu transportowego. 3. Inwestycje w ramach celów podstawowych horyzontalnych – cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna	156	Brak zapisu dotyczącego tej drogi	Dopisać: Przebudowa DW 887 - Brzozów -Rymanów-Daliowa	Droga prowadzi z do Uzdrowska Rymanów-Zdrój (potencjał endogeniczny Województwa) oraz do atrakcyjnych terenów turystycznych Beskidu Niskiego, w tym do Jaślisk. Są to tereny o wysokich walorach krajobrazowych i przyrodniczych, z wieloma zabytkami i o bogatej przeszłości opartej na wielokulturowości. Na obszarze tym występuje również różnorodna baza uzdrowska i turystyczna. Ponadto w połączeniu z drogą 897 stanowi alternatywną, bardzo atrakcyjną pod względem krajobrazowym drogę dojazdową w wysokie Bieszczady, co sprawia, że rocznie drogą tą przejeżdża bardzo duża ilość turystów, kuracjuszy, i gości. Droga ta wymaga interwencji, gdyż nie spełnia obecnie żadnych standardów komunikacyjnych, w tym brak jest ciągów pieszych, bezpiecznych, dobrze oznakowanych przejść dla pieszych oraz tonażowych. Dlatego wymaga ona kompleksowej przebudowy na całym odcinku wraz z chodnikami.	Uwaga częściowo uwzględniona. Wprowadzono zapis w Tabeli 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego oraz w części Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 - Spriorytetyzowane listy kluczowych projektów - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej w ramach PSRT WP do roku 2030 – Priorytet B, inwestycji: Przebudowa/rozbudowa DW 887 Brzozów - Rymanów - Daliowa oraz dokonano oceny tej inwestycji według przyjętych kryteriów dla dróg wojewódzkich. Dokument zawiera zatem postulat wskazanej drogi. W przypadku chodników powstał dokument pn. Program Poprawy Bezpieczeństwa Infrastruktury Drogowej na Sieci Dróg Wojewódzkich (przyjęty uchwałą Sejmiku Województwa Podkarpackiego XL/672/21 z dnia 27 września 2021r.), za który odpowiedzialny w ramach realizacji projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 jest Departament Dróg i Publicznego Transportu Zbiorowego UWMP, w którym uwzględnione -zostały w sposób bardziej szczegółowy inwestycje w zakresie budowy chodników na wybranych odcinkach dróg wojewódzkich.
121	pisemnie	podmiot publiczny	Maria Kowalczyk; Gmina Bukowsko	Tabela Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe	266	Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030. Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe	Dodanie wiersza w tabeli Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe - Kompleksowa przebudowa drogi wojewódzkiej nr 889 prowadzącej z Sieniawy do Szczawnego.	Proponowana do uwzględnienia droga wojewódzka nr 889 jest jednym z bezpośrednich łączników z przejściem granicznym na Słowację w Radoszycach (przez Radoszyce przebiega droga wojewódzka nr 892). Ponadto droga nr 889 liczy łącznie 31,6 km i jest jedną z alternatywnych dróg w Bieszczady dla turystów jadących od strony Krakowa, Jasła i Krosna. Przy przebudowie stałaby się doskonałym łącznikiem z drogą ekspresową S19, poprzez planowaną do przebudowy DK28. Przejazd drogą nr 889 odciażyłby trudny do pokonania odcinek drogi w Bieszczady, znajdujący się w Zagórzu i Lesku a tym samym dalby możliwość rozwoju gminom Beskidu Niskiego (przejazd turystów drogą 889 da możliwość rozwoju gastronomii, noclegów, szlaków turystycznych Beskidu Niskiego i jego atrakcji turystycznych). Samorządowcy przez których teren przebiega wspomniana droga, pismem nr PK.033.7.2021 z dnia 19.03.2021r., zwrócili się do Pana Marszałka Władysława Ortyła o interwencję i podjęcie działań związanych z przebudową wymienionej drogi. Prośba ta została ponowiona pismem z dnia 14 stycznia 2022r. Na wspomnianej drodze znajdują się liczne dziury, koleiny i wyboje co powoduje niszczenie poboczy i stwarza realne zagrożenie dla uczestników ruchu drogowego. Ponadto sprawia, że podróżni wybierają jednak drogę o lepszej nawierzchni, omijając tym samym Beskid Niski, co pogłębia wykluczenie i blokuje rozwój turystyczny regionu.	Uwaga częściowo uwzględniona. Wprowadzono zapis w Tabeli 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego oraz w części Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 - Spriorytetyzowane listy kluczowych projektów - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej w ramach PSRT WP do roku 2030 – Priorytet B, inwestycja: Przebudowa/rozbudowa DW 889 oraz dokonano oceny inwestycji według przyjętych kryteriów dla dróg wojewódzkich.
122	pisemnie	podmiot publiczny	Marian Sołtys; Gmina Bukowsko	Tabela Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe	266	Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030; Priorytet A - Inwestycje	Dodanie wiersza w tabeli Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe - Kompleksowa przebudowa drogi wojewódzkiej nr 889 prowadzącej z Sieniawy do Szczawnego.	Proponowana do uwzględnienia droga wojewódzka nr 889 jest jednym z bezpośrednich łączników z przejściem granicznym na Słowację w Radoszycach (przez Radoszyce przebiega droga wojewódzka nr 892). Ponadto droga nr 889 liczy łącznie 31,6 km i jest jedną z alternatywnych dróg w Bieszczady dla turystów jadących od strony Krakowa, Jasła i Krosna. Przy przebudowie stałaby się doskonałym łącznikiem z drogą ekspresową S19, poprzez planowaną do przebudowy DK28. Przejazd drogą nr 889 odciażyłby trudny do pokonania odcinek drogi w Bieszczady, znajdujący się w Zagórzu i Lesku a tym samym dalby możliwość rozwoju gminom Beskidu Niskiego (przejazd turystów drogą 889 da możliwość rozwoju gastronomii, noclegów, szlaków turystycznych Beskidu Niskiego i	Uwaga częściowo uwzględniona. Wprowadzono zapis w Tabeli 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego oraz w części Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 - Spriorytetyzowane listy kluczowych projektów - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej w ramach PSRT WP do roku 2030 – Priorytet B, inwestycja: Przebudowa/rozbudowa DW 889 oraz dokonano oceny inwestycji według przyjętych kryteriów dla dróg wojewódzkich.

						dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe		jego atrakcji turystycznych). Samorządowcy przez których teren przebiega wspomniana droga, pismem nr PK.033.7.2021 z dnia 19.03.2021r., zwrócili się do Pana Marszałka Władysława Ortyła o interwencję i podjęcie działań związanych z przebudową wymienionej drogi. Prośba ta została ponowiona pismem z dnia 14 stycznia 2022r. Na wspomnianej drodze znajdują się liczne dziury, koleiny i wyboje co powoduje niszczenie poboczy i stwarza realne zagrożenie dla uczestników ruchu drogowego. Ponadto sprawia, że podróżni wybierają jednak drogę o lepszej nawierzchni, omijając tym samym Beskid Niski, co pogłębia wykluczenie i blokuje rozwój turystyczny regionu.	
123	pisemnie	podmiot publiczny	Mieczysław Rakoczy; Gmina Bukowsko	Tabela Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe	266	Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030; Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe	Dodanie wiersza w tabeli Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe - Kompleksowa przebudowa drogi wojewódzkiej nr 889 prowadzącej z Sieniawy do Szczawnego.	Proponowana do uwzględnienia droga wojewódzka nr 889 jest jednym z bezpośrednich łączników z przejściem granicznym na Słowację w Radoszycach (przez Radoszyce przebiega droga wojewódzka nr 892). Ponadto droga nr 889 liczy łącznie 31,6 km i jest jedną z alternatywnych dróg w Bieszczady dla turystów jadących od strony Krakowa, Jasła i Krosna. Przy przebudowie stałaby się doskonałym łącznikiem z drogą ekspresową S19, poprzez planowaną do przebudowy DK28. Przejazd drogą nr 889 odciążałby trudny do pokonania odcinek drogi w Bieszczady, znajdujący się w Zagórzu i Lesku a tym samym dalby możliwość rozwoju gminom Beskidu Niskiego (przejazd turystów drogą 889 da możliwość rozwoju gastronomii, noclegów, szlaków turystycznych Beskidu Niskiego i jego atrakcji turystycznych). Samorządowcy przez których teren przebiega wspomniana droga, pismem nr PK.033.7.2021 z dnia 19.03.2021r., zwrócili się do Pana Marszałka Władysława Ortyła o interwencję i podjęcie działań związanych z przebudową wymienionej drogi. Prośba ta została ponowiona pismem z dnia 14 stycznia 2022r. Na wspomnianej drodze znajdują się liczne dziury, koleiny i wyboje co powoduje niszczenie poboczy i stwarza realne zagrożenie dla uczestników ruchu drogowego. Ponadto sprawia, że podróżni wybierają jednak drogę o lepszej nawierzchni, omijając tym samym Beskid Niski, co pogłębia wykluczenie i blokuje rozwój turystyczny regionu.	Uwaga częściowo uwzględniona. Wprowadzono zapis w Tabeli 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego oraz w części Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 - Spriorytetyzowane listy kluczowych projektów - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej w ramach PSRT WP do roku 2030 – Priorytet B, inwestycja: Przebudowa/rozbudowa DW 889 oraz dokonano oceny inwestycji według przyjętych kryteriów dla dróg wojewódzkich.
124	pisemnie	podmiot publiczny	Sebastian Błażejowski; Gmina Bukowsko	Tabela Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe	266	Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030; Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe	Dodanie wiersza w tabeli Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe - Kompleksowa przebudowa drogi wojewódzkiej nr 889 prowadzącej z Sieniawy do Szczawnego.	Proponowana do uwzględnienia droga wojewódzka nr 889 jest jednym z bezpośrednich łączników z przejściem granicznym na Słowację w Radoszycach (przez Radoszyce przebiega droga wojewódzka nr 892). Ponadto droga nr 889 liczy łącznie 31,6 km i jest jedną z alternatywnych dróg w Bieszczady dla turystów jadących od strony Krakowa, Jasła i Krosna. Przy przebudowie stałaby się doskonałym łącznikiem z drogą ekspresową S19, poprzez planowaną do przebudowy DK28. Przejazd drogą nr 889 odciążałby trudny do pokonania odcinek drogi w Bieszczady, znajdujący się w Zagórzu i Lesku a tym samym dalby możliwość rozwoju gminom Beskidu Niskiego (przejazd turystów drogą 889 da możliwość rozwoju gastronomii, noclegów, szlaków turystycznych Beskidu Niskiego i jego atrakcji turystycznych). Samorządowcy przez których teren przebiega wspomniana droga, pismem nr PK.033.7.2021 z dnia 19.03.2021r., zwrócili się do Pana Marszałka Władysława Ortyła o interwencję i podjęcie działań związanych z przebudową wymienionej drogi. Prośba ta została ponowiona pismem z dnia 14 stycznia 2022r. Na wspomnianej drodze znajdują się liczne dziury, koleiny i wyboje co powoduje niszczenie poboczy i stwarza realne zagrożenie dla uczestników ruchu drogowego. Ponadto sprawia, że podróżni wybierają jednak drogę o lepszej nawierzchni, omijając tym samym Beskid Niski, co pogłębia wykluczenie i blokuje rozwój turystyczny regionu.	Uwaga częściowo uwzględniona. Wprowadzono zapis w Tabeli 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego oraz w części Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 - Spriorytetyzowane listy kluczowych projektów - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej w ramach PSRT WP do roku 2030 – Priorytet B, inwestycja: Przebudowa/rozbudowa DW 889 oraz dokonano oceny inwestycji według przyjętych kryteriów dla dróg wojewódzkich.

125	pisemnie	podmiot publiczny	Monika Malmur; Gmina Bukowsko	Tabela Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe	266	Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030; Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe	Dodanie wiersza w tabeli Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe - Kompleksowa przebudowa drogi wojewódzkiej nr 889 prowadzącej z Sieniawy do Szczawnego.	Proponowana do uwzględnienia droga wojewódzka nr 889 jest jednym z bezpośrednich łączników z przejściem granicznym na Słowację w Radoszycach (przez Radoszyce przebiega droga wojewódzka nr 892). Ponadto droga nr 889 liczy łącznie 31,6 km i jest jedną z alternatywnych dróg w Bieszczadach dla turystów jadących od strony Krakowa, Jasła i Krosna. Przy przebudowie stałaby się doskonałym łącznikiem z drogą ekspresową S19, poprzez planowaną do przebudowy DK28. Przejazd drogą nr 889 odciałyłby trudny do pokonania odcinek drogi w Bieszczadach, znajdujący się w Zagórzu i Lesku a tym samym dałby możliwość rozwoju gminom Beskidu Niskiego (przejazd turystów drogą 889 da możliwość rozwoju gastronomii, noclegów, szlaków turystycznych Beskidu Niskiego i jego atrakcji turystycznych). Samorządowcy przez których teren przebiega wspomniana droga, pismem nr PK.033.7.2021 z dnia 19.03.2021r., zwrócili się do Pana Marszałka Władysława Ortyła o interwencję i podjęcie działań związanych z przebudową wymienionej drogi. Prośba ta została ponowiona pismem z dnia 14 stycznia 2022r. Na wspomnianej drodze znajdują się liczne dziury, koleiny i wyboje co powoduje niszczenie poboczy i stwarza realne zagrożenie dla uczestników ruchu drogowego. Ponadto sprawia, że podróżni wybierają jednak drogę o lepszej nawierzchni, omijając tym samym Beskid Niski, co pogłębia wykluczenie i blokuje rozwój turystyczny regionu.	Uwaga częściowo uwzględniona. Wprowadzono zapis w Tabeli 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego oraz w części Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 - Spriorytetyzowane listy kluczowych projektów - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej w ramach PSRT WP do roku 2030 – Priorytet B, inwestycja: Przebudowa/rozbudowa DW 889 oraz dokonano oceny inwestycji według przyjętych kryteriów dla dróg wojewódzkich.
126	pisemnie	podmiot publiczny	Wojciech Ambicki; Gmina Bukowsko	Tabela Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe	266	Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030; Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe	Dodanie wiersza w tabeli Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe - Kompleksowa przebudowa drogi wojewódzkiej nr 889 prowadzącej z Sieniawy do Szczawnego.	Proponowana do uwzględnienia droga wojewódzka nr 889 jest jednym z bezpośrednich łączników z przejściem granicznym na Słowację w Radoszycach (przez Radoszyce przebiega droga wojewódzka nr 892). Ponadto droga nr 889 liczy łącznie 31,6 km i jest jedną z alternatywnych dróg w Bieszczadach dla turystów jadących od strony Krakowa, Jasła i Krosna. Przy przebudowie stałaby się doskonałym łącznikiem z drogą ekspresową S19, poprzez planowaną do przebudowy DK28. Przejazd drogą nr 889 odciałyłby trudny do pokonania odcinek drogi w Bieszczadach, znajdujący się w Zagórzu i Lesku a tym samym dałby możliwość rozwoju gminom Beskidu Niskiego (przejazd turystów drogą 889 da możliwość rozwoju gastronomii, noclegów, szlaków turystycznych Beskidu Niskiego i jego atrakcji turystycznych). Samorządowcy przez których teren przebiega wspomniana droga, pismem nr PK.033.7.2021 z dnia 19.03.2021r., zwrócili się do Pana Marszałka Władysława Ortyła o interwencję i podjęcie działań związanych z przebudową wymienionej drogi. Prośba ta została ponowiona pismem z dnia 14 stycznia 2022r. Na wspomnianej drodze znajdują się liczne dziury, koleiny i wyboje co powoduje niszczenie poboczy i stwarza realne zagrożenie dla uczestników ruchu drogowego. Ponadto sprawia, że podróżni wybierają jednak drogę o lepszej nawierzchni, omijając tym samym Beskid Niski, co pogłębia wykluczenie i blokuje rozwój turystyczny regionu.	Uwaga częściowo uwzględniona. Wprowadzono zapis w Tabeli 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego oraz w części Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 - Spriorytetyzowane listy kluczowych projektów - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej w ramach PSRT WP do roku 2030 – Priorytet B, inwestycja: Przebudowa/rozbudowa DW 889 oraz dokonano oceny inwestycji według przyjętych kryteriów dla dróg wojewódzkich.
127	pisemnie	podmiot publiczny	Zenon Rakoczy; Gmina Bukowsko	Tabela Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe	266	Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030; Priorytet A -	Dodanie wiersza w tabeli Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe - Kompleksowa przebudowa drogi wojewódzkiej nr 889 prowadzącej z Sieniawy do Szczawnego.	Proponowana do uwzględnienia droga wojewódzka nr 889 jest jednym z bezpośrednich łączników z przejściem granicznym na Słowację w Radoszycach (przez Radoszyce przebiega droga wojewódzka nr 892). Ponadto droga nr 889 liczy łącznie 31,6 km i jest jedną z alternatywnych dróg w Bieszczadach dla turystów jadących od strony Krakowa, Jasła i Krosna. Przy przebudowie stałaby się doskonałym łącznikiem z drogą ekspresową S19, poprzez planowaną do przebudowy DK28. Przejazd drogą nr 889 odciałyłby trudny do pokonania odcinek drogi w Bieszczadach, znajdujący się w Zagórzu i Lesku a tym samym dałby możliwość rozwoju gminom Beskidu Niskiego (przejazd turystów drogą 889 da możliwość	Uwaga częściowo uwzględniona. Wprowadzono zapis w Tabeli 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego oraz w części Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 - Spriorytetyzowane listy kluczowych projektów - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej w ramach PSRT WP do roku 2030 – Priorytet B, inwestycja: Przebudowa/rozbudowa DW 889 oraz dokonano oceny inwestycji według przyjętych kryteriów dla dróg wojewódzkich.

					Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej		rozwoju gastronomii, noclegów, szlaków turystycznych Beskidu Niskiego i jego atrakcji turystycznych). Samorządowcy przez których teren przebiega wspomniana droga, pismem nr PK.033.7.2021 z dnia 19.03.2021r., zwrócili się do Pana Marszałka Władysława Ortyła o interwencję i podjęcie działań związanych z przebudową wymienionej drogi. Prośba ta została ponowiona pismem z dnia 14 stycznia 2022r. Na wspomnianej drodze znajdują się liczne dziury, koleiny i wyboje co powoduje niszczenie poboczy i stwarza realne zagrożenie dla uczestników ruchu drogowego. Ponadto sprawia, że podróżni wybierają jednak drogę o lepszej nawierzchni, omijając tym samym Beskid Niski, co pogłębia wykluczenie i blokuje rozwój turystyczny regionu.	
128	pisemnie	inne	Monika Brewczak Radna Sejmiku Województwa Podkarpackiego	Tabela Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej	266	Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030. Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej Dodanie wiersza w tabeli Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej - Kompleksowa przebudowa drogi wojewódzkiej nr 889 prowadzącej z Sieniawy do Szczawnego.	Proponowana do uwzględnienia droga wojewódzka nr 889 jest jednym z bezpośrednich łączników z przejściem granicznym na Słowację w Radoszycach (przez Radoszyce przebiega droga wojewódzka nr 892). Ponadto droga nr 889 liczy łącznie 31,6 km i jest jedną z alternatywnych dróg w Bieszczady dla turystów jadących od strony Krakowa, Jasła i Krosna. Przy przebudowie stałaby się doskonałym łącznikiem z drogą ekspresową S19, poprzez planowaną do przebudowy DK28. Przejazd drogą nr 889 odciażyłby trudny do pokonania odcinek drogi w Bieszczady, znajdujący się w Zagórzu i Lesku a tym samym dałby możliwość rozwoju gminom Beskidu Niskiego (przejazd turystów drogą 889 da możliwość rozwoju gastronomii, noclegów, szlaków turystycznych Beskidu Niskiego i jego atrakcji turystycznych). Samorządowcy przez których teren przebiega wspomniana droga, pismem nr PK.033.7.2021 z dnia 19.03.2021r., zwrócili się do Pana Marszałka Władysława Ortyła o interwencję i podjęcie działań związanych z przebudową wymienionej drogi. Prośba ta została ponowiona pismem z dnia 14 stycznia 2022r. Na wspomnianej drodze znajdują się liczne dziury, koleiny i wyboje co powoduje niszczenie poboczy i stwarza realne zagrożenie dla uczestników ruchu drogowego. Ponadto sprawia, że podróżni wybierają jednak drogę o lepszej nawierzchni, omijając tym samym Beskid Niski, co pogłębia wykluczenie i blokuje rozwój turystyczny regionu.	Uwaga częściowo uwzględniona. Wprowadzono zapis w Tabeli 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego oraz w części Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 - Spriorytetyzowane listy kluczowych projektów - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej w ramach PSRT WP do roku 2030 – Priorytet B, inwestycja: Przebudowa/rozbudowa DW 889 oraz dokonano oceny inwestycji według przyjętych kryteriów dla dróg wojewódzkich.
129	pisemnie	podmiot publiczny	Ewa Sieradzka; Gmina Bukowsko, Centrum Usług Społecznych w Bukowsku	Tabela Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej	266	Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030. Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej Dodanie wiersza w tabeli Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej - Kompleksowa przebudowa drogi wojewódzkiej nr 889 prowadzącej z Sieniawy do Szczawnego.	Proponowana do uwzględnienia droga wojewódzka nr 889 jest jednym z bezpośrednich łączników z przejściem granicznym na Słowację w Radoszycach (przez Radoszyce przebiega droga wojewódzka nr 892). Ponadto droga nr 889 liczy łącznie 31,6 km i jest jedną z alternatywnych dróg w Bieszczady dla turystów jadących od strony Krakowa, Jasła i Krosna. Przy przebudowie stałaby się doskonałym łącznikiem z drogą ekspresową S19, poprzez planowaną do przebudowy DK28. Przejazd drogą nr 889 odciażyłby trudny do pokonania odcinek drogi w Bieszczady, znajdujący się w Zagórzu i Lesku a tym samym dałby możliwość rozwoju gminom Beskidu Niskiego (przejazd turystów drogą 889 da możliwość rozwoju gastronomii, noclegów, szlaków turystycznych Beskidu Niskiego i jego atrakcji turystycznych). Samorządowcy przez których teren przebiega wspomniana droga, pismem nr PK.033.7.2021 z dnia 19.03.2021r., zwrócili się do Pana Marszałka Władysława Ortyła o interwencję i podjęcie działań związanych z przebudową wymienionej drogi. Prośba ta została ponowiona pismem z dnia 14 stycznia 2022r. Na wspomnianej drodze znajdują się liczne dziury, koleiny i wyboje co powoduje niszczenie poboczy i stwarza realne zagrożenie dla uczestników ruchu drogowego. Ponadto sprawia, że podróżni wybierają jednak drogę o lepszej nawierzchni, omijając tym samym Beskid Niski, co pogłębia wykluczenie i blokuje rozwój turystyczny regionu.	Uwaga częściowo uwzględniona. Wprowadzono zapis w Tabeli 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego oraz w części Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 - Spriorytetyzowane listy kluczowych projektów - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej w ramach PSRT WP do roku 2030 – Priorytet B, inwestycja: Przebudowa/rozbudowa DW 889 oraz dokonano oceny inwestycji według przyjętych kryteriów dla dróg wojewódzkich.

130	formularz on-line	osoba fizyczna	Osoba fizyczna 9	Tabela Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej	266	Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030; Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej	Dodanie wiersza w tabeli Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej - Kompleksowa przebudowa drogi wojewódzkiej nr 889 prowadzącej z Sieniawy do Szczawnego	Proponowana do uwzględnienia droga wojewódzka nr 889 jest jednym z bezpośrednich łączników z przejściem granicznym na Słowację w Radoszycach (przez Radoszyce przebiega droga wojewódzka nr 892). Ponadto droga nr 889 liczy łącznie 31,6 km i jest jedną z alternatywnych dróg w Bieszczadach dla turystów jadących od strony Krakowa, Jasła i Krosna. Przy przebudowie stałaby się doskonałym łącznikiem z drogą ekspresową S19, poprzez planowaną do przebudowy DK28. Przejazd drogą nr 889 odciążałby trudny do pokonania odcinek drogi w Bieszczadach, znajdujący się w Zagórzu i Lesku a tym samym dalby możliwość rozwoju gminom Beskidu Niskiego (przejazd turystów drogą 889 da możliwość rozwoju gastronomii, noclegów, szlaków turystycznych Beskidu Niskiego i jego atrakcji turystycznych). Samorządowcy przez których teren przebiega wspomniana droga, pismem nr PK.033.7.2021 z dnia 19.03.2021r., zwrócili się do Pana Marszałka Władysława Ortyła o interwencję i podjęcie działań związanych z przebudową wymienionej drogi. Prośba ta została ponowiona pismem z dnia 14 stycznia 2022r. Na wspomnianej drodze znajdują się liczne dziury, koleiny i wyboje co powoduje niszczenie poboczy i stwarza realne zagrożenie dla uczestników ruchu drogowego. Ponadto sprawia, że podróżni wybierają jednak drogę o lepszej nawierzchni, omijając tym samym Beskid Niski, co pogłębia wykluczenie i blokuje rozwój turystyczny regionu.	Uwaga częściowo uwzględniona. Wprowadzono zapis w Tabeli 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego oraz w części Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 - Spriorytetyzowane listy kluczowych projektów - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej w ramach PSRT WP do roku 2030 – Priorytet B, inwestycja: Przebudowa/rozbudowa DW 889 oraz dokonano oceny inwestycji według przyjętych kryteriów dla dróg wojewódzkich.
131	formularz on-line	osoba fizyczna	Osoba fizyczna 10	Tabela Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej	266	Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030; Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej	Dodanie wiersza w tabeli Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej - Kompleksowa przebudowa drogi wojewódzkiej nr 889 prowadzącej z Sieniawy do Szczawnego.	Proponowana do uwzględnienia droga wojewódzka nr 889 jest jednym z bezpośrednich łączników z przejściem granicznym na Słowację w Radoszycach (przez Radoszyce przebiega droga wojewódzka nr 892). Ponadto droga nr 889 liczy łącznie 31,6 km i jest jedną z alternatywnych dróg w Bieszczadach dla turystów jadących od strony Krakowa, Jasła i Krosna. Przy przebudowie stałaby się doskonałym łącznikiem z drogą ekspresową S19, poprzez planowaną do przebudowy DK28. Przejazd drogą nr 889 odciążałby trudny do pokonania odcinek drogi w Bieszczadach, znajdujący się w Zagórzu i Lesku a tym samym dalby możliwość rozwoju gminom Beskidu Niskiego (przejazd turystów drogą 889 da możliwość rozwoju gastronomii, noclegów, szlaków turystycznych Beskidu Niskiego i jego atrakcji turystycznych). Samorządowcy przez których teren przebiega wspomniana droga, pismem nr PK.033.7.2021 z dnia 19.03.2021r., zwrócili się do Pana Marszałka Władysława Ortyła o interwencję i podjęcie działań związanych z przebudową wymienionej drogi. Prośba ta została ponowiona pismem z dnia 14 stycznia 2022r. Na wspomnianej drodze znajdują się liczne dziury, koleiny i wyboje co powoduje niszczenie poboczy i stwarza realne zagrożenie dla uczestników ruchu drogowego. Ponadto sprawia, że podróżni wybierają jednak drogę o lepszej nawierzchni, omijając tym samym Beskid Niski, co pogłębia wykluczenie i blokuje rozwój turystyczny regionu.	Uwaga częściowo uwzględniona. Wprowadzono zapis w Tabeli 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego oraz w części Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 - Spriorytetyzowane listy kluczowych projektów - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej w ramach PSRT WP do roku 2030 – Priorytet B, inwestycja: Przebudowa/rozbudowa DW 889 oraz dokonano oceny inwestycji według przyjętych kryteriów dla dróg wojewódzkich.
132	pisemnie	podmiot publiczny	Jadwiga Milczanowska; Gmina Bukowsko	Tabela Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej	266	Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030. Priorytet A -	Dodanie wiersza w tabeli Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej - Kompleksowa przebudowa drogi wojewódzkiej nr 889 prowadzącej z Sieniawy do Szczawnego.	Proponowana do uwzględnienia droga wojewódzka nr 889 jest jednym z bezpośrednich łączników z przejściem granicznym na Słowację w Radoszycach (przez Radoszyce przebiega droga wojewódzka nr 892). Ponadto droga nr 889 liczy łącznie 31,6 km i jest jedną z alternatywnych dróg w Bieszczadach dla turystów jadących od strony Krakowa, Jasła i Krosna. Przy przebudowie stałaby się doskonałym łącznikiem z drogą ekspresową S19, poprzez planowaną do przebudowy DK28. Przejazd drogą nr 889 odciążałby trudny do pokonania odcinek drogi w Bieszczadach, znajdujący się w Zagórzu i Lesku a tym samym dalby możliwość rozwoju	Uwaga częściowo uwzględniona. Wprowadzono zapis w Tabeli 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego oraz w części Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 - Spriorytetyzowane listy kluczowych projektów - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej w ramach PSRT WP do roku 2030 – Priorytet B, inwestycja: Przebudowa/rozbudowa DW 889 oraz dokonano oceny inwestycji według przyjętych kryteriów dla dróg wojewódzkich.

				infrastruktury drogowe		Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe		gminom Beskidu Niskiego (przejazd turystów drogą 889 da możliwość rozwoju gastronomii, noclegów, szlaków turystycznych Beskidu Niskiego i jego atrakcji turystycznych). Samorządowcy przez których teren przebiega wspomniana droga, pismem nr PK.033.7.2021 z dnia 19.03.2021r., zwrócili się do Pana Marszałka Władysława Ortyła o interwencję i podjęcie działań związanych z przebudową wymienionej drogi. Prośba ta została ponowiona pismem z dnia 14 stycznia 2022r. Na wspomnianej drodze znajdują się liczne dziury, koleiny i wyboje co powoduje niszczenie poboczy i stwarza realne zagrożenie dla uczestników ruchu drogowego. Ponadto sprawia, że podróżni wybierają jednak drogę o lepszej nawierzchni, omijając tym samym Beskid Niski, co pogłębia wykluczenie i blokuje rozwój turystyczny regionu.	
133	pisemnie	podmiot publiczny	Renata Sokółowska; Gmina Bukowsko	Tabela Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe	266	Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030. Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe Dodanie wiersza w tabeli Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe - Kompleksowa przebudowa drogi wojewódzkiej nr 889 prowadzącej z Sieniawy do Szczawnego.	Proponowana do uwzględnienia droga wojewódzka nr 889 jest jednym z bezpośrednich łączników z przejściem granicznym na Słowację w Radoszycach (przez Radoszyce przebiega droga wojewódzka nr 892). Ponadto droga nr 889 liczy łącznie 31,6 km i jest jedną z alternatywnych dróg w Bieszczadach dla turystów jadących od strony Krakowa, Jasła i Krosna. Przy przebudowie stałaby się doskonałym łącznikiem z drogą ekspresową S19, poprzez planowaną do przebudowy DK28. Przejazd drogą nr 889 odciażyłby trudny do pokonania odcinek drogi w Bieszczadach, znajdujący się w Zagórzu i Lesku a tym samym dałby możliwość rozwoju gminom Beskidu Niskiego (przejazd turystów drogą 889 da możliwość rozwoju gastronomii, noclegów, szlaków turystycznych Beskidu Niskiego i jego atrakcji turystycznych). Samorządowcy przez których teren przebiega wspomniana droga, pismem nr PK.033.7.2021 z dnia 19.03.2021r., zwrócili się do Pana Marszałka Władysława Ortyła o interwencję i podjęcie działań związanych z przebudową wymienionej drogi. Prośba ta została ponowiona pismem z dnia 14 stycznia 2022r. Na wspomnianej drodze znajdują się liczne dziury, koleiny i wyboje co powoduje niszczenie poboczy i stwarza realne zagrożenie dla uczestników ruchu drogowego. Ponadto sprawia, że podróżni wybierają jednak drogę o lepszej nawierzchni, omijając tym samym Beskid Niski, co pogłębia wykluczenie i blokuje rozwój turystyczny regionu.	Uwaga częściowo uwzględniona. Wprowadzono zapis w Tabeli 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego oraz w części Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 - Spriorytetyzowane listy kluczowych projektów - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej w ramach PSRT WP do roku 2030 – Priorytet B, inwestycja: Przebudowa/rozbudowa DW 889 oraz dokonano oceny inwestycji według przyjętych kryteriów dla dróg wojewódzkich.	

134	pisemnie	podmiot publiczny	Agata Sztorc; Gmina Bukowsko	Tabela Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej	266	Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030. Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej	Dodanie wiersza w tabeli Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej - Kompleksowa przebudowa drogi wojewódzkiej nr 889 prowadzącej z Sieniawy do Szczawnego.	Proponowana do uwzględnienia droga wojewódzka nr 889 jest jednym z bezpośrednich łączników z przejściem granicznym na Słowację w Radoszycach (przez Radoszyce przebiega droga wojewódzka nr 892). Ponadto droga nr 889 liczy łącznie 31,6 km i jest jedną z alternatywnych dróg w Bieszczadach dla turystów jadących od strony Krakowa, Jasła i Krosna. Przy przebudowie stałaby się doskonałym łącznikiem z drogą ekspresową S19, poprzez planowaną do przebudowy DK28. Przejazd drogą nr 889 odciażyłby trudny do pokonania odcinek drogi w Bieszczadach, znajdujący się w Zagórzu i Lesku a tym samym dałby możliwość rozwoju gminom Beskidu Niskiego (przejazd turystów drogą 889 dałaby możliwość rozwoju gastronomii, noclegów, szlaków turystycznych Beskidu Niskiego i jego atrakcji turystycznych). Samorządowcy przez których teren przebiega wspomniana droga, pismem nr PK.033.7.2021 z dnia 19.03.2021r., zwrócili się do Pana Marszałka Władysława Ortyła o interwencję i podjęcie działań związanych z przebudową wymienionej drogi. Prośba ta została ponowiona pismem z dnia 14 stycznia 2022r. Na wspomnianej drodze znajdują się liczne dziury, koleiny i wyboje co powoduje niszczenie poboczy i stwarza realne zagrożenie dla uczestników ruchu drogowego. Ponadto sprawia, że podróżni wybierają jednak drogę o lepszej nawierzchni, omijając tym samym Beskid Niski, co pogłębia wykluczenie i blokuje rozwój turystyczny regionu.	Uwaga częściowo uwzględniona. Wprowadzono zapis w Tabeli 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego oraz w części Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 - Spriorytetyzowane listy kluczowych projektów - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej w ramach PSRT WP do roku 2030 – Priorytet B, inwestycja: Przebudowa/rozbudowa DW 889 oraz dokonano oceny inwestycji według przyjętych kryteriów dla dróg wojewódzkich.
135	formularz on-line	osoba fizyczna	Osoba fizyczna 1	2. Kierunki rozwoju w ramach celów podstawowych i horyzontalnych	121	Kierunki podstawowe: • Wzmocnienie szans rozwojowych, dzięki modernizacji i rozbudowie lotnisk lokalnych w kierunku lotnictwa ogólnego, transportu pasażerskiego i towarowego, w tym: - Turbii koło Stalowej Woli	Wnioskuję o wykreślenie lotniska w miejscowości Turbia koło Stalowej Woli z Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030.	W nawiązaniu do złożonego przez mnie w dniu 03.02.2022 r. protestu ws. rozbudowy lotniska w miejsc. Turbia koło Stalowej Woli przedstawiam swoje stanowisko ws. zrealizowanej konferencji konsultacyjnej dot. projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 oraz projektu Prognozy oddziaływania na środowisko, która to Konferencja konsultacyjna odbyła się w dniu 7 lutego 2022 r. w Stalowej Woli. Jak wynika z nagrania filmowego dostępnego w Internecie konferencja w Stalowej Woli zakończyła się skandalem, gdyż zgłoszone przeze mnie uwagi i protest ws. rozbudowy lotniska w miejsc. Turbia koło Stalowej Woli nie zostały w jakikolwiek sposób skomentowane przez prowadzącego konferencję, ani też przez władze samorządu wojewódzkiego a zwłaszcza przez Prezydenta Stalowej Woli Lucjusza Nadberezego, który na tej samej konferencji chwilę wcześniej zapowiedział rozbudowę lotniska w Turbii. Nikt nie odniósł się merytorycznie do moich zarzutów niegospodarności projektu, zrujnowania życia mieszkańców okolicznych osiedli ani też do zagrożenia dla bezpieczeństwa lotów z tego lotniska z uwagi na bliskie położenie poligonu WITU w Stalowej Woli i prowadzonych tam badań w postaci wystrzałów artyleryjskich. De facto konsultacje się NIE ODBYŁY, a konferencja była czystą farsą i monologiem władzy przy pełnym zlekceważeniu głosu przeciwnego mieszkańca. Świadczy to także o całkowitym braku szacunku dla mieszkańców Podkarpacia i dla podatników utrzymujących z swoich podatków urzędników wszystkich szczebli władzy. Na stronie oficjalnego portalu miasta Stalowa Wola tj. https://www.stalowawola.pl/video-konsultacje-spoeczne-strategicznego-programu-rozwoju-transportu/ w relacji z konferencji nie ma słowa o moim proteście ws lotniska w Turbii, co oznacza świadome ukrywanie tego faktu w celu zmanipulowania lokalnej opinii publicznej. Co gorsze Prezydent Stalowej Woli nadal oszukuje mieszkańców i podaje kłamliwe informacje w mediach, że rzekomo w planach województwa podkarpackiego jest budowa lotnisk !!! W artykule opublikowanym na lokalnym portalu	Uwaga nieuwzględniona. Lotnisko w Turbii wpisane jest do rejestru lotnisk publicznych, funkcjonujących na terenie województwa podkarpackiego, dlatego też nie można pominąć w zapisach Programu niniejszego lotniska. W Programie wskazuje się ogólny zapis w ramach 2 celu szczegółowego Transportowa spójność wewnętrzna, dotyczący modernizacji i rozbudowy lotnisk lokalnych w kierunku lotnictwa ogólnego, transportu pasażerskiego czy towarowego, w tym m.in. lotniska Turbia koło Stalowej Woli. Projekt Programu jest dokumentem bardzo ogólnym, wyznaczający jedynie podstawowe kierunki działań. Wpisanie określonych przedsięwzięć do niniejszego dokumentu, stanowi podstawę do dofinansowania inwestycji w perspektywie finansowej 2021-2027, nie przesądza jednak o jej realizacji. Zgodnie z pozytywną opinią wydaną do projektu Programu przez Podkarpacki Państwowy Wojewódzki Inspektorat Sanitarny z dnia 24 lutego 2022r., każde z planowanych w Programie przedsięwzięć poprzedzone zostanie procedurą oceny oddziaływania na środowisko (w ramach której dokonana zostanie szczegółowa analiza skutków oddziaływania tych przedsięwzięć), a ich realizacja uzależniona będzie od decyzji środowiskowych wydanych przez właściwe organy administracyjne. Na etapie uzyskiwania określonych pozwoleń oraz wydawania decyzji środowiskowych będzie możliwość zgłaszania ewentualnych uwag do planowanego przedsięwzięcia. W przypadku konsultacji społecznych organizowanych przez Samorząd Województwa Podkarpackiego, zostały one przeprowadzone zgodnie z polskim prawodawstwem, dając możliwość uczestnictwa w spotkaniach i zgłaszania uwag każdemu zainteresowanemu. Wszystkie merytoryczne uwagi odnoszące się do zapisów projektów konsultowanych dokumentów zgłoszone w trakcie konsultacji społecznych zarówno w formie ustnej jak i pisemnej zostały wprowadzone do raportu z konsultacji społecznych oraz poddane analizie

								stalowka.net (https://www.stalowka.net/wiadomosci.php?dx=25681) Prezydent miasta zmanipulował Projekt Strategicznego Rozwoju Transportu woj. podkarpackiego, sugerując że jest to obowiązujący już program a nie dopiero konsultacje. W ten sposób P. Nadboreźny zniechęcił mieszkańców Stalowej Woli i okolic do składania uwag i protestów w tej sprawie. Jest to świadoma manipulacja i tym bardziej czyni te konsultacje czystą fikcją o czym powiadomię Komisję Europejską.	(także te dotycząca lotniska w Turbii). Należy także nadmienić, że zaplanowany w projekcie Programu kierunek dotyczący rozwoju lotnisk lokalnych, spotkał się z pozytywną opinią innych uczestników konsultacji społecznych, którzy podkreślali, że stwarza on szanse rozwoju gospodarczego obszarów, na których funkcjonują tego rodzaju lotniska.
136	pisemnie	podmiot publiczny	Alicja Helińska; Gmina Bukowsko	Tabela Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe.	266	Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030. Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe	Dodanie wiersza w tabeli Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe - Kompleksowa przebudowa drogi wojewódzkiej nr 889 prowadzącej z Sieniawy do Szczawnego.	Proponowana do uwzględnienia droga wojewódzka nr 889 jest jednym z bezpośrednich łączników z przejściem granicznym na Słowację w Radoszycach (przez Radoszyce przebiega droga wojewódzka nr 892). Ponadto droga nr 889 liczy łącznie 31,6 km i jest jedną z alternatywnych dróg w Bieszczadach dla turystów jadących od strony Krakowa, Jasła i Krosna. Przy przebudowie stałaby się doskonałym łącznikiem z drogą ekspresową S19, poprzez planowaną do przebudowy DK28. Przejazd drogą nr 889 odciążałby trudny do pokonania odcinek drogi w Bieszczadach, znajdujący się w Zagórzu i Lesku a tym samym dałby możliwość rozwoju gminom Beskidu Niskiego (przejazd turystów drogą 889 da możliwość rozwoju gastronomii, noclegów, szlaków turystycznych Beskidu Niskiego i jego atrakcji turystycznych). Samorządowcy przez których teren przebiega wspomniana droga, pismem nr PK.033.7.2021 z dnia 19.03.2021r., zwrócili się do Pana Marszałka Władysława Ortyla o interwencję i podjęcie działań związanych z przebudową wymienionej drogi. Prośba ta została ponowiona pismem z dnia 14 stycznia 2022r. Na wspomnianej drodze znajdują się liczne dziury, koleiny i wyboje co powoduje niszczenie poboczy i stwarza realne zagrożenie dla uczestników ruchu drogowego. Ponadto sprawia, że podróżni wybierają jednak drogę o lepszej nawierzchni, omijając tym samym Beskid Niski, co pogłębia wykluczenie i blokuje rozwój turystyczny regionu.	Uwaga częściowo uwzględniona. Wprowadzono zapis w Tabeli 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego oraz w części Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 - Spriorytetyzowane listy kluczowych projektów - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej w ramach PSRT WP do roku 2030 – Priorytet B, inwestycja: Przebudowa/rozbudowa DW 889 oraz dokonano oceny inwestycji według przyjętych kryteriów dla dróg wojewódzkich.
137	pisemnie	podmiot publiczny	Eugeniusz Galek; Wójt Gminy Cmolas	Program Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030	0	Brak	Dopisanie następujących inwestycji: Budowa obwodnic: Kolbuszowej, Cmolasu, Majdany Królewskiego, Nowej Dęby lub drogi szybkiego ruchu Rzeszów autostrada - Nagnajów;	Brak	Uwaga zawiera się w istniejących zapisach Programu. W przypadku postulatu dotyczącego drogi szybkiego ruchu Rzeszów autostrada – Nagnajów w projekcie Programu, w rozdziale III.3 Inwestycje w ramach celów podstawowych i horyzontalnych, Transport drogowy, znajduje się następujący zapis: (...) budowę alternatywnego do DK9 ciągu drogi z przebiegiem od węzła autostrady A4 Rzeszów (...), a następnie przez obwodnicę Kolbuszowej oraz obwodnicę Nowej Dęby do węzła na drodze S74 (...). Ponadto W 1 celu podstawowym, w drogowej gałęzi transportu, Priorytet B uwzględniono inwestycję: budowa nowego ciągu drogi krajowej DK 9 (w standardzie drogi ekspresowej). Zatem projekt Programu uwzględnia postulat drogi szybkiego ruchu od autostrady w kierunku północnym. W przypadku postulatu dotyczącego obwodnic: w projekcie Programu w Tabeli 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego, w 1 celu podstawowym, w drogowej gałęzi transportu, Priorytet A uwzględniono następujące inwestycje: Budowa obwodnicy Nowej Dęby w ciągu DK9 oraz Budowa obwodnicy Kolbuszowej w ciągu DK9. Są to inwestycje, które planuje GDDKiA i wynikają bezpośrednio z Programu Budowy Dróg Krajowych oraz Programu budowy 100 obwodnic. Obydwa Programy są dostępne na stronach rządowych. Obwodnice Kolbuszowej i Nowej Dęby są na liście Programu Budowy 100 obwodnic. Obecnie trwają prace przygotowawcze (dokumentacyjne). Aktualnie nie można rozszerzyć zapisów Programu o dodatkowe obwodnice w ciągu DK 9 w Cmolasie i Majdanie Królewski, nie mniej jednak dokument zawiera zapisy w zakresie budowy alternatywnego ciągu do DK 9 i nie wyklucza ich realizacji.

138	pisemnie	podmiot publiczny	Eugeniusz Galek; Wójt Gminy Cmolos	Program Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030	0	Brak	Dopisanie następujących inwestycji: Niezależnie od w/w inwestycji sprawą pilną jest przebudowa drogi nr 9 w miejscowości Cmolos i Hadykówka z bezpiecznym nawiazaniem komunikacyjnym z drogami powiatowymi, osiedlowymi i gminnymi + budowa drogi serwisowej a także przebudowa chodników oraz budowa ścieżek rowerowych na całej długości odcinka położonego na terenie gminy Cmolos;	Brak	Uwaga zawiera się w istniejących zapisach Programu. W projekcie Programu w Tabeli 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego, w 1 celu podstawowym, w drogowej gałęzi transportu, Priorytet B, uwzględniono następującą inwestycję: Budowa nowego ciągu drogi krajowej DK 9 (w standardzie drogi ekspresowej) - tego rodzaju drogi budowane są z uwzględnieniem określonych standardów oraz z uwzględnieniem budowy określonej infrastruktury towarzyszącej (np. w postaci dróg serwisowych, poboczy itp.). Modernizacja drogi nr 9 przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu w miejscowościach, przez które będzie przebiegać trasa.
139	pisemnie	podmiot publiczny	Eugeniusz Galek; Wójt Gminy Cmolos	Program Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030	0	Brak	Dopisanie następujących inwestycji: Szczególnie niebezpieczne jest centrum miejscowości Cmolos oraz cała trasa wzdłuż miejscowości Hadykówka	Brak	Uwaga zawiera się w istniejących zapisach Programu. W projekcie Programu w Tabeli 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego, w 1 celu podstawowym, w drogowej gałęzi transportu, Priorytet B, uwzględniono następującą inwestycję: Budowa nowego ciągu drogi krajowej DK 9 (w standardzie drogi ekspresowej) - tego rodzaju drogi budowane są z uwzględnieniem określonych standardów oraz z uwzględnieniem budowy określonej infrastruktury towarzyszącej (w postaci dróg serwisowych, poboczy itp.). Modernizacja drogi nr 9 przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu w miejscowościach, przez które będzie przebiegać trasa.
140	pisemnie	podmiot publiczny	Eugeniusz Galek; Wójt Gminy Cmolos	Program Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030	0	Brak	Dopisanie następujących inwestycji: Niebezpiecznym odcinkiem ze względu na narastający ruch samochodowy na drodze powiatowej Świerczów - Cmolos. Ta droga powinna być przebudowana do standardu drogi wojewódzkiej gdyż jest łącznikiem drogi wojewódzkiej nr 875 relacji Mielec- Kolbuszowa-Sokolów Małopolski- Leżajsk z drogą krajową nr 9 Radom-Rzeszów.	Brak	Uwaga nieuwzględniona Droga powiatowa Świerczów – Cmolos stanowi połączenie o charakterze lokalnym. W wykazie dróg wojewódzkich przewidzianych do realizacji ujęte zostały drogi mające znaczenie dla województwa, przenoszące ruch regionalny i międzyregionalny. Sam fakt funkcji tej drogi w sieci, jako połączenia drogi wojewódzkiej z drogą krajową nie kwalifikuje ujęcia jej przebudowy jako inwestycji strategicznej z punktu widzenia utrzymania połączeń o charakterze i randze wojewódzkiej. Dostosowanie drogi powiatowej do klasy G lub nawet GP, jeżeli wymagają tego potrzeby ruchu (klasa G to klasa w jakiej głównie buduje się drogi wojewódzkie) jest możliwa, zgodna z Rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i może być realizowana z wykorzystaniem funduszy rządowych przez Zarządcę drogi powiatowej. Uwaga niemożliwa do uwzględnienia, ze względu na lokalne znaczenie inwestycji.

141	pisemnie	podmiot publiczny	Honorata Chrząszcz-Zajac; Gmina Bukowsko	Tabela Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe	266	Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030. Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe	Dodanie wiersza w tabeli Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe - Kompleksowa przebudowa drogi wojewódzkiej nr 889 prowadzącej z Sieniawy do Szczawnego.	Proponowana do uwzględnienia droga wojewódzka nr 889 jest jednym z bezpośrednich łączników z przejściem granicznym na Słowację w Radoszycach (przez Radoszyce przebiega droga wojewódzka nr 892). Ponadto droga nr 889 liczy łącznie 31,6 km i jest jedną z alternatywnych dróg w Bieszczady dla turystów jadących od strony Krakowa, Jasła i Krosna. Przy przebudowie stałaby się doskonałym łącznikiem z drogą ekspresową S19, poprzez planowaną do przebudowy DK28. Przejazd drogą nr 889 odciałyłby trudny do pokonania odcinek drogi w Bieszczady, znajdujący się w Zagórzu i Lesku a tym samym dałby możliwość rozwoju gminom Beskidu Niskiego (przejazd turystów drogą 889 da możliwość rozwoju gastronomii, noclegów, szlaków turystycznych Beskidu Niskiego i jego atrakcji turystycznych). Samorządowcy przez których teren przebiega wspomniana droga, pismem nr PK.033.7.2021 z dnia 19.03.2021r., zwrócili się do Pana Marszałka Władysława Ortyła o interwencję i podjęcie działań związanych z przebudową wymienionej drogi. Prośba ta została ponowiona pismem z dnia 14 stycznia 2022r. Na wspomnianej drodze znajdują się liczne dziury, koleiny i wyboje co powoduje niszczenie poboczy i stwarza realne zagrożenie dla uczestników ruchu drogowego. Ponadto sprawia, że podróżni wybierają jednak drogę o lepszej nawierzchni, omijając tym samym Beskid Niski, co pogłębia wykluczenie i blokuje rozwój turystyczny regionu.	Uwaga częściowo uwzględniona. Wprowadzono zapis w Tabeli 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego oraz w części Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 - Spriorytetyzowane listy kluczowych projektów - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej w ramach PSRT WP do roku 2030 – Priorytet B, inwestycja: Przebudowa/rozbudowa DW 889 oraz dokonano oceny inwestycji według przyjętych kryteriów dla dróg wojewódzkich.
142	pisemnie	podmiot publiczny	Jolanta Solon; Gmina Bukowsko	Tabela Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe	266	Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030. Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe	Dodanie wiersza w tabeli Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe - Kompleksowa przebudowa drogi wojewódzkiej nr 889 prowadzącej z Sieniawy do Szczawnego.	Proponowana do uwzględnienia droga wojewódzka nr 889 jest jednym z bezpośrednich łączników z przejściem granicznym na Słowację w Radoszycach (przez Radoszyce przebiega droga wojewódzka nr 892). Ponadto droga nr 889 liczy łącznie 31,6 km i jest jedną z alternatywnych dróg w Bieszczady dla turystów jadących od strony Krakowa, Jasła i Krosna. Przy przebudowie stałaby się doskonałym łącznikiem z drogą ekspresową S19, poprzez planowaną do przebudowy DK28. Przejazd drogą nr 889 odciałyłby trudny do pokonania odcinek drogi w Bieszczady, znajdujący się w Zagórzu i Lesku a tym samym dałby możliwość rozwoju gminom Beskidu Niskiego (przejazd turystów drogą 889 da możliwość rozwoju gastronomii, noclegów, szlaków turystycznych Beskidu Niskiego i jego atrakcji turystycznych). Samorządowcy przez których teren przebiega wspomniana droga, pismem nr PK.033.7.2021 z dnia 19.03.2021r., zwrócili się do Pana Marszałka Władysława Ortyła o interwencję i podjęcie działań związanych z przebudową wymienionej drogi. Prośba ta została ponowiona pismem z dnia 14 stycznia 2022r. Na wspomnianej drodze znajdują się liczne dziury, koleiny i wyboje co powoduje niszczenie poboczy i stwarza realne zagrożenie dla uczestników ruchu drogowego. Ponadto sprawia, że podróżni wybierają jednak drogę o lepszej nawierzchni, omijając tym samym Beskid Niski, co pogłębia wykluczenie i blokuje rozwój turystyczny regionu.	Uwaga częściowo uwzględniona. Wprowadzono zapis w Tabeli 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego oraz w części Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 - Spriorytetyzowane listy kluczowych projektów - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej w ramach PSRT WP do roku 2030 – Priorytet B, inwestycja: Przebudowa/rozbudowa DW 889 oraz dokonano oceny inwestycji według przyjętych kryteriów dla dróg wojewódzkich.
143	pisemnie	podmiot publiczny	Marzena Styszyk; Gmina Bukowsko	Tabela Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe	266	Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030. Priorytet A -	Dodanie wiersza w tabeli Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe - Kompleksowa przebudowa drogi wojewódzkiej nr 889 prowadzącej z Sieniawy do Szczawnego.	Proponowana do uwzględnienia droga wojewódzka nr 889 jest jednym z bezpośrednich łączników z przejściem granicznym na Słowację w Radoszycach (przez Radoszyce przebiega droga wojewódzka nr 892). Ponadto droga nr 889 liczy łącznie 31,6 km i jest jedną z alternatywnych dróg w Bieszczady dla turystów jadących od strony Krakowa, Jasła i Krosna. Przy przebudowie stałaby się doskonałym łącznikiem z drogą ekspresową S19, poprzez planowaną do przebudowy DK28. Przejazd drogą nr 889 odciałyłby trudny do pokonania odcinek drogi w Bieszczady, znajdujący się w Zagórzu i Lesku a tym samym dałby możliwość rozwoju gminom Beskidu Niskiego (przejazd turystów drogą 889 da możliwość	Uwaga częściowo uwzględniona. Wprowadzono zapis w Tabeli 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego oraz w części Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 - Spriorytetyzowane listy kluczowych projektów - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej w ramach PSRT WP do roku 2030 – Priorytet B, inwestycja: Przebudowa/rozbudowa DW 889 oraz dokonano oceny inwestycji według przyjętych kryteriów dla dróg wojewódzkich.

					Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej		rozwoju gastronomii, noclegów, szlaków turystycznych Beskidu Niskiego i jego atrakcji turystycznych). Samorządowcy przez których teren przebiega wspomniana droga, pismem nr PK.033.7.2021 z dnia 19.03.2021r., zwrócili się do Pana Marszałka Władysława Ortyła o interwencję i podjęcie działań związanych z przebudową wymienionej drogi. Prośba ta została ponowiona pismem z dnia 14 stycznia 2022r. Na wspomnianej drodze znajdują się liczne dziury, koleiny i wyboje co powoduje niszczenie poboczy i stwarza realne zagrożenie dla uczestników ruchu drogowego. Ponadto sprawia, że podróżni wybierają jednak drogę o lepszej nawierzchni, omijając tym samym Beskid Niski, co pogłębia wykluczenie i blokuje rozwój turystyczny regionu.	
144	pisemnie	podmiot publiczny	Halina Pisanik; Gmina Bukowsko	Tabela Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej	266	Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030. Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej Dodanie wiersza w tabeli Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej - Kompleksowa przebudowa drogi wojewódzkiej nr 889 prowadzącej z Sieniawy do Szczawnego.	Proponowana do uwzględnienia droga wojewódzka nr 889 jest jednym z bezpośrednich łączników z przejściem granicznym na Słowację w Radoszycach (przez Radoszyce przebiega droga wojewódzka nr 892). Ponadto droga nr 889 liczy łącznie 31,6 km i jest jedną z alternatywnych dróg w Bieszczady dla turystów jadących od strony Krakowa, Jasła i Krosna. Przy przebudowie stałaby się doskonałym łącznikiem z drogą ekspresową S19, poprzez planowaną do przebudowy DK28. Przejazd drogą nr 889 odciążałby trudny do pokonania odcinek drogi w Bieszczady, znajdujący się w Zagórzu i Lesku a tym samym dałby możliwość rozwoju gminom Beskidu Niskiego (przejazd turystów drogą 889 da możliwość rozwoju gastronomii, noclegów, szlaków turystycznych Beskidu Niskiego i jego atrakcji turystycznych). Samorządowcy przez których teren przebiega wspomniana droga, pismem nr PK.033.7.2021 z dnia 19.03.2021r., zwrócili się do Pana Marszałka Władysława Ortyła o interwencję i podjęcie działań związanych z przebudową wymienionej drogi. Prośba ta została ponowiona pismem z dnia 14 stycznia 2022r. Na wspomnianej drodze znajdują się liczne dziury, koleiny i wyboje co powoduje niszczenie poboczy i stwarza realne zagrożenie dla uczestników ruchu drogowego. Ponadto sprawia, że podróżni wybierają jednak drogę o lepszej nawierzchni, omijając tym samym Beskid Niski, co pogłębia wykluczenie i blokuje rozwój turystyczny regionu.	Uwaga częściowo uwzględniona. Wprowadzono zapis w Tabeli 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego oraz w części Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 - Spriorytetyzowane listy kluczowych projektów - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej w ramach PSRT WP do roku 2030 – Priorytet B, inwestycja: Przebudowa/rozbudowa DW 889 oraz dokonano oceny inwestycji według przyjętych kryteriów dla dróg wojewódzkich.
145	pisemnie	podmiot publiczny	Bernardetta Ślusarz; Gmina Bukowsko	Tabela Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej	266	Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030. Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej Dodanie wiersza w tabeli Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej - Kompleksowa przebudowa drogi wojewódzkiej nr 889 prowadzącej z Sieniawy do Szczawnego.	Proponowana do uwzględnienia droga wojewódzka nr 889 jest jednym z bezpośrednich łączników z przejściem granicznym na Słowację w Radoszycach (przez Radoszyce przebiega droga wojewódzka nr 892). Ponadto droga nr 889 liczy łącznie 31,6 km i jest jedną z alternatywnych dróg w Bieszczady dla turystów jadących od strony Krakowa, Jasła i Krosna. Przy przebudowie stałaby się doskonałym łącznikiem z drogą ekspresową S19, poprzez planowaną do przebudowy DK28. Przejazd drogą nr 889 odciążałby trudny do pokonania odcinek drogi w Bieszczady, znajdujący się w Zagórzu i Lesku a tym samym dałby możliwość rozwoju gminom Beskidu Niskiego (przejazd turystów drogą 889 da możliwość rozwoju gastronomii, noclegów, szlaków turystycznych Beskidu Niskiego i jego atrakcji turystycznych). Samorządowcy przez których teren przebiega wspomniana droga, pismem nr PK.033.7.2021 z dnia 19.03.2021r., zwrócili się do Pana Marszałka Władysława Ortyła o interwencję i podjęcie działań związanych z przebudową wymienionej drogi. Prośba ta została ponowiona pismem z dnia 14 stycznia 2022r. Na wspomnianej drodze znajdują się liczne dziury, koleiny i wyboje co powoduje niszczenie poboczy i stwarza realne zagrożenie dla uczestników ruchu drogowego. Ponadto sprawia, że podróżni wybierają jednak drogę o lepszej nawierzchni, omijając tym samym Beskid Niski, co pogłębia wykluczenie i blokuje rozwój turystyczny regionu.	Uwaga częściowo uwzględniona. Wprowadzono zapis w Tabeli 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego oraz w części Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 - Spriorytetyzowane listy kluczowych projektów - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej w ramach PSRT WP do roku 2030 – Priorytet B, inwestycja: Przebudowa/rozbudowa DW 889 oraz dokonano oceny inwestycji według przyjętych kryteriów dla dróg wojewódzkich.

146	pisemnie	podmiot publiczny	Jolanta Cypcarz; Gmina Bukowsko	Tabela Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe	266	Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030. Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe	Dodanie wiersza w tabeli Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe - Kompleksowa przebudowa drogi wojewódzkiej nr 889 prowadzącej z Sieniawy do Szczawnego.	Proponowana do uwzględnienia droga wojewódzka nr 889 jest jednym z bezpośrednich łączników z przejściem granicznym na Słowację w Radoszycach (przez Radoszyce przebiega droga wojewódzka nr 892). Ponadto droga nr 889 liczy łącznie 31,6 km i jest jedną z alternatywnych dróg w Bieszczadach dla turystów jadących od strony Krakowa, Jasła i Krosna. Przy przebudowie stałaby się doskonałym łącznikiem z drogą ekspresową S19, poprzez planowaną do przebudowy DK28. Przejazd drogą nr 889 odciążałby trudny do pokonania odcinek drogi w Bieszczadach, znajdujący się w Zagórzu i Lesku a tym samym dałby możliwość rozwoju gminom Beskidu Niskiego (przejazd turystów drogą 889 da możliwość rozwoju gastronomii, noclegów, szlaków turystycznych Beskidu Niskiego i jego atrakcji turystycznych). Samorządowcy przez których teren przebiega wspomniana droga, pismem nr PK.033.7.2021 z dnia 19.03.2021r., zwrócili się do Pana Marszałka Władysława Ortyła o interwencję i podjęcie działań związanych z przebudową wymienionej drogi. Prośba ta została ponowiona pismem z dnia 14 stycznia 2022r. Na wspomnianej drodze znajdują się liczne dziury, koleiny i wyboje co powoduje niszczenie poboczy i stwarza realne zagrożenie dla uczestników ruchu drogowego. Ponadto sprawia, że podróżni wybierają jednak drogę o lepszej nawierzchni, omijając tym samym Beskid Niski, co pogłębia wykluczenie i blokuje rozwój turystyczny regionu.	Uwaga częściowo uwzględniona. Wprowadzono zapis w Tabeli 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego oraz w części Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 - Spriorytetyzowane listy kluczowych projektów - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej w ramach PSRT WP do roku 2030 – Priorytet B, inwestycja: Przebudowa/rozbudowa DW 889 oraz dokonano oceny inwestycji według przyjętych kryteriów dla dróg wojewódzkich.
147	pisemnie	podmiot publiczny	Agnieszka Ziembicka; Gmina Bukowsko	Tabela Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe	266	Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030. Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe	Dodanie wiersza w tabeli Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe - Kompleksowa przebudowa drogi wojewódzkiej nr 889 prowadzącej z Sieniawy do Szczawnego.	Proponowana do uwzględnienia droga wojewódzka nr 889 jest jednym z bezpośrednich łączników z przejściem granicznym na Słowację w Radoszycach (przez Radoszyce przebiega droga wojewódzka nr 892). Ponadto droga nr 889 liczy łącznie 31,6 km i jest jedną z alternatywnych dróg w Bieszczadach dla turystów jadących od strony Krakowa, Jasła i Krosna. Przy przebudowie stałaby się doskonałym łącznikiem z drogą ekspresową S19, poprzez planowaną do przebudowy DK28. Przejazd drogą nr 889 odciążałby trudny do pokonania odcinek drogi w Bieszczadach, znajdujący się w Zagórzu i Lesku a tym samym dałby możliwość rozwoju gminom Beskidu Niskiego (przejazd turystów drogą 889 da możliwość rozwoju gastronomii, noclegów, szlaków turystycznych Beskidu Niskiego i jego atrakcji turystycznych). Samorządowcy przez których teren przebiega wspomniana droga, pismem nr PK.033.7.2021 z dnia 19.03.2021r., zwrócili się do Pana Marszałka Władysława Ortyła o interwencję i podjęcie działań związanych z przebudową wymienionej drogi. Prośba ta została ponowiona pismem z dnia 14 stycznia 2022r. Na wspomnianej drodze znajdują się liczne dziury, koleiny i wyboje co powoduje niszczenie poboczy i stwarza realne zagrożenie dla uczestników ruchu drogowego. Ponadto sprawia, że podróżni wybierają jednak drogę o lepszej nawierzchni, omijając tym samym Beskid Niski, co pogłębia wykluczenie i blokuje rozwój turystyczny regionu.	Uwaga częściowo uwzględniona. Wprowadzono zapis w Tabeli 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego oraz w części Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 - Spriorytetyzowane listy kluczowych projektów - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej w ramach PSRT WP do roku 2030 – Priorytet B, inwestycja: Przebudowa/rozbudowa DW 889 oraz dokonano oceny inwestycji według przyjętych kryteriów dla dróg wojewódzkich.

148	pisemnie	podmiot publiczny	Anna Genla; Gmina Bukowsko	Tabela Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe	266	Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030. Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe	Dodanie wiersza w tabeli Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe - Kompleksowa przebudowa drogi wojewódzkiej nr 889 prowadzącej z Sieniawy do Szczawnego.	Proponowana do uwzględnienia droga wojewódzka nr 889 jest jednym z bezpośrednich łączników z przejściem granicznym na Słowację w Radoszycach (przez Radoszyce przebiega droga wojewódzka nr 892). Ponadto droga nr 889 liczy łącznie 31,6 km i jest jedną z alternatywnych dróg w Bieszczadach dla turystów jadących od strony Krakowa, Jasła i Krosna. Przy przebudowie stałaby się doskonałym łącznikiem z drogą ekspresową S19, poprzez planowaną do przebudowy DK28. Przejazd drogą nr 889 odciążałby trudny do pokonania odcinek drogi w Bieszczadach, znajdujący się w Zagórzu i Lesku a tym samym dalby możliwość rozwoju gminom Beskidu Niskiego (przejazd turystów drogą 889 da możliwość rozwoju gastronomii, noclegów, szlaków turystycznych Beskidu Niskiego i jego atrakcji turystycznych). Samorządowcy przez których teren przebiega wspomniana droga, pismem nr PK.033.7.2021 z dnia 19.03.2021r., zwrócili się do Pana Marszałka Władysława Ortyła o interwencję i podjęcie działań związanych z przebudową wymienionej drogi. Prośba ta została ponowiona pismem z dnia 14 stycznia 2022r. Na wspomnianej drodze znajdują się liczne dziury, koleiny i wyboje co powoduje niszczenie poboczy i stwarza realne zagrożenie dla uczestników ruchu drogowego. Ponadto sprawia, że podróżni wybierają jednak drogę o lepszej nawierzchni, omijając tym samym Beskid Niski, co pogłębia wykluczenie i blokuje rozwój turystyczny regionu.	Uwaga częściowo uwzględniona. Wprowadzono zapis w Tabeli 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego oraz w części Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 - Spriorytetyzowane listy kluczowych projektów - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej w ramach PSRT WP do roku 2030 – Priorytet B, inwestycja: Przebudowa/rozbudowa DW 889 oraz dokonano oceny inwestycji według przyjętych kryteriów dla dróg wojewódzkich.
149	pisemnie	podmiot publiczny	Jan Adamski; Gmina Bukowsko	Tabela Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe	266	Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030. Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe	Dodanie wiersza w tabeli Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe - Kompleksowa przebudowa drogi wojewódzkiej nr 889 prowadzącej z Sieniawy do Szczawnego.	Proponowana do uwzględnienia droga wojewódzka nr 889 jest jednym z bezpośrednich łączników z przejściem granicznym na Słowację w Radoszycach (przez Radoszyce przebiega droga wojewódzka nr 892). Ponadto droga nr 889 liczy łącznie 31,6 km i jest jedną z alternatywnych dróg w Bieszczadach dla turystów jadących od strony Krakowa, Jasła i Krosna. Przy przebudowie stałaby się doskonałym łącznikiem z drogą ekspresową S19, poprzez planowaną do przebudowy DK28. Przejazd drogą nr 889 odciążałby trudny do pokonania odcinek drogi w Bieszczadach, znajdujący się w Zagórzu i Lesku a tym samym dalby możliwość rozwoju gminom Beskidu Niskiego (przejazd turystów drogą 889 da możliwość rozwoju gastronomii, noclegów, szlaków turystycznych Beskidu Niskiego i jego atrakcji turystycznych). Samorządowcy przez których teren przebiega wspomniana droga, pismem nr PK.033.7.2021 z dnia 19.03.2021r., zwrócili się do Pana Marszałka Władysława Ortyła o interwencję i podjęcie działań związanych z przebudową wymienionej drogi. Prośba ta została ponowiona pismem z dnia 14 stycznia 2022r. Na wspomnianej drodze znajdują się liczne dziury, koleiny i wyboje co powoduje niszczenie poboczy i stwarza realne zagrożenie dla uczestników ruchu drogowego. Ponadto sprawia, że podróżni wybierają jednak drogę o lepszej nawierzchni, omijając tym samym Beskid Niski, co pogłębia wykluczenie i blokuje rozwój turystyczny regionu.	Uwaga częściowo uwzględniona. Wprowadzono zapis w Tabeli 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego oraz w części Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 - Spriorytetyzowane listy kluczowych projektów - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej w ramach PSRT WP do roku 2030 – Priorytet B, inwestycja: Przebudowa/rozbudowa DW 889 oraz dokonano oceny inwestycji według przyjętych kryteriów dla dróg wojewódzkich.

150	pisemnie	podmiot publiczny	Maria Bodnar; Gmina Bukowsko	Tabela Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej	266	Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030. Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej	Dodanie wiersza w tabeli Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej - Kompleksowa przebudowa drogi wojewódzkiej nr 889 prowadzącej z Sieniawy do Szczawnego.	Proponowana do uwzględnienia droga wojewódzka nr 889 jest jednym z bezpośrednich łączników z przejściem granicznym na Słowację w Radoszycach (przez Radoszyce przebiega droga wojewódzka nr 892). Ponadto droga nr 889 liczy łącznie 31,6 km i jest jedną z alternatywnych dróg w Bieszczadach dla turystów jadących od strony Krakowa, Jasła i Krosna. Przy przebudowie stałaby się doskonałym łącznikiem z drogą ekspresową S19, poprzez planowaną do przebudowy DK28. Przejazd drogą nr 889 odciążałby trudny do pokonania odcinek drogi w Bieszczadach, znajdujący się w Zagórzu i Lesku a tym samym dałby możliwość rozwoju gminom Beskidu Niskiego (przejazd turystów drogą 889 da możliwość rozwoju gastronomii, noclegów, szlaków turystycznych Beskidu Niskiego i jego atrakcji turystycznych). Samorządowcy przez których teren przebiega wspomniana droga, pismem nr PK.033.7.2021 z dnia 19.03.2021r., zwrócili się do Pana Marszałka Władysława Ortyła o interwencję i podjęcie działań związanych z przebudową wymienionej drogi. Prośba ta została ponowiona pismem z dnia 14 stycznia 2022r. Na wspomnianej drodze znajdują się liczne dziury, koleiny i wyboje co powoduje niszczenie poboczy i stwarza realne zagrożenie dla uczestników ruchu drogowego. Ponadto sprawia, że podróżni wybierają jednak drogę o lepszej nawierzchni, omijając tym samym Beskid Niski, co pogłębia wykluczenie i blokuje rozwój turystyczny regionu.	Uwaga częściowo uwzględniona. Wprowadzono zapis w Tabeli 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego oraz w części Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 - Spriorytetyzowane listy kluczowych projektów - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej w ramach PSRT WP do roku 2030 – Priorytet B, inwestycja: Przebudowa/rozbudowa DW 889 oraz dokonano oceny inwestycji według przyjętych kryteriów dla dróg wojewódzkich.
151	pisemnie	podmiot publiczny	Anna Galik; Gmina Bukowsko	Tabela Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej	266	Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030. Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej	Dodanie wiersza w tabeli Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej - Kompleksowa przebudowa drogi wojewódzkiej nr 889 prowadzącej z Sieniawy do Szczawnego.	Proponowana do uwzględnienia droga wojewódzka nr 889 jest jednym z bezpośrednich łączników z przejściem granicznym na Słowację w Radoszycach (przez Radoszyce przebiega droga wojewódzka nr 892). Ponadto droga nr 889 liczy łącznie 31,6 km i jest jedną z alternatywnych dróg w Bieszczadach dla turystów jadących od strony Krakowa, Jasła i Krosna. Przy przebudowie stałaby się doskonałym łącznikiem z drogą ekspresową S19, poprzez planowaną do przebudowy DK28. Przejazd drogą nr 889 odciążałby trudny do pokonania odcinek drogi w Bieszczadach, znajdujący się w Zagórzu i Lesku a tym samym dałby możliwość rozwoju gastronomii, noclegów, szlaków turystycznych Beskidu Niskiego i jego atrakcji turystycznych). Samorządowcy przez których teren przebiega wspomniana droga, pismem nr PK.033.7.2021 z dnia 19.03.2021r., zwrócili się do Pana Marszałka Władysława Ortyła o interwencję i podjęcie działań związanych z przebudową wymienionej drogi. Prośba ta została ponowiona pismem z dnia 14 stycznia 2022r. Na wspomnianej drodze znajdują się liczne dziury, koleiny i wyboje co powoduje niszczenie poboczy i stwarza realne zagrożenie dla uczestników ruchu drogowego. Ponadto sprawia, że podróżni wybierają jednak drogę o lepszej nawierzchni, omijając tym samym Beskid Niski, co pogłębia wykluczenie i blokuje rozwój turystyczny regionu.	Uwaga częściowo uwzględniona. Wprowadzono zapis w Tabeli 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego oraz w części Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 - Spriorytetyzowane listy kluczowych projektów - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej w ramach PSRT WP do roku 2030 – Priorytet B, inwestycja: Przebudowa/rozbudowa DW 889 oraz dokonano oceny inwestycji według przyjętych kryteriów dla dróg wojewódzkich.

152	pisemnie	podmiot publiczny	Katarzyna Wojtuszevska-Cap; Gmina Bukowsko	Tabela Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe	266	Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030. Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe	Dodanie wiersza w tabeli Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej z Sieniawy do Szczawnego.	Proponowana do uwzględnienia droga wojewódzka nr 889 jest jednym z bezpośrednich łączników z przejściem granicznym na Słowację w Radoszycach (przez Radoszyce przebiega droga wojewódzka nr 892). Ponadto droga nr 889 liczy łącznie 31,6 km i jest jedną z alternatywnych dróg w Bieszczadach dla turystów jadących od strony Krakowa, Jasła i Krosna. Przy przebudowie stałaby się doskonałym łącznikiem z drogą ekspresową S19, poprzez planowaną do przebudowy DK28. Przejazd drogą nr 889 odciążałby trudny do pokonania odcinek drogi w Bieszczadach, znajdujący się w Zagórzu i Lesku a tym samym dałby możliwość rozwoju gminom Beskidu Niskiego (przejazd turystów drogą 889 dałby możliwość rozwoju gastronomii, noclegów, szlaków turystycznych Beskidu Niskiego i jego atrakcji turystycznych). Samorządowcy przez których teren przebiega wspomniana droga, pismem nr PK.033.7.2021 z dnia 19.03.2021r., zwrócili się do Pana Marszałka Władysława Ortyła o interwencję i podjęcie działań związanych z przebudową wymienionej drogi. Prośba ta została ponowiona pismem z dnia 14 stycznia 2022r. Na wspomnianej drodze znajdują się liczne dziury, koleiny i wyboje co powoduje niszczenie poboczy i stwarza realne zagrożenie dla uczestników ruchu drogowego. Ponadto sprawia, że podróżni wybierają jednak drogę o lepszej nawierzchni, omijając tym samym Beskid Niski, co pogłębia wykluczenie i blokuje rozwój turystyczny regionu.	Uwaga częściowo uwzględniona. Wprowadzono zapis w Tabeli 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego oraz w części Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 - Spriorytetyzowane listy kluczowych projektów - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej w ramach PSRT WP do roku 2030 – Priorytet B, inwestycja: Przebudowa/rozbudowa DW 889 oraz dokonano oceny inwestycji według przyjętych kryteriów dla dróg wojewódzkich.
153	pisemnie	podmiot publiczny	Stefan Bieszczad; Przewodniczący Komisji Gospodarki i Infrastruktury	Załącznik do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030; 1. Spriorytetyzowane listy kluczowych projektów	252-258	Brak	Dodanie do wykazu inwestycji następujących: Budowa łącznika autostrady A4 od węzła Dębica Wschód z drogą wojewódzką DW 985 Dębica-Tamobręg w kierunku Brzeżnicy.	Inwestycja bardzo ważna dla mieszkańców, pozwoli wyprowadzić ruch tranzytowy z miejscowości na północ od autostrad, co przyczyni się do wzrostu bezpieczeństwa ruchu drogowego i zmniejszy korki w godzinach szczytu.	Uwaga uwzględniona. Wprowadzono zapis w części 3. Inwestycje w ramach celów podstawowych i horyzontalnych oraz Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030, inwestycji: Budowa łącznika autostrady A4 od węzła Dębica Wschód z drogą wojewódzką DW 985 Dębica-Tamobręg w kierunku Brzeżnicy oraz dokonano oceny projektu według przyjętych kryteriów dla dróg wojewódzkich.
154	pisemnie	podmiot publiczny	Jerzy Borcz; Przewodniczący Sejmiku Województwa Podkarpackiego	Załącznik do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030; 1. Spriorytetyzowane listy kluczowych projektów	252-258	Brak w/w inwestycji	Przebudowa DW 887 Brzozów - Rymanów - Daliowa	Inwestycja bardzo ważna dla mieszkańców regionu przyczyni się do wzrostu bezpieczeństwa ruchu drogowego	Uwaga uwzględniona. Wprowadzono zapis w Tabeli 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego oraz w części Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 - Spriorytetyzowane listy kluczowych projektów - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej w ramach PSRT WP do roku 2030 – Priorytet B, inwestycji: Przebudowa/rozbudowa DW 887 Brzozów - Rymanów - Daliowa oraz dokonano oceny tej inwestycji według przyjętych kryteriów dla dróg wojewódzkich.

155	pisemnie	podmiot publiczny	Jerzy Borcz; Przewodniczący Sejmiku Województwa Podkarpackiego	Załącznik do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030; 1. Spriorytetyzowane listy kluczowych projektów	252-258	Brak w/w inwestycji	Przebudowa DW 991 Lutcza - Korczyzna - Krosno	Inwestycja bardzo ważna dla mieszkańców regionu przyczyni się do wzrostu bezpieczeństwa ruchu drogowego	Uwaga zawiera się w istniejących zapisach Programu. W Tabeli 20. Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego przy Celu podstawowym 2. Transportowa spójność wewnętrzna zawarto m.in. zapis dotyczący planowanej inwestycji: Przebudowa/rozbudowa DW 991. Analogicznie w części Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 - Spriorytetyzowane listy kluczowych projektów znajduje się ww. inwestycja.
156	formularz on-line	podmiot publiczny	Stanisława Szymonik; Gmina i Miasto Nisko	Program Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030	165	Na str. 165 Cel podstawowy 1. Projekty krajowe: po punkcie 9) oraz na stronie 166 Cel podstawowy 3; Miejski Obszar Funkcjonalny Stalowa Wola dopisać pkt 2)	Na str. 165 pkt 10) Rewitalizacja linii LHS w rejonie budowy terminala multimodalnego w Nowosielsku Gm. Nisko. na str. 166 pkt 2. Wsparcie na terenie obszaru funkcjonalnego Stalowej Woli budowy terminala multimodalnego w Nowosielsku gm. Nisko	Gmina i Miasto Nisko wnosi o ujęcie w Strategii zadania Budowa terminalu multimodalnego w miejscowości Nowosielec gm. Nisko, który będzie zintegrowany z Linia Hutnicza Szerokotorową (LHS) oraz drogą ekspresową S19 (węzeł Nisko Południe), a ponadto będzie zlokalizowany bezpośrednio w rejonie strefy inwestycyjnej Niska. Uzasadnienie do realizacji tego zadania znajduje się bezpośrednio w zapisach Strategii. Zgodnie z zapisami w Strategii (str. 146) Czwormiasto (w tym Nisko) to obszar intensywnego rozwoju gospodarczego, stąd konieczna jest budowa bocznic kolejowych i dróg do stref koncentracji działalności gospodarczej. W Analizie SWOT jako słabą stronę (str.88) wykazano: Niewystarczająca obsługa transportowa (kolejowa i drogowa) północnej i północno-zachodniej części województwa, skupiających największą produkcję przemysłową, w tym eksportową. (str. 89) Niekorzystna i utrzymująca się struktura gałęziowa przewozów z dominującym i wciąż rosnącym udziałem transportu drogowego. W opisie infrastruktury transportowej (1.3) stwierdzono, że Ważnym elementem sieci transportu kolejowego na północy województwa jest Linia Hutnicza Szerokotorowa. Jest ona najdłuższą szerokotorową linią na terenie Polski, przeznaczoną do transportu towarowego. Najważniejszym atrybutem linii LHS jest transport bez konieczności przeładunku towarów na granicy, możliwość prowadzenia ciężkich składów oraz lokalizacji platform intermodalnych. Opisując przepływy transportowe (1.5) stwierdzono, że Kluczową rolę w dalszym rozwoju transportu towarowego w województwie podkarpackim będą odgrywać terminale drogowo-kolejowe, a przyszłość dla transportu towarowego stanowić będzie przewóz ładunków skonteneryzowanych transportem intermodalnym. Budowa terminala jest zgodna z kierunkami interwencji programu strategicznego i oczekiwanymi rezultatami zapisanymi w Strategii tj. Rozwojem intermodalnego transportu, w tym centrów logistycznych oraz lokalnych terminali przeładunkowych. Nadmieniam, że Gmina i Miasto Nisko razem z Gminą Stalowa Wola od kilku lat podejmują działania zmierzające do budowy terminala (bocznic przeładunkowej). Pismo Prezydenta Stalowej Woli i Burmistrza Gminy i Miasta Nisko z dnia 01.08.2019r. skierowane do PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Spółka z o.o. w Zamościu dostępne pod adresem: http://nisko.pl/dokumenty/budowa_bocznic_kolejowej.pdf	Uwaga częściowo uwzględniona. W Tabeli 19 Cele i kierunki rozwoju regionalnego systemu transportowego znajdował się następujący zapis: Modernizacja linii kolejowej nr 107, 108, 79, 101, 25 i linii do Woli Baranowskiej. Doprecyzowano zapisy niniejszego kierunku, który aktualnie brzmi: Modernizacja linii kolejowej nr 107, 108, 79, 101, 25 i linii do Woli Baranowskiej (linii LHS nr 65). Ponadto w Tabeli 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego, w 3 Celu podstawowym Integracja MOF, Miejski obszar funkcjonalny Stalowa Wola znajdują się następujące zapisy: Wsparcie na terenie obszaru funkcjonalnego Stalowej Woli czterokierunkowego węzła kolejowego (linia 74 oraz 68 - łącząca gminy strefy zewnętrznej obszaru, a także linia 66 oraz 65 – fragment Linii Hutniczej Szerokotorowej w układzie równoleżnikowym). Cytowane powyżej zapisy uwzględniają zatem postulat rewitalizacji linii kolejowej LHS, obejmując także odcinek w Nowosielsku, przez który przebiega ww. linia. W zapisach Programu w Tabeli 19 Cele i kierunki rozwoju regionalnego systemu transportowego w Celu horyzontalnym Wzmocnienie rozwiązań multimodalnych uwzględniono następujący kierunek: Rozwój intermodalnego transportu, w tym lokalnych terminali przeładunkowych (także terminalu LHS w Nowosielsku). Postulat w zakresie budowy terminala w Nowosielsku mieści się zatem w aktualnych zapisach Programu. W rozdziale III.3 Integracja MOF, w opisie proponowanych kierunków rozwoju sieci transportowej dla MOF Stalowa Wola dodano także następujące zapisy, wzmacniające postulowany wniosek: Z uwagi na rozbudowany wewnętrzny układ sieci komunikacyjnej MOF Stalowej Woli, na terenie którego zbiegają się strategiczne szlaki drogowe i kolejowe, stwarza on możliwości rozwoju transportu intermodalnego. Stąd istotne jest wspieranie działań w zakresie budowy terminali przeładunkowych, zintegrowanych z liniami kolejowymi (terminale LHS w Nowosielsku i Hucie Dąbrowskiej) oraz budowy dogodnych połączeń drogowych, komunikujących je m.in. z drogą ekspresową S19. Program uwzględnia zatem postulowany wniosek. Należy mieć jednak na względzie, że ostateczna decyzja o zintegrowaniu planowanego do budowy terminala m.in. w Nowosielsku z linią LHS nr 65, zależy od Zarządcy niniejszej linii - PKP LHS S.A.

157	formularz on-line	osoba fizyczna	Osoba fizyczna 11	3. Inwestycje w ramach celów podstawowych i horyzontalnych	128	<p>Ponadto budowę alternatywnego do DK9 ciągu drogi z przebiegiem od węzła autostrady A4 Rzeszów Zachód z połączeniem do Portu Lotniczego Rzeszów-Jasionka, a następnie przez obwodnicę Kolbuszowej oraz obwodnicę Nowej Dęby do węzła na drodze S74, stanowiącego najkrótsze połączenie do Warszawy i CPK (bardzo duże obciążenie ruchem DK9) - konieczne wydaje się zaplanowanie tej inwestycji z wykorzystaniem aktualnie planowanej infrastruktury drogowej tj. od węzła Rzeszów-Zachód do obwodnicy Kolbuszowej (węzeł w Kupnie), poprzez obwodnicę Nowej Dęby, aż do drogi ekspresowej S74.</p>	<p>Ponadto budowę trasy S9 alternatywnej do DK9 ciągu drogi z przebiegiem od węzła autostrady A4 Rzeszów Zachód z połączeniem do Portu Lotniczego Rzeszów-Jasionka, a następnie przez obwodnicę Kolbuszowej oraz obwodnicę Nowej Dęby do węzła na drodze S74, stanowiącego najkrótsze połączenie do Warszawy i CPK (bardzo duże obciążenie ruchem DK9) - konieczne wydaje się zaplanowanie tej inwestycji z wykorzystaniem aktualnie planowanej infrastruktury drogowej tj. od węzła Rzeszów-Zachód do obwodnicy Kolbuszowej (węzeł w Kupnie), poprzez obwodnicę Nowej Dęby, aż do drogi ekspresowej S74.</p>	<p>Wprowadzona zmiana nie stanowi merytorycznej uwagi jedynie pisarską tj. "nazywa sprawy po imieniu" co jest niewątpliwie dziwne - bo w całym dokumencie nie można znaleźć nazwy droga/budowa trasy S9 - jedynie odniesienie się do planów w tym zakresie stanowi fragment wskazany powyżej, co o tyle jest dziwne bo wspominał o tej inwestycji Marszałek Województwa Władysław Ortyl - link do artykułu z wypowiedzią: https://www.podkarpackie.pl/index.php/107-aktualnosci/8192-duzy-krok-ku-duzej-obwodnicy-kolbuszowej, a także inwestycja ta została zgłoszona przez GDDKiA do planu odbudowy - IV. Transport pozycja 16. - link do artykułu: https://podkarpackie.pl/index.php/samorząd-terytorialny/7744-krajowy-plan-odbudowy-projekty-zgłoszone-z-województwa-podkarpackiego. Co za tym idzie w strategii ten fakt został całkowicie pominięty - dlaczego? Należy przy tym zauważyć że budowa takiego połączenia otworzyła by Podkarpacie na środkową Polskę oraz stanowiła by "prawdziwe" szybkie połączenie Rzeszowa z Warszawą, a nie iluzoryczne - forsowane - połączenie przez Lublin.</p>	<p>Uwaga zawiera się w istniejących zapisach Programu. Projekt Programu przewiduje w 1 celu podstawowym, w drogowej gałęzi transportu, priorytet B następującą inwestycję: Budowa nowego ciągu drogi krajowej DK 9 (w standardzie drogi ekspresowej). Aktualnie Krajowy Plan Odbudowy (KPO) nie został oficjalnie przyjęty, zatem propozycja projektów zgłoszonych do jego realizacji z terenu województwa podkarpackiego nie jest także oficjalnie zaakceptowana. Ostateczna decyzja w zakresie realizacji określonych projektów w ramach KPO zostanie podjęta przez właściwą instytucję wdrażającą program, po oficjalnym przyjęciu Programu przez KE. W związku z powyższym zapisy Programu pozostają bez zmian. Z opinii pozyskanych od GDDKiA aktualnie w planach jest rozbudowa DK 9 po nowym śladzie na odcinku od Kolbuszowej do węzła Rzeszów – zachód.</p>
-----	-------------------	----------------	-------------------	---	-----	---	---	--	---

158	pisemnie	podmiot publiczny	Stanisław Garbacz; Burmistrz Gminy Ulanów	III. Informacja o zawartości, głównych celach projektu Programu oraz o powiązaniach z innymi dokumentami	39	Rozwój intermodalnego transportu, w tym lokalnych terminali przeładunkowych tj. terminal LHS Wola Baranowska (ewentualnie terminal LHS w Hucie Deręgowskiej oraz LHS w Nowosielcu, terminal przeładunkowy Werchrata).	Budowa terminala LHS w Hucie Deręgowskiej wraz z budową łącznika z drogą S19	Zwracam się z prośbą o umieszczenie zadania na liście podstawowej. Budowa terminala przeładunkowego pozwoli na wykup i uzbrojenie terenów dla firm, które będą się lokalizować na obszarze strategicznych szlaków komunikacyjnych tj. zbiegu dróg ekspresowych S19 i S74, linii kolejowej LHS oraz linii kolejowej relacji Zamość-Rozwadow. Potrzeba będzie ok. 3 mln. zł na wykonanie projektu, ok. 3 mln. zł na wykup i scalenie terenów oraz ok. 19 mln zł. na budowę infrastruktury dla terminala przeładunkowego. Budowa obszaru gospodarczego ma strategiczne znaczenie dla kilku powiatów obecnie dotkniętych gospodarczymi skutkami pandemii. Jest to szczególnie ważne dla powiatu niżańskiego i stalowowolskiego. Powiat niżański należy do powiatów o największej stopie bezrobocia w województwie. Powiat stalowowolski w szybkim tempie traci miejsca pracy w przemyśle. Zagospodarowanie wymienionych terenów jest jedną z ostatnich szans na nowy impuls rozwoju gospodarczego. Ma to strategiczne znaczenie dla całej północnej części województwa w widłach Wisły i Sanu. Budowa terminala przeładunkowego daje szansę na trwałe efekty gospodarcze, ponieważ specjalna strefa ekonomiczna WISŁOSAN nie jest tak silnym ośrodkiem rozwoju dla tego regionu. Przygotowanie terenów inwestycyjnych o powierzchni około 200 ha da szansę na około 2000 miejsc pracy jak i budowę terminala przeładunkowego.	Uwaga częściowo uwzględniona. W formularzu zgłoszeniowym odwołano się do rozdziału z projektu Prognozy Oddziaływania na środowisko, przygotowanej dla PSRT WP, nie mniej jednak, postulat dotyczy uwzględnienia zapisów w projekcie PSRT WP, w związku z powyższym, zgłoszony postulat został rozpatrzony jako uwaga do projektu Programu. W zapisach Programu w Tabela 19 Cele i kierunki rozwoju regionalnego systemu transportowego w Celu horyzontalnym Wzmocnienie rozwiązań multimodalnych uwzględniono następujący kierunek: Rozwój intermodalnego transportu, w tym lokalnych terminali przeładunkowych (także terminalu LHS w Hucie Deręgowskiej). Postulat w zakresie budowy terminala w Hucie Deręgowskiej mieści się zatem w aktualnych zapisach Programu. W przypadku budowy łącznika do drogi S19, aktualnie realizowane są poszczególne odcinki drogi ekspresowej S19. Zaplanowano łączniki z S19 w Rudniku nad Sanem oraz Nisku. Ponadto zgodnie z planami GDDKiA zaplanowano również połączenie z S74 i węzły na niej np. węzeł Zapacz. W projekcie Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 wzmocniono zapisy dotyczące połączenia stref inwestycyjnych z drogami szybkiego ruchu, poprzez dodanie w Tabeli 19 Cele i kierunki rozwoju regionalnego systemu transportowego, Celu 3 Integracja MOF następującego zapisu: Poprawa połączeń stref działalności gospodarczej poszczególnych MOF z drogami szybkiego ruchu. W rozdziale III.3 Integracja MOF, w opisie proponowanych kierunków rozwoju sieci transportowej dla MOF Stalowa Wola dodano następujące zapisy, wzmacniające postulowany wniosek: Z uwagi na rozbudowany wewnętrzny układ sieci komunikacyjnej MOF Stalowej Woli, na terenie którego zbiegają się strategiczne szlaki drogowe i kolejowe, stwarza on możliwości rozwoju transportu intermodalnego. Stąd istotne jest wspieranie działań w zakresie budowy terminali przeładunkowych, zintegrowanych z liniami kolejowymi (terminale LHS w Nowosielcu i Hucie Deręgowskiej) oraz budowy dogodnych połączeń drogowych, komunikujących je m.in. z drogą ekspresową S19. Powyższe zapisy uwzględnione zostały zatem w projekcie Programu. Program uwzględni zatem postulowany wniosek. Należy mieć jednak na względzie, że ostateczna decyzja o zintegrowaniu planowanego do budowy terminala m.in. w Hucie Deręgowskiej z linią LHS nr 65, zależy od Zarządcy niniejszej linii - PKP LHS S.A.
159	pisemnie	podmiot publiczny	Stanisław Garbacz; Burmistrz Gminy Ulanów	IX. Określenie, analiza i ocena przewidywanych znaczących oddziaływań na środowisko, w tym oddziaływań bezpośrednich, wtórnych, skumulowanych,	234	DW 858 Obwodnica Ulanowa Budowa Dolina Dolnego Sanu, Dolina Dolnej Tanwi	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 858 Zarzecze - granica województwa na odcinku Dąbrowica - Sieraków + budowa mostu na rzece Tanew i mostu na rzece Borowina	Przyczyni się do wzmocnienia infrastruktury drogowej nowo budowanej drogi ekspresowej S19	Uwaga zawiera się w istniejących zapisach Programu. W formularzu zgłoszeniowym odwołano się do rozdziału z projektu Prognozy Oddziaływania na środowisko, przygotowanej dla PSRT WP, nie mniej jednak, postulat dotyczy uwzględnienia zapisów w projekcie PSRT WP, w związku z powyższym, zgłoszony postulat został rozpatrzony jako uwaga do projektu Programu. Uwaga zawiera się w istniejących zapisach Programu. Zadanie znajduje się w wykazie projektów w PSRT w priorytecie A (tabela 20 oraz w załączniku nr 1 do projektu Programu 1. spriorytetyzowana lista kluczowych projektów). Opracowana dokumentacja na brakujący odcinek drogi, uzyskany ZRID. Zadanie przewidziane do realizacji.

				krótkoterminowych i długoterminowych, stałych i chwilowych oraz pozytywnych i negatywnych.					
160	pisemnie	podmiot publiczny	Robert Kielar; Gmina Bukowsko	Tabela Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe	266	Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030. Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe	Dodanie wiersza w tabeli Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe - Kompleksowa przebudowa drogi wojewódzkiej nr 889 prowadzącej z Sieniawy do Szczawnego.	Proponowana do uwzględnienia droga wojewódzka nr 889 jest jednym z bezpośrednich łączników z przejściem granicznym na Słowację w Radoszycach (przez Radoszyce przebiega droga wojewódzka nr 892). Ponadto droga nr 889 liczy łącznie 31,6 km i jest jedną z alternatywnych dróg w Bieszczady dla turystów jadących od strony Krakowa, Jasła i Krosna. Przy przebudowie stałaby się doskonałym łącznikiem z drogą ekspresową S19, poprzez planowaną do przebudowy DK28. Przejazd drogą nr 889 odciałyłby trudny do pokonania odcinek drogi w Bieszczady, znajdujący się w Zagórzu i Lesku a tym samym dałby możliwość rozwoju gminom Beskidu Niskiego (przejazd turystów drogą 889 da możliwość rozwoju gastronomii, noclegów, szlaków turystycznych Beskidu Niskiego i jego atrakcji turystycznych). Samorządowcy przez których teren przebiega wspomniana droga, pismem nr PK.033.7.2021 z dnia 19.03.2021r., zwrócili się do Pana Marszałka Władysława Ortyła o interwencję i podjęcie działań związanych z przebudową wymienionej drogi. Prośba ta została ponowiona pismem z dnia 14 stycznia 2022r. Na wspomnianej drodze znajdują się liczne dziury, koleiny i wyboje co powoduje niszczenie poboczy i stwarza realne zagrożenie dla uczestników ruchu drogowego. Ponadto sprawia, że podróżni wybierają jednak drogę o lepszej nawierzchni, omijając tym samym Beskid Niski, co pogłębia wykluczenie i blokuje rozwój turystyczny regionu.	Uwaga częściowo uwzględniona. Wprowadzono zapis w Tabeli 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego oraz w części Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 - Spriorytetyzowane listy kluczowych projektów - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej w ramach PSRT WP do roku 2030 – Priorytet B, inwestycja: Przebudowa/rozbudowa DW 889 oraz dokonano oceny inwestycji według przyjętych kryteriów dla dróg wojewódzkich.
161	pisemnie	podmiot publiczny	Alicja Pocałut; Gmina Dydnia	Tabela 20	156	Przebudowa i rozbudowa DW 835 na odcinku Szklary – Dynów	Przebudowa i rozbudowa DW 835 na odcinku Szklary – Grabownica	Pytanie: dlaczego w priorytecie A, końcowy odcinek przebudowy tej drogi ustalono w Dynowie? Jak się ma ten podział do celu 2 tj. zwiększenie powiązań w tym zlikwidowanie wykluczenia transportowego. Opis celu str. 93 mówi: Obszary zagrożone wykluczeniem transportowym wymagają jednoczesnych działań w lokalne inwestycje infrastrukturalne oraz wsparcia dla transportu publicznego, względnie dla alternatywnych rozwiązań transportowych. Gminy Nozdrzec, Dydnia wypełniają te wskazania, a potrzeba przebudowy również i tego odcinka drogi od lat jest wskazywana jako pilna.	Uwaga zawiera się w istniejących zapisach Programu. Inwestycja dotycząca przebudowy i rozbudowy odcinka DW nr 835 Szklary - Dynów, została wskazany w Tabeli 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego, w 2 Celu podstawowym Transportowa spójność wewnętrzna, jako inwestycja przynależna do priorytetu A. Nie mniej jednak Program przewiduje także przebudowę i rozbudowę szerszego odcinka DW nr 835 o łącznej długości 49 km na odcinku Kańczuga - Grabownica Starzeńska. Inwestycja ta także znajduje się w wykazie inwestycji w Tabeli 20, w 2 celu podstawowym, w priorytecie B. Podział inwestycji na dwa priorytety A i B odzwierciedla ewentualne etapowanie inwestycji. Analiza sieci drogowej województwa umożliwia wskazanie priorytetowych ciągów drogowych, które z punktu widzenia potrzeb ruchu regionalnego, funkcji drogi, natężenia, struktury ruchu, powinny być realizowane w pierwszej kolejności. Z uwagi na bardzo duże potrzeby inwestycyjne sieci drogowej, przy ograniczonych środkach finansowych niemożliwa jest realizacja wszystkich zaplanowanych zadań w jednej perspektywie, zwłaszcza dla tak długich ciągów drogowych. Ustalony podział odcinków drogi wojewódzkiej Nr 835 wynika z powyższej analizy układu sieci.

162	pisemnie	podmiot publiczny	Alicja Pocałut; Gmina Dydnia	Tabela 20	159	Modernizacja istniejących oraz budowa nowych mostów, w tym a) na rzece San na wysokości Leska, Krzemiennej, Dynowa (pomiędzy miejscowościami Wara i Siedliska oraz Bachórz i Pawłokoma), Wrzawy, Munina i Sobiecin	Modernizacja istniejących oraz budowa nowych mostów, w tym a) na rzece San na wysokości Leska, Dynowa, Niewistki (pomiędzy miejscowościami Niewistka – Jablonica Ruska oraz (...)).	Powiat brzozowski otrzymał promesę w ramach programu Mosty dla Regionów i opracowuje dokumentację techniczną na zadanie budowy mostu na rzece San w m. Niewistka – Jablonica Ruska. Wariant budowy mostu w Krzemiennej został wycofany na rzecz lokalizacji w Niewistce	Uwaga uwzględniona. Zapis projektu programu został skorygowany, zgodnie z sugestią. Aktualnie zapis brzmi: Modernizacja istniejących mostów oraz budowa nowych mostów, w tym: a) na rzece San na wysokości Leska, Dynowa, Niewistki (pomiędzy miejscowościami Niewistka - Jablonica Ruska) (...)
163	pisemnie	podmiot publiczny	Alicja Pocałut; Gmina Dydnia	Tabela 20	Brak	Brak ujęcia przebudowy drogi DW 886 Domaradz-Brzozów-Sanok	Ujęcie w tabeli w priorytecie A zadania pn.: Przebudowa drogi DW 886 Domaradz-Brzozów-Sanok z ujęciem przebudowy skrzyżowania z DW 835 w Grabownicy na rondo	0	Uwaga nieuwzględniona. Droga wojewódzka Nr 886 nie jest ujęta w projekcie PSRT WP do 2030 roku, gdyż została przebudowana kompleksowo w poprzednich perspektywach finansowych. Uwaga dotyczy elementu punktowego, który może być realizowany w ramach inwestycji jednorocznych na zasadach współpracy Województwa Podkarpackiego z JST. Ponadto zadanie wpisane jest w Planie likwidacji miejsc niebezpiecznych na 2024r. realizowanego w ramach Programu Poprawy Bezpieczeństwa Infrastruktury Drogowej na sieci dróg wojewódzkich zarządzanych przez Podkarpacki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Rzeszowie. Uwaga ta jest zbyt szczegółowa na poziomie niniejszego Programu.
164	pisemnie	podmiot publiczny	Szymon Stapiński; Burmistrz Brzozowa	III. Cele i kierunki rozwoju regionalnego systemu transportowego. 3. Inwestycje w ramach celów podstawowych horyzontalnych – cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna	156	Brak zapisu dotyczącego tej drogi	Przebudowa DW 887 Brzozów - Rymanów - Daliowa	Droga prowadzi do Uzdrowiska Rymanów-Zdrój (potencjał endogeniczny Województwa) oraz do atrakcyjnych terenów turystycznych Beskidu Niskiego, w tym do Jaślik. Są to tereny o wysokich walorach krajobrazowych i przyrodniczych, z wieloma zabytkami i o bogatej przeszłości opartej na wielokulturowości. Na obszarze tym występuje również różnorodna baza uzdrowiskowa i turystyczna. Ponadto w połączeniu z drogą 897 stanowi alternatywną, bardzo atrakcyjną pod względem krajobrazowym drogę dojazdową w wysokie Bieszczady, co sprawia, że rocznie drogą tą przejeżdża bardzo duża ilość turystów, kuracjuszy i gości. Droga ta wymaga interwencji, gdyż nie spełnia obecnie żadnych standardów komunikacyjnych, w tym brak jest ciągów pieszych, bezpiecznych, dobrze oznakowanych przejść dla pieszych oraz tonażowych. Dlatego wymaga ona kompleksowej przebudowy na całym odcinku wraz z chodnikami.	Uwaga uwzględniona. Wprowadzono zapis w Tabeli 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego oraz w części Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 - Spriorytetyzowane listy kluczowych projektów - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej w ramach PSRT WP do roku 2030 – Priorytet B, inwestycji: Przebudowa/rozbudowa DW 887 Brzozów - Rymanów - Daliowa oraz dokonano oceny tej inwestycji według przyjętych kryteriów dla dróg wojewódzkich.

165	pisemnie	podmiot publiczny	Diana Błażejowska; Gmina Bukowsko	Tabela Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzki ch i podległej infrastruktur y drogowe	266	Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030. Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe	Dodanie wiersza w tabeli Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowe - Kompleksowa przebudowa drogi wojewódzkiej nr 889 prowadzącej z Sieniawy do Szczawnego.	Proponowana do uwzględnienia droga wojewódzka nr 889 jest jednym z bezpośrednich łączników z przejściem granicznym na Słowację w Radoszycach (przez Radoszyce przebiega droga wojewódzka nr 892). Ponadto droga nr 889 liczy łącznie 31,6 km i jest jedną z alternatywnych dróg w Bieszczady dla turystów jadących od strony Krakowa, Jasła i Krosna. Przy przebudowie stałaby się doskonałym łącznikiem z drogą ekspresową S19, poprzez planowaną do przebudowy DK28. Przejazd drogą nr 889 odciążałby trudny do pokonania odcinek drogi w Bieszczady, znajdujący się w Zagórzu i Lesku a tym samym dałby możliwość rozwoju gminom Beskidu Niskiego (przejazd turystów drogą 889 da możliwość rozwoju gastronomii, noclegów, szlaków turystycznych Beskidu Niskiego i jego atrakcji turystycznych). Samorządowcy przez których teren przebiega wspomniana droga, pismem nr PK.033.7.2021 z dnia 19.03.2021r., zwrócili się do Pana Marszałka Władysława Ortyła o interwencję i podjęcie działań związanych z przebudową wymienionej drogi. Prośba ta została ponowiona pismem z dnia 14 stycznia 2022r. Na wspomnianej drodze znajdują się liczne dziury, koleiny i wyboje co powoduje niszczenie poboczy i stwarza realne zagrożenie dla uczestników ruchu drogowego. Ponadto sprawia, że podróżni wybierają jednak drogę o lepszej nawierzchni, omijając tym samym Beskid Niski, co pogłębia wykluczenie i blokuje rozwój turystyczny regionu.	Uwaga częściowo uwzględniona. Wprowadzono zapis w Tabeli 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego oraz w części Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 - Spriorytetyzowane listy kluczowych projektów - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej w ramach PSRT WP do roku 2030 – Priorytet B, inwestycja: Przebudowa/rozbudowa DW 889 oraz dokonano oceny inwestycji według przyjętych kryteriów dla dróg wojewódzkich.
166	pisemnie	podmiot publiczny	Joanna Bril; Radna Sejmiku Województwa Podkarpackiego	Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 1. Spriorytetyzowane listy kluczowych projektów.	252- 258	Brak w/w inwestycji	Przebudowa drogi wojewódzkiej DW 887 Brzozów-Rymanów- Daliowa	Inwestycja bardzo ważna dla mieszkańców regionu przyczyni się do wzrostu bezpieczeństwa ruchu drogowego	Uwaga uwzględniona. Wprowadzono zapis w Tabeli 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego oraz w części Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 - Spriorytetyzowane listy kluczowych projektów - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej w ramach PSRT WP do roku 2030 – Priorytet B, inwestycji: Przebudowa/rozbudowa DW 887 Brzozów - Rymanów - Daliowa oraz dokonano oceny tej inwestycji według przyjętych kryteriów dla dróg wojewódzkich.
167	pisemnie	podmiot publiczny	Joanna Bril; Radna Sejmiku Województwa Podkarpackiego	Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 1. Spriorytetyzowane listy kluczowych projektów.	252- 258	Brak w/w inwestycji	Przebudowa drogi wojewódzkiej DW 991 Lutcza – Korczyna- Krosno	Inwestycja bardzo ważna dla mieszkańców regionu przyczyni się do wzrostu bezpieczeństwa ruchu drogowego	Uwaga zawiera się w istniejących zapisach Programu. W Tabeli 20. Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego przy Celu podstawowym 2. Transportowa spójność wewnętrzna oraz w załączniku nr 1 Spriorytetyzowane listy kluczowych projektów, zawarto m.in. zapis dotyczący planowanej inwestycji: Przebudowa/rozbudowa DW 991.
168	formularz on-line / pisemnie	podmiot publiczny	Bogdan Kobiernik; Zarząd Dróg	Tabela 20. Inwestycje w ramach celów i	159, 161	2. Modernizacja istniejących oraz budowa nowych	2. Modernizacja istniejących oraz budowa nowych mostów, w tym a) na rzece San na wysokości	Biorąc pod uwagę sugerowaną zmianę należy wskazać, iż uwzględnienie inwestycji budowy nowego obiektu mostowego przez rzekę San w miejscowości Dynów łączącej ul. Bartkowska z obwodnicą miasta Dynów w	Uwaga nieuwzględniona. PSRT WP służy spełnieniu na poziomie regionalnym warunkowości podstawowej w zakresie unijnego Celu Polityki 3 pn. Lepiej połączona

			Powiatowych w Rzeszowie	kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego Cel podstawowy 2. Transportowa a spójność wewnętrzna	mostów, w tym a) na rzece San na wysokości Leska, Krzemiennej, Dynowa (pomiędzy miejscowościami Wara i Siedliska oraz Bachórz i Pawłokoma), Wrzawy, Munina i Sobiecin	Leska, Krzemiennej, Dynowa (pomiędzy miejscowościami Wara i Siedliska, Bachórz i Pawłokoma oraz w obrębie miasta Dynów), Wrzawy, Munina i Sobiecin	<p>ciagu drogi wojewódzkiej nr 835 Lublin – Przeworsk – Grabownica Starzeńska ściśle łączy się z podstawowym celem programu: transportowa spójność wewnętrzna, który uwzględni poprawę dostępności obszarów funkcjonalnych poprzez budowę nowych mostów m. in. na Sanie. Obecny obiekt mostowy na rzece San w Dynowie jest w złym stanie technicznym. Taki stan powoduje nieciągłość drogową oraz niedrożność istniejącego układu komunikacyjnego na terenie województwa podkarpackiego przekładając się na ogromne utrudnienia komunikacyjne. Obecny stan techniczny przedmiotowego obiektu mostowego wyklucza jego przebudowę. Jedynym rozwiązaniem likwidującym nieciągłość drogową jest budowa nowej przeprawy mostowej na rzece San. Dostępność transportowa regionu jest jednym z głównych czynników warunkujących rozwój gospodarki. Umożliwia mobilność mieszkańców i sprzyja wymianie wiedzy i doświadczenia. Inwestycja infrastrukturalna polegająca na budowie nowego mostu przez rzekę San w strefie wzajemnej korelacji 6 powiatów tj. powiatu rzeszowskiego, brzozowskiego, przemyskiego, sanockiego, strzyżowskiego i Przeworskiego ma istotne znaczenie dla podniesienia rozwoju i konkurencyjności Pogórza Dynowskiego i Przemyskiego. Proponowana inwestycja jest ważnym elementem w zakresie zwiększenia dostępności komunikacyjnej regionu, która wpływa bezpośrednio na rozwój gospodarczy i na podniesienie poziomu i jakości życia mieszkańców. Przedmiotowa inwestycja wraz z obwodnicą miasta Dynów klasy technicznej G przyczyni się do poprawy dostępności transportowej południowo-wschodniej części województwa podkarpackiego oraz zwiększy spójność komunikacyjną regionu z pozostałą częścią kraju. Realizacja powyższego projektu wpłynie na budowanie wzajemnych powiązań funkcjonalnych pomiędzy rdzeniami regionalnych biegunów wzrostu (Rzeszów, Sanok, Lesko, Przeworsk, Krosno) jak również przyczyni się do większej integracji miejskich obszarów funkcjonalnych (rzeszowski obszar funkcjonalny, miejski obszar funkcjonalny Przemyśl, miejski obszar funkcjonalny Krosno, miejski obszar funkcjonalny Jarosław, miejski obszar funkcjonalny Przeworsk, miejski obszar funkcjonalny Sanok, miejski obszar funkcjonalny Lesko). Realizacja inwestycji pozwoli na likwidację nieciągłości drogowej i umożliwi wyprowadzenie ruchu drogowego bezpośrednio do obwodnicy miasta Dynowa w ciągu drogi wojewódzkiej nr 835 Lublin - Przeworsk-Grabownica Starzeńska, a tym samym zapewni lepsze powiązania lokalnych ośrodków gospodarczych z regionalnymi i krajowymi. Należy zaznaczyć, iż pomiędzy miastami Sanok a Przemyśl nie znajduje się żadna pełnonormatywna przeprawa mostowa w myśl obowiązujących przepisów prawnych. Województwo podkarpackie jest wyjątkowe pod względem międzygminnych dojazdów do pracy. W porównaniu do innych województw charakteryzuje się bardzo dużymi potokami, międzygminnych dojazdów do pracy. Wyjątkowość województwa leży głównie w jego policentryczności oraz relatywnie większej niż w innych obszarach kraju skłonności mieszkańców do wykonywania codziennych dojazdów do pracy poza gminą zamieszkania. Budowa przedmiotowej przeprawy mostowej przyczyni się w znacznym stopniu do poprawy warunków dojazdów do miejsc pracy mieszkańców powiatu rzeszowskiego, brzozowskiego, przemyskiego, sanockiego i przeworskiego.</p>	<p>Europa. Jest to kontynuacja tzw. warunkowości wstępnej z perspektywy finansowej 2014-2020. Spełnienie warunku jest konieczne dla umożliwienia współfinansowania inwestycji w sektorze transportu planowanych do objęcia wsparciem w ramach ww. Celu Polityki 3. Dokument spełnia dwa podstawowe zadania tj.</p> <p>1) obejmuje kompleksową wizję rozwoju systemu transportowego (kompleksowe działania w ramach wszystkich gałęzi transportu, niezależnie od układu kompetencji),</p> <p>2) stanowi podstawę finansowania inwestycji w ramach perspektywy finansowej 2021-2027 (w ramach kompetencji przypisanych samorządowi szczebla regionalnego).</p> <p>Dokument nie wskazuje jednak bardzo szczegółowych inwestycji na poziomie lokalnym. Postulowana inwestycja ma charakter inwestycji lokalnej - leży w zakresie kompetencji odpowiedniego zarządcy drogi. W ramach rozwoju infrastruktury drogowej wojewódzkiej zrealizowano obwodnicę Dynowa. Zarządca drogi może wnioskować z innych programów pomocowych o realizację niniejszego zadania. W projekcie Programu podkreślono, że inwestycje lokalne będą mogły być realizowane m.in. w ramach Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg.</p> <p>Jednocześnie Powiat brzozowski otrzymał promesę w ramach programu Mosty dla Regionów i opracowuje dokumentację techniczną na zadanie budowy mostu na rzece San na wysokości Leska, Dynowa, Niwiski (pomiędzy miejscowościami Niwista - Jabłonica Ruska oraz Bachórz i Pawłokoma), Wrzawy, Munina i Sobiecin. Wariant budowy mostu w Krzemiennej został wycofany na rzecz lokalizacji w Niewistce, to zostało zmienione w tabeli nr 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego. W przypadku budowy mostu na wysokości Dynowa, jest to uwzględnione w zapisach niniejszej inwestycji projektu Programu, jednakże z uwagi przyjęty poziom ogólności niniejszego dokumentu, nie wskazuje on konkretnego przebiegu inwestycji.</p>
--	--	--	-------------------------	--	---	--	--	--

169	formularz on-line / pisemnie	podmiot publiczny	Bogdan Kobiernik; Zarząd Dróg Powiatowych w Rzeszowie	Tabela 20. Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna	156	4. Obwodnica Tyczyna w ciągu DW 878	<p>4. Obwodnica Tyczyna w ciągu DW 878 oraz budowa nowego odcinka drogi wojewódzkiej pomiędzy nową obwodnicą Tyczyna a ul. Mickiewicza w Tyczynie</p> <p>Sugerowana zmiana tj. budowa obwodnicy Tyczyna w ciągu DW 878 oraz budowa nowego odcinka drogi wojewódzkiej pomiędzy nową obwodnicą Tyczyna a ul. Mickiewicza w Tyczynie przyczyni się do realizacji podstawowego celu programu: transportowa spójność wewnętrzna, który uwzględnia likwidację barier rozwojowych poprzez budowę obwodnic (obwodnice usprawniające tranzyt). Poprawa dostępności komunikacyjnej w ruchu drogowym na terenie miasta Tyczyn stanowi ważny element umożliwiający rozprzestrzenianie procesów rozwojowych, jak również integrację regionu w wymiarze gospodarczym i rynków pracy. Proponowane zadanie inwestycyjne w zakresie budowy obwodnicy miasta Tyczyn oraz budowy nowego odcinka drogi wojewódzkiej pomiędzy nową obwodnicą Tyczyn a ul. Mickiewicza w Tyczynie ma na celu zlikwidowanie wąskiego gardła drogowego oraz wyprowadzenie ruchu drogowego z centrum miasta Tyczyn. Obecnie w samym centrum miasta Tyczyn krzyżują się dwie drogi publiczne, które następnie łączą się z drogą wojewódzką Nr 878 Rzeszów – Dylągówka prowadzącą bezpośrednio do miasta Rzeszów. Obydwie drogi powiatowe zapewniają dojazd do miasta Rzeszów dla części mieszkańców powiatu rzeszowskiego, brzozowskiego oraz strzyżowskiego. Układ urbanistyczny miasta Tyczyn wymusił wprowadzenie w obrębie rynku ruchu jednokierunkowego, co spowodowało powstanie wąskiego gardła drogowego. Wprowadzone ograniczenia w ruchu drogowym w centrum miasta Tyczyn powodują perturbacje w ruchu, których przejawem jest jego zwolnienie, wymuszone postoje oraz tworzenie się zatorów drogowych. Wskazane powyżej czynniki są przyczyną utrudnień w ruchu powodujących zazwyczaj znaczne straty czasu, a przy tym niepotrzebną frustrację osób kierujących pojazdami na tym odcinku. Ponadto, jak wynika z licznych interwencji mieszkańców Tyczyna wzmożony ruch pojazdów sprawia ogromne zagrożenie dla pieszych – dzieci powracających ze szkoły oraz zabudowań usytuowanych na tyczyńskim rynku. Brak obwodnicy miasta Tyczyna oraz nowego odcinka drogi wojewódzkiej pomiędzy nową obwodnicą Tyczyna a ul. Mickiewicza w Tyczynie jest czynnikiem utrudniającym mieszkańcom Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego oraz części powiatu brzozowskiego oraz powiatu strzyżowskiego w dostępie do zatrudnienia w Rzeszowie, dzieciom w dostępie do nauki/szkoły w Rzeszowie, jak również kultury i aktywnego wypoczynku. Istnieje więc konieczność wzmocnienia działań w obszarze infrastruktury drogowej poprzez budowę obwodnicy miasta Tyczyn oraz budowę nowego odcinka drogi wojewódzkiej pomiędzy nową obwodnicą Tyczyna a ul. Mickiewicza w Tyczynie w celu zwiększenia poziomu rozwoju ośrodków gospodarczych oraz zwiększenia dostępności komunikacyjnej ośrodków ważnych dla społeczności lokalnej jak również zwiększenia przepustowości układu komunikacyjnego. Dodatkowo wyprowadzenie ruchu pojazdów poza centrum miasta Tyczyn wpłynie pozytywnie na poziom bezpieczeństwa ruchu na terenie miasta oraz spowoduje zmniejszenie niekorzystnego oddziaływania na otoczenie (przede wszystkim doprowadzi do zmniejszenia emisji hałasu i poziomu zanieczyszczenia powietrza w gęsto zabudowanym centrum miasta).</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. PSRT WP służy spełnieniu na poziomie regionalnym warunkowości podstawowej w zakresie unijnego Celu Polityki 3 pn. Lepiej połączona Europa. Jest to kontynuacja tzw. warunkowości wstępnej z perspektywy finansowej 2014-2020. Spełnienie warunku jest konieczne dla umożliwienia współfinansowania inwestycji w sektorze transportu planowanych do objęcia wsparciem w ramach ww. Celu Polityki 3. Dokument spełnia dwa podstawowe zadania tj. 1) obejmuje kompleksową wizję rozwoju systemu transportowego (kompleksowe działania w ramach wszystkich gałęzi transportu, niezależnie od układu kompetencji), 2) stanowi podstawę finansowania inwestycji w ramach perspektywy finansowej 2021-2027 (w ramach kompetencji przypisanych samorządowi szczebla regionalnego). Dokument nie wskazuje jednak bardzo szczegółowych inwestycji na poziomie lokalnym. Postulowana inwestycja ma charakter drogi lokalnej - leży w zakresie kompetencji odpowiedniego zarządcy drogi. drogi może wnioskować z innych programów pomocowych o realizację niniejszego zadania. W projekcie Programu podkreślono, że realizowane będą m.in. lokalne inwestycje drogowe w ramach Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg. W przypadku obwodnicy Tyczyna w ciągu DW 878 znajduje się ona w wykazie spriorytetyzowanej listy kluczowych projektów. Zadanie jest przewidziane do realizacji, aktualnie opracowywana jest dokumentacja projektowa.</p>
-----	------------------------------	-------------------	---	--	-----	-------------------------------------	---	---

170	formularz on-line / pisemnie	podmiot publiczny	Bogdan Kobiernik; Zarząd Dróg Powiatowych w Rzeszowie	Tabela 20. Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego 2. Transportowa spójność wewnętrzna	159	29. Budowa/rozbudowa DW 857 na odcinku Zaklików – granica województwa 30. Budowa DW na odcinku od drogi krajowej Nr 19 w miejscowości Boguchwała do tzw. obwodnicy Południowej Rzeszowa	<p>Budowa obwodnicy łączącej drogę krajową DK 19 na wysokości miejscowości Zarzecze/ Lutoryż przez nowy most na Wisłoku w okolicach obecnej kładki w Boguchwale z tzw. południową obwodnicą Rzeszowa umożliwi połączenie prawo- i lewo- brzeżnych terenów nad rzeką Wisłok w południowej części miast i regionów: Rzeszów, Boguchwała, południowej części gminy Boguchwała, północnej części gminy Lubenia, a także powiatu Strzyżowskiego tworząc nowe bezpieczne powiązania komunikacyjne odciążając niedrożne istniejące relacje drogowe w kierunku m. Rzeszów.</p> <p>Proponowane zadanie inwestycyjne w zakresie budowy obwodnicy miasta Boguchwała oraz rozbudowa infrastruktury drogowej na terenie gminy Lubenia, Boguchwała i miasta Rzeszów ma na celu zlikwidowanie wąskiego gardła drogowego oraz wyprowadzenie ruchu drogowego z centrum miasta Boguchwała. Przedmiotowa inwestycja pozwoli na swobodne poruszanie się pojazdów w obu kierunkach ruchu, co w znacznym stopniu usprawni system komunikacyjny powiatu rzeszowskiego oraz Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego a tym samym zapewni lepsze powiązania lokalnych ośrodków gospodarczych z regionalnymi i krajowymi. Ponadto realizacja inwestycji wpłynie korzystnie na szerokie spektrum czynników warunkujących rozwój regionów, a co za tym idzie również województwa podkarpackiego. Budowa powyższego ciągu komunikacyjnego przyczyni się do lepszego skomunikowania stolicy województwa z dynamicznie rozwijającymi się gminami położonymi na południe od Rzeszowa. Przedsięwzięcie to ma przede wszystkim na celu zwiększenie funkcjonalności regionalnego systemu transportowego, ma także służyć poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego, jak również zwiększeniu atrakcyjności inwestycyjnej i turystycznej regionu. Budowa nowego ciągu komunikacyjnego w granicach gminy Boguchwała, Lubenia i miasta Rzeszów przyczyni się do rozwiązywania problemów transportowych związanych z nadmiernym natężeniem ruchu na drodze krajowej DK19 i powstającymi korkami w samym mieście Boguchwała. Realizacja obwodnicy z mostem na rzece Wisłok, na wysokości obecnej kładki w Boguchwale, stworzy możliwość rozładowania ruchu pojazdów na odcinku drogi krajowej w Boguchwale i wyprowadzenia go poza obszary zurbanizowane po wschodniej stronie Wisłoka. Planowana inwestycja będzie pełniła, zatem funkcję drogi o charakterze regionalnym. Realizacja projektu poprawi dostępność Rzeszowa dla mieszkańców obszarów przygranicznych i położonych na południe od autostrady A4, wpłynie na rozwój powiązań pomiędzy Rzeszowem, jako ośrodkiem metropolitarnym, a mniejszymi miastami i gminami południowej części województwa oraz na procesy urbanizacyjne w nich zachodzące. Zbyt mała liczba dróg wyjazdowych z Rzeszowa na południe regionu stanowi barierę w rozwoju gmin i powiatów tej części województwa. Budowa nowego ciągu komunikacyjnego w standardzie drogi wojewódzkiej będzie sprzyjać lepszemu obsłudze ww. regionów peryferyjnych, a także w dużym stopniu poprawi przepustowość głównych dróg prowadzących w kierunku południowym województwa, głównie drogi DK 19 jako drogi dojazdowej do Rzeszowa. Wzmocni bezpieczeństwo ruchu drogowego poprzez oddzielenie ruchu lokalnego od tranzytowego. Zwiększy zasięg rynku pracy. Poprawi komfort podróży do jednego z najbardziej atrakcyjnych pod względem turystycznym zakątków Polski-Bieszczad.</p>	<p>Uwaga zawiera się w istniejących zapisach Programu.</p> <p>Inwestycja dotycząca przebudowy/rozbudowy DW 857 jest ujęta w wykazie dróg wojewódzkich przewidzianych do realizacji w PSRT WP w priorytecie A (Tabela 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego oraz w Załączniku 1 Sprietyzowane listy kluczowych projektów). W zakresie budowa DW na odcinku od drogi krajowej Nr 19 w miejscowości Boguchwała do tzw. obwodnicy Południowej Rzeszowa DK 19 - Inwestycja należy do kategorii dróg lokalnych. Zgodnie z wcześniejszymi wyjaśnieniami, dokument nie wskazuje jednak bardzo szczegółowych inwestycji na poziomie lokalnym. Z uwagi że DK19 będzie droga wojewódzką i zmieni się przebieg dróg wojewódzkich po oddaniu do użytkowania S19, PSRT nie zakłada realizacji takiej drogi lokalnej. Zarządca drogi może wnioskować z innych programów pomocowych o realizację niniejszego zadania. W projekcie Programu podkreślono, że realizowane będą m.in. inwestycje w ramach Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg.</p>
-----	------------------------------	-------------------	--	---	-----	--	---	--

171	pisemnie	podmiot publiczny	Ewa Kseniak; Gmina Bukowsko	Tabela Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej	266	Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030. Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej	Dodanie wiersza w tabeli Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej - Kompleksowa przebudowa drogi wojewódzkiej nr 889 prowadzącej z Sieniawy do Szczawnego.	Proponowana do uwzględnienia droga wojewódzka nr 889 jest jednym z bezpośrednich łączników z przejściem granicznym na Słowację w Radoszycach (przez Radoszyce przebiega droga wojewódzka nr 892). Ponadto droga nr 889 liczy łącznie 31,6 km i jest jedną z alternatywnych dróg w Bieszczadach dla turystów jadących od strony Krakowa, Jasła i Krosna. Przy przebudowie stałaby się doskonałym łącznikiem z drogą ekspresową S19, poprzez planowaną do przebudowy DK28. Przejazd drogą nr 889 odciażyłby trudny do pokonania odcinek drogi w Bieszczadach, znajdujący się w Zagórzu i Lesku a tym samym dałby możliwość rozwoju gminom Beskidu Niskiego (przejazd turystów drogą 889 da możliwość rozwoju gastronomii, noclegów, szlaków turystycznych Beskidu Niskiego i jego atrakcji turystycznych). Samorządowcy przez których teren przebiega wspomniana droga, pismem nr PK.033.7.2021 z dnia 19.03.2021r., zwrócili się do Pana Marszałka Władysława Ortyła o interwencję i podjęcie działań związanych z przebudową wymienionej drogi. Prośba ta została ponowiona pismem z dnia 14 stycznia 2022r. Na wspomnianej drodze znajdują się liczne dziury, koleiny i wyboje co powoduje niszczenie poboczy i stwarza realne zagrożenie dla uczestników ruchu drogowego. Ponadto sprawia, że podróżni wybierają jednak drogę o lepszej nawierzchni, omijając tym samym Beskid Niski, co pogłębia wykluczenie i blokuje rozwój turystyczny regionu.	Uwaga częściowo uwzględniona. Wprowadzono zapis w Tabeli 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego oraz w części Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 - Spriorytetyzowane listy kluczowych projektów - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej w ramach PSRT WP do roku 2030 – Priorytet B, inwestycja: Przebudowa/rozbudowa DW 889 oraz dokonano oceny inwestycji według przyjętych kryteriów dla dróg wojewódzkich.
172	formularz on-line	podmiot publiczny	Andrzej Bytnar; Burmistrz Dukli	Cel podstawowy. Transportowa spójność wewnętrzna	141	Obszar funkcjonalny Jasła.	Uwzględnienie budowy łącznika pomiędzy istniejącą drogą wojewódzką nr 993 Gorlice – Dukla do „Węzła Dukla” projektowanej budowy drogi S 19.	W obrębie skrzyżowania drogi wojewódzkiej Nr 993 i DK 19 panuje bardzo duży ruch tranzytowy w kierunku Granicy Państwa w Barwinku. Włączenie drogi wojewódzkiej do „Węzła Dukla” drogi S19, ma na celu przekierowanie przed wjazdem do Dukli ruchu samochodów ciężarowych, jadących od strony Gorlic, z drogi wojewódzkiej na drogę S 19. Rozwiązanie to, jest bardzo pożądane i oczekiwane przez lokalną społeczność, ze względu na znaczne natężenie ruchu w obrębie skrzyżowania drogi wojewódzkiej Nr 993 z DK 19, przebiegającego przez centrum zabytkowego miasta. Drogą wojewódzką poruszają się głównie samochody ciężarowe z naczepami jadące od strony Pilzna do Jasła, a następnie przez Nowy Żmigród, Duklę do Granicy Państwa w Barwinku.	Uwaga uwzględniona. Wprowadzono zapis w części Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 - Spriorytetyzowane listy kluczowych projektów - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej w ramach PSRT WP do roku 2030: Budowa nowego odcinka DW 993 do węzła s19 „Dukla”.
173	pisemnie	podmiot publiczny	Wiesław Kąkol; Burmistrz Boguchwały	Nie dotyczy	135	Wąskie gardła w Rzeszowskim Obszarze Funkcjonalnym, po oddaniu do użytku autostrady A4 i kolejnych fragmentów drogi ekspresowej S19, są coraz bardziej widoczne w układzie południkowym na odcinkach wylotowych DK9 (w kierunku do Głogowa Małopolskiego) oraz DK19/S19 (w kierunku południowym). Wąskie gardło na DK19 może zostać zlikwidowane poprzez	Propozycja uwzględnienia w zapisie wzmianki o realizacji również zadania drogowego drogi łączącej prawobrzeżną część Rzeszowa z DK19 za Boguchwałą z mostem przez rzekę Wisłok	Po wybudowaniu trasy S19 na odcinku Rzeszów – Babica nie rozwiązany zostanie dojazd od strony południowej do centrum Rzeszowa i nadal będzie stanowił wąskie gardło. Obecnie DK 19 przebiega przez obszar gęstej zabudowy co sprawia, że cały czas będzie obsługiwała wzmożony ruch lokalny oraz tranzytowy dla wszystkich pojazdów, które będą chciały jak najkrótszą trasą dojechać do centrum Rzeszowa. Wąskim gardłem jest przede wszystkim przejazd przez Boguchwałę. Przez lata nie zrealizowano żadnej inwestycji, która mogłaby skutecznie odciażyć ten szlak komunikacyjny. Boguchwała nie doczekała się żadnej obwodnicy, chociaż inne miasta i miejscowości na mniej ruchliwych trasach takie obwodnice mają. Trasa S19 złagodzi problem ale nie będzie jego rozwiązaniem, gdyż część tranzytu i dosyć duży ruch lokalny nadal będzie odbywał się po DK19. W opracowaniu nie zawarto żadnych propozycji co do rozwiązania tego problemu. Również powstanie obwodnicy południowej Rzeszowa spowoduje bardziej wzmożony ruch na drodze krajowej przez Boguchwałę. Dlatego ważne jest wpisanie do listy zadań drogowych wykonanie drogi łączącej prawobrzeżną część Rzeszowa z DK19 za Boguchwałą z mostem przez rzekę Wisłok. Jednocześnie byłaby to mała obwodnica Boguchwały i możliwość skomunikowania tej części Rzeszowa z obszarami południowymi.	Uwaga nieuwzględniona. PSRT WP służy spełnieniu na poziomie regionalnym warunkowości podstawowej w zakresie unijnego Celu Polityki 3 pn. Lepiej połączona Europa. Jest to kontynuacja tzw. warunkowości wstępnej z perspektywy finansowej 2014-2020. Spełnienie warunku jest konieczne dla umożliwienia współfinansowania inwestycji w sektorze transportu planowanych do objęcia wsparciem w ramach ww. Celu Polityki 3. Dokument spełnia dwa podstawowe zadania tj. 1) obejmuje kompleksową wizję rozwoju systemu transportowego (kompleksowe działania w ramach wszystkich gałęzi transportu, niezależnie od układu kompetencji), 2) stanowi podstawę finansowania inwestycji w ramach perspektywy finansowej 2021-2027 (w ramach kompetencji przypisanych samorządowi szczebla regionalnego). Dokument nie wskazuje jednak bardzo szczegółowych inwestycji na poziomie lokalnym. Inwestycja należy do kategorii dróg lokalnych. Z uwagi że DK19 będzie drogą wojewódzką i zmieni się przebieg dróg wojewódzkich po oddaniu do użytkowania S19 PSRT nie zakłada realizacji takiej drogi lokalnej. Zarządca drogi może wnioskować z innych programów pomocowych o realizację niniejszego

						realizację drogi ekspresowej S19 od węzła Rzeszów Południe do węzła Babica, oraz inwestycje na drogach doprowadzających do niej ruch. Szczególnie istotny z punktu widzenia realizacji inwestycji na drogach wojewódzkich jest ciąg trzech projektów od węzła Babica na S19 do obwodnicy Strzyżowa oraz południowej obwodnicy Rzeszowa".		Rozwiązanie to poprawi szybkość przejazdu ale też bezpieczeństwo na DK19 pomiędzy Babicą a Rzeszowem, głównie w miejscowości Boguchwała.	zadania. W projekcie Programu podkreślono, że realizowane będą m.in. inwestycje w ramach Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg.
174	pisemnie	podmiot publiczny	Wiesław Kąkol; Burmistrz Boguchwały	Nie dotyczy	-	Brak	<p>Problemem jest niezbyt dobre usytuowanie węzła Rzeszów Południe (Kielanówka). Obecnie budowany zjazd z S19 na tym węźle zwiększy ruch na drogach powiatowych i gminnych w Gminie Boguchwała. Jest to jedyny zjazd z S19 przed Babicą, ale jednak zbyt blisko samego Rzeszowa a co za tym idzie żeby się na niego dostać albo trzeba przejeżdżać już zakorkowaną DK19 do łącznika z S19 na początku ul. Podkarpackiej w Rzeszowie, albo generować ruch na drogach gminnych i powiatowych stanowiących dojazd do zjazdu na S19 w miejscowości Raclawówka. Dlatego proponuję wpisanie do listy zadań drogowych opracowanej już koncepcji realizacji II i III etapu zjazdu z S19 przez Raclawówkę z przedłużeniem przez Mogielnicę i Lutoryż do DK19.</p>	Brak	<p>Uwaga nieuwzględniona. Inwestycja należy do kategorii dróg lokalnych. Zgodnie z wcześniejszymi wyjaśnieniami, dokument nie wskazuje jednak bardzo szczegółowych inwestycji na poziomie lokalnym. Z uwagi że DK19 będzie droga wojewódzka i zmieni się przebieg dróg wojewódzkich po oddaniu do użytkowania S19 PSRT nie zakłada realizacji takiej drogi lokalnej. Zarządca drogi może wnioskować z innych programów pomocowych o realizację niniejszego zadania. W projekcie Programu podkreślono, że realizowane będą m.in. lokalne inwestycje drogowe w ramach Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg.</p>

175	pisemnie	podmiot publiczny	Wiesław Kąkol; Burmistrz Boguchwały	Nie dotyczy	-	Brak	<p>Utrudnienia na przejeździe kolejowym na drodze powiatowej Boguchwała-Niechobrz w Boguchwale w związku z uruchomieniem PKA. W pierwotnej wersji projektu PKA przewidywano wiadukt nad torami kolejowymi. Niestety został on wycofany z realizacji ze względu na koszty. Problem nie został więc rozwiązany i obecnie tworzą się na tym odcinku korki. Droga powiatowa nr 1408R łączy zachodnią część gminy Boguchwała w tym od zjazdu z S19 i samej Boguchwały z DK19. Ruch kołowy jest tam bardzo duży. Częstotliwość przejazdu pociągów PKA w godzinach szczytu co 30 min w jedną stronę, poza godzinami szczytu co 60 min. Do tego dochodzą kursy pociągów PLK i towarowych co daje od 4 do 8 przejazdów na godzinę. Usytuowanie przejazdu w niedalekiej odległości od peronu dworca kolejowego sprawia, że rogatki zamykają się na 3,20 do 4,30 min a więc w godzinach szczytu 50% czasu są zamknięte. Dlatego zasadnym jest wpisanie wiaduktu w Boguchwale do listy projektów w ramach rozbudowy sieci połączeń kolejowych.</p>	Brak	<p>Uwaga nieuwzględniona Inwestycja należy do kategorii dróg lokalnych. Zgodnie z wcześniejszymi wyjaśnieniami, dokument nie wskazuje jednak bardzo szczegółowych inwestycji na poziomie lokalnym. Możliwe jest uzyskanie wsparcia rządowego, ewentualnie wystąpienie do zarządcy linii kolejowej o wspólną realizację zadania - jako przebudowy przejazdu kolejowego na skrzyżowanie bezkolizyjne.</p>
-----	----------	-------------------	--	-------------	---	------	--	------	--

176	pisemnie	osoba fizyczna	Osoba fizyczna 12	Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030	265	Tabela pt. "Priorytet A - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej"	W tabeli pod pozycją L.p. 25 wpisać inwestycję pod nazwą: „Połączenie chodników w ciągu DW 877 w miejscowości Żołynia - odcinek ul. Mickiewicza/Bikówka, wykonane w formie ścieżki pieszo-rowerowej.” (Pozostałym inwestycjom o mniejszej ilości punktów nadać kolejne L.p.)	<p>Zgodnie z kryteriami przedstawionymi na str. 190 konsultowanego Programu, inwestycja, o opisanie której składany jest niniejszy wniosek powinna otrzymać 20 pkt. za kontynuację projektu oraz 10 pkt. za poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym, plasując ją na liście rankingowej wyżej, aniżeli inwestycje już zapisane w Programie od pozycji 25 do 30. Nie ma wątpliwości, że byłaby to kontynuacja inwestycji ponieważ chodnik na tym odcinku DW877 jest budowany od kilkunastu lat. Byłaby to również inwestycja stanowiąca tzw. projekt domykający (o tym jest również mowa w ww. kryteriach), ponieważ wykonanie inwestycji domknęłoby rozwiązanie problemów z chodnikami dla pieszych w terenie zabudowanym przy drodze 877 na odcinku Łańcut-Leżajsk (odcinek, którego dotyczy wniosek jest ostatnim w terenie zabudowanym pomiędzy ww. miastami, przy którym nie ma chodnika dla pieszych. Nie ma również wątpliwości, że wykonanie ścieżki pieszo-rowerowej poprawiłoby bezpieczeństwo. Na odcinku dochodzi do niebezpiecznych wypadków, miał na nim miejsce również wypadek śmiertelny, w którym zginęła osoba poruszająca się rowerem. Wniosek dotyczy ścieżki pieszo-rowerowej ponieważ na tym odcinku obserwowany jest duży ruch rowerzystów z miejscowości: Bikówka, Zakęcie, Żołynia (ul. Górską i Mickiewiczą), częściowo z Brzozy Stadnickiej, tak więc potencjał jego wykorzystania w ten sposób jest bardzo duży. Projekt wpisywałby się w zapisy konsultowanego Programu akcentującego, że na terenie województwa mamy cyt. „niewystarczającą nadal infrastrukturę dla rozwoju codziennej mobilności aktywnej, w tym zwłaszcza sieci ścieżek rowerowych (m.in. ich brak w ciągach dróg wojewódzkich na terenach pozamiejskich”; że cyt. „miarą równoważenia rozwoju na poziomie lokalnym będzie m.in. długość ścieżek rowerowych wzdłuż dróg zamiejskich (w tym wojewódzkich)”, że będzie cyt. „rozbudowywana sieć zamiejskich ścieżek rowerowych”, że cyt. „preferowane jest także powstawanie ścieżek rowerowych przy drogach zamiejskich”, że będzie cyt. „zapewnienie spójnego systemu tras rowerowych gwarantujących bezpieczeństwo w poruszaniu się”, że cyt. będzie „rozwój zintegrowanej sieci ścieżek rowerowych, tras rowerowych, jako alternatywy dla przemieszczania się na krótkich odcinkach...”, że planuje się „tworzenie warunków dotyczących obowiązku projektowania ścieżek rowerowych w ciągu budowanych/przebudowanych dróg”, że będzie cyt. „modernizacja infrastruktury drogowej w celu poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu, szczególnie pieszych i rowerzystów poprzez budowę chodników i ścieżek pieszo-rowerowych w ciągach dróg wojewódzkich”. Tak więc inwestycja mogłaby stanowić swego rodzaju pilotaż, pokazujący, że zarząd dróg wojewódzkich rzeczywiście poważnie traktuje wyżej zacytowane zapisy programowe. Ponadto projekt rozwiązywałby problem bezpiecznego dojazdu rowerem z centrum Żołyni do drogi prowadzącej w kierunku Julina, w którym planowane jest uruchomienie Muzeum Kultury Leśnej i Łowiectwa, w Pałacu Myśliwskim stanowiącym majątek woj. podkarpackiego. Wspierałby także rozwój infrastruktury turystycznej Ziemi Łańcucko-Leżajskiej.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Droga wojewódzka Nr 877 na odcinku Łańcut - Leżajsk nie jest ujęta w PSRT WP. Uwaga dotyczy elementów, które mogą być realizowane w ramach inwestycji jednorocznych na zasadach współpracy Województwa Podkarpackiego z JST. Uwaga zbyt szczegółowa na przyjęty poziom ogólności Programu, który wyznacza podstawowe kierunki rozwoju regionalnego systemu transportowego w projekcie PSRT WP wskazuje się jedynie podstawowe kierunki działań. Nie mniej jednak, równolegle do PSRT WP do roku 2030 przygotowywany był dokument pn. Program Poprawy Bezpieczeństwa Infrastruktury Drogowej na Sieci Dróg Wojewódzkich (przyjęty uchwałą Sejmiku Województwa Podkarpackiego XL/672/21 z dnia 27 września 2021r.), za który odpowiedzialny w ramach realizacji projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 jest Departament Dróg i Publicznego Transportu Zbiorowego UWMP, w którym uwzględnione zostały w sposób bardziej szczegółowy inwestycje w zakresie budowy chodników na wybranych odcinkach dróg wojewódzkich.</p>
-----	----------	----------------	----------------------	---	-----	---	--	--	--

177	pisemnie	podmiot publiczny	Władysław Grądział; wójt Raniżowa	Inwestycje w ramach celów podstawowych i horyzontalnych	162	1) Budowa obwodnicy m. Raniżów DW 875	1) Budowa obwodnicy miejscowości Raniżów, Stanisławskie, Zielonka DW 875; 2) Budowa ścieżki rowerowej wzdłuż DW 875 na całym terenie Gminy Raniżów; 3) Dokończenie budowy chodnika w Zielonce; 4) Budowa chodnika po obu stronach występowania infrastruktury zabudowy w miejscowości Stanisławskie, Zielonka, Raniżów do granicy z Gminą Dzikowiec.	Bezpieczeństwo mieszkańców	Uwaga nieuwzględniona Uwaga w tym zakresie zbyt szczegółowa na poziomie PSRT. Droga wojewódzka Nr 875 na odcinku Kolbuszowa - Sokołów Małopolski nie jest ujęta w PSRT WP. Droga została przebudowana kompleksowo w ramach perspektywy 2014 - 2020. Obwodnica Raniżowa jest ujęta w wykazie inwestycji projektu PSRT. Uwaga nr 2,3,4 dotyczy elementów, które mogą być realizowane w ramach inwestycji jednorocznych na zasadach współpracy Województwa Podkarpackiego z JST.
178	formularz on-line	podmiot publiczny	Adam Śniezek; Poseł na Sejm Rzeczypospolitej Polskiej	Tabela 20	152	1. Przebudowa i rozbudowa DW 835 na odcinku Szklary - Dynów	1. Przebudowa i rozbudowa DW 835 na odcinku Szklary – Grabownica Starzeńska	Odcinek Dynów – Grabownica Starzeńska jest najbardziej zniszczonym odcinkiem tej drogi. Remonty tego odcinka drogi planowane od lat nie znajdują realizacji. Ta droga to szlak turystyczny dla turystów jadących od strony województwa lubelskiego przez Przeworsk. Ponadto prowadzi ona do największego ośrodka onkologicznego na Podkarpaciu w Brzozowie. Mając powyższe na uwadze wnioskuję o zapisanie tego punktu w priorytecie A.	Uwaga zawiera się w istniejących zapisach Programu. Inwestycja dotycząca przebudowy i rozbudowy odcinka DW nr 835 Szklary - Dynów, została wskazana w Tabeli 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego, w 2 Celu podstawowym Transportowa spójność wewnętrzna, jako inwestycja przynależna do priorytetu A. Nie mniej jednak Program przewiduje także przebudowę i rozbudowę szerszego odcinka DW nr 835 o łącznej długości 49 km na odcinku Kańczuga - Grabownica Starzeńska. Inwestycja ta także znajduje się w wykazie inwestycji w Tabeli 20, w 2 celu podstawowym, w priorytecie B. Należy mieć jednak na względzie, że z uwagi na bardzo dużą liczbę potrzeb inwestycyjnych na sieci dróg wojewódzkich, projekty te podlegają wielokryterialnej ocenie (poprzez opracowane kryteria wyboru projektów), co pozwoliło na przygotowanie spriorytetyzowanej listy kluczowych/strategicznych inwestycji, planowanych do wsparcia m.in. w ramach regionalnego programu FEP 2021-2027 oraz Programu FEPW 2021-2027 i dokonanie ich kategoryzacji według przyjętych priorytetów. Podział inwestycji na dwa priorytety A i B odzwierciedla ewentualne etapowanie inwestycji. Analiza sieci drogowej województwa umożliwia wskazanie priorytetowych ciągów drogowych, które z punktu widzenia potrzeb ruchu regionalnego, funkcji drogi, natężenia, struktury ruchu, powinny być realizowane w pierwszej kolejności. Z uwagi na bardzo duże potrzeby inwestycyjne sieci drogowej, przy ograniczonych środkach finansowych niemożliwa jest realizacja wszystkich zaplanowanych zadań w jednej perspektywie, zwłaszcza dla tak długich ciągów drogowych. Ustalony podział odcinków drogi wojewódzkiej Nr 835 wynika z powyższej analizy układu sieci. Niezależnie od powyższego Województwa rokrocznie realizuje odcinkowe odnowy nawierzchni wskazanej drogi wojewódzkiej.
179	formularz on-line	podmiot publiczny	Adam Śniezek; Poseł na Sejm Rzeczypospolitej Polskiej	Tabela 20	153	7. Budowa obwodnicy Miejsca Piastowego w ciągu DK 28	7. Budowa obwodnicy Miejsca Piastowego w ciągu DK 28 do ronda im. św. A. Boboli (Obwodnicy Sanoka)	Takie rozwiązanie umożliwia budowę obwodnicy Miejsca Piastowego w II etapach. (II etap to odcinek Długie – Pisarowce.) W efekcie przyczyni się do skrócenia czasu podróży i poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Brak odcinka Zarszyn – Sanok spowoduje wąskie „gardło” transportowe w tym rejonie.	Uwaga nieuwzględniona Z uwagi na fakt, że projekt Programu nie wyznacza konkretnego przebiegu danej trasy w Tabeli 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego pozostawia się zapisy: Budowa obwodnicy Miejsca Piastowego w ciągu DK 28. Nie mniej jednak z informacji uzyskanych od GDDKiA wynika, że obecnie procedowane jest wydłużenie obwodnicy Miejsca Piastowego do początku istniejącej obwodnicy Sanoka. Program nie decyduje jednak o ostatecznym przebiegu inwestycji.

180	formularz on-line	podmiot publiczny	Adam Śnieżek; Poseł na Sejm Rzeczypospolitej Polskiej	Tabela 20	156	Brak zapisu w programie strategicznego rozwoju transportu WP do roku 2030r.	DW 887 Brzozów – Rymanów - Daliowa	Droga ta nie została wpisana do projektu tego programu, pomimo wieloletnich starań. Jej znaczenie jest bardzo ważne gdyż prowadzi do szpitala onkologicznego w Brzozowie, Uzdrawiska Rymanów Zdrój jak i do granicy ze Słowacją. Przebudowa tej drogi będzie mieć duże znaczenie dla rozwoju gospodarczego i turystycznego przygranicznego obszaru Beskidu Niskiego.	Uwaga uwzględniona. Wprowadzono zapis w Tabeli 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego oraz w części Załączniki do projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 - Spriorytetyzowane listy kluczowych projektów - Inwestycje dotyczące dróg wojewódzkich i podległej infrastruktury drogowej w ramach PSRT WP do roku 2030 – Priorytet B, inwestycji: Przebudowa/rozbudowa DW 887 Brzozów - Rymanów - Daliowa oraz dokonano oceny tej inwestycji według przyjętych kryteriów dla dróg wojewódzkich.
181	pisemnie	podmiot publiczny	Jan Zuba; Burmistrz Kolbuszowej	1.5.1.5. Potoki ruchu w transporcie publicznym	52	Rysunek 25. Identyfikacja miast z funkcjonującym lokalnym systemem zbiorowego transportu publicznego z uwzględnieniem rangi ośrodka	Brak na rysunku nr 25 informacji o Lokalnym systemie transportu na terenie Gminy Kolbuszowa	Od 2019 roku na terenie gminy Kolbuszowa Funkcjonują linie komunikacji zbiorowej (4 linie komunikacji zbiorowej)	Uwaga uwzględniona. Zapis oraz Rysunek 25. Identyfikacja miast z funkcjonującym lokalnym systemem zbiorowego transportu publicznego z uwzględnieniem rangi ośrodka zostanie poprawiony, zgodnie z sugestią.
182	pisemnie	podmiot publiczny	Jan Zuba; Burmistrz Kolbuszowej	Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna	134	... Ważnym instrumentem, umożliwiającym realizację funkcji regionalnych biegunów wzrostu jest infrastruktura transportowa. ...	Uzupełnić opis: „Przebudowa drogi wojewódzkiej 987 Kolbuszowa -Sędziszów Małopolski, która stanowi ciąg komunikacyjny od miasta Kolbuszowa do drogi krajowej nr 94 (w Sędziowie Mlp.)	Podniesienie parametrów drogi wpłynie na udrożnienie ruchu drogowego oraz poprawę bezpieczeństwa w tym obszarze. Poprawa jakości i standardu dróg w regionie oraz lepszego skomunikowania autostrady A4 z siecią istniejących dróg w powiecie ropczycko-sędziszowskimi i powiecie kolbuszowskim stanowi mój priorytet i podyktowane jest troską o życie i bezpieczeństwo użytkowników dróg.	Uwaga zawiera się w istniejących zapisach Programu. Zadanie jest ujęte w wykazie inwestycji planowanych do realizacji w zakresie dróg wojewódzkich w PSRT WP, Priorytet B. (Tabela 20 oraz w Załącznik nr 1). Nie ma potrzeby wskazywania inwestycji przy opisie 2 celu podstawowego.
183	pisemnie	podmiot publiczny	Jan Zuba; Burmistrz Kolbuszowej	Tabela 20. Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna	157	Brak informacji o węzle autostradowym w Czarnej Sędziszowskiej	Jako punkt 11 należy dopisać „budowa węzła na autostradzie – odcinek w Czarnej Sędziszowskiej	Uzupełnienie układu transportowego o nowe węzły wpływa na poprawę transportowej spójności wewnętrznej	Uwaga zawiera się w istniejących zapisach Programu. Według informacji uzyskanych od GDDKiA (stan na II połowę marca 2022 r.) nie ma w planach budowy węzła na odcinku A4 w Czarnej Sędziszowskiej. Jednakże zapisy zawarte w projekcie Programu nie wykluczają takiej możliwości. W projekcie PSRT WP m. in. w Tabeli 20. Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego, w ramach celu podstawowego 1. Dostępność zewnętrzna zawarto zapis o inwestycjach polegających na budowie Połączeń z autostradą A4 (dodatkowe węzły).
184	pisemnie	podmiot publiczny	Jan Zuba; Burmistrz Kolbuszowej	Tabela 20. Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego Cel podstawowy	157	Brak informacji o przebudowie i/lub rozbudowie drogi nr 987 relacji Kolbuszowa Sędziszów wraz z traktem pieszo-rowerowym	Jako punkt 19 należy dopisać „przebudowie i/lub rozbudowie drogi nr 987 relacji Kolbuszowa Sędziszów wraz z traktem pieszo-rowerowym”	Uzupełnienie układu transportowego o nowe elementy oraz podniesienie parametrów dróg wpływa na poprawę transportowej spójności wewnętrznej	Uwaga zawiera się w istniejących zapisach Programu. Zadanie ujęte w wykazie inwestycji planowanych do realizacji w zakresie dróg wojewódzkich w PSRT WP Priorytet B (Tabela 20 i Załącznik nr 1). Brak potrzeby wpisania "wraz z traktem pieszo - rowerowym". Wykaz zawiera inwestycje w zakresie dróg wojewódzkich. Takie elementy analizowane są na etapie projektowym. Uwaga zbyt szczegółowa dla PSRT WP.

				2. Transportowa spójność wewnętrzna					
185	pisemnie	podmiot publiczny	Jan Zuba; Burmistrz Kolbuszowej	Tabela 20. Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowe go. Cel podstawowy 3. Integracja MOF	159	W punkcie 9) Miejski Obszar Funkcjonalny Dębica-Ropczyce a) Wsparcie drogi krajowej umożliwiającej wygodne połączenie pomiędzy Dębicą a Ropczycami (rozbudowa lub alternatywne odciążenie) b) Połączenie w układzie północ- południe łączące Dębicę z obszarem funkcjonalnym w kierunku Mielca	W punkcie 9, ppkt a) należy zmodyfikować zapis: „9) Miejski Obszar Funkcjonalny Dębica-Ropczyce a) Wsparcie drogi krajowej umożliwiającej wygodne połączenie pomiędzy Dębicą, a Ropczycami (rozbudowa lub alternatywne odciążenie) i Ropczycami, a Kolbuszową” b) Połączenie w układzie północ- południe łączące Dębicę z obszarem funkcjonalnym w kierunku Mielca (z uwzględnieniem trasy przez tereny gminy Kolbuszowa)	Usprawnienie układu transportowego pomiędzy biegunami wzrostu nie może pomijać obszarów zlokalizowanych poza MOF.	Uwaga uwzględniona. Zapisy w części Tabela 20. Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego. Cel podstawowy 3. Integracja MOF zostały zmodyfikowane, zgodnie z sugestią.
186	pisemnie	podmiot publiczny	Jan Zuba; Burmistrz Kolbuszowej	Tabela 20. Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowe go. Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna	161	7) Przebudowa/ rozbudowa DW 987	7) Przebudowa/ rozbudowa DW 987 wraz z traktem pieszo- rowerowym	Należy dopisać: „wraz z traktem pieszo-rowerowym”. Charakter inwestycji powinien być kompleksowy.	Uwaga zawiera się w istniejących zapisach Programu. Zadanie ujęte w wykazie inwestycji planowanych do realizacji w zakresie dróg wojewódzkich w PSRT WP Priorytet B (Tabela 20 i Załącznik nr 1). Brak potrzeby wpisania "wraz z traktem pieszo - rowerowym". Wykaz zawiera inwestycje w zakresie dróg wojewódzkich. Takie elementy analizowane są na etapie projektowym. Uwaga zbyt szczegółowa dla PSRT WP.

187	pisemnie	podmiot publiczny	Jan Zuba; Burmistrz Kolbuszowej	Cel podstawowy 3. Integracja MOF	165	1) Rzeszowski Obszar Funkcjonalny 1) Rozbudowa Podmiejska Kolei Aglomeracyjnej – PKA. Zakres (linie kolejowe nr): 91, 71, 106, 626. 2) Rozbudowa Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej – PKA. linia kolejowa nr 71, na odcinku Kolbuszowa – Tamobrzeg.	1) Rzeszowski Obszar Funkcjonalny 1) Rozbudowa Podmiejska Kolei Aglomeracyjnej – PKA. Zakres (linie kolejowe nr): 91, 71, 106, 626. 2) Rozbudowa Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej – PKA. linia kolejowa nr 71, na odcinku Kolbuszowa – Tamobrzeg.	Należy uzupełnić treść o zapisy: „2) Rozbudowa Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej – PKA - linia kolejowa nr 71, na odcinku Kolbuszowa – Tamobrzeg”. Należy dążyć do rozwoju sieci PKA.	Uwaga zawiera się w istniejących zapisach Programu. Projekt Programu podkreśla potrzebę dalszej rozbudowy PKA. W Tabeli 20, w 3 Celu podstawowym zawarto zapis: Rozbudowa Podmiejska Kolei Aglomeracyjnej – PKA. Zakres (linie kolejowe nr): 91, 71, 106, 626.
188	pisemnie	podmiot publiczny	Jan Zuba; Burmistrz Kolbuszowej	Cel podstawowy 3. „Alternatywny” Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna	173-174	Brak	Uzupełnić treść o zapis: „8) budowa traktów pieszo-rowerowych wzdłuż dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych”.	Koniecznym jest budowa traktu pieszo-rowerowego na kierunku Mielec – Kolbuszowa –Leżajsk	Uwaga nieuwzględniona. Proponowany zapis obejmuje zbyt duży zakres kategorii dróg, posiadających różnych Zarządców, obejmując także inwestycje o charakterze lokalnym (powiatowym), które projekt Programu nie wykazuje. Nie mniej jednak Program przewiduje m.in. poprawę ścieżek/ tras rowerowych oraz poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu poprzez budowę chodników w ciągach dróg wojewódzkich. Ponadto w przypadku tras rowerowych przygotowywany jest szczegółowy dokument dotyczący rozwoju transportu rowerowego oraz turystyki rowerowej (obejmujący rozwój ścieżek oraz tras rowerowych), za co odpowiedzialny w ramach realizacji projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 będzie Podkarpacki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Rzeszowie/ Departament Promocji, Turystyki i Współpracy Gospodarczej UWMW. Jednocześnie w projekcie PSRT WP zawarto także zapisy na temat Programu-Poprawy Bezpieczeństwa Infrastruktury Drogowej na Sieci Dróg Wojewódzkich (Program przyjęty uchwałą Sejmiku Województwa Podkarpackiego nr XL/672/21 z dnia 21 września 2021r.), który w sposób bardziej szczegółowy odnosi się do kwestii poprawy bezpieczeństwa na sieciach dróg województwa podkarpackiego (w tym budowy chodników w ciągach dróg wojewódzkich).
189	pisemnie	podmiot publiczny	Jan Zuba; Burmistrz Kolbuszowej	Brak	Brak	Brak	Brak	Przebudowa / rozbudowa drogi wojewódzkiej 875 relacji Mielec - kolbuszowa - Leżajsk oraz wybudowanie ścieżki rowerowej	Uwaga nieuwzględniona. Ze względu ukończoną kompleksową przebudowę Drogi Wojewódzkiej Nr 875 postulowane zadanie nie jest ujęte w wykazie inwestycji planowanych w PSRT WP do 2030. Natomiast budowa ścieżek rowerowych może być realizowana na zasadach współpracy pomiędzy Województwem Podkarpackim, a JST. Ponadto w przypadku tras rowerowych przygotowywany jest szczegółowy dokument dotyczący rozwoju transportu rowerowego oraz turystyki rowerowej (obejmujący rozwój ścieżek oraz tras rowerowych), za co odpowiedzialny w ramach realizacji projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 będzie Podkarpacki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Rzeszowie/ Departament Promocji, Turystyki i Współpracy Gospodarczej UWMW.
190	pisemnie	podmiot publiczny	Marek Śliż; Starosta Leżajski	Obszar funkcjonalny Leżajsk	Ogół Powiat Leżajsk	Leżajsk nie został ujęty w planie jako obszar funkcjonalny co w konsekwencji doprowadzi do	Leżajsk jako obszar funkcjonalny z odniesieniem o rozwoju sieci transportowej	W Leżajskich szkołach uczą się dzieci z powiatu biłgorajskiego, przeworskiego, niżańskiego, rzeszowskiego również mieszkańcy innych części województwa lubelskiego korzystają z placówek ochrony zdrowia a rozwój sieci transportowej umożliwi łatwiejszy dostęp do poszczególnych placówek	Uwaga nieuwzględniona. Uwaga dotycząca zdelimitowania Leżajska oraz gmin sąsiednich jako obszaru funkcjonalnego powinna zostać zgłoszona na etapie konsultacji podstawowego dokumentu strategicznego dla Województwa Podkarpackiego tj. Strategii Rozwoju Województwa - Podkarpackie 2030. Zapisy Strategii, do której odwołuje się projekt PSRT WP, wskazują jakie

						ograniczenia dostępu do ośrodków na terenie powiatu leżajskiego			obszary funkcjonalne zostały zdelimitowane w Województwie Podkarpackim. Aktualnie jest to już proces zakończony.
191	pisemnie	podmiot publiczny	Marek Śliż; Starosta Leżajski	Cel podstawowy 2	133	Miasto Leżajsk nie zostało wskazane jako ośrodek który ma szczególne znaczenie dla mieszkańców powiatu leżajskiego i powiatów ościennych ale także dla mieszkańców województwa lubelskiego	Miasto Leżajsk jako ośrodek który ma szczególne znaczenie dla mieszkańców powiatu leżajskiego i powiatów ościennych ale także dla mieszkańców województwa lubelskiego	W Leżajskich szkołach uczą się dzieci z powiatu biłgorajskiego, przeworskiego, niżańskiego, również mieszkańcy innych części województwa lubelskiego korzystają z placówek ochrony zdrowia, Leżajsk z uwagi na swoje położenie pełni rolę ośrodka gospodarczego, społecznego, świadczącego usługi publiczne	Uwaga częściowo uwzględniona. Wzmocniony został zapis w części 3. Inwestycje w ramach celów podstawowych i horyzontalnych. Wprowadzony zapis: „Niezwyczajnie ważne są inwestycje mające na celu zwiększenie powiązań transportowych w regionie, w tym likwidowanie obszarów wykluczenia transportowego: • poprawa dostępności do miasta Leżajsk jako ośrodka, który ma szczególne znaczenie dla mieszkańców powiatu leżajskiego i powiatów ościennych ale także dla mieszkańców województwa lubelskiego” Nie zostanie zdelimitowany jednak na tym etapie miejski obszar funkcjonalny Leżajska. Uwaga dotycząca zdelimitowania Leżajska oraz gmin sąsiednich jako obszaru funkcjonalnego powinna zostać zgłoszona na etapie konsultacji podstawowego dokumentu strategicznego dla Województwa Podkarpackiego tj. Strategii Rozwoju Województwa - Podkarpackie 2030. Zapisy Strategii, do której odwołuje się projekt PSRT WP, wskazują jakie obszary funkcjonalne zostały zdelimitowane w Województwie Podkarpackim. Aktualnie jest to już proces zakończony.
192	pisemnie	podmiot publiczny	Marek Śliż; Starosta Leżajski	Dostępność placówek edukacyjnych	18	Atrakcyjna oferta edukacyjna szkół tylko w Rzeszowie	Należy wspomnieć o Leżajsku w którym funkcjonują dwie szkoły średnie które są centralnie położone i skupione w jednym miejscu w których uczą się około 3,5 tysiąca uczniów	Transport publiczny powinien być rozwijany w taki sposób aby szkoły w mniejszych miastach takich jak Leżajsk oddalonych od centralnego ośrodka o wiele kilometrów zapewniały swobodny wybór szkoły a nie przymuszały do wyboru szkół tylko tych do których można dojechać komunikacją publiczną a mniejsze ośrodki zostaną wykluczone komunikacyjnie	Uwaga uwzględniona. W projekcie Programu w rozdziale 1.2 Generatory ruchu jako punktowe miejsca wymagające obsługi w transporcie pasażerskim i towarowym, dodano zapis na temat szkół ponadpodstawowych w Leżajsku, które także stanowią ważne generatory ruchu. Aktualnie zapis brzmi: Duża część uczniów z obszarów województwa wybierała również kształcenie w szkołach ponadgimnazjalnych, zlokalizowanych w m.in. w Krośnie, Mielcu, Stalowej Woli czy Leżajsku.
193	pisemnie	podmiot publiczny	Marek Śliż; Starosta Leżajski	Dostępność transportowa	93	Dostępność transportowa powiatu leżajskiego ogranicza się do transportu kołowego natomiast transport kolejowy nie jest dostosowany do potrzeb mieszkańców	Rozkład jazdy pociągów dostosować do realnych potrzeb poprzez dostosowanie do godzin pracy w zakładach pracy czy planów lekcyjnych szkół	Pracownicy dojeżdżający do pracy do innych miejscowości nie korzystają z kolei ze względu na nieodpowiednie godziny kursów pociągów które nie zostały dostosowane do godzin pracy lub nauki w szkołach	Uwaga uwzględniona. W Tabeli 19. Cele i kierunki rozwoju regionalnego systemu transportowego, Cel horyzontalny Transport publiczny, dodano następujący kierunek: dostosowanie rozkładów jazdy kolejowego transportu publicznego do potrzeb mieszkańców (dostosowanie rozkładów jazdy do godzin pracy i godzin nauki w szkołach, znajdujących się na terenie obsługiwanego transportu kolejowego). Należy przy tym pamiętać, że rozkład jazdy jest dostosowany do potrzeb pasażerów oraz jest wypadkową możliwości finansowych Województwa oraz uwarunkowań techniczno - organizacyjnych.

194	pisemnie	podmiot publiczny	Marek Śliż; Starosta Leżajski	Bezpieczeństwo	95	Brak planu budowy ścieżki rowerowej przy drodze wojewódzkiej nr DW 875	Ujęcie w planie budowa ścieżki rowerowej przy drodze wojewódzkiej nr DW 875, DW 877 i DK 77	Z uwagi na duże natężenie ruchu na drodze wojewódzkiej oraz zwiększającą się liczbą zdarzeń drogowych szczególnie z rowerzystami zasadnym jest wnioskowanie o budowę ścieżek rowerowych w szczególności poza obszarem zabudowanym gdzie rozwijane są duże prędkości	Uwaga nieuwzględniona. Wykaz zadań ujętych w PSRT WP dotyczy przebudowy/rozbudowy dróg wojewódzkich. Uwaga dotyczy elementów, które mogą być realizowane w ramach inwestycji jednorocznych na zasadach współpracy Województwa Podkarpackiego z JST. Uwaga w tym zakresie jest więc zbyt szczegółowa i niezasadna na poziomie PSRT w zakresie dróg wojewódzkich. Jednakże należy mieć na względzie, że w projekcie Programu uwzględnione zostały kierunki w zakresie poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu (m.in. rowerzystów), a także budowy ścieżek rowerowych wzdłuż dróg wojewódzkich. Ponadto równolegle do PSRT WP do roku 2030 przygotowywany jest dokumenty szczegółowy dotyczący rozwoju transportu rowerowego oraz turystyki rowerowej (obejmujący rozwój ścieżek oraz tras rowerowych), za co odpowiedzialny w ramach realizacji projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 będzie Podkarpacki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Rzeszowie/ Departament Promocji, Turystyki i Współpracy Gospodarczej UWMP.
195	pisemnie	podmiot publiczny	Marek Śliż; Starosta Leżajski	Cel podstawowy 2	111	Projekt nie zakłada konieczności zwiększenia dostępności komunikacyjnej powiatu leżajskiego	Należy ująć w planie konieczność zwiększenia dostępności komunikacyjnej powiatu leżajskiego	Zwiększenie dostępności komunikacyjnej powiatu leżajskiego poprzez rozwój transportu publicznego zmniejszy zapotrzebowanie na korzystanie z własnych środków transportu co przełoży się na niższe zanieczyszczenie powietrza, na zmniejszenie liczby parkujących pojazdów czy zmniejszenie zdarzeń drogowych	Uwaga uwzględniona. Dodany został zapis w części 1.5 Przepływy sieci transportowej, pkt. 1.5.1.6. Transport publiczny i natężenie ruchu. Nowy zapis: • Regionami zagrożonymi wykluczeniem z punktu widzenia transportu zbiorowego są w województwie: Bieszczady, zwłaszcza w części na południe od zbiornika solińskiego, obszar pomiędzy Sanokiem i Przemyślem wzdłuż Sanu po obydwu jego stronach, Beskid Niski, powiat lubaczowski i północna część powiatu jarosławskiego, powiat leżajski, pojedyncze gminy w strefach pomiędzy Dębicą, Mielcem i Tarnobrzegiem. Ponadto zmodyfikowana została Mapa nr 25 Identyfikacja miast z funkcjonującym lokalnym systemem zbiorowego transportu publicznego z uwzględnieniem rangi ośrodka.
196	pisemnie	podmiot publiczny	Marek Śliż; Starosta Leżajski	Tabela 20	162	Budowa obwodnicy Leżajska (Stare Miasto)	Budowa obwodnicy Leżajska (Stare Miasto) z przebiegiem od wiaduktu kolejowego w ciągu obwodnicy miasta leżajska drogi wojewódzkiej nr DK 77 do mostu zlokalizowanego w ciągu drogi wojewódzkiej nr DW 877 w miejscowości Stare Miasto, oraz rozbudowa obwodnicy DK 77 z wyprowadzeniem ruchu z Wierzawic i Dębna	Wyprowadzenie ruchu z miejscowości Wierzawice i Dębno ponieważ w tych miejscowościach w szczególności w Dębnie droga posiada niebezpieczne luki poziome które mają duży wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym	Uwaga zawiera się istniejących zapisach Programu. W Tabeli 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego, w priorytecie drogowym, 2 Cel podstawowy uwzględniono zapis niniejszej inwestycji. Z uwagi jednak na przyjęty poziom ogólności, Program nie rozstrzyga o konkretnym przebiegu inwestycji. Jednocześnie z informacji otrzymanych od GDDKiA, wynika że Obwodnica Leżajska w ciągu DK 77 II etap została już zrealizowana.

197	pisemnie	podmiot publiczny	Marek Śliż; Starosta Leżajski	Tabela 20	168	Linia kolejowa 68 Kolej aglomeracyjna	Kolej aglomeracyjna Nowa Sarżyna-Leżajsk-Rzeszów z pominięciem Przeworska	Pominięcie Przeworska wpłynie na skrócenie czasu podróży na tej linii	Uwaga zawiera się istniejących zapisach Programu. Województwo Podkarpackie realizuje projekt PKA na istniejących liniach kolejowych, w obszarze Kolbuszowa - Strzyżów, Dębica - Przeworsk. W ramach ww. projektu, nie ma planów rozszerzenia zakresu w kierunku Nowa Sarżyna - Leżajsk, z pominięciem Przeworska w ramach realizowanego projektu. Natomiast w PSRT są zapisy związane z dalszym rozwinięciem kolei aglomeracyjnej w ramach nowych projektów.
198	pisemnie	podmiot publiczny	Marek Śliż; Starosta Leżajski	Tabela 20	168	Parkingi kolejowe	Budowa monitorowanych parkingów przy stacjach kolejowych dla kolei aglomeracyjnych i utworzenie dodatkowych przystanków kolejowych (na żądanie)	Zwiększenie liczby miejsc parkingowych przy dworcach lub stacjach kolejowych spowoduje że mieszkańcy przesiadą się z samochodów do pociągów	Uwaga zawiera się w istniejących zapisach Programu. W Tabeli 19 Cele i kierunki rozwoju regionalnego systemu transportowego, Cel horyzontalny Wzmacnianie rozwiązań multimodalnych uwzględniono kierunek: Budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych (pasażerskich) pomiędzy transportem lotniczym, kolejowym i drogowym (autobusowym, komunikacją miejską oraz transportem indywidualnym) oraz budowa i rozbudowa infrastruktury typu P&R, B&R oraz K&R, natomiast w Celu horyzontalnym Transport publiczny przewidziano następujący kierunek: Zdywersyfikowanie sieci przewoźników, w tym zapewnienie obsługi transportu publicznego dla obszarów peryferyjnych i o niskiej dostępności – połączenia pierwszej i ostatniej mili (tam gdzie to nie jest rentowne organizacja niewielkich parkingów typu P&R w miejscowościach węzłowych leżących przy już ustalonych korytarzach transportowych). Zapisy te odnoszą się zatem do postulowanego wniosku w zakresie budowy parkingów typu P&R przy dworcach, przystankach szeroko rozumianego transportu zbiorowego, w tym publicznego transportu kolejowego. Jeśli zaś chodzi o projekt PKA już realizowany, to wachlarz postulowanych zadań jest ograniczony i wynika z przeprowadzonych analiz w ramach wykonanego Studium Wykonalności. Nie przewiduje się rozszerzenia zakresu projektu o dodatkowe przystanki, ponad przystanki ujęte w projekcie. Jednakże w PSRT są zapisy związane z dalszym rozwinięciem kolei aglomeracyjnej w ramach nowych projektów. Ponadto istnieje szereg programów PKP PLK w zakresie infrastruktury przystankowej.

199	pisemnie	podmiot publiczny	Marek Śliż; Starosta Leżajski	Poprawa bezpieczeństwa	176	Przejścia dla pieszych	Budowa bezpiecznych przejść dla pieszych	Budowa bezpiecznych przejść dla pieszych szczególnie doświetlonych ponieważ po zmianie przepisów dotyczących pierwszeństwa na przejściach dla pieszych ważne jest aby kierowcy wcześniej dostrzegli pieszego pozwoli to odpowiednio wcześniej zareagować kierowcy	<p>Uwaga uwzględniona.</p> <p>W Tabeli 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego, Cel horyzontalny Poprawa bezpieczeństwa w transporcie, doprecyzowano dotychczasowe zapisy planowanych inwestycji o doświetlenie także przejść dla pieszych, w celu poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu: Priorytet A: Budowa bezpiecznych przejść dla pieszych (etc.) (natężenie ruchu powyżej 5 tys. pojazdów na dobę), Priorytet B: Budowa bezpiecznych przejść dla pieszych (etc.) (natężenie ruchu poniżej 5 tys. pojazdów na dobę). Jednocześnie w projekcie PSRT WP zawarto zapisy na temat prac nad Programem Poprawy Bezpieczeństwa Infrastruktury Drogowej na Sieci Dróg Wojewódzkich, który w sposób bardziej szczegółowy odnosi się będzie do kwestii poprawy bezpieczeństwa na sieciach dróg województwa podkarpackiego (w tym budowa bezpiecznych przejść dla pieszych szczególnie doświetlonych, tj. inwestycji, które mogą być realizowane w ramach inwestycji jednorocznych na zasadach współpracy Województwa Podkarpackiego z JST lub z wykorzystaniem środków w ramach programów dot. poprawy bezpieczeństwa w obrębie przejść dla pieszych).</p>
200	formularz on-line	osoba fizyczna	Osoba fizyczna 13	2. Kierunki rozwoju w ramach celów podstawowych i horyzontalnych Cel podstawowy 2. Transportowa spójność wewnętrzna	119	Wykorzystanie w większym stopniu sieci kolejowej w komunikacji wewnątrzregionalnej poprzez usprawnienie połączeń z Rzeszowem oraz pomiędzy miastami województwa, w tym rozwój Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej (połączenie kolejowe do Portu Lotniczego „Rzeszów-Jasionka” oraz połączenia o zasięgu oddziaływania PKA na kierunkach Kolbuszowa, Strzyżów, Dębica, Przeworsk).	Dodanie: Wykorzystanie w większym stopniu istniejącej linii kolejowej nr 68 w obszarze MOF Stalowa Wola - MOF Leżajsk, poprzez zagęszczenie połączeń, dopasowanie do potrzeb dojazdów do pracy, w przyszłości budowa systemów: Park&Ride, Bike&Ride.	LK68 przebiega przez centra miejscowości: Nisko, Stalowa Wola, Rudnik nad Sanem, Sarzyna, Leżajsk. Obecna ilość połączeń w niewielkim stopniu wykorzystuje potencjał takiego położenia kolei. Rozsądny takt, reklama oraz atrakcyjna cenowo oferta, może być istotną alternatywą, bez drogich inwestycji w elektryczny transport drogowy, ewentualnie na krótkich trasach do/z dworców kolejowych. Linia 68 mogłaby pełnić funkcję szybkiego tramwaju.	<p>Uwaga zawiera się w istniejących zapisach Programu. W Tabeli 19 Cele i kierunki rozwoju regionalnego systemu transportowego, Cel horyzontalny Transport publiczny, znajduje się następujący kierunek: Podwyższenie konkurencyjności publicznego transportu zbiorowego wobec indywidualnego transportu samochodowego, a w celu horyzontalnym Wzmacnianie rozwiązań multimodalnych uwzględniono kierunek: Budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych (pasażerskich) pomiędzy transportem lotniczym, kolejowym i drogowym (autobusowym, komunikacją miejską oraz transportem indywidualnym) oraz budowa i rozbudowa infrastruktury typu P&R, B&R oraz K&R. Jednocześnie w niniejszej Tabeli dodano także następujący kierunek: dostosowanie rozkładów jazdy kolejowego transportu publicznego do potrzeb mieszkańców (dostosowanie rozkładów jazdy do godzin pracy i godzin nauki w szkołach, znajdujących się na terenie obsługiwanego transportu kolejowego). W Tabeli 20. Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego przy Celu podstawowym 1. Dostępność zewnętrzna zawarto m.in. następujący zapis: Prace na linii kolejowej nr 68 na odcinku Stalowa Wola Rozwadów – Przeworsk. Wg informacji od PKP PLK (stan na II poł. marca 2022 r.) opracowywane jest SW modernizacji linii kolejowej nr 68. Zapisy te odnoszą się zatem do postulowanego wniosku.</p>

201	formularz on-line	osoba fizyczna	Osoba fizyczna 19	Cel podstawowy 3. Integracja MOF	145	W MOF Stalowa Wola kluczowym wąskim gardłem na sieci drogowej jest przejazd przez Stalową Wolę i Nisko w ciągu drogi krajowej DK77. Ruch może zostać ograniczony po realizacji drogi ekspresowej S19 z Rzeszowa do Lublina, ale ze względu na ruch pojazdów w stronę Tarnobrzega i Sandomierza, niezbędne jest ukończenie obwodnicy Stalowej Woli i Niska w ciągu DK77 (planowane zakończenie na 2021 rok). W układzie dróg wojewódzkich nr 855 i 871, dojazd do Stalowej Woli został znacznie poprawiony w wyniku przeprowadzonych inwestycji.	Niezbędne jest zrealizowane zachodniej obwodnicy Niska jako łącznika S19, DW878, DW872, ewentualnie DW871 oraz strefy przemysłowej w Stalowej Woli.	Nie mogę załączyć screenshot'ów z nawigacji. Proszę, w dowolnej nawigacji, ustawić trasę dla ciężkiego zestawu lub osobówki z A4, bądź ROF do strefy w Stalowej Woli. Ruch kierowany jest w dalszym ciągu przez centrum Niska. I tak też jest realizowany. Z racji tego, że większość transportu z/do strefy odbywa się przez A4 do Niemiec, obwodnica Niska i Stalowej Woli nie spełniła swojej roli w tym obszarze. Przejęła tylko ruch tranzytowy na DK77. Rozwiązaniem byłoby połączenie DW878, DW872 oraz stref przemysłowych w Nisku i Stalowej Woli.	Uwaga częściowo uwzględniona. W projekcie Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 wzmocniono zapisy dotyczące połączenia stref inwestycyjnych z drogami szybkiego ruchu, poprzez dodanie w Tabeli 19 Cele i kierunki rozwoju regionalnego systemu transportowego, Celu 3 Integracja MOF następującego zapisu: Poprawa połączeń stref działalności gospodarczej poszczególnych MOF z drogami szybkiego ruchu. W rozdziale III.3 Integracja MOF, w opisie proponowanych kierunków rozwoju sieci transportowej dla MOF Stalowa Wola dodano następujące zapisy: Z uwagi na rozbudowany wewnętrzny układ sieci komunikacyjnej MOF Stalowej Woli, na terenie którego zbiegają się strategiczne szlaki drogowe i kolejowe, stwarza on możliwości rozwoju transportu intermodalnego. Stąd istotne jest wspieranie działań w zakresie (...) budowy dogodnych połączeń drogowych, komunikujących je m.in. z drogą ekspresową S19. Powyższe zapisy uwzględniają zatem postulowany wniosek w zakresie usprawnienia połączeń do stref przemysłowych na terenie MOF Stalowa Wola. W przypadku budowy łącznika do drogi S19 w postaci zachodniej obwodnicy Niska, aktualnie realizowane są poszczególne odcinki S19. GDDKiA zaplanowała łącznik z S19 w Rudniku nad Sanem oraz Nisku Południu. W projekcie PSRT WP, w Tabeli 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego, Cel 2 Transportowa spójność wewnętrzna w drogowej gałęzi transportu, Priorytet B zaplanowano następującą inwestycję: Budowa DW 872 w Nisku (łącznik do DK 19). Jednocześnie z uwagi na już zakończone inwestycje związane z obwodnicą Niska i Stalowej Woli w ciągu DK 77, cytowane zapisy w zakresie niniejszych inwestycji przy opisie MOF Stalowa Wola zostanie zaktualizowany. Po uruchomieniu pełnego przebiegu S19 oraz mostu na Sanie w Stalowej Woli zmieni się rozkład ruchu , który wskaże kierunki rozwoju sieci drogowej. Obecnie brak jest podstaw do wprowadzania proponowanych inwestycji w zakresie pozostałych proponowanych dróg wojewódzkich.
202	pisemnie	organizacja pozarządowa	Piotr Klub; Fundacja Dziedzictwo Przyrodnicze	rys. 49, rys. 72, rys. 64,	129, 178, 268	przebudowa/rozbudowa/budowa drogi w priorytecie A, łączącej Przemysła z DW 890 Kuźmina – Krościenko	Postulujemy o rezygnację z pomysłu przeprowadzenia drogi z Przemysła na południe województwa w priorytecie A na odcinku Od Fredropla do DW890. Jednakowo popieramy inwestycję w przebudowę drogi z Przemysła na południe Województwa w priorytecie B (DK28), czyli w wariantcie najmniej kolidującym z wysokimi wartościami przyrodniczymi obszaru Pogórza Przemyskiego i Gór Słonnych. Wnioskujemy o	1. Opisany obszar na którym byłoby realizowana przedmiotowa inwestycja drogowa leży w dwóch obszarach „siedliskowych” Natury 2000- PLH 180012 Ostoja Przemyska, oraz PLH 180013 Ostoja Góry Słonne (załącznik, ryc.1). 2. Opisany obszar leży w dwóch obszarach „ptasich” Natury 2000- PLB 180001 Pogórze Przemyskie, oraz PLB 180003 Góry Słonne (załącznik, ryc.2). 3. Opisany obszar leży w Parku Krajobrazowym Pogórza Przemyskiego, oraz Parku Krajobrazowym Gór Słonnych (załącznik, ryc.3). 4. Opisany obszar stanowi teren projektowanego Turnickiego Parku Narodowego (załącznik, ryc.4), którego powstanie zakładają i rekomendują: - Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, czyli najważniejszy krajowy dokument strategiczny dotyczący zagospodarowania przestrzennego kraju, opracowany zgodnie z zapisami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z 27 marca 2003 roku - Docelowa sieć krajowego systemu obszarów chronionych (KSOCh) z uwzględnieniem łączących je korytarzy ekologicznych wykonany przez Instytut Ochrony Przyrody Państwowej Akademii Nauk oraz Narodowa Fundacja Ochrony Środowiska, na zamówienie Ministra Środowiska w 2002 r. (tamże w Zał. 10).	Uwaga nieuwzględniona. Postulowana modyfikacja treści PSRT WP polegająca na rezygnacji z pomysłu przeprowadzenia inwestycji w postaci drogi z Przemysła w Bieszczady (przyłączenie do Drogi Wojewódzkiej 890) nie zostanie wprowadzona, ze względu na kluczową rolę wspomnianej inwestycji dla procesu likwidacji wykluczenia transportowego tej części regionu. Ponadto poziom szczegółowości PSRT WP nie determinuje automatycznie dokładnego przebiegu przyszłych tras. Jednakże, w razie ewentualnych przygotowań inwestycyjnych na terenach środowiskowo cennych, z należytą dokładnością dopełnione zostaną w wszelkie wymogi dotyczące kwestii środowiskowych. W chwili obecnej prowadzone są prace związane z obwodnicą Przemysła, przy czym ostateczny jej przebieg zostanie ustalony w Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydawanej przez Regionalną Dyрекcję Ochrony

							<p>nadanie wariantowi przebiegającemu po śladzie DK28 priorytetu A</p>	<p>Obszar projektowanego Turnickiego Parku Narodowego jest uważany za jeden z najcenniejszych przyrodniczo miejsc w Polsce. Jego walory opisane są zarówno w pierwszym projekcie parku z 1993 r. (MICHALIK S. (red.) 1993. Turnicki Park Narodowy w polskich Karpatach Wschodnich – Dokumentacja projektowa. Polska Fundacja Ochrony Przyrody PRO NATURA, Kraków), jak i w nowej dokumentacji projektowej z 2018 r. (BOCKOWSKI M. (red.) 2018. Projektowany Turnicki park narodowy. Stan walorów przyrodniczych – 35 lat od pierwszego projektu parku narodowego na Pogórzu Karpackim. Fundacja Dziedzictwo Przyrodnicze. Nowosiółki Dydyńskie).</p> <p>5. Obszar ten jest w całości Korytarzem Ekologicznym „Pogórze Przemyskie” (załącznik , ryc.5) wykazany w rejestrze Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska, będący częścią międzynarodowego i europejskiego karpackiego korytarza ekologicznego.</p> <p>6. Bezpośrednio przy drodze powiatowej nr 2089 R Jureczkowa – Makowa, znajduje się 6 stref ochronnych dla porostu- granicznika płucnika – gatunku zagrożonego wyginięciem z czerwonej listy grzybów Polski, który zgodnie z zał. 1 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 roku w sprawie ochrony gatunkowej grzybów podlega ochronie ścisłej, oraz dla którego zakazuje się m.in. umyślnego niszczenia okazów, jego siedlisk, czy przemieszczania w środowisku przyrodniczym.</p> <p>7. Na całym terenie projektowanego Turnickiego Parku Narodowego znajduje się 42 strefy ochrony gatunków grzybów oraz ptaków – wszystkie gatunki pod ochroną ścisłą, dlatego trudno znaleźć możliwość bezkolizyjnego przeprowadzenia drogi w tym terenie.</p> <p>8. Bezpośrednio przy drodze powiatowej nr 2089 R Jureczkowa – Makowa znajdują się na drzewach bardzo liczne stanowiska porostów z rodzaju brodaczka (Usnea), których wszystkie gatunki są chronione, w tym 49 gatunków – ściśle, a 2 częściowo, dla których zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 roku w sprawie ochrony gatunkowej grzybów, zakazuje się m.in. umyślnego niszczenia okazów, jego siedlisk, czy przemieszczania w środowisku przyrodniczym. Porosty te mają również swoje stanowiska w innych częściach projektowanego Turnickiego Parku Narodowego.</p> <p>9. Bezpośrednie sąsiedztwo drogi powiatowej nr 2089 R Jureczkowa – Makowa jest rozpoznane jako siedlisko (zostały rozpoznane stanowiska) porostów z rodzaju Kobiernik (Parmotrema), których wszystkie gatunki są uznane wg czerwonej listy grzybów Polski, za krytycznie zagrożone wyginięciem, będące pod ochroną ścisłą zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 roku w sprawie ochrony gatunkowej grzybów.</p> <p>10. Bezpośrednie sąsiedztwo drogi powiatowej nr 2089 R Jureczkowa – Makowa jest miejscem występowania bezlistu okrywowego (Buxbaumia viridis) oraz widłozębu zielonego (Dicranum viride), gatunków z zał. 2 Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dyrektywa siedliskowa) chronionych w ramach obszarów siedliskowych Natury 2000, oraz będących wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 października 2014 roku w sprawie ochrony gatunkowej roślin pod ochroną ścisłą, dla których obowiązują m.in. zakazy umyślnego niszczenia okazów, jego siedlisk, czy przemieszczania w środowisku przyrodniczym.</p> <p>11. Bezpośrednie sąsiedztwo drogi powiatowej nr 2089 R Jureczkowa – Makowa jest miejscem występowania porostów z rodzaju biedronecznik, pawężnica, żółtlica, nibypłucnik, odnożyca i innych, które wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 roku w sprawie ochrony gatunkowej grzybów, znajdują się pod ochroną ścisłą lub częściową, a dla których obowiązują m.in. zakazy umyślnego niszczenia okazów, siedlisk, czy przemieszczania w środowisku przyrodniczym.</p> <p>12. Bezpośrednie sąsiedztwo drogi powiatowej nr 2089 R Jureczkowa – Makowa jest miejscem występowania roślin chronionych, w tym mchów i wątrobowców z rodzaju miedzik, widlik, miechera, gładyszek, skosatka, nowella, biczyca, które wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 października 2014 roku w sprawie ochrony gatunkowej roślin pod ochroną ścisłą, dla których obowiązują m.in. zakazy umyślnego niszczenia okazów, jego siedlisk, czy przemieszczania w środowisku przyrodniczym.</p> <p>13. Opisywany obszar jest miejscem występowania niedźwiedzia brunatnego, wilka</p>	<p>Środowiska w Rzeszowie. Ponadto należy dodać, że planowane połączenie odciążałoby drogi lokalne, które aktualnie absorbują istniejący ruch na tym kierunku. Przejazdy, które obecnie odbywają się w rejonie planowanej drogi, wykonywane są na trasach o niskim standardzie, co skutkuje m.in. negatywnym obciążeniem dla środowiska. Realizacja przedmiotowej inwestycji pozwoliłaby zatem na sprawne przemieszczanie się na omawianym dystansie, co wiązałoby się ze zmniejszeniem negatywnego wpływu transportu na środowisko m.in. w postaci ograniczenia emisji gazów cieplarnianych do atmosfery, ale także poprawą bezpieczeństwa.</p>
--	--	--	--	--	--	--	--	---	--

							<p>szarego, rysia euroazjatyckiego oraz żbika europejskiego, czyli gatunków wymagających ochrony ścisłej z załącznika IV Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dyrektywa siedliskowa) chronionych w ramach obszarów Natura 2000, oraz będących wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt pod ochroną ścisłą. Zmiana parametrów drogi (jej poszerzenie, większa ilość i prędkość pojazdów) narazi gatunki te na śmierć w wyniku kolizji, a także zakłóci drożność korytarza ekologicznego, tworząc barierę ekologiczną.</p> <p>14. Sąsiedztwo drogi powiatowej, jak i cały opisywany obszar jest miejscem występowania płazów - kumaka górskiego, traszki grzebieniastej oraz traszki karpackiej, a także motyla krasnopani hera, czyli gatunków wymagających ochrony ścisłej z załącznika IV Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dyrektywa siedliskowa) chronionych w ramach obszarów Natura 2000, oraz będących wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt pod ochroną ścisłą. Zmiana parametrów drogi (jej poszerzenie, większa ilość i prędkość pojazdów) podniesie śmiertelność (rozjeżdżanie) tych gatunków na drodze.</p> <p>15. Potok Turnica jest miejscem występowania minoga strumieniowego, głowacza białopłetwego, czyli gatunków wymagających ochrony ścisłej z załącznika IV Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dyrektywa siedliskowa) chronionych w ramach obszarów Natura 2000, jak również chrząszcza- biegacza urozmaconego, będącego wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt pod ochroną ścisłą. Przebudowa drogi, do której będzie trzeba wykonać prace w korycie potoku Turnica może zagrozić występowaniu tych gatunków w potoku.</p> <p>16. Sąsiedztwo drogi powiatowej, jak i cały opisywany obszar jest miejscem występowania siedlisk przyrodniczych z załącznika I Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dyrektywa siedliskowa) chronionych w ramach obszarów Natura 2000, w tym siedliska priorytetowe 91E0 – łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe, których przedstawicielką jest występująca tu olszynka górską Alnetum incanae. Zmiana parametrów drogi będzie wymagała jej przebudowy, polegającej na poszerzeniu, pracach ziemnych, regulacji pobliskiego potoku Turnica, wycięciu drzew i podobnych rozwiązań, co spowoduje nieodwracalne szkody w tym wrażliwym siedlisku i w efekcie jego zanik.</p> <p>17. Okolice opisywanego odcinka drogi z projektu Programu są żerowiskiem takich gatunków ptaków jak orzeł przedni, orlik krzykliwy, trzmielojad zwyczajny i bocian czarny, będącymi gatunkami z załącznika 1 Dyrektywy rady 79/409/EWG z dnia 2 kwietnia 1979 roku w sprawie ochrony dzikich ptaków, chronionych w ramach obszarów ptasich Natura 2000, a także będących pod ścisłą ochroną gatunkową wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt. Podniesienie parametrów przedmiotowej drogi, lub przeprowadzenie podobnej drogi w innym śladzie, a co za tym idzie zwiększenie ruchu samochodowego i hałasu w opisywanym obszarze spowoduje uszczuplenie obszarów do żerowania dla tych gatunków, co pogorszy stan ich populacji i może doprowadzić do ich zaniku w opisywanym obszarze. Zwiększy się również możliwość kolizji z tymi gatunkami. Należy zauważyć, że Polska populacja orla przedniego szacowana jest na 30 -35 par, w tym w 90% w Karpatach, i jest on skrajnie nielicznym ptakiem lęgowym. Uszczuplenie możliwości jego występowania o przedmiotowy obszar z powodu przebudowy/budowy nowej drogi byłoby ogromną stratą dla Polskiej ochrony przyrody.</p> <p>18. Okolice opisywanego odcinka drogi z projektu Programu są miejscem występowania i gniazdowania takich gatunków jak jarząbek, sóweczka, puszczyk uralski, lelek, zimorodek, dzięcioł białogrzbiety, dzięcioł trójpalczasty, dzięcioł średni, dzięcioł czarny, dzięcioł zielonosiwy, dzięcioł białoszyi i mucholówka mała, będącymi gatunkami z załącznika 1 Dyrektywy rady 79/409/EWG z dnia 2 kwietnia 1979 roku w sprawie ochrony dzikich ptaków, chronionych w ramach obszarów ptasich Natura 2000, a także będących pod ścisłą ochroną gatunkową wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt. Przebudowa istniejącej bądź budowa nowej drogi w tym rejonie może przyczynić się</p>	
--	--	--	--	--	--	--	---	--

							do pogorszenia siedlisk, a co za tym idzie stanu populacji tych gatunków. Większość z tych gatunków (za wyjątkiem jarząbka) jest również chronionych w polskim prawie na mocy Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt. Uwagi natury ogólnej: 19. Droga z Przemyśla w Bieszczady w priorytecie A nie skróci znacząco czasu podróży na południe województwa w stosunku do drogi z Przemyśla w priorytecie B – przez Birczę i Kuźminę (DK 28). Dla przykładu droga do Soliny (centrum turystyczne regionu) różni się tylko niecałym kilometrem (76 km dla priorytetu A, 77 km dla priorytetu B), a droga do Ustrzyk Górnych 12 kilometrami (106 km dla priorytetu A, 118 dla priorytetu B) i czasem 7 minut. Gdyby w priorytecie B wykonać odpowiednią przebudowę już istniejącej drogi, byłaby ona szybszą i bezpieczniejszą opcją dojazdu z Przemyśla w Bieszczady niż droga w priorytecie A której przebudowa/budowa w nowym śladzie naruszałaby dziedzictwo przyrodnicze regionu. 20. Rys. 30 str. 220 Projektu Prognozy oddziaływania na środowisko projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 słusznie wskazuje dla drogi Przemyśl- DW890 w wariancie A potencjalne kolizje przestrzenne z formami ochrony przyrody opisanymi w niniejszych uwagach. 21. Rys. 43 str. 257 Projektu Prognozy oddziaływania na środowisko projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 – słusznie pokazuje silne oddziaływanie na korytarz ekologiczny (poziom 3 skali - najwyższy) dla drogi w priorytecie A Przemyśl- DW890. Na tą kolizję wskazują przedmiotowe uwagi. Ze względu na powyższe uwagi, wydaje się, że postulowany z Przemyśla na południe wariant w priorytecie A, jest bardzo złym rozwiązaniem, i ze względu na liczne kolizje z wartościami przyrodniczymi byłby narażony na niebezpieczeństwo odmowy uzgodnienia przez Dyrektora RDOŚ Oceny Oddziaływania na Środowisko, oraz na brak możliwości finansowania z funduszy unijnych. Z tego też względu postulujemy o rezygnację z pomysłu przeprowadzenia drogi we wskazywanych granicach. Jednakowo popieramy inwestycję w przebudowę drogi z Przemyśla na południe Województwa w priorytecie B, czyli w wariancie najmniej kolidującym z wysokimi wartościami przyrodniczymi obszaru Pogórza Przemyskiego i Gór Słonnych.
203	pisemnie	organizacja pozarządowa	Michał Adamczyk; Stowarzyszenie na Rzecz Ochrony Lasów i Zwierząt „Duchy Lasu”	rys. 49, rys. 72, rys. 64,	129, 178, 268	przebudowa/rozbu dowa/budowa drogi w priorytecie A, łączącej Przemyśl z DW 890 Kuźmina – Krościenko Postulujemy o rezygnację z pomysłu przeprowadzenia drogi z Przemyśla na południe województwa w priorytecie A na odcinku Od Fredropola do DW890. Jednakowo popieramy inwestycję w przebudowę drogi z Przemyśla na południe Województwa w priorytecie B (DK28), czyli w wariancie najmniej kolidującym z wysokimi wartościami przyrodniczymi obszaru Pogórza Przemyskiego i Gór Słonnych. Wnioskujemy o nadanie wariantowi przebiegającemu po śladzie DK28 priorytetu A	1. Opiswany obszar na którym byłoby realizowana przedmiotowa inwestycja drogowa leży w dwóch obszarach „siedliskowych” Natury 2000- PLH 180012 Ostoja Przemyska, oraz PLH 180013 Ostoja Góry Słonne (załącznik, ryc.1). 2. Opiswany obszar leży w dwóch obszarach „ptasich” Natury 2000- PLB 180001 Pogórze Przemyskie, oraz PLB 180003 Góry Słonne (załącznik, ryc.2). 3. Opiswany obszar leży w Parku Krajobrazowym Pogórza Przemyskiego, oraz Parku Krajobrazowym Gór Słonnych (załącznik, ryc.3). 4. Opiswany obszar stanowi teren projektowanego Turnickiego Parku Narodowego (załącznik, ryc.4), którego powstanie zakładają i rekomendują: - Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, czyli najważniejszy krajowy dokument strategiczny dotyczący zagospodarowania przestrzennego kraju, opracowany zgodnie z zapisami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z 27 marca 2003 roku - Docelowa sieć krajowego systemu obszarów chronionych (KSOCh) z uwzględnieniem łączących je korytarzy ekologicznych wykonany przez Instytut Ochrony Przyrody Państwowej Akademii Nauk oraz Narodowa Fundacja Ochrony Środowiska, na zamówienie Ministra Środowiska w 2002 r. (tamże w Zał. 10). Obszar projektowanego Turnickiego Parku Narodowego jest uważany za jeden z najcenniejszych przyrodniczo miejsc w Polsce. Jego walory opisane są zarówno w pierwszym projekcie parku z 1993 r. (MICHALIK S. (red.) 1993. Turnicki Park Narodowy w polskich Karpatach Wschodnich – Dokumentacja projektowa. Polska Fundacja Ochrony Przyrody PRO NATURA, Kraków), jak i w nowej dokumentacji projektowej z 2018 r. (BOČKOWSKI M. (red.) 2018. Projektowany Turnicki park narodowy. Stan walorów przyrodniczych – 35 lat od pierwszego projektu parku narodowego na Pogórzu Karpackim. Fundacja Dziedzictwo Przyrodnicze. Nowosiółki Dydyńskie). 5. Obszar ten jest w całości Korytarzem Ekologicznym „Pogórze Przemyskie” (załącznik, ryc.5) wykazany w rejestrze Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska, Uwaga nieuwzględniona. Postulowana modyfikacja treści PSRT WP polegająca na rezygnacji z pomysłu przeprowadzenia inwestycji w postaci drogi z Przemyśla w Bieszczady (przyłączenie do Drogi Wojewódzkiej 890) nie zostanie wprowadzona, ze względu na kluczową rolę wspomnianej inwestycji dla procesu likwidacji wykluczenia transportowego tej części regionu. Ponadto poziom szczegółowości PSRT WP nie determinuje automatycznie dokładnego przebiegu przyszłych tras. Jednakże, w razie ewentualnych przygotowań inwestycyjnych na terenach środowiskowo cennych, z należytą dokładnością dopełnione zostaną w wszelkie wymogi dotyczące kwestii środowiskowych. W chwili obecnej prowadzone są prace związane z obwodnicą Przemyśla, przy czym ostateczny jej przebieg zostanie ustalony w Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydawanej przez Regionalną Dyrekcję Ochrony Środowiska w Rzeszowie. Ponadto należy dodać, że planowane połączenie odciążałoby drogi lokalne, które aktualnie absorbują istniejący ruch na tym kierunku. Przejazdy, które obecnie odbywają się w rejonie planowanej drogi, wykonywane są na trasach o niskim standardzie, co skutkuje m.in. negatywnym obciążeniem dla środowiska. Realizacja przedmiotowej inwestycji pozwoliłaby zatem na sprawne przemieszczanie się na omawianym dystansie, co wiązałoby się ze zmniejszeniem negatywnego wpływu transportu na środowisko m.in. w postaci

						<p>będący częścią międzynarodowego i europejskiego karpackiego korytarza ekologicznego.</p> <p>6. Bezpośrednio przy drodze powiatowej nr 2089 R Jureczkowa – Makowa, znajduje się 6 stref ochronnych dla porostu- granicznika płucnika – gatunku zagrożonego wyginięciem z czerwonej listy grzybów Polski, który zgodnie z zał. 1 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 roku w sprawie ochrony gatunkowej grzybów podlega ochronie ścisłej, oraz dla którego zakazuje się m in. umyślnego niszczenia okazów, jego siedlisk, czy przemieszczania w środowisku przyrodniczym.</p> <p>7. Na całym terenie projektowanego Turnickiego Parku Narodowego znajduje się 42 strefy ochrony gatunków grzybów oraz ptaków – wszystkie gatunki pod ochroną ścisłą, dlatego trudno znaleźć możliwość bezkolizyjnego przeprowadzenia drogi w tym terenie.</p> <p>8. Bezpośrednio przy drodze powiatowej nr 2089 R Jureczkowa – Makowa znajdują się na drzewach bardzo liczne stanowiska porostów z rodzaju brodacza (Usnea), których wszystkie gatunki są chronione, w tym 49 gatunków – ściśle, a 2 częściowo, dla których zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 roku w sprawie ochrony gatunkowej grzybów, zakazuje się m in. umyślnego niszczenia okazów, jego siedlisk, czy przemieszczania w środowisku przyrodniczym. Porosty te mają również swoje stanowiska w innych częściach projektowanego Turnickiego Parku Narodowego.</p> <p>9. Bezpośrednie sąsiedztwo drogi powiatowej nr 2089 R Jureczkowa – Makowa jest rozpoznane jako siedlisko (zostały rozpoznane stanowiska) porostów z rodzaju Kobiernik (Parmotrema), których wszystkie gatunki są uznane wg czerwonej listy grzybów Polski, za krytycznie zagrożone wyginięciem, będące pod ochroną ścisłą zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 roku w sprawie ochrony gatunkowej grzybów.</p> <p>10. Bezpośrednie sąsiedztwo drogi powiatowej nr 2089 R Jureczkowa – Makowa jest miejscem występowania bezlistu okrywowego (Buxbaumia viridis) oraz widłozębu zielonego (Dicranum viride), gatunków z zał. 2 Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dyrektywa siedliskowa) chronionych w ramach obszarów siedliskowych Natury 2000, oraz będących wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 października 2014 roku w sprawie ochrony gatunkowej roślin pod ochroną ścisłą, dla których obowiązują m. in. zakazy umyślnego niszczenia okazów, jego siedlisk, czy przemieszczania w środowisku przyrodniczym.</p> <p>11. Bezpośrednie sąsiedztwo drogi powiatowej nr 2089 R Jureczkowa – Makowa jest miejscem występowania porostów z rodzaju biedronecznik, pawężnica, żółtlica, nibypłucnik, odnożyca i innych, które wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 roku w sprawie ochrony gatunkowej grzybów, znajdują się pod ochroną ścisłą lub częściową, a dla których obowiązują m. in. zakazy umyślnego niszczenia okazów, siedlisk, czy przemieszczania w środowisku przyrodniczym.</p> <p>12. Bezpośrednie sąsiedztwo drogi powiatowej nr 2089 R Jureczkowa – Makowa jest miejscem występowania roślin chronionych, w tym mchów i wątrobowców z rodzaju miedzik, widlik, miechera, gładyszek, skosątka, nowelia, biczyca, które wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 października 2014 roku w sprawie ochrony gatunkowej roślin pod ochroną ścisłą, dla których obowiązują m. in. zakazy umyślnego niszczenia okazów, jego siedlisk, czy przemieszczania w środowisku przyrodniczym.</p> <p>13. Opisywany obszar jest miejscem występowania niedźwiedzia brunatnego, wilka szarego, rysia euroazjatyckiego oraz żbika europejskiego, czyli gatunków wymagających ochrony ścisłej z załącznika IV Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dyrektywa siedliskowa) chronionych w ramach obszarów Natura 2000, oraz będących wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt pod ochroną ścisłą. Zmiana parametrów drogi (jej poszerzenie, większa ilość i prędkość pojazdów) narazi gatunki te na śmierć w wyniku kolizji, a także zakłóci drożność korytarza ekologicznego, tworząc barierę ekologiczną.</p> <p>14. Sąsiedztwo drogi powiatowej, jak i cały opisywany obszar jest miejscem występowania płazów - kumaka górskiego, traszki grzebieniastej oraz traszki karpackiej, a także motyla krasnopani hera, czyli gatunków wymagających ochrony</p>	<p>ograniczenia emisji gazów cieplarnianych do atmosfery, ale także poprawą bezpieczeństwa.</p>
--	--	--	--	--	--	---	---

							<p>ścisłej z załącznika IV Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dyrektywa siedliskowa) chronionych w ramach obszarów Natura 2000, oraz będących wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt pod ochroną ścisłą. Zmiana parametrów drogi (jej poszerzenie, większa ilość i prędkość pojazdów) podniesie śmiertelność (rozjeżdżanie) tych gatunków na drodze.</p> <p>15. Potok Turnica jest miejscem występowania minoga strumieniowego, głowacza białopłetwego, czyli gatunków wymagających ochrony ścisłej z załącznika IV Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dyrektywa siedliskowa) chronionych w ramach obszarów Natura 2000, jak również chrząszcza- biegacza urozmaiconego, będącego wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt pod ochroną ścisłą. Przebudowa drogi, do której będzie trzeba wykonać prace w korycie potoku Turnica może zagrozić występowaniu tych gatunków w potoku.</p> <p>16. Sąsiedztwo drogi powiatowej, jak i cały opisywany obszar jest miejscem występowania siedlisk przyrodniczych z załącznika I Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dyrektywa siedliskowa) chronionych w ramach obszarów Natura 2000, w tym siedliska priorytetowe 91E0 – łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe, których przedstawicielką jest występująca tu olszynka górska <i>Alnetum incanae</i>. Zmiana parametrów drogi będzie wymagała jej przebudowy, polegającej na poszerzeniu, pracach ziemnych, regulacji pobliskiego potoku Turnica, wycięciu drzew i podobnych rozwiązań, co spowoduje nieodwracalne szkody w tym wrażliwym siedlisku i w efekcie jego zanik.</p> <p>17. Okolice opisywanego odcinka drogi z projektu Programu są żerowiskiem takich gatunków ptaków jak orzeł przedni, orlik krzykliwy, trzmielojad zwyczajny i bocian czarny, będącymi gatunkami z załącznika 1 Dyrektywy rady 79/409/EWG z dnia 2 kwietnia 1979 roku w sprawie ochrony dzikich ptaków, chronionych w ramach obszarów ptasich Natura 2000, a także będących pod ścisłą ochroną gatunkową wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt. Podniesienie parametrów przedmiotowej drogi, lub przeprowadzenie podobnej drogi w innym śladzie, a co za tym idzie zwiększenie ruchu samochodowego i hałasu w opisywanym obszarze spowoduje uszczuplenie obszarów do żerowania dla tych gatunków, co pogorszy stan ich populacji i może doprowadzić do ich zaniku w opisywanym obszarze. Zwiększy się również możliwość kolizji z tymi gatunkami. Należy zauważyć, że Polska populacja orla przedniego szacowana jest na 30 -35 par, w tym w 90% w Karpatach, i jest on skrajnie nielicznym ptakiem lęgowym. Uszczuplenie możliwości jego występowania o przedmiotowy obszar z powodu przebudowy/budowy nowej drogi byłoby ogromną stratą dla Polskiej ochrony przyrody.</p> <p>18. Okolice opisywanego odcinka drogi z projektu Programu są miejscem występowania i gniazdowania takich gatunków jak jarząbek, sóweczka, puszczyk uralski, lelek, zimorodek, dzięcioł białogrzbiety, dzięcioł trójpalczasty, dzięcioł średni, dzięcioł czarny, dzięcioł zielonosiwy, dzięcioł białoszyi i mucholówka mała, będącymi gatunkami z załącznika 1 Dyrektywy rady 79/409/EWG z dnia 2 kwietnia 1979 roku w sprawie ochrony dzikich ptaków, chronionych w ramach obszarów ptasich Natura 2000, a także będących pod ścisłą ochroną gatunkową wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt. Przebudowa istniejącej bądź budowa nowej drogi w tym rejonie może przyczynić się do pogorszenia siedlisk, a co za tym idzie stanu populacji tych gatunków. Większość z tych gatunków (za wyjątkiem jarzątka) jest również chronionych w polskim prawie na mocy Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt.</p> <p>Uwagi natury ogólnej:</p> <p>19. Droga z Przemyśla w Bieszczady w priorytecie A nie skróci znacząco czasu podróży na południe województwa w stosunku do drogi z Przemyśla w priorytecie B – przez Birczę i Kuźminę (DK 28). Dla przykładu droga do Soliny (centrum turystyczne regionu) różni się tylko niecałym kilometrem (76 km dla priorytetu A, 77 km dla priorytetu B), a droga do Ustrzyk Górnych 12 kilometrami (106 km dla priorytetu A, 118 dla priorytetu B) i czasem 7 minut. Gdyby w priorytecie B wykonać odpowiednią</p>
--	--	--	--	--	--	--	--

								<p>przebudowę już istniejącej drogi, byłaby ona szybszą i bezpieczniejszą opcją dojazdu z Przemysła w Bieszczady niż droga w priorytecie A której przebudowa/budowa w nowym śladzie naruszałaby dziedzictwo przyrodnicze regionu.</p> <p>20. Rys. 30 str. 220 Projektu Prognozy oddziaływania na środowisko projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 słusznie wskazuje dla drogi Przemysł- DW890 w wariantcie A potencjalne kolizje przestrzenne z formami ochrony przyrody opisanymi w niniejszych uwagach.</p> <p>21. Rys. 43 str. 257 Projektu Prognozy oddziaływania na środowisko projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 – słusznie pokazuje silne oddziaływanie na korytarz ekologiczny (poziom 3 skali - najwyższy) dla drogi w priorytecie A Przemysł- DW890. Na tą kolizję wskazują przedmiotowe uwagi.</p> <p>Ze względu na powyższe uwagi, wydaje się, że postulowany z Przemysła na południe wariant w priorytecie A, jest bardzo złym rozwiązaniem, i ze względu na liczne kolizje z wartościami przyrodniczymi byłby narażony na niebezpieczeństwo odmowy uzgodnienia przez Dyrektora RDOŚ Oceny Oddziaływania na Środowisko, oraz na brak możliwości finansowania z funduszy unijnych. Z tego też względu postulujemy o rezygnację z pomysłu przeprowadzenia drogi we wskazywanych granicach.</p> <p>Jednakowo popieramy inwestycję w przebudowę drogi z Przemysła na południe Województwa w priorytecie B, czyli w wariantcie najmniej kolidującym z wysokimi wartościami przyrodniczymi obszaru Pogórza Przemyskiego i Gór Słonnych.</p>	
204	pisemnie	organizacja pozarządowa	Krzysztof Cibor; Fundacja Greenpeace Polska	rys. 49, rys. 72, rys. 64,	129, 178, 268	przebudowa/rozbudowa/budowa drogi w priorytecie A, łączącej Przemysł z DW 890 Kuźmina – Krościenko	<p>Postulujemy o rezygnację z pomysłu przeprowadzenia drogi z Przemysła na południe województwa w priorytecie A na odcinku Od Fredropla do DW890. Jednakowo popieramy inwestycję w przebudowę drogi z Przemysła na południe Województwa w priorytecie B (DK28), czyli w wariantcie najmniej kolidującym z wysokimi wartościami przyrodniczymi obszaru Pogórza Przemyskiego i Gór Słonnych. Wnoskujemy o nadanie wariantowi przebiegającemu po śladzie DK28 priorytetu A</p>	<p>1. Opiswany obszar na którym byłoby realizowana przedmiotowa inwestycja drogowa leży w dwóch obszarach „siedliskowych” Natury 2000- PLH 180012 Ostoja Przemyska, oraz PLH 180013 Ostoja Góry Słonne (załącznik, ryc.1).</p> <p>2. Opiswany obszar leży w dwóch obszarach „ptasich” Natury 2000- PLB 180001 Pogórze Przemyskie, oraz PLB 180003 Góry Słonne (załącznik, ryc.2).</p> <p>3. Opiswany obszar leży w Parku Krajobrazowym Pogórza Przemyskiego, oraz Parku Krajobrazowym Gór Słonnych (załącznik, ryc.3).</p> <p>4. Opiswany obszar stanowi teren projektowanego Turnickiego Parku Narodowego (załącznik, ryc.4), którego powstanie zakładają i rekomendują:</p> <ul style="list-style-type: none">- Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, czyli najważniejszy krajowy dokument strategiczny dotyczący zagospodarowania przestrzennego kraju, opracowany zgodnie z zapisami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z 27 marca 2003 roku- Docelowa sieć krajowego systemu obszarów chronionych (KSOCh) z uwzględnieniem łączących je korytarzy ekologicznych wykonany przez Instytut Ochrony Przyrody Państwowej Akademii Nauk oraz Narodowa Fundacja Ochrony Środowiska, na zamówienie Ministra Środowiska w 2002 r. (tamże w Zał. 10). <p>Obszar projektowanego Turnickiego Parku Narodowego jest uważany za jeden z najcenniejszych przyrodniczo miejsc w Polsce. Jego walory opisane są zarówno w pierwszym projekcie parku z 1993 r. (MICHALIK S. (red.) 1993. Turnicki Park Narodowy w polskich Karpatach Wschodnich – Dokumentacja projektowa. Polska Fundacja Ochrony Przyrody PRO NATURA, Kraków), jak i w nowej dokumentacji projektowej z 2018 r. (BOCKOWSKI M. (red.) 2018. Projektowany Turnicki park narodowy. Stan walorów przyrodniczych – 35 lat od pierwszego projektu parku narodowego na Pogórzu Karpackim. Fundacja Dziedzictwo Przyrodnicze. Nowosiółki Dydyńskie).</p> <p>5. Obszar ten jest w całości Korytarzem Ekologicznym „Pogórze Przemyskie” (załącznik, ryc.5) wykazany w rejestrze Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska, będący częścią międzynarodowego i europejskiego karpackiego korytarza ekologicznego.</p> <p>6. Bezpośrednio przy drodze powiatowej nr 2089 R Jureczkowa – Makowa, znajduje się 6 stref ochronnych dla porostu- granicznika płucnika – gatunku zagrożonego wyginięciem z czerwonej listy grzybów Polski, który zgodnie z zał. 1 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 roku w sprawie ochrony gatunkowej grzybów podlega ochronie ścisłej, oraz dla którego zakazuje się m.in. umyślnego niszczenia okazów, jego siedlisk, czy przemieszczania w środowisku przyrodniczym.</p> <p>7. Na całym terenie projektowanego Turnickiego Parku Narodowego znajduje się 42 strefy ochrony gatunków grzybów oraz ptaków – wszystkie gatunki pod ochroną ścisłą, dlatego trudno znaleźć możliwość bezkolizyjnego przeprowadzenia drogi w tym terenie.</p> <p>8. Bezpośrednio przy drodze powiatowej nr 2089 R Jureczkowa – Makowa znajdują się</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Postulowana modyfikacja treści PSRT WP polegająca na rezygnacji z pomysłu przeprowadzenia inwestycji w postaci drogi z Przemysła w Bieszczady (przylączenie do Drogi Wojewódzkiej 890) nie zostanie wprowadzona, ze względu kluczową rolę wspomnianej inwestycji dla procesu likwidacji wykluczenia transportowego tej części regionu. Ponadto poziom szczegółowości PSRT WP nie determinuje automatycznie dokładnego przebiegu przyszłych tras.</p> <p>Jednakże, w razie ewentualnych przygotowań inwestycyjnych na terenach środowiskowo cennych, z należytą dokładnością dopełnione zostaną w wszelkie wymogi dotyczące kwestii środowiskowych. W chwili obecnej prowadzone są prace związane z obwodnicą Przemysła, przy czym ostateczny jej przebieg zostanie ustalony w Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydawanej przez Regionalna Dyrekcję Ochrony Środowiska w Rzeszowie. Ponadto należy dodać, że planowane połączenie odciążałoby drogi lokalne, które aktualnie absorbują istniejący ruch na tym kierunku. Przejazdy, które obecnie odbywają się w rejonie planowanej drogi, wykonywane są na trasach o niskim standardzie, co skutkuje m.in. negatywnym obciążeniem dla środowiska. Realizacja przedmiotowej inwestycji pozwoliłaby zatem na sprawne przemieszczanie się na omawianym dystansie, co wiązałoby się ze zmniejszeniem negatywnego wpływu transportu na środowisko m.in. w postaci ograniczenia emisji gazów cieplarnianych do atmosfery, ale także poprawą bezpieczeństwa.</p>

							<p>na drzewach bardzo liczne stanowiska porostów z rodzaju brodaczka (<i>Usnea</i>), których wszystkie gatunki są chronione, w tym 49 gatunków – ściśle, a 2 częściowo, dla których zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 roku w sprawie ochrony gatunkowej grzybów, zakazuje się m. in. umyślnego niszczenia okazów, jego siedlisk, czy przemieszczania w środowisku przyrodniczym. Porosty te mają również swoje stanowiska w innych częściach projektowanego Turnickiego Parku Narodowego.</p> <p>9. Bezpośrednie sąsiedztwo drogi powiatowej nr 2089 R Jureczkowa – Makowa jest rozpoznane jako siedlisko (zostały rozpoznane stanowiska) porostów z rodzaju Kobiernik (<i>Parmotrema</i>), których wszystkie gatunki są uznane wg czerwonej listy grzybów Polski, za krytycznie zagrożone wyginieciem, będące pod ochroną ścisłą zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 roku w sprawie ochrony gatunkowej grzybów.</p> <p>10. Bezpośrednie sąsiedztwo drogi powiatowej nr 2089 R Jureczkowa – Makowa jest miejscem występowania bezlistu okrywowego (<i>Buxbaumia viridis</i>) oraz widłozębu zielonego (<i>Dicranum viride</i>), gatunków z zał. 2 Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dyrektywa siedliskowa) chronionych w ramach obszarów siedliskowych Natury 2000, oraz będących wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 października 2014 roku w sprawie ochrony gatunkowej roślin pod ochroną ścisłą, dla których obowiązują m. in. zakazy umyślnego niszczenia okazów, jego siedlisk, czy przemieszczania w środowisku przyrodniczym.</p> <p>11. Bezpośrednie sąsiedztwo drogi powiatowej nr 2089 R Jureczkowa – Makowa jest miejscem występowania porostów z rodzaju biedronecznik, pawężnica, żółtlica, hibioplucnik, odnożyca i innych, które wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 roku w sprawie ochrony gatunkowej grzybów, znajdują się pod ochroną ścisłą lub częściową, a dla których obowiązują m. in. zakazy umyślnego niszczenia okazów, siedlisk, czy przemieszczania w środowisku przyrodniczym.</p> <p>12. Bezpośrednie sąsiedztwo drogi powiatowej nr 2089 R Jureczkowa – Makowa jest miejscem występowania roślin chronionych, w tym mchów i wątrobowców z rodzaju miedzik, widlik, miechera, gładyшек, skosatka, nowelia, biczyca, które wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 października 2014 roku w sprawie ochrony gatunkowej roślin pod ochroną ścisłą, dla których obowiązują m. in. zakazy umyślnego niszczenia okazów, jego siedlisk, czy przemieszczania w środowisku przyrodniczym.</p> <p>13. Opisany obszar jest miejscem występowania niedźwiedzia brunatnego, wilka szarego, rysia euroazjatyckiego oraz żbika europejskiego, czyli gatunków wymagających ochrony ścisłej z załącznika IV Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dyrektywa siedliskowa) chronionych w ramach obszarów Natura 2000, oraz będących wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt pod ochroną ścisłą. Zmiana parametrów drogi (jej poszerzenie, większa ilość i prędkość pojazdów) narazi gatunki te na śmierć w wyniku kolizji, a także zakłóci drożność korytarza ekologicznego, tworząc barierę ekologiczną.</p> <p>14. Sąsiedztwo drogi powiatowej, jak i cały opisany obszar jest miejscem występowania płazów - kumaka górskiego, traszki grzebieniastej oraz traszki karpackiej, a także motyla krasnopani hera, czyli gatunków wymagających ochrony ścisłej z załącznika IV Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dyrektywa siedliskowa) chronionych w ramach obszarów Natura 2000, oraz będących wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt pod ochroną ścisłą. Zmiana parametrów drogi (jej poszerzenie, większa ilość i prędkość pojazdów) podniesie śmiertelność (rozjeżdżanie) tych gatunków na drodze.</p> <p>15. Potok Turnica jest miejscem występowania minoga strumieniowego, głowacza piałopłetwego, czyli gatunków wymagających ochrony ścisłej z załącznika IV Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dyrektywa siedliskowa) chronionych w ramach obszarów Natura 2000, jak również chrząszcza- biegacza urozmaiconego, będącego wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt pod ochroną ścisłą. Przebudowa drogi, do której będzie trzeba wykonać prace w korycie potoku Turnica może zagrozić występowaniu tych gatunków w potoku.</p>
--	--	--	--	--	--	--	---

							<p>16. Sąsiedztwo drogi powiatowej, jak i cały opisywany obszar jest miejscem występowania siedlisk przyrodniczych z załącznika I Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dyrektywa siedliskowa) chronionych w ramach obszarów Natura 2000, w tym siedliska priorytetowe 91E0 – łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe, których przedstawicielką jest występująca tu olszynka górska <i>Alnetum incanae</i>. Zmiana parametrów drogi będzie wymagała jej przebudowy, polegającej na poszerzeniu, pracach ziemnych, regulacji pobliskiego potoku Turnica, wycięciu drzew i podobnych rozwiązań, co spowoduje nieodwracalne szkody w tym wrażliwym siedlisku i w efekcie jego zanik.</p> <p>17. Okolice opisywanego odcinka drogi z projektu Programu są żerowiskiem takich gatunków ptaków jak orzeł przedni, orlik krzykliwy, trzmielojad zwyczajny i bocian czarny, będącymi gatunkami z załącznika 1 Dyrektywy rady 79/409/EWG z dnia 2 kwietnia 1979 roku w sprawie ochrony dzikich ptaków, chronionych w ramach obszarów ptasich Natura 2000, a także będących pod ścisłą ochroną gatunkową wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt. Podniesienie parametrów przedmiotowej drogi, lub przeprowadzenie podobnej drogi w innym śladzie, a co za tym idzie zwiększenie ruchu samochodowego i hałasu w opisywanym obszarze spowoduje uszczuplenie obszarów do żerowania dla tych gatunków, co pogorszy stan ich populacji i może doprowadzić do ich zaniku w opisywanym obszarze. Zwiększy się również możliwość kolizji z tymi gatunkami. Należy zauważyć, że Polska populacja orla przedniego szacowana jest na 30 -35 par, w tym w 90% w Karpatach, i jest on skrajnie nielicznym ptakiem lęgowym. Uszczuplenie możliwości jego występowania o przedmiotowy obszar z powodu przebudowy/budowy nowej drogi byłoby ogromną stratą dla Polskiej ochrony przyrody.</p> <p>18. Okolice opisywanego odcinka drogi z projektu Programu są miejscem występowania i gniazdowania takich gatunków jak jarząbek, sóweczka, puszczyk uralski, lelek, zimorodek, dzięcioł białogrzbiety, dzięcioł trójpalczasty, dzięcioł średni, dzięcioł czarny, dzięcioł zielonosiwy, dzięcioł białoszyi i muchołówka mała, będącymi gatunkami z załącznika 1 Dyrektywy rady 79/409/EWG z dnia 2 kwietnia 1979 roku w sprawie ochrony dzikich ptaków, chronionych w ramach obszarów ptasich Natura 2000, a także będących pod ścisłą ochroną gatunkową wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt. Przebudowa istniejącej bądź budowa nowej drogi w tym rejonie może przyczynić się do pogorszenia siedlisk, a co za tym idzie stanu populacji tych gatunków. Większość z tych gatunków (za wyjątkiem jarzabka) jest również chronionych w polskim prawie na mocy Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt.</p> <p>Uwagi natury ogólnej:</p> <p>19. Droga z Przemyśla w Bieszczady w priorytecie A nie skróci znacząco czasu podróży na południe województwa w stosunku do drogi z Przemyśla w priorytecie B – przez Birczę Kuźminę (DK 28). Dla przykładu droga do Soliny (centrum turystyczne regionu) różni się tylko niecałym kilometrem (76 km dla priorytetu A, 77 km dla priorytetu B), a droga do Ustrzyk Górnych 12 kilometrami (106 km dla priorytetu A, 118 dla priorytetu B) i czasem 7 minut. Gdyby w priorytecie B wykonać odpowiednią przebudowę już istniejącej drogi, byłaby ona szybszą i bezpieczniejszą opcją dojazdu z Przemyśla w Bieszczady niż droga w priorytecie A której przebudowa/budowa w nowym śladzie naruszałaby dziedzictwo przyrodnicze regionu.</p> <p>20. Rys. 30 str. 220 Projektu Prognozy oddziaływania na środowisko projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 słusznie wskazuje dla drogi Przemyśl- DW890 w wariancie A potencjalne kolizje przestrzenne z formami ochrony przyrody opisanymi w niniejszych uwagach.</p> <p>21. Rys. 43 str. 257 Projektu Prognozy oddziaływania na środowisko projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 – słusznie pokazuje silne oddziaływanie na korytarz ekologiczny (poziom 3 skali - najwyższy) dla drogi w priorytecie A Przemyśl- DW890. Na tą kolizję wskazują przedmiotowe uwagi.</p>
--	--	--	--	--	--	--	--

205	pisemnie	podmiot publiczny	Adam Dańczak; Wójt Gminy Jaślicka	<p>Wprowadze nie zaproponow anego podrozdziału na str. 132 przed podrozdziałe m pt. „Transport alternatywny ” oraz odnośniki na str. 172 – kolumny 2: po słowach „Rowerstrad a Solina – Zakopane” dopisać w ramach systemu Wielofunkcyj nych Dróg Turystyczny ch ZAT i ZBGP i 3: w pkt. 1 – przed „Sied regionalnych”</p> <p>Dopisać: „System Wielofunkcyj nych Dróg Turystyczny ch, w tym” oraz 174 w pkt. 1) po słowach Green Velo, „w tym systemu Wielofunkcyj nych Dróg Turystyczny ch Zagłębia Ambitnej Turystyki”</p>	132; 172	Do wstawienia jako osobny podrozdział	<p>Do wstawienia jako osobny podrozdział: Wielofunkcyjne drogi turystyczne. Podstawową funkcją strategii pn. Polityka Transportowa oraz samoistnym, realnym celem posiadania i rozwoju sieci komunikacyjno – transportowej jest stymulowanie przez tę sieć i jej rozwój, będący efektem realizacji zadań określonych w Strategii, szeroko rozumianego rozwoju społeczno-gospodarczego. Szczególne znaczenie strategiczne mają takie podsystemy transportowe, które (nie tylko) wzmacniają fundamenty wzrostu branż wytwarzających kapitał i autonomiczne miejsca pracy (w przeciwieństwie do skomunikowania przestrzeni, które ma ogólnie podnieść wygodę mieszkańców i ogólnie rozumianą atrakcyjność lokalizacyjną). Z tych z kolei zamierzeń strategicznych na pierwszym miejscu muszą znaleźć się te, które tworzą niezbędne podstawy do powstania zupełnie nieobecnej na danym terenie a tym bardziej całkiem nowej i innowacyjnej branży gospodarki, tworzącej nie wegetatywne ale autonomiczne miejsca pracy i dodatkowy kapitał finansowy, w dodatku odpowiadające na podstawowe wyzwanie cywilizacyjne współczesności jakim są deficyty formacyjne w procesie wychowania i otwierania nowych pokoleń. Dlatego „Polityka Transportowa” określa samodzielny cel strategiczny w postaci wspierania z różnych źródeł i sposobami, które częściowo muszą zostać dopiero określone, uniwersalnego systemu tak zwanych Wielofunkcyjnych Dróg Turystycznych (WDT) czyli dróg komunikacyjnych, które z prawnego punktu widzenia (w obecnym stanie prawnym) mogą służyć zarówno komunikacji samochodowej mieszkańców – jeśli natężenie ruchu jest małe i nie stoi w konflikcie z ruchem rowerowym czy pieszym - przemieszczaniu się pojazdów rolniczych, pojazdów służących prowadzeniu gospodarki leśnej i - z założenia - ruchowi turystycznemu, którego istnienie</p>	<p>Negatywny wpływ mediów społecznościowych (nazywanych przez niektórych naukowców „odspoleczniającymi”) i generalnie zalewu informacją na odtwarzanie pokoleń stał się w ostatnich latach i miesiącach tematem intensywnej polemiki pomiędzy największymi autorytetami w dziedzinie socjologii. Zagadnienie to syntetycznie zasygnalizowano już w 2014 r. tutaj, lokalnie na Podkarpaciu, w krótkim tekście „Wake up, obudźmy się”, który stał się załącznikiem podpisanego w 2017 r. Porozumienia Zagłębie Ambitnej Turystyki. Nie ma dziś ważniejszego wyzwania niż znalezienie sposobu edukacji i wychowania adekwatnego do naszych czasów, który umożliwi co najmniej odtwarzanie pokoleń, nie tylko w sensie liczebności ale i szeroko rozumianej wartości jednostki i społeczeństwa. Pewnym sygnałem istnienia tego wyzwania od dawna jest również przyjęcie „jakości życia” jako inteligentnej specjalizacji WP, nie tylko w rozumieniu dogadania sobie – mam nadzieję – ale przede wszystkim jakości życia, w rozumieniu jakości całej infrastruktury społecznej, która powoduje, że ludzie chcą przyprowadzać na świat dzieci a dzieci te mają sposobności aby stać się wyjątkowymi ludźmi w rozumieniu humanistycznym i wyjątkowymi obywatelami – każdy na swój indywidualny sposób. Dowodem na słuszność prezentowanych tez jest całkowite fiasko wychowawcze dostarczanych społeczeństwom atrybutów dostatku materialnego, całkowicie bezskutecznych w wychowaniu a wręcz przeciw-skutecznych. Sposobem na odtwarzanie pokoleń jest właśnie przewrót kopernikański w gospodarce narodowej, polegający na tym, że to przemysł edukacyjno-wychowawczy ma stanąć na jej czele. Z kolei warunkiem jego rozwoju w Zagłębiu Ambitnej Turystyki – jako zupełnie innowacyjnej branży w tym wymiarze – jest powstanie sieci Wielofunkcyjnych Dróg Turystycznych. W tym aspekcie Województwo Podkarpackie ma szanse stać się absolutnym liderem i prekursorem w skali Polski, Europy i świata. Aktywny styl życia i sport, rozwój infrastruktury, służącej prowadzeniu działalności gospodarczej to obszary, które wskazano w Strategii rozwoju województwa – Podkarpackie 2030. Jakość życia to jedna z inteligentnych specjalizacji województwa podkarpackiego, w ramach której wyodrębniono podspecjalizację turystyka zrównoważona. Tymczasem w założeniach Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 nie zostały uwidocznione działania, które wspierałyby tak nakreślone obszary rozwojowe. Program strategiczny koncentruje się na podstawowych ciągach komunikacyjnych, które pozostają przede wszystkim w gestii samorządu województwa. Nie zostały w nim wskazane możliwości rozwoju infrastruktury w wymiarze lokalnym, a szczególnie przy współpracy międzysektorowej. Wielofunkcyjne Drogi Turystyczne są innowacyjnym rozwiązaniem w pełni znajdującym potwierdzenie w Regionalnej Strategii Innowacji Województwa Podkarpackiego na lata 2021-2030 (RSI WP), dlatego ze wszech miar zasługuje na wsparcie. Szczególnym walorem tego rozwiązania jest fakt, że jest to inicjatywa oddolna i w pełni zgodna z zapisami dokumentów strategicznych województwa podkarpackiego. W wymiarze absolutnie bieżącym i fundamentalnym – tylko zaangażowani obywatele mogą obronić państwo (i nie chodzi tylko o obronę przed agresją militarną ale również kulturowo-ekonomiczną; nie uczyni tego ani sprzęt</p>	<p>Uwaga zawiera się w istniejących zapisach Programu. Zapisy nt. transportu alternatywnego jakim jest transport rowerowy oraz inny zintegrowany, znajdują się w projekcie projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 m. in. w rozdziale I w pkt. 1.3. Infrastruktura transportowa; w pkt. 3 Analiza SWOT. Ponadto w rozdziale II Identyfikacja głównych problemów (wyzwań) związanych z rozwojem transportu i możliwości ich rozwiązania, następnie w wariantach planistycznych. W rozdziale III Cele i kierunki rozwoju regionalnego systemu transportowego w części drugiej cele horyzontalne poświęcono odrębny cel transportowi alternatywnemu, który w największym zakresie obejmuje transport rowerowy oraz ścieżki i drogi rowerowe (infrastrukturę). Następnie wskazano kierunki rozwoju w ramach celów podstawowych i horyzontalnych obejmujące transport alternatywny. Również wskazano wiele inwestycji w tym zakresie. Jeśli chodzi o kategorię "Wielofunkcyjnych dróg turystycznych" brak jest aktualnie dokładnego określenia statusu prawnego takiej kategorii dróg. Stąd wymienienie z nazwy tego typu dróg w projekcie dokumentu nie jest możliwe. Jednocześnie informuję, że równolegle do PSRT WP do roku 2030 przygotowywany jest dokumenty szczegółowy dotyczący rozwoju transportu rowerowego oraz turystyki rowerowej (obejmujący rozwój ścieżek oraz tras rowerowych). Za co odpowiedzialny w ramach realizacji projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 będzie Podkarpacki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Rzeszowie/ Departament Promocji, Turystyki i Współpracy Gospodarczej UWMP. Przekazano materiały oraz informację do Departamentu Gospodarki Regionalnej UMWP realizującego projekt „OUR WAY- Zachowanie i promocja dziedzictwa kulturowego i naturalnego poprzez Zielone Szlaki Greenways”. Ponadto przekazano materiały oraz informację do Departamentu Promocji, Turystyki i Współpracy Gospodarczej, który przygotowuje dokument szczegółowy dotyczący rozwoju transportu rowerowego oraz turystyki rowerowej (obejmujący rozwój ścieżek oraz tras rowerowych w województwie podkarpackim) pn. Polityka Rowerowa Województwa Podkarpackiego.</p>
-----	----------	-------------------	---	--	-------------	---------------------------------------	--	--	---

						<p>warunkuje status Wielofunkcyjnej Drogi Turystycznej.</p> <p>Istotą systemu WDT jest tworzenie go w sposób oddolny ale skomunikowany pomiędzy oddzielnymi gminami (bądź powiatami czy np. nadleśnictwami), tak że na granicy obszarów administracyjnych drogi łączą się w spójną całość – pod względem przebiegu i standardu wykonania. W tym sensie system WDT uzyskuje w niniejszej Polityce Transportowej status metody wspólnego planowania inkluzyjnego, oddolnego (głównie z poziomu gmin) ale wykonania niezależnego, samodzielnego i zdecentralizowanego, która może być zastosowana na dowolnym obszarze Województwa Podkarpackiego.</p> <p>Przykładem zastosowania tej metody w praktyce jest Porozumienie ws Wielofunkcyjnych Dróg Turystycznych Zagłębia Ambitnej Turystyki, konstytuujące dodatkowo pewien obszar rekreacji i turystyki (w tym innowacyjną tzw. ambitną turystykę, polegającą na tym, że samo przemieszczanie się pomiędzy tzw. POI ma odbywać się siłą własnych mięśni po drogach turystycznych i to już ma stanowić o atrakcyjności turystycznej i wartości edukacyjno-wychowawczej) oraz innowacyjną branżę przemysłu edukacyjno-wychowawczego, która ma uzupełniać zawodową edukację i wychowanie w domu.</p> <p>WDT mają z definicji mieć charakter retencyjny a drogi rowerowe – w rozumieniu przepisów prawa: drogi tylko dla rowerów, mogą i powinny być częścią konkretnego systemu WDT.</p> <p>WDT charakteryzują się wybitnymi wskaźnikami ekonomicznymi efekt/nakład oraz łatwością wykonania w oparciu o lokalne zasoby, w tym lokalne podmioty gospodarcze.</p> <p>Spełniają postulat oddolności gdyż są tworzone dla ludzi i przez ludzi.</p> <p>Deklaracja – Porozumienie ws Wielofunkcyjnych Dróg Turystycznych – podpisana w Zagórz i Dukli, w dniach 8 i 9 lipca 2020 r. stanowi załącznik niniejszej Polityki Transportowej.</p>	<p>wojskowy ani pieniądze).</p> <p>W załączeniu: Tekst „Obudźmy się”</p> <p>Link do filmu Beskid Niski – na ratunek cywilizacji 2021: https://www.youtube.com/watch?v=xDJK9Uy1QyY</p> <p>Deklaracja ws Wielofunkcyjnych Dróg Turystycznych z podpisami około 30 sygnatariuszy – samorządów z obszaru Województwa Podkarpackiego</p> <p>Co to są Wielofunkcyjne Drogi Turystyczne</p> <p>Co dobrego przynosi podpisanie Deklaracji WDT</p> <p>Porozumienie Zagłębie Ambitnej Turystyki z lipca 2017 r. (rozszerzenie z maja 2019 r.)</p>	
--	--	--	--	--	--	---	---	--

206	formularz on-line	podmiot publiczny	Rafał Młynarski; Urząd Miasta Jarosławia	Transport kolejowy	127	<p>Bardzo ważne jest zasygnalizowanie docelowego układu kolejowego obejmującego budowę linii kolejowych powiązanych ze sobą oraz komunikujących poszczególne części województwa tj. Podkarpacka Kolej Aglomeracyjna łącząca wojewódzki system komunikacyjny z portem lotniczym Rzeszów-Jasionka. Dodatkowo budowa Karpackiej Kolei Euroregionalnej komunikującej południową część województwa i łącząca się z PKA oraz budowę kolei w ramach tzw. Czwórmieścia komunikującej północną część województwa i łączącą się z obiema ww. liniami oraz tzw. szprychą nr 6. Ostatecznie budowa linii kolejowych w ramach tzw. szprychy nr 6, która połączy Warszawę i Centralny Port Komunikacyjny z Radomiem, Ostrowcem Świętokrzyskim, Stalową Wolą i Rzeszowem, a docelowo z Sanokiem.</p>	<p>Bardzo ważne jest zasygnalizowanie docelowego układu kolejowego obejmującego budowę linii kolejowych powiązanych ze sobą oraz komunikujących poszczególne części województwa tj. Podkarpacka Kolej Aglomeracyjna łącząca wojewódzki system komunikacyjny z portem lotniczym Rzeszów-Jasionka. Dodatkowo budowa Karpackiej Kolei Euroregionalnej komunikującej południową i południowo-wschodnią i wschodnią część województwa i łącząca się z PKA oraz budowę kolei w ramach tzw. Czwórmieścia komunikującej północną część województwa i łączącą się z obiema ww. liniami oraz tzw. szprychą nr 6. Ostatecznie budowa linii kolejowych w ramach tzw. szprychy nr 6, która połączy Warszawę i Centralny Port Komunikacyjny z Radomiem, Ostrowcem Świętokrzyskim, Stalową Wolą i Rzeszowem, a docelowo z Sanokiem.</p>	<p>W dokumencie w kwestii poprawy połączeń kolejowych poprzez budowę PKA zakres tej budowy ogranicza się do odcinka Rzeszów - Przeworsk. Należy podkreślić że, Miasta Przeworsk i Jarosław tworzą Miejski Obszar Funkcjonalny i dla pełniejszego wykorzystania tego bieguna wzrostu należałoby ująć w założeniach budowy PKA przedłużenie do Miasta Jarosław a nie jak w planach tylko do Przeworska - spowoduje to też dzielenie MOF-u. Dodatkowo przemawiają za tym połączenia kolejowe pomiędzy Jarosławiem a Lubaczowem. PKA mogłaby poprzez obsługę Jarosławia również pełniej obsłużyć wschodnią ścianę województwa, w szczególności okolice Lubaczowa. Przedłużenie PKA do Jarosławia nie wygeneruje również dużych kosztów dodatkowych ze względu na położenie tych miast w korytarzu kolejowym TENT oraz poczynione już nakłady na remont stacji kolejowych i torów. Należy również dodać że, ze względu na małą odległość od siebie tych miast (ok. 10 km) czas podróży również wydłuży się nieznacznie. Czynnikiem wartym uwagi jest również wielkość Jarosławia i powiatu Jarosławskiego liczącego ponad 120 tys. mieszkańców dla których Jarosław jest miejscem w którym pracują ale również podróżujących do pracy w Rzeszowie - co widać po natężeniu ruchu i liczbie osób podróżujących w kierunku Jarosław-Rzeszów-Jarosław. PKA przyczyni się do obniżenia liczby osób korzystających z samochodów na tej trasie.</p>	<p>Uwaga zawiera się w istniejących zapisach Programu. W projekcie Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 zarówno w części diagnostycznej jak również prognostycznej znajdują się zapisy dotyczące docelowego układu kolejowego obejmującego budowę linii kolejowych powiązanych ze sobą oraz komunikujących poszczególne części województwa tj. -Podkarpacka Kolej Aglomeracyjna łącząca wojewódzki system komunikacyjny z portem lotniczym Rzeszów-Jasionka -budowa Karpackiej Kolei Euroregionalnej komunikującej południową i południowo-wschodnią i wschodnią część województwa i łącząca się z PKA -budowa kolei w ramach tzw. Czwórmieścia komunikującej północną część województwa i łączącą się z obiema ww. liniami oraz tzw. szprychą nr 6. W chwili obecnej w ramach prac nad CPK opracowywane jest SW dla budowy szybkiego połączenia kolejowego Rzeszowa z Portem Centralnym. Studium uwzględni również odgałęzienia w kierunku innych miast Województwa Podkarpackiego. Jeśli zaś chodzi o projekt PKA już realizowany, to wachlarz postulowanych zadań jest ograniczony i wynika z przeprowadzonych analiz w ramach wykonanego Studium Wykonalności. W tym zakresie PKA będzie nadal rozwijana oraz modernizowana.</p>
-----	-------------------	-------------------	---	--------------------	-----	---	--	---	---

207	pisemnie	organizacja pozarządowa	Monika Skrzyńska; Marcin Mystkowski; Inicjatywa społeczna Jaki Będzie Las	rys. 49, rys. 72, rys. 64,	129, 178, 268	przebudowa/rozbu dowa/budowa drogi w priorytecie A, łączącej Przemysł z DW 890 Kuźmina – Krościenko	<p>Postulujemy o rezygnację z pomysłu przeprowadzenia drogi z Przemysła na południe województwa w priorytecie A na odcinku Od Fredropla do DW890. Jednakowo popieramy inwestycję w przebudowę drogi z Przemysła na południe Województwa w priorytecie B (DK28), czyli w wariacie najmniej kolidującym z wysokimi wartościami przyrodniczymi obszaru Pogórza Przemyskiego i Gór Słonnych. Wnioskujemy o nadanie wariantowi przebiegającemu po śladzie DK28 priorytetu A</p>	<p>1. Opisany obszar na którym byłoby realizowana przedmiotowa inwestycja drogowa leży w dwóch obszarach „siedliskowych” Natury 2000- PLH 180012 Ostoja Przemyska, oraz PLH 180013 Ostoja Góry Słonne (załącznik, ryc.1).</p> <p>2. Opisany obszar leży w dwóch obszarach „ptasich” Natury 2000- PLB 180001 Pogórze Przemyskie, oraz PLB 180003 Góry Słonne (załącznik, ryc.2).</p> <p>3. Opisany obszar leży w Parku Krajobrazowym Pogórza Przemyskiego, oraz Parku Krajobrazowym Gór Słonnych (załącznik, ryc.3).</p> <p>4. Opisany obszar stanowi teren projektowanego Turnickiego Parku Narodowego (załącznik, ryc.4), którego powstanie zakładają i rekomendują:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, czyli najważniejszy krajowy dokument strategiczny dotyczący zagospodarowania przestrzennego kraju, opracowany zgodnie z zapisami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z 27 marca 2003 roku - Docelowa sieć krajowego systemu obszarów chronionych (KSOCh) z uwzględnieniem łączących je korytarzy ekologicznych wykonany przez Instytut Ochrony Przyrody Państwowej Akademii Nauk oraz Narodowa Fundacja Ochrony Środowiska, na zamówienie Ministra Środowiska w 2002 r. (tamże w Zał. 10). <p>Obszar projektowanego Turnickiego Parku Narodowego jest uważany za jeden z najcenniejszych przyrodniczo miejsc w Polsce. Jego walory opisane są zarówno w pierwszym projekcie parku z 1993 r. (MICHALIK S. (red.) 1993. Turnicki Park Narodowy w polskich Karpatach Wschodnich – Dokumentacja projektowa. Polska Fundacja Ochrony Przyrody PRO NATURA. Kraków), jak i w nowej dokumentacji projektowej z 2018 r. (BOCKOWSKI M. (red.) 2018. Projektowany Turnicki park narodowy. Stan walorów przyrodniczych – 35 lat od pierwszego projektu parku narodowego na Pogórzu Karpackim. Fundacja Dziedzictwo Przyrodnicze. Nowosiółki Dydińskie).</p> <p>5. Obszar ten jest w całości Korytarzem Ekologicznym „Pogórze Przemyskie” (załącznik, ryc.5) wykazany w rejestrze Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska, będący częścią międzynarodowego i europejskiego karpackiego korytarza ekologicznego.</p> <p>6. Bezpośrednio przy drodze powiatowej nr 2089 R Jureczkowa – Makowa, znajduje się 6 stref ochronnych dla porostu- granicznika płucnika – gatunku zagrożonego wyginięciem z czerwonej listy grzybów Polski, który zgodnie z zał. 1 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 roku w sprawie ochrony gatunkowej grzybów podlega ochronie ścisłej, oraz dla którego zakazuje się m.in. umyślnego niszczenia okazów, jego siedlisk, czy przemieszczania w środowisku przyrodniczym.</p> <p>7. Na całym terenie projektowanego Turnickiego Parku Narodowego znajduje się 42 strefy ochrony gatunków grzybów oraz ptaków – wszystkie gatunki pod ochroną ścisłą, dlatego trudno znaleźć możliwość bezkolizyjnego przeprowadzenia drogi w tym terenie.</p> <p>8. Bezpośrednio przy drodze powiatowej nr 2089 R Jureczkowa – Makowa znajdują się na drzewach bardzo liczne stanowiska porostów z rodzaju brodaczka (Usnea), których wszystkie gatunki są chronione, w tym 49 gatunków – ściśle, a 2 częściowo, dla których zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 roku w sprawie ochrony gatunkowej grzybów, zakazuje się m.in. umyślnego niszczenia okazów, jego siedlisk, czy przemieszczania w środowisku przyrodniczym. Porosty te mają również swoje stanowiska w innych częściach projektowanego Turnickiego Parku Narodowego.</p> <p>9. Bezpośrednie sąsiedztwo drogi powiatowej nr 2089 R Jureczkowa – Makowa jest rozpoznane jako siedlisko (zostały rozpoznane stanowiska) porostów z rodzaju Kobiernik (Parmotrema), których wszystkie gatunki są uznane wg czerwonej listy grzybów Polski, za krytycznie zagrożone wyginięciem, będące pod ochroną ścisłą zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 roku w sprawie ochrony gatunkowej grzybów.</p> <p>10. Bezpośrednie sąsiedztwo drogi powiatowej nr 2089 R Jureczkowa – Makowa jest miejscem występowania bezlistu okrywowego (Buxbaumia viridis) oraz widłozębu zielonego (Dicranum viride), gatunków z zał. 2 Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dyrektywa siedliskowa) chronionych w ramach obszarów siedliskowych Natury 2000, oraz będących wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 października 2014</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Postulowana modyfikacja treści PSRT WP polegająca na rezygnacji z pomysłu przeprowadzenia inwestycji w postaci drogi z Przemysła w Bieszczady (przyłączenie do Drogi Wojewódzkiej 890) nie zostanie wprowadzona, ze względu na kluczową rolę wspomnianej inwestycji dla procesu likwidacji wykluczenia transportowego tej części regionu. Ponadto poziom szczegółowości PSRT WP nie determinuje automatycznie dokładnego przebiegu przyszłych tras.</p> <p>Jednakże, w razie ewentualnych przygotowań inwestycyjnych na terenach środowiskowo cennych, z należytą dokładnością dopełnione zostaną wszelkie wymogi dotyczące kwestii środowiskowych. W chwili obecnej prowadzone są prace związane z obwodnicą Przemysła, przy czym ostateczny jej przebieg zostanie ustalony w Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydawanej przez Regionalną Dyrekcję Ochrony Środowiska w Rzeszowie. Ponadto należy dodać, że planowane połączenie odciążałoby drogi lokalne, które aktualnie absorbują istniejący ruch na tym kierunku. Przejazdy, które obecnie odbywają się w rejonie planowanej drogi, wykonywane są na trasach o niskim standardzie, co skutkuje m.in. negatywnym obciążeniem dla środowiska. Realizacja przedmiotowej inwestycji pozwoliłaby zatem na sprawne przemieszczanie się na omawianym dystansie, co wiązałoby się ze zmniejszeniem negatywnego wpływu transportu na środowisko m.in. w postaci ograniczenia emisji gazów cieplarnianych do atmosfery, ale także poprawą bezpieczeństwa.</p>
-----	----------	----------------------------	---	----------------------------------	---------------------	---	--	--	---

							<p>roku w sprawie ochrony gatunkowej roślin pod ochroną ścisłą, dla których obowiązują m. in. zakazy umyślnego niszczenia okazów, jego siedlisk, czy przemieszczania w środowisku przyrodniczym.</p> <p>11. Bezpośrednie sąsiedztwo drogi powiatowej nr 2089 R Jureczkowa – Makowa jest miejscem występowania porostów z rodzaju bledonecznik, pawężnica, żółtlica, nibyplucnik, odnożyca i innych, które wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 roku w sprawie ochrony gatunkowej grzybów, znajdują się pod ochroną ścisłą lub częściową, a dla których obowiązują m. in. zakazy umyślnego niszczenia okazów, siedlisk, czy przemieszczania w środowisku przyrodniczym.</p> <p>12. Bezpośrednie sąsiedztwo drogi powiatowej nr 2089 R Jureczkowa – Makowa jest miejscem występowania roślin chronionych, w tym mchów i wątrobowców z rodzaju miedzik, widlik, miechera, gładyszek, skosatka, nowelia, biczycza, które wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 października 2014 roku w sprawie ochrony gatunkowej roślin pod ochroną ścisłą, dla których obowiązują m. in. zakazy umyślnego niszczenia okazów, jego siedlisk, czy przemieszczania w środowisku przyrodniczym.</p> <p>13. Opisywany obszar jest miejscem występowania niedźwiedzia brunatnego, wilka szarego, rysia euroazjatyckiego oraz żbika europejskiego, czyli gatunków wymagających ochrony ścisłej z załącznika IV Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dyrektywa siedliskowa) chronionych w ramach obszarów Natura 2000, oraz będących wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt pod ochroną ścisłą. Zmiana parametrów drogi (jej poszerzenie, większa ilość i prędkość pojazdów) narazi gatunki te na śmierć w wyniku kolizji, a także zakłóci drożność korytarza ekologicznego, tworząc barierę ekologiczną.</p> <p>14. Sąsiedztwo drogi powiatowej, jak i cały opisywany obszar jest miejscem występowania płazów - kumaka górskiego, traszki grzebieniastej oraz traszki karpackiej, a także motyla krasnopani hera, czyli gatunków wymagających ochrony ścisłej z załącznika IV Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dyrektywa siedliskowa) chronionych w ramach obszarów Natura 2000, oraz będących wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt pod ochroną ścisłą. Zmiana parametrów drogi (jej poszerzenie, większa ilość i prędkość pojazdów) podniesie śmiertelność (rozjeżdżanie) tych gatunków na drodze.</p> <p>15. Potok Turnica jest miejscem występowania minoga strumieniowego, głowacza białopłetwego, czyli gatunków wymagających ochrony ścisłej z załącznika IV Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dyrektywa siedliskowa) chronionych w ramach obszarów Natura 2000, jak również chrząszcza- biegacza urozmaiconego, będącego wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt pod ochroną ścisłą. Przebudowa drogi, do której będzie trzeba wykonać prace w korycie potoku Turnica może zagrozić występowaniu tych gatunków w potoku.</p> <p>16. Sąsiedztwo drogi powiatowej, jak i cały opisywany obszar jest miejscem występowania siedlisk przyrodniczych z załącznika I Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dyrektywa siedliskowa) chronionych w ramach obszarów Natura 2000, w tym siedliska priorytetowe 91E0 – łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe, których przedstawicielką jest występująca tu olszynka górską Alnetum incanae. Zmiana parametrów drogi będzie wymagała jej przebudowy, polegającej na poszerzeniu, pracach ziemnych, regulacji pobliskiego potoku Turnica, wycięciu drzew i podobnych rozwiązań, co spowoduje nieodwracalne szkody w tym wrażliwym siedlisku i w efekcie jego zanik.</p> <p>17. Okolice opisywanego odcinka drogi z projektu Programu są żerowiskiem takich gatunków ptaków jak orzeł przedni, orlik krzykliwy, trzmielojad zwyczajny i bocian czarny, będącymi gatunkami z załącznika 1 Dyrektywy rady 79/409/EWG z dnia 2 kwietnia 1979 roku w sprawie ochrony dzikich ptaków, chronionych w ramach obszarów ptasich Natura 2000, a także będących pod ścisłą ochroną gatunkową wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt. Podniesienie parametrów przedmiotowej drogi, lub</p>
--	--	--	--	--	--	--	--

							<p>przeprowadzenie podobnej drogi w innym śladzie, a co za tym idzie zwiększenie ruchu samochodowego i hałasu w opisywanym obszarze spowoduje uszczuplenie obszarów do żerowania dla tych gatunków, co pogorszy stan ich populacji i może doprowadzić do ich zaniku w opisywanym obszarze. Zwiększy się również możliwość kolizji z tymi gatunkami. Należy zauważyć, że Polska populacja orla przedniego szacowana jest na 30 -35 par, w tym w 90% w Karpatach, i jest on skrajnie nielicznym ptakiem lęgowym. Uszczuplenie możliwości jego występowania o przedmiotowy obszar z powodu przebudowy/budowy nowej drogi byłoby ogromną stratą dla Polskiej ochrony przyrody.</p> <p>18. Okolice opisywanego odcinka drogi z projektu Programu są miejscem występowania i gniazdowania takich gatunków jak jarząbek, sóweczka, puszczyk uralski, lelek, zimorodek, dzięcioł białogrzbiety, dzięcioł trójpalczasty, dzięcioł średni, dzięcioł czarny, dzięcioł zielonosiwy, dzięcioł białoszy i mucholówka mała, będącymi gatunkami z załącznika 1 Dyrektywy rady 79/409/EWG z dnia 2 kwietnia 1979 roku w sprawie ochrony dzikich ptaków, chronionych w ramach obszarów płasich Natura 2000, a także będących pod ścisłą ochroną gatunkową wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt. Przebudowa istniejącej bądź budowa nowej drogi w tym rejonie może przyczynić się do pogorszenia siedlisk, a co za tym idzie stanu populacji tych gatunków. Większość z tych gatunków (za wyjątkiem jarzabka) jest również chronionych w polskim prawie na mocy Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt.</p> <p>Uwagi natury ogólnej:</p> <p>19. Droga z Przemyśla w Bieszczady w priorytecie A nie skróci znacząco czasu podróży na południe województwa w stosunku do drogi z Przemyśla w priorytecie B – przez Birczę i Kuźminę (DK 28). Dla przykładu droga do Soliny (centrum turystyczne regionu) różni się tylko niecałym kilometrem (76 km dla priorytetu A, 77 km dla priorytetu B), a droga do Ustrzyk Górnych 12 kilometrami (106 km dla priorytetu A, 118 dla priorytetu B) i czasem 7 minut. Gdyby w priorytecie B wykonać odpowiednią przebudowę już istniejącej drogi, byłaby ona szybszą i bezpieczniejszą opcją dojazdu z Przemyśla w Bieszczady niż droga w priorytecie A której przebudowa/budowa w nowym śladzie naruszałaby dziedzictwo przyrodnicze regionu.</p> <p>20. Rys. 30 str. 220 Projektu Prognozy oddziaływania na środowisko projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 słusznie wskazuje dla drogi Przemyśl- DW890 w wariantcie A potencjalne kolizje przestrzenne z formami ochrony przyrody opisanymi w niniejszych uwagach.</p> <p>21. Rys. 43 str. 257 Projektu Prognozy oddziaływania na środowisko projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 – słusznie pokazuje silne oddziaływanie na korytarz ekologiczny (poziom 3 skali - najwyższy) dla drogi w priorytecie A Przemyśl- DW890. Na tą kolizję wskazują przedmiotowe uwagi.</p>	
208	pisemnie	podmiot publiczny	dr inż. Paweł Potyrański – Dyrektor Wydziału Pozyskiwania Funduszy Urzędu Miasta Rzeszowa	Rozdział 1.2	18	<p>Przypis "4" Podmiejska Kolej Aglomeracyjna – od 1 stycznia 2021 r. realizowany jest projekt z PO IiŚ 2014-2020 pn. Podkarpacka Kolej Aglomeracyjna</p> <p>Przypis prawdopodobnie powinien mieć brzmienie: „4” "Podmiejska Kolej Aglomeracyjna – od 1 stycznia 2021 r. Podkarpacka Kolej Aglomeracyjna"</p>	<p>Skorygowanie błędnych zapisów.</p> <p>Treść przypisu błędna ponieważ: Podkarpacka Kolej Aglomeracyjna powstaje w ramach dwóch projektów unijnych z PO IiŚ 2014-2020:</p> <p>– „Budowa Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej: Zakup taboru wraz budową zaplecza technicznego” o wartości ponad 337 mln złotych.</p> <p>- „Budowa Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej – PKA: Budowa i modernizacja linii kolejowych oraz infrastruktury przystankowej” – jej wartość to 370 mln złotych.</p> <p>Projekty są i były realizowane przed 1.01.2021</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p> <p>Skorygowano zapisy w przypisie w zakresie Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej. Obecna treść przypisu: W ramach realizacji dwóch projektów finansowanych z POIŚ 2014-2020 pn. „Budowa Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej: Zakup taboru wraz budową zaplecza technicznego” oraz „Budowa Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej – PKA: Budowa i modernizacja linii kolejowych oraz infrastruktury przystankowej”. Z dniem 1 stycznia 2021 roku uruchomiono połączenia pasażerskie, tym samym rozpoczęto działalność Podkarpackiej Kolei Aglomeracyjnej. Podkarpacka Kolej Aglomeracyjna, jest nazwą handlową świadczoną usługi w zakresie przewozów pasażerskich, zatwierdzoną przez Zarząd Województwa Podkarpackiego i realizowana jest w ramach ww. projektów infrastrukturalnych i usług przewozowych.</p>

209	pisemnie	podmiot publiczny	dr inż. Paweł Potyrański – Dyrektor Wydziału Pozyskiwania Funduszy Urzędu Miasta Rzeszowa	Rozdział 1.3.10	26	W województwie podkarpackim zarejestrowanych jest 13 autobusów elektrycznych, co stanowiło 2,7% floty ogółem	Rozbieżność między danymi w dokumencie: Na stronach 229 i 259 wskazano sumarycznie 20 autobusów elektrycznych	Skorygowanie błędnej wartości wdanych	Uwaga uwzględniona. Skorygowane zostały błędne wartości danych w części 1.3.10., zgodnie z sugestią.
210	pisemnie	podmiot publiczny	dr inż. Paweł Potyrański – Dyrektor Wydziału Pozyskiwania Funduszy Urzędu Miasta Rzeszowa	Rozdział 1.4.2.1	35	Na terenie Rzeszowa realizowany jest program transportowy pod nazwą Rzeszowski Inteligentny System Transportowy (RIST), finansowany ze środków Programu Operacyjnego Polska Wschodnia.	Błędny zapis, powinno być: Na terenie Rzeszowa realizowany jest Rzeszowski Program Transportowy (RPT), który uzyskał dofinansowanie ze środków Unii Europejskiej w ramach PO RPW i POLiŚ (2007-2013) oraz PO PW (2014-2020).	Skorygowanie błędnego zapisu Rzeszowski Inteligentny System Transportowy (RIST) to tylko jedno z zadań dotyczącego ITS	Uwaga uwzględniona. Skorygowany został błędny zapis w części 1.4.2.1., zgodnie z sugestią.

211	pisemnie	podmiot publiczny	dr inż. Paweł Potyrański – Dyrektor Wydziału Pozyskiwania Funduszy Urzędu Miasta Rzeszowa	Rozdział 1.4.2.1	35	<p>W ramach projektu RIST m. in.: rozbudowano 9 km głównych arterii komunikacyjnych miasta, zmodernizowano skrzyżowania, przystanki, pętle autobusowe, wydzielono buspasy na ulicach o łącznej długości 6 km, zakupiono 60 ekologicznych autobusów, wykonano 70 sygnalizacji świetlnych przyłączonych do systemu nadrzędnego Sitraffic SCALA, zamontowano monitoring wizyjny oraz wprowadzono system detekcji systemowej.</p> <p>Błędny zapis, powinno być: W ramach RPT o:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Przebudowano i rozbudowano lokalny układu komunikacyjny, m. in.: rozbudowano 16 km głównych arterii komunikacyjnych miasta, zmodernizowano skrzyżowania, przebudowano zatoki i wykonano pętle autobusowe, wydzielono buspasy na ulicach o łącznej długości 6 km, 2. Zakupiono nowoczesny tabor autobusowy (190 szt. w tym 10 pojazdów o napędzie elektrycznym), spełniający surowe normy środowiskowe a także w pełni dostosowany do potrzeb osób z niepełnosprawnościami 3. Zaprojektowano i wdrożono Rzeszowski Inteligentny System Transportowy (RIST), obejmujący m.in. systemy: <ul style="list-style-type: none"> • zarządzania transportem publicznym, umożliwiający zarządzanie flotą autobusów, w tym kontrolę standardów jakości usług oraz identyfikację i lokalizację pojazdów • dynamicznej informacji pasażerskiej, w ramach którego pasażerowie na bieżąco są informowani o rzeczywistym czasie jazdy autobusów • biletu elektronicznego komunikacji miejskiej, • obszarowego sterowania ruchem drogowym, w tym m.in.: zmodernizowano 70 sygnalizacji świetlnych przyłączonych do systemu nadrzędnego, zamontowano monitoring wizyjny i wprowadzono system detekcji wizyjnej, zamontowano tablice zmiennej treści i stacje meteorologiczne • zarządzania strefą płatnego parkowania, w tym m.in.: wykonano system opomiarowania liczby miejsc parkingowych działający głównie w oparciu o detekcję wizyjną oraz wykonano system dynamicznej informacji dla kierowców działający w oparciu o tablice zmiennej treści i aplikacje mobilną, • dynamicznego ważenia pojazdów, obejmującego również budowę 5 stanowisk pomiarowych do ważenia pojazdów. 	Skorygowanie błędnego zapisu oraz wartości w danych	<p>Uwaga uwzględniona. Skorygowany został zapis i błędne wartości danych w części 1.4.2.1., zgodnie z sugestią.</p>
-----	----------	-------------------	---	------------------	----	---	---	--

212	pisemnie	podmiot publiczny	dr inż. Paweł Potyrański – Dyrektor Wydziału Pozyskiwania Funduszy Urzędu Miasta Rzeszowa	Rozdział 1.4.2.1	35	Dzięki zmianom wprowadzonym w wyniku realizacji projektu RIST wystąpił kilkuprocentowy wzrost liczby pasażerów komunikacji miejskiej, poprawiło się również wykorzystanie taboru autobusowego. Nastąpił także wzrost poziomu komfortu podróży pasażerów, wynikający ze znaczącego ograniczenia opóźnień komunikacji miejskiej oraz zastosowania płatności elektronicznych.	Dzięki zmianom wprowadzonym w wyniku realizacji RPT wystąpił kilkuprocentowy wzrost liczby pasażerów komunikacji miejskiej, poprawiło się również wykorzystanie taboru autobusowego. Nastąpił także wzrost poziomu komfortu podróży pasażerów, wynikający ze znaczącego ograniczenia opóźnień komunikacji miejskiej oraz zastosowania płatności elektronicznych.	Brak	Uwaga uwzględniona. Skorygowany został zapis w części 1.4.2.1., zgodnie z sugestią.
213	pisemnie	podmiot publiczny	dr inż. Paweł Potyrański – Dyrektor Wydziału Pozyskiwania Funduszy Urzędu Miasta Rzeszowa	Rozdział 1.4.2.1	35	Głównym organizatorem transportu na obszarze miasta, a także w obrębie okolicznych gmin (na mocy międzygminnego porozumienia) jest Zarząd Transportu Miejskiego (ZTM) w Rzeszowie.	Organizatorem komunikacji na obszarze miasta, a także w obrębie kilku okolicznych gmin (na mocy międzygminnych porozumień) jest Miasto Rzeszów reprezentowany przez Zarząd Transportu Miejskiego (ZTM) w Rzeszowie.	Korekta niewłaściwej informacji	Uwaga uwzględniona. Poprawiony został zapis w części 1.4.2.1., zgodnie z sugestią.

214	pisemnie	podmiot publiczny	dr inż. Paweł Potyrański – Dyrektor Wydziału Pozyskiwania Funduszy Urzędu Miasta Rzeszowa	Rozdział 1.4.2.1	35	<p>Przewóz pasażerów zapewnia Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne – Rzeszów Sp. z o.o. (MPK), które obsługuje 60 linii o długości 848 km (284 km czynnych tras), wykorzystując w tym celu 221 autobusów. Większość kursów odbywa się wewnątrz granic Rzeszowa, natomiast część z nich (17 linii) ma punkty początkowe i/lub końcowe poza granicami miasta i zatrzymuje się na przystankach w sąsiednich gminach. Ważnymi punktami, do których realizowane są przejazdy autobusów są Port Lotniczy „Rzeszów-Jasionka” oraz Podkarpacki Park Naukowo-Technologiczny AEROPOLIS w gminie Trzebownisko.</p>	<p>Zapis wymaga doprecyzowania wg stanu na dzień 31.01.2022r.: Przewóz pasażerów zapewnia Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne – Rzeszów Sp. z o.o. (MPK), które obsługuje 64 linii o długości 854 km (288 km czynnych tras), wykorzystując w tym celu 225 autobusów. Większość kursów odbywa się wewnątrz granic Rzeszowa, natomiast część z nich (19 linii) ma punkty początkowe i/lub końcowe poza granicami miasta i zatrzymuje się na przystankach w sąsiednich gminach. Ważnymi punktami, do których realizowane są przejazdy autobusów są Port Lotniczy „Rzeszów-Jasionka”, Podkarpacki Park Naukowo-Technologiczny AEROPOLIS w gminie Trzebownisko oraz Specjalna Strefa Ekonomiczna Euro-Parku Mielec w Gminie Trzebownisko i w Gminie Głogów Młp.</p>	Skorygowanie błędnych wartości danych	<p>Uwaga uwzględniona. Skorygowane zostały błędne wartości danych w części 1.4.2.1., zgodnie z sugestią.</p>
215	pisemnie	podmiot publiczny	dr inż. Paweł Potyrański – Dyrektor Wydziału Pozyskiwania Funduszy Urzędu Miasta Rzeszowa	Rozdział 1.7	64	<p>Wykres 4. Udział zanieczyszczeń ze źródeł liniowych w emisji ogółem z terenu województwa podkarpackiego, w roku 2019</p>	<p>Warto rozważyć doprecyzowanie, czy wykres dotyczy źródeł liniowych ogółem (zawierających również zanieczyszczenia komunalno-bytowe), czy też źródeł wprowadzanych przez środki transportu</p>	Uzupełnienie informacji przyczyni się do zwiększenia jakości dokumentu	<p>Uwaga uwzględniona. Tytuł wykresu nr 4 dla lepszej czytelności został doprecyzowany, zgodnie z sugestią: Udział zanieczyszczeń ze źródeł liniowych (pochodzących z transportu drogowego) w emisji ogółem z terenu województwa podkarpackiego. Nie mniej jednak, w projekcie Programu, w rozdziale 1.7 istnieje zapis wyjaśniający, czym jest emisja liniowa: Głównym źródłem zanieczyszczenia powietrza w województwie podkarpackim jest emisja pochodząca z sektora komunalno-bytowego (emisja powierzchniowa), ze środków transportu drogowego i wtórnej emisji zanieczyszczeń z dróg (emisja liniowa), oraz z procesów energetycznego spalania paliw i przemysłowych procesów technologicznych (emisja punktowa).</p>

216	pisemnie	podmiot publiczny	dr inż. Paweł Potyrański – Dyrektor Wydziału Pozyskiwania Funduszy Urzędu Miasta Rzeszowa	Rozdział 3. Tabela 16	90	Szanse ... Obserwowany wzrost dochodów JST; ...	Usunięcie zapisu	Ze względu na dyskusyjny charakter przesłanki i obecną sytuację geopolityczną	Uwaga uwzględniona. Zapis został usunięty z Tabeli nr 16 Analiza SWOT.
217	pisemnie	podmiot publiczny	dr inż. Paweł Potyrański – Dyrektor Wydziału Pozyskiwania Funduszy Urzędu Miasta Rzeszowa	Rozdział II 2. Cele horyzontalne	125	Wzmocnienie Rzeszowa jako zintegrowanego multimodalnego węzła przesiadkowego, w szczególności dalsza budowa Rzeszowskiego Centrum Komunikacyjnego	Wzmocnienie Rzeszowa jako zintegrowanego multimodalnego węzła przesiadkowego, w szczególności dalsza rozbudowa Rzeszowskiego Centrum Komunikacyjnego, w tym modernizacja Dworca Autobusowego PKS i jego integracja z realizowanymi inwestycjami	Zapis poprawniejszy Zadanie pn.: „Budowa Rzeszowskiego Centrum Komunikacyjnego” jest w trakcie realizacji.	Uwaga uwzględniona. Zapis został poprawiony w części Rozdział II 2. Cele horyzontalne, zgodnie z sugestią.
218	pisemnie	podmiot publiczny	dr inż. Paweł Potyrański – Dyrektor Wydziału Pozyskiwania Funduszy Urzędu Miasta Rzeszowa	Rozdział II 2. Cele horyzontalne	125	Rozwój i modernizacja infrastruktury transportu publicznego, w tym uzupełnienie sieci obiektów dworcowych i przystanków.	Rozwój i modernizacja infrastruktury transportu publicznego, w tym uzupełnienie sieci obiektów dworcowych i przystanków oraz pętli autobusowych.	Doszczegółowienie	Uwaga uwzględniona. Zapis został doprecyzowany w części Rozdział II 2. Cele horyzontalne, zgodnie z sugestią.
219	pisemnie	podmiot publiczny	dr inż. Paweł Potyrański – Dyrektor Wydziału Pozyskiwania Funduszy Urzędu Miasta Rzeszowa	Rozdział II 2. Cele horyzontalne	126	Poprawa bezpieczeństwa w transporcie	Dodatkowe zapisy: Modernizacja zatok autobusowych poprzez dostosowanie dla osób o ograniczonej mobilności.	Doprecyzowanie z rozszerzeniem	Uwaga uwzględniona. Zapis został doprecyzowany wraz z rozszerzeniem w części Rozdział II 2. Cele horyzontalne, zgodnie z sugestią.

220	pisemnie	podmiot publiczny	dr inż. Paweł Potyrański – Dyrektor Wydziału Pozyskiwania Funduszy Urzędu Miasta Rzeszowa	Tabela Cele horyzontalne	175	Budowa Rzeszowskiego Centrum Komunikacyjnego (RCK) będącego inwestycją mającą na celu integrację przede wszystkim transportu kolejowego z autobusowym (w kontekście przewozów pasażerskich). Centrum ma być miejscem, które łączyć będzie różne rodzaje transportu – autobusy, samochody osobowe, taksówki i rowery	Integracja funkcjonalności Dworca Autobusowego PKS z Rzeszowskim Centrum Komunikacyjnym (RCK), będącym inwestycją mającą na celu przede wszystkim łączenie transportu kolejowego z autobusowym (w kontekście przewozów pasażerskich). Centrum ma być miejscem, które łączyć będzie różne rodzaje transportu – autobusy, samochody osobowe, taksówki i rowery.	Korekta. Zadanie pn.: „Budowa Rzeszowskiego Centrum Komunikacyjnego” jest w trakcie realizacji.	Uwaga uwzględniona. Zapis zostanie poprawiony w części Tabela Cele horyzontalne, zgodnie z sugestią.
221	pisemnie	podmiot publiczny	dr inż. Paweł Potyrański – Dyrektor Wydziału Pozyskiwania Funduszy Urzędu Miasta Rzeszowa	Tabela Cele horyzontalne. Transport publiczny/ Priorytet A	175	Pkt. 1: (...) np. budowa, remont, przebudowa pętli, zatok, dworców lub wydzielenie pasów ruchu dla autobusów komunikacji zbiorowej; parkingi P&R, obiekty typu B&R, węzły przesiadkowe, infrastruktura paliw alternatywnych, systemy i urządzenia do liczenia rowerów w ruchu mieszanym)	Pkt. 1: (...) np. budowa, remont, przebudowa pętli, zatok, dworców lub wydzielenie pasów ruchu dla autobusów komunikacji zbiorowej; parkingi P&R, obiekty typu B&R, węzły przesiadkowe, infrastruktura paliw alternatywnych, inteligentne systemy transportowe, w tym systemy i urządzenia do liczenia rowerów w ruchu mieszanym)	Uzupełnienie	Uwaga uwzględniona. Zapis zostanie uzupełniony w części Tabela Cele horyzontalne. Transport publiczny/ Priorytet A, zgodnie z sugestią.

222	pisemnie	podmiot publiczny	dr Tomasz Soliński; Zastępca Prezydenta Miasta Krosna	Tabela 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego	157	Brak	Wpisać do realizacji w ramach priorytetu drogowego A projekt pod nazwą: Rozbudowa odcinka drogi wojewódzkiej nr 991 od km 0+000,00 do km 0+581,33 wraz z rozbudową powiązanego układu dróg gminnych nr 119603R, 119609R, 119610R, 119650R, 119651R w związku z rozbudową linii kolejowej nr 108 Stróże – Krościenko na odcinku od km 69+700 do km 72+100, a także budowa, przebudowa i rozbudowa niezbędnej infrastruktury technicznej realizowana w ramach zadania inwestycyjnego pn.: „Likwidacja problemów komunikacyjnych na skrzyżowaniach układu drogowego z linią kolejową nr 108 na terenie miasta Krosna”	W celu realizacji inwestycji zostały podpisane : 1. Porozumienie ramowe z dnia 9 listopada 2016 roku dotyczące „Likwidacji problemów komunikacyjnych na skrzyżowaniach układu drogowego z linią kolejową nr 108 na terenie miasta Krosna” pomiędzy miastem Krosnem a PKP PLK S.A. przy udziale Województwa Podkarpackiego 2. Porozumienie szczegółowe z dnia 25 lutego 2019 r. dotyczące: likwidacji problemów komunikacyjnych na skrzyżowaniach układu drogowego z linią kolejową nr 108 na terenie miasta Krosna pomiędzy: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A a Gminą Miasto Krosno Oba porozumienia uzasadniają wagę i konieczność realizacji tej inwestycji, w najbliższym czasie Miasto pozyska wymagane decyzje administracyjne na to zadanie.	Uwaga uwzględniona. W projekcie dokumentu w rozdziale III.3 Inwestycje w ramach celów podstawowych i horyzontalnych, przy opisie proponowanych kierunków rozwoju sieci transportowej dla MOF Krosno, dodano następujące zapisy: Aktualnie na terenie miasta Krosna realizowany jest projekt pn. „Likwidacja problemów komunikacyjnych na skrzyżowaniach układu drogowego z linią kolejową nr 108 na terenie miasta Krosna”, w ramach którego, w związku z rozbudową linii kolejowej nr 108 Stróże – Krościenko, zaplanowano szereg powiązań układu dróg gminnych z drogą wojewódzką nr 991. Projekt ten przyczyni się do poprawy układu komunikacyjnego wewnątrz miasta rdzenia. W Tabeli 20 Inwestycje w ramach Celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego, w 3 Celu podstawowym, w drogowym Priorytecie A, przy MOF Krosno dodano następujący punkt: Likwidacja problemów komunikacyjnych na skrzyżowaniach układu drogowego z linią kolejową nr 108 na terenie miasta Krosna.
223	pisemnie	podmiot publiczny	dr Tomasz Soliński; Zastępca Prezydenta Miasta Krosna	Tabela 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego	157	Brak	Wpisać do realizacji w ramach priorytetu drogowego A projekt pod nazwą: Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 991 Lutcza-Krosno	Konieczność realizacji inwestycji na DW 991 relacji Lutcza -Krosno jak najszybciej ze względu na bardzo złą dostępność zewnętrzną MOF Krosno, złą jakością przedmiotowego odcinka drogi, duże natężenie ruchu, ogromne zapotrzebowanie społeczne na tę inwestycję.	Uwaga nieuwzględniona. Dostępność zewnętrzna MOF Krosno zostanie przede wszystkim polepszona poprzez budowę drogi ekspresowej S-19. Przebudowa/rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 991 jest wpisana w wykazie dróg przewidzianych do realizacji w priorytecie B, co nie wyklucza jej realizacji, jednak w drugim etapie. Droga Nr 991 stanowi skrót pomiędzy Krosnem i Rzeszowem, natężenie ruchu według GPR 2020 to 4353 poj./dobę. Panujący ruch na tej drodze jest niższy od średniej wojewódzkiej. Analiza sieci drogowej województwa umożliwia wskazanie priorytetowych ciągów drogowych, które z punktu widzenia potrzeb ruchu regionalnego, funkcji drogi, natężenia, struktury ruchu, powinny być realizowane w pierwszej kolejności. Z uwagi na bardzo duże potrzeby inwestycyjne sieci drogowej, przy ograniczonych środkach finansowych niemożliwa jest realizacja wszystkich zaplanowanych zadań w jednej perspektywie i wprowadzenie ich do Priorytetu A. Niezależnie od powyższego na przedmiotowej drodze przeprowadzane są rocznie odcinkowe odnowy nawierzchni.

224	pisemnie	podmiot publiczny	dr Tomasz Soliński; Zastępca Prezydenta Miasta Krosna	Tabela 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego	169	Konieczność budowy łącznicy kolejowej łączącej linie 106 i 108	Wpisać do realizacji w ramach Priorytetu kolejowego A projekt pod nazwą: Budowa łącznicy kolejowej Jedlicze – Szebnie	Powyższy projekt w zakresie przygotowania dokumentacji znajduje się w wykazie projektów zidentyfikowanych przez IZ RPO WP 2014-2020 w ramach trybu pozakonkursowego. Projekt ma ogromne znaczenie w zakresie poprawy dostępności kolejowej Krosna i południowej części województwa podkarpackiego, pozwoli na znaczące skrócenie czasu przejazdu koleją do Rzeszowa.	Uwaga uwzględniona. Inwestycja zapisana w Tabeli 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego, dotycząca budowy łącznicy kolejowej, łączącej linie kolejowe 106 i 108 została przeniesiona z kolejowego priorytetu B do kolejowego priorytetu A w ramach 3 celu podstawowego Integracja MOF. Samorząd Województwa Podkarpackiego stoi na stanowisku aby w/w projekt realizowany był w perspektywie 2021-2028 ze środków funduszy europejskich.
225	pisemnie	podmiot publiczny	dr Tomasz Soliński; Zastępca Prezydenta Miasta Krosna	Tabela 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego	172	Lotniczy/Priorytet A	Wpisać następujące inwestycje w ramach Priorytetu lotniczego A: 1. Wydłużenie pasa startowego do 1710m. wraz z budową świateł podejścia i PAPI na kierunku 11. 2. Budowa nowej drogi kołowania, równoległej do pasa startowego po jego południowej stronie.	W związku z funkcjonującym w Krośnie Lotniskiem Krosno (EPKR) konieczna jest dalsza rozbudowa infrastruktury w celu zwiększenia jego potencjału. Rozbudowane krośnieńskie lotnisko ma służyć szerokiemu gronu odbiorców, w tym przede wszystkim jako: – baza dla ośrodków szkolenia lotniczego, w tym szkolenia pilotów, mechaników – lotniczych i pracowników obsługi naziemnej, – centrum sportów lotniczych, lotnictwa aeroklubowego i rekreacyjnego, – infrastruktura niezbędna dla producentów branży lotniczej, w tym firm produkujących – lekkie i ultralekkie statki powietrzne, a także oferujących serwis lotniczy, – baza dla małej komunikacji pasażerskiej (air taxi, ruch biznesowy i turystyczny), – baza usług transportu lotniczego towarów (cargo). Planowane inwestycje pozwolą na przyjmowanie większych statków powietrznych np. typu Hawker 900XP, przy wykorzystaniu obydwu kierunków do lądowania w nocy oraz umożliwią dostęp inwestorom do Strefy Inwestycyjnej „Krosno -Lotnisko” do pasa startowego, ponadto pozwolą na płynny ruch na pasie startowym w przypadku dużego natężenia ruchu lotniczego.	Uwaga uwzględniona. W projekcie Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 wskazuje się ogólne zapisy wyznaczające podstawowe kierunki działań w ramach drugiego celu szczegółowego Transportowa spójność wewnętrzna, dotyczące modernizacji i rozbudowy lotnisk lokalnych w kierunku lotnictwa ogólnego, transportu pasażerskiego czy towarowego, w tym m.in. lotniska Krosno. Propozycje dodatkowych inwestycji uzupełniono w Tabeli 20 Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego - Lotniczy/Priorytet A dla lokalnego lotniska w Krośnie, zgodnie z sugestią.
226	pisemnie	podmiot publiczny	Wiesław Marchel; Starostwo Powiatowe w Brzozowie	1.2. Generatory ruchu jako punktowe miejsca wymagające obsługi w transporcie pasażerskim i towarowym	18	Dostęp do szpitala onkologicznego w Brzozowie ulegnie poprawie poprzez podłączenie sieci komunikacyjnej regionu do planowanej S19.	Dostęp do szpitala onkologicznego w Brzozowie ulegnie poprawie poprzez podłączenie sieci komunikacyjnej regionu do planowanej S19 i DW 835	Poprawi dostępność do szerokiej gamy świadczeń medycznych oferowanych przez szpital w Brzozowie.	Uwaga zawiera się w istniejących zapisach Programu. Zmiana w postaci dopisania słów DW 835 we wskazanym miejscu Programu nie zostanie wprowadzona, ponieważ droga ta jest już funkcjonującym elementem infrastruktury. Należy jednak zaznaczyć, że w projekcie PSRT WP są obecne zapisy umożliwiające odpowiedź na wskazane zapotrzebowanie, m.in.: Konieczna jest natomiast modernizacja DW 835 w układzie południkowym, która pozwoli poprawić połączenie komunikacyjne z Dynowem i Brzozowem, a w układzie docelowym z Sanokiem (przy inwestycjach w ramach Celu podstawowego 3. Integracja MOF) oraz planowana inwestycja: Przebudowa i rozbudowa DW 835 na odcinku Kańczuga-Grabownica Starzeńska.

227	pisemnie	podmiot publiczny	Wiesław Marchel; Starostwo Powiatowe w Brzozowie	1.4. System transportowy województwa podkarpackiego w układach przestrzennych	29	Duże znaczenie dla poprawy zewnętrznej dostępności kolejowej regionu będzie miało wykonanie prac inwestycyjnych na odcinkach linii kolejowych Rzeszów-Tarnobrzeg, Rzeszów-Jasło i Jasło-Zagórz. Dzięki tym działaniom zwiększy się poziom dostępności terenów północno-zachodnich województwa zwłaszcza w połączeniu z Warszawą, Rzeszów - Sanok	Duże znaczenie dla poprawy zewnętrznej dostępności kolejowej regionu będzie miało wykonanie prac inwestycyjnych na odcinkach linii kolejowych Rzeszów-Tarnobrzeg, Rzeszów-Jasło i Jasło-Zagórz. Dzięki tym działaniom zwiększy się poziom dostępności terenów północno-zachodnich województwa zwłaszcza w połączeniu z Warszawą, Rzeszów - Sanok	Przyczyni się do poprawy dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionu oraz rozwój transportu publicznego	Uwaga zawiera się w istniejących zapisach Programu. Zmiana w postaci dopisania słów Rzeszów – Sanok we wskazanym miejscu części diagnostycznej Programu nie zostanie wprowadzona, jednak kwestia połączenia Sanoka z Rzeszowem jest w dokumencie obecna. Inwestycja ta jest wymieniona w dokumencie w kontekście przedsięwzięć przewidzianych do realizacji w powiązaniu z budową Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK): Ostatecznie budowa linii kolejowych w ramach tzw. szprychy nr 6, która połączy Warszawę i Centralny Port Komunikacyjny z Radomiem, Ostrowcem Świętokrzyskim, Stalową Wolą i Rzeszowem, a docelowo z Sanokiem (Przy inwestycjach w ramach Celu podstawowego 1. Dostępność zewnętrzna) Ponadto wszelkie inwestycje w infrastrukturę kolejową wiodącą z Zagórza w kierunku zachodnim m.in. w kierunku Jasła) skutkują zwiększeniem dostępności komunikacyjnej Sanoka względem Rzeszowa. Według informacji uzyskanych od PKP PLK planowana jest m.in. rewitalizacja linii kolejowej nr 25 na odc. Ocice - Tarnobrzeg oraz rewitalizacja linii kolejowej nr 108 na odc. Jasło - Zagórz. Na linii kolejowej nr 106 podstawowe prace rewitalizacyjne zostały zakończone.
228	pisemnie	podmiot publiczny	Wiesław Marchel; Starostwo Powiatowe w Brzozowie	1.5. Przepływy w sieci transportowej	49	Miasto Rzeszów cechuje wysoki wskaźnik dojazdów do szkół ponadgimnazjalnych	Miasto Rzeszów cechuje wysoki wskaźnik dojazdów do szkół ponadpodstawowych,	Obecny stan w systemie oświaty	Uwaga częściowo uwzględniona Wskazany zapis dotyczący szkół ponadgimnazjalnych w części diagnostycznej wynikał z operowania statystykami z okresu reformy edukacyjnej, w związku z powyższym doprecyzowany zostanie o czas przeszły z podaniem w przypisie konkretnego roku, za który dotyczyły dane i stosownych wyjaśnień.
229	pisemnie	podmiot publiczny	Wiesław Marchel; Starostwo Powiatowe w Brzozowie	1.5. Przepływy w sieci transportowej	49	Wskaźnik udziału uczniów przyjeżdżających do szkół ponadgimnazjalnych	Wskaźnik udziału uczniów przyjeżdżających do szkół ponadpodstawowych	Obecny stan w systemie oświaty	Uwaga częściowo uwzględniona Wskaźnik udziału uczniów przyjeżdżających do szkół ponadgimnazjalnych w części diagnostycznej wynikał z operowania statystykami z okresu reformy edukacyjnej, w związku z powyższym doprecyzowany zostanie zapis o czas przeszły z podaniem w przypisie konkretnego roku, za który dotyczyły dane i stosownych wyjaśnień.
230	pisemnie	podmiot publiczny	Wiesław Marchel; Starostwo Powiatowe w Brzozowie	1.5. Przepływy w sieci transportowej	49	Najatrakcyjniejsze są rejony Bieszczadów i Beskidu Niskiego oraz Rostocza.	Najatrakcyjniejsze są rejony Bieszczadów, Pogórza i Beskidu Niskiego oraz Rostocza.	Z uwagi na istniejący potencjał kulturowy, krajobrazowy i atrakcyjność miejsc, Pogórze winno być ujęte jako obszar komplementarny dla południowo-wschodniej części woj. podkarpackiego.	Uwaga uwzględniona. Zapis zostanie uzupełniony w części 1.5. Przepływy w sieci transportowej, zgodnie z sugestią.

231	pisemnie	podmiot publiczny	Wiesław Marchel; Starostwo Powiatowe w Brzozowie	1.5. Przepływy w sieci transportowej	51	obszar pomiędzy Sanokiem i Przemyśłem wzdłuż Sanu po obydwu jego stronach, Beskid Niski	obszar pomiędzy Sanokiem i Przemyśłem wzdłuż Sanu po obydwu jego stronach, powiat brzozowski, Beskid Niski,	Przyczyni się do poprawy dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionu oraz rozwój transportu publicznego	Uwaga zawiera się w istniejących zapisach Programu. Postulowane uzupełnienie o powiat brzozowski we wspomnianym miejscu nie jest celowe, ze względu na opisanie tego obszaru w kontekście zagrożenia wykluczeniem transportowym w szerszym zakresie: Obszarami, które można uznać za zagrożone wykluczeniem transportowym są: (...), obszar pogórzy położony pomiędzy Rzeszowem, Sanokiem i Przemyśłem (Pogórze Dynowskie i Przemyskie)... (w podrozdziale 1.5. Przepływy w sieci transportowej) Obszar powiatu brzozowskiego zawiera się w obrębie Pogórza Dynowskiego. Ponadto na Rysunku 33. Brzozów oraz jego otoczenie zostały oznaczone jako rejon zagrożony wykluczeniem transportowym.
232	pisemnie	podmiot publiczny	Wiesław Marchel; Starostwo Powiatowe w Brzozowie	1.8. Inwestycje infrastrukturalne	66	Rys. 33	Kolorem żółtym (powiązania transportowe wymagające wsparcia) zaznaczyć DW 835	½ DW 835 przebiega przez obszar zagrożony wykluczeniem transportowym	Uwaga nieuwzględniona. Rysunek 33. poza rzeczywistym podkładem kartograficznym posiada także warstwy schematyczne obrazujące pewne kierunki rozwojowe. Nie było intencją twórców map wyłącznie ściśle zaznaczanie konkretnych traktów. Jednakże oznaczenie potrzeb w zakresie wzmocnienia obsługi transportowej w układzie skośnym odpowiada wspomnianemu postulatowi. Ponadto w sekcjach dotyczących inwestycji Program przewiduje szereg interwencji dotyczących DW 835 m.in.: Konieczna jest natomiast modernizacja DW 835 w układzie południkowym, która pozwoli poprawić połączenie komunikacyjne z Dynowem i Brzozowem, a w układzie docelowym z Sanokiem (przy inwestycjach w ramach Celu podstawowego 3. Integracja MOF).
233	pisemnie	podmiot publiczny	Wiesław Marchel; Starostwo Powiatowe w Brzozowie	2.2.3. Elementy mapy wynikowej CUPT	79	wymienić tu należy drogi DW835 (w stronę Biłgoraju)	wymienić tu należy drogi DW835 (w stronę Biłgoraju i w stronę Grabownicy)	Przyczyni się do poprawy dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionu oraz rozwój transportu publicznego	Uwaga nieuwzględniona. Dane i zapisy, wśród których znajduje się obecny zapis zostały opracowane m.in. na podstawie materiałów pozyskanych z Centrum Unijnych Projektów Transportowych wygenerowanych dla Zintegrowanego Modelu Ruchu i poddane analizie eksperckiej.
234	pisemnie	podmiot publiczny	Wiesław Marchel; Starostwo Powiatowe w Brzozowie	2.2.3. Elementy mapy wynikowej CUPT	80	Rys. 42	Odcinek Grabownica – Dynów w kolorze zielonym	Przyczyni się do poprawy dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionu oraz rozwój transportu publicznego	Uwaga nieuwzględniona. Rysunek, zgodnie z jego nazwą, obrazuje ruch pojazdów ciężarowych na sieci dróg krajowych i wojewódzkich zgodnie z modelem CUPT.
235	pisemnie	podmiot publiczny	Wiesław Marchel; Starostwo Powiatowe w Brzozowie	2.4. Oczekiwany rozkład ruchu	86	do szczególnie obciążonych odcinków sieci dróg wojewódzkich będą należące DW877/DW835 (Dylągówka-Dynów),	do szczególnie obciążonych odcinków sieci dróg wojewódzkich będą należące DW877/DW835 (Dylągówka-Dynów), DW 835 (Przeworsk – Grabownica)	Obciążenia i wzrost natężenia ruchu z uwagi na budowę mostu na Sanie w ramach programu Mosty dla Regionów	Uwaga nieuwzględniona. Zapisy, których uzupełnienie jest postulowane, traktują o systemie transportu drogowego w województwie podkarpackim w świetle prognozy w modelu INMOP-3

236	pisemnie	podmiot publiczny	Wiesław Marchel; Starostwo Powiatowe w Brzozowie	II. Identyfikacja głównych problemów (wyzwań) związanych z rozwojem transportu i możliwości ich rozwiązania 1. Problemy bazowe związane z rozwojem sieci i organizacją transportu w regionie	93	Dotyczy to zwłaszcza postulowanego węzła Pilzno.	Dotyczy to zwłaszcza postulowanego węzła Pilzno i DW 835	Brak	Uwaga zawiera się w istniejących zapisach Programu. W treści PSRT WP znajdują się inwestycje dotyczące DW 835 - Tabela 20 pn. Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego oraz Spriorytetizowana lista inwestycji. Droga Wojewódzka Nr 835 z podziałem na odcinki ujęta w wykazie zadań przewidzianych do realizacji w zakresie dróg wojewódzkich w PSRT WP w priorytecie A i B. DW 835 na odcinku Dynów - Grabownica Starzeńska ujęta w Priorytecie B.
237	pisemnie	podmiot publiczny	Wiesław Marchel; Starostwo Powiatowe w Brzozowie	II. Identyfikacja głównych problemów (wyzwań) związanych z rozwojem transportu i możliwości ich rozwiązania 1. Problemy bazowe związane z rozwojem sieci i organizacją transportu w regionie	96	Oznacza to koncentrację na tych inwestycjach i działaniach organizacyjnych w transporcie, które wspierają jego najsilniejsze gospodarczo ośrodki, zapewniając im atrakcyjność inwestycyjną,	Oznacza to koncentrację na tych inwestycjach i działaniach organizacyjnych w transporcie, które wspierają zrównoważony rozwój województwa podkarpackiego zapewniając mu atrakcyjność inwestycyjną,	Przyczyni się do poprawy dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionu oraz rozwój transportu publicznego	Uwaga nieuwzględniona. Treść w jej obecnym brzmieniu stanowi o charakterze przedstawianego Wariantu 1. Maksymalizacji pozycji konkurencyjnej regionu.
238	pisemnie	podmiot publiczny	Wiesław Marchel; Starostwo Powiatowe w Brzozowie	II. Identyfikacja głównych problemów (wyzwań) związanych z rozwojem transportu i możliwości ich rozwiązania 1. Problemy bazowe związane z rozwojem sieci i organizacją transportu w regionie	97	Koncentruje się na usprawnieniu obsługi ROF oraz ośrodków przemysłowych (MOF) w zachodniej części regionu (Mielec, Dębica, Stalowa Wola), a w drugiej kolejności na innych miastach prężnych ekonomicznie (możliwość dojazdu w ciężkim transporcie drogowym).	Bez tego tekstu	Z uwagi na propozycję opisana w poz. 12	Uwaga nieuwzględniona. Treść w jej obecnym brzmieniu stanowi o charakterze przedstawianego Wariantu 1. Maksymalizacji pozycji konkurencyjnej regionu.

239	pisemnie	podmiot publiczny	Wiesław Marchel; Starostwo Powiatowe w Brzozowie	II. Identyfikacja głównych problemów (wyzwań) związanych z rozwojem transportu i możliwości ich rozwiązania 1. Problemy bazowe związane z rozwojem sieci i organizacją transportu w regionie	97	Zakłada się, że niektóre potrzeby transportowe będą tam maleć wraz ze zmianami demograficznymi. Ich bieżącym zaspokojeniem, w tym dostępem do usług publicznych, zajmują się samorządy lokalne.	Zakłada się, że niektóre potrzeby transportowe będą tam maleć wraz ze zmianami demograficznymi. Ich bieżącym zaspokojeniem, w tym dostępem do usług publicznych, zajmują się samorządy lokalne, na drogach będących w ich zarządzie	Przyczyni się do poprawy dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionu oraz rozwój transportu publicznego	Uwaga nieuwzględniona. Treść w jej obecnym brzmieniu stanowi o charakterze przedstawianego Wariantu 1. Maksymalizacji pozycji konkurencyjnej regionu.
240	pisemnie	podmiot publiczny	Wiesław Marchel; Starostwo Powiatowe w Brzozowie	II. Identyfikacja głównych problemów (wyzwań) związanych z rozwojem transportu i możliwości ich rozwiązania 1. Problemy bazowe związane z rozwojem sieci i organizacją transportu w regionie	97	• Szybki oczekiwany efekt ekonomiczny dla regionu itd...	• Eliminowanie obszarów zagrożonych wykluczeniem transportowym	Przyczyni się do poprawy dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionu oraz rozwój transportu publicznego	Uwaga nieuwzględniona. Treść w jej obecnym brzmieniu stanowi o charakterze przedstawianego Wariantu 1. Maksymalizacji pozycji konkurencyjnej regionu.
241	pisemnie	podmiot publiczny	Wiesław Marchel; Starostwo Powiatowe w Brzozowie	II. Identyfikacja głównych problemów (wyzwań) związanych z rozwojem transportu i możliwości ich rozwiązania 1. Problemy bazowe związane z rozwojem sieci i organizacją transportu w regionie	98	Rysunek 44. Schemat dla wariantu 1. ...	Sanok – jako ośrodek subregionalny + uzupełnienie grafiki rysunku o wektor komunikacyjnego powiązania II rzędu na kierunku Przeworsk - Sanok	Sanok jako - brama na Bieszczady, hub turystyczny, logistyczny, komunikacyjny. Mając na uwadze skalę planowane inwestycje na	Uwaga nieuwzględniona. Jak wskazano we wstępie do podrozdziału pn. Warianty planistyczne: Dla wszystkich przygotowana została także infografika pokazująca inną docelową strukturę funkcjonalno-przestrzenną województwa (w przypadku poniższych schematów granice województwa są jedynie luźnym tłem, a miasta i trasy nie odpowiadają rzeczywistym przebiegom i lokalizacjom).

242	pisemnie	podmiot publiczny	Wiesław Marchel; Starostwo Powiatowe w Brzozowie	II. Identyfikacja głównych problemów (wyzwań) związanych z rozwojem transportu i możliwości ich rozwiązania 1. Problemy bazowe związane z rozwojem sieci i organizacją transportu w regionie	99	Rys. 45 Schemat dla wariantu 2. ...	Uzupełnienie grafiki rysunku o wektor komunikacyjnego powiązania II rzędu na kierunku Przeworsk - Grabownica	Bez ujęcia tej drogi w grupie powiązań II rzędu rozległy obszar stanie się wykluczony transportowo	Uwaga nieuwzględniona. Jak wskazano we wstępie do podrozdziału pn. Warianty planistyczne: Dla wszystkich przygotowana została także infografika pokazująca inną docelową strukturę funkcjonalno-przestrzenną województwa (w przypadku poniższych schematów granice województwa są jedynie luźnym tłem, a miasta i trasy nie odpowiadają rzeczywistym przebiegom i lokalizacjom).
243	pisemnie	podmiot publiczny	Wiesław Marchel; Starostwo Powiatowe w Brzozowie	II. Identyfikacja głównych problemów (wyzwań) związanych z rozwojem transportu i możliwości ich rozwiązania 1. Problemy bazowe związane z rozwojem sieci i organizacją transportu w regionie	103	Rys 47. Schemat dla wariantu 4. ...	Uzupełnienie grafiki rysunku o wektor komunikacyjnego powiązania II rzędu na kierunku Przeworsk - Grabownica	W wyniku przyjęcia takiej opcji nastąpi połączenie powiązań komunikacyjnych II rzędu na kierunku Sanok – Lubaczów.	Uwaga nieuwzględniona. Jak wskazano we wstępie do podrozdziału pn. Warianty planistyczne: Dla wszystkich przygotowana została także infografika pokazująca inną docelową strukturę funkcjonalno-przestrzenną województwa (w przypadku poniższych schematów granice województwa są jedynie luźnym tłem, a miasta i trasy nie odpowiadają rzeczywistym przebiegom i lokalizacjom).
244	pisemnie	podmiot publiczny	Wiesław Marchel; Starostwo Powiatowe w Brzozowie	III. Cele i kierunki rozwoju regionalnego systemu transportowego 3. Inwestycje w ramach celów podstawowych i horyzontalnych Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna Zwiększenie dostępności zewnętrznej regionu (krajowej i zagranicznej) wynikającej z peryferyjnego położenia województwa	159	Tab. 20 29. Budowa/rozbudowa a	Tab. 20 30. Rozbudowa/przebudowa DW 835 na odcinku Dynów – Grabownica Starzeńska	Realizacja tego zadania wynika z celów głównych programu, przyczyni się do zrównoważonego rozwoju pogórza, wzmocni potencjał przedsiębiorczości.	Uwaga zawiera się w istniejących zapisach Programu. Postulowane zapis dotyczący rozbudowy/przebudowy DW 835 na odcinku Dynów – Grabownica Starzeńska koresponduje z zapisem zamieszczonym w Tabeli 20 pn. Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego m.in. przy celu Celu podstawowym 2. Transportowa spójność wewnętrzna zaplanowane jest zadanie: Przebudowa i rozbudowa DW 835 na odcinku Kańczuga-Grabownica Starzeńska. W ramach wskazanego planowanego zakresu robót zawiera się wskazany odcinek. Droga Wojewódzka Nr 835 z podziałem na odcinki ujęta w wykazie zadań przewidzianych do realizacji w zakresie dróg wojewódzkich w PSRT WP w priorytecie A i B.

245	pisemnie	podmiot publiczny	Wiesław Marchel; Starostwo Powiatowe w Brzozowie	IV. System wdrażania i realizacji	Brak	Droga DW 835 jest w priorytecie B	Droga DW 835 w priorytecie A	Najwyższa liczba punktów uzyskanych w ramach ustalonych kryteriów. Zgłaszane od ponad 20 lat zadanie drogowe będące w zarządzie PZDW	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Droga Wojewódzka Nr 835 z podziałem na odcinki ujęta w wykazie zadań przewidzianych do realizacji w zakresie dróg wojewódzkich w PSRT WP w priorytecie A i B. DW 835 na odcinku Dynów - Grabownica Starzeńska ujęta w Priorytecie B. Podział inwestycji na dwa priorytety A i B odzwierciedla ewentualne etapowanie inwestycji. Analiza sieci drogowej województwa umożliwia wskazanie priorytetowych ciągów drogowych, które z punktu widzenia potrzeb ruchu regionalnego, funkcji drogi, natężenia, struktury ruchu, powinny być realizowane w pierwszej kolejności. Z uwagi na bardzo duże potrzeby inwestycyjne sieci drogowej, przy ograniczonych środkach finansowych niemożliwa jest realizacja wszystkich zaplanowanych zadań w jednej perspektywie, zwłaszcza dla tak długich ciągów drogowych. Ustalony podział odcinków drogi wojewódzkiej Nr 835 wynika z powyższej analizy układu sieci. Niezależnie od powyższego Województwa rokrocznie realizuje odcinkowe odnowy nawierzchni wskazanej drogi wojewódzkiej.</p> <p>Należy mieć również na względzie to, że z uwagi na bardzo dużą liczbę potrzeb inwestycyjnych na sieci dróg wojewódzkich, projekty te podlegały wielokryterialnej ocenie (poprzez opracowane kryteria wyboru projektów), co pozwoliło na przygotowanie spriorytetyzowanej listy kluczowych/strategicznych inwestycji, planowanych do wsparcia m.in. w ramach regionalnego programu FEP 2021-2027 oraz programu FEPW 2021-2027 i dokonanie ich kategoryzacji według przyjętych priorytetów. Postulowana modyfikacja treści PSRT WP polegająca na umieszczeniu wszystkich inwestycji dotyczących odcinków DW 835 w priorytecie A, nie może zostać dokonana ze względu dobór wynikający z oceny przeprowadzonej na podstawie Kryteriów priorytetyzacji projektów dotyczących infrastruktury drogowej (dla dróg wojewódzkich) wskazanej w podrozdziale 4. Kryteria wyboru projektów.</p>
246	pisemnie	podmiot publiczny	Joanna Kozub; Urząd Miasta Tarnobrzega	pkt 1.4.2.5	39	Brak	<p>Dodanie zapisu: Poprawa dostępności wewnątrz obszaru będzie możliwa dzięki oddaniu do użytku budowanej drogi wojewódzkiej – Obwodnicy miasta Tarnobrzega (km lokalny od 0+000,00 do 9+068,50) wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną, budowlami i urządzeniami budowlanymi</p>	<p>Wskazany powyżej zakres prac przyczyni się do uzupełnienia regionalnego systemu transportowego o nowy ciąg komunikacyjny, który wpłynie na płynność ruchu i poprawę dostępności do sieci dróg wyższego rzędu, a tym samym na ograniczenie kosztów przejazdu zarówno w ruchu pasażerskim i towarowym jak również osiągnięcia rezultatu jakim jest oszczędność czasu w przewozach pasażerskich i towarowych. Ww. inwestycja przyczyni się do zwiększenia przepustowości dróg wojewódzkich nr 723 i 871, przebiegających przez obszar miasta, jak również wpłynie na likwidację „wąskiego gardła” spowodowanego dużym obciążeniem w/w dróg zarówno przez samochody osobowe jak i ciężarowe. Dzięki przedmiotowej inwestycji wyprowadzony zostanie w zasadniczy sposób ruch pojazdów, w tym ruch tranzytowy poza centrum miasta i nastąpi znaczne odciążenie istniejącego układu drogowego, poprzez przejęcie części ruchu drogowego z dróg wojewódzkich nr 871 i 723.</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p> <p>Dodano proponowany zapis w części w pkt 1.4.2.5 przy opisie MOF Tarnobrzega (bez wskazywania przebiegu).</p>

247	pisemnie	podmiot publiczny	Joanna Kozub; Urząd Miasta Tarnobrzega	Tabela 20	156	Brak	<p>Dodanie zapisu: dot. zadania pn. „Rozbudowa/przebudowa drogi wojewódzkiej nr 871 ul. Wisłostrada wraz z remontem wiaduktów nad linią PKP w Tarnobrzegu”.</p> <p>Droga wojewódzka nr 871 stanowi alternatywne połączenie z drogami krajowymi 9 i 77. Stanowi ona ponadto połączenie z drogami wojewódzkimi nr 758 i 723 oraz budowaną obecnie drogą obwodową Miasta Tarnobrzega. Budowana obwodnica rozpoczyna się w ciągu drogi wojewódzkiej 871 a kończy w ciągu drogi wojewódzkiej nr 723. Ponadto obwodnica stanowi połączenie z głównym dworcem PKP w Tarnobrzegu oraz będzie mogła stanowić połączenie z drogą ekspresową S-74.</p> <p>Ul. Wisłostrada stanowi ponadto połączenie z terenami przemysłowymi Miasta Tarnobrzega. Łączna długość planowanej do rozbudowy/przebudowy odcinka ul. Wisłostrada wynosi 7447 mb.</p> <p>Wg. danych z 2016 r. SDR na ul. Wisłostrada wynosił 11 490 poj/dobę.</p> <p>Wg. danych z Policji na ul. Wisłostrada w roku 2021 doszło do 31 zdarzeń drogowych w których 1 osoba zginęła a 8 zostało rannych. Rozbudowa drogi ul. Wisłostrada przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa i nośności drogi. W ramach zadania planowane jest:</p> <ul style="list-style-type: none"> • odtworzenie konstrukcji jezdni na całej długości ul. Wisłostrada tj. 7 447 mb. • remont istniejącego ciągu pieszo rowerowego na dl. 2 540 mb na odc. od skrzyżowania ul. Mickiewicza i Sikorskiego do wjazdu nad jezioro, • budowa ciągów pieszych i rowerowych DW 871 • przebudowa skrzyżowań w formie rond oraz budowa sygnalizacji świetlnej • budowa barier ochronnych na całej długości ul. Wisłostrada, • remont wiaduktów nad linią PKP w ciągu ul. Wisłostrada w km 0+059. <p>Remont wiaduktów nad linią PKP nad linią PKP w ciągu ul. Wisłostrada w km 0+059.</p> <p>Przedmiotem remontu jest wiadukt nad linią kolejową – nitka prawa, JN1:01025174 oraz nitka lewa, JN1:01025173 w ciągu ul. Wisłostrada w km 0+059. Zakres remontu wiaduktu obejmuje:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Przygotowanie placu budowy i wprowadzenie czasowej organizacji ruchu wg zatwierdzonego projektu czasowej organizacji ruchu. • Rozbiórkę nawierzchni jezdni i istniejących wsporników zgodnie z zakładanymi etapami organizacji ruchu. • Demontaż elementów wyposażenia obiektu. • Odtworzenie wsporników. • Naprawy powierzchniowe odkrytej istniejącej płyty pomostowej i nadbudowa gr. min 7cm. • Wykonanie nowej izolacji pomostu. • Wykonanie nowych kap chodnikowych wraz z montażem kamiennego krawężnika mostowego oraz nowych desek gzymsowych. • Montaż nowej nawierzchni asfaltowej na obiektach i dojazdach. • Oczyszczenie oraz wykonanie zabezpieczeń antykorozyjnych elementów stalowych balustrad. Odtworzenie/wymiana barier, bariero-poręczy oraz ekranów przeciwpiorazeniowych. • Odtworzenie/wzmocnienie elementów konstrukcji przęseł ze znacznym ubytkiem przekroju (jeśli występuje) za pomocą mat z włókna węglowego. • Reprofilacja skarp, dogęszczenie, ponowny montaż umocnienia, usunięcie roślinności. • Wykonanie systemu ścieku dla odprowadzenia powierzchniowej wody opadowej z obiektów. • Odtworzenie schodów skarpowych. <p>Całkowity koszt zadania wynosi ok. 40 mln zł.</p> <p>Realizacja w/w zadania przyczyni się do zwiększenia dostępności zewnętrznej regionu, zwiększenia powiązań transportowych w regionie, poprawy bezpieczeństwa w transporcie i ograniczenia negatywnego oddziaływania transportu na środowisko.</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p> <p>W tabeli 20. Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego - Cel podstawowy 3. Integracja MOF pkt. 5 c - Miejski Obszar Funkcjonalny Tarnobrzeg zmieniono zapis „Wsparcie połączenia z obszarem funkcjonalnym w kierunku Stalowej Woli” zmienić na „Wsparcie połączenia z obszarem funkcjonalnym w kierunku Stalowej Woli m.in. poprzez przebudowę/rozbudowę drogi wojewódzkiej nr 871 ul. Wisłostrada wraz z remontem wiaduktów nad linią PKP w Tarnobrzegu”</p>
-----	----------	-------------------	--	--------------	-----	------	--	--

248	pisemnie	podmiot publiczny	Joanna Kozub; Urząd Miasta Tarnobrzega	2. Kierunki rozwoju w ramach celów podstawowych i horyzontalnych Tabela 19. Cele i kierunki rozwoju regionalnego systemu transportowego	126	Niwelowanie barier transportowych poprzez rozwój systemów transportu zbiorowego w ramach Czwórmieścia (Tarnobrzeg, Stalowa Wola, Nisko i Sandomierz)	Niwelowanie barier transportowych poprzez rozwój systemów transportu zbiorowego w ramach Czwórmieścia (Tarnobrzeg, Stalowa Wola, Nisko i Sandomierz) w tym zakup autobusów niskoemisyjnych oraz modernizacja infrastruktury towarzyszącej (wiat przystankowych, elektroniczne tablice z rozkładem jazdy oraz budowa dworca autobusowego w Tarnobrzegu).	Celem projektu jest ożywienie gospodarcze obszaru Czwórmieścia, które tworzą Gminy: Tarnobrzeg, Sandomierz, Stalowa Wola i Nisko. Z uwagi na bliskość geograficzną i dotychczasową współpracę Gminy w dniu 5 kwietnia 2019r. podpisały porozumienie, które ma na celu wykorzystanie istniejących potencjałów i szans rozwoju. Celem projektu jest ożywienie gospodarcze, poprzez usprawnienie komunikacji pomiędzy czterema ośrodkami miejskimi, tworzącymi strefę gospodarczą między północną częścią woj. podkarpackiego i południową częścią woj. sandomierskiego, a także poprawę środowiska naturalnego, poprzez redukcję emisji zanieczyszczeń i pyłów pochodzących z transportu publicznego.	<p>Uwaga zawiera się w istniejących zapisach Programu.</p> <p>W PSRT WP są one obecne m.in. przy celach i kierunkach rozwoju regionalnego systemu transportowego w ramach Celu podstawowego 3. Integracja MOF:</p> <ul style="list-style-type: none"> - MOF Tarnobrzeg i MOF Stalowa Wola (powiązania w ramach Czwórmieścia – Tarnobrzega, Sandomierza, Stalowej Woli i Niska). - Dostępność układów kolejowych Czwórmieścia (Tarnobrzeg, Stalowa Wola, Nisko i Sandomierz), Krosna, Sanoka-Leska-Zagórze do Rzeszowa. - Rozwój i integracja połączeń kolejowych w ramach Czwórmieścia, powiązanie z siecią CPK. <p>W celu horyzontalnym Transport Publiczny:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Niwelowanie barier transportowych poprzez rozwój systemów transportu zbiorowego w ramach Czwórmieścia (Tarnobrzeg, Stalowa Wola, Nisko i Sandomierz). <p>Przy inwestycjach w celu horyzontalnym Transport Publiczny:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Uruchomienie przewozów w ramach kolei integrującej obszar Czwórmieścia - Infrastruktura transportu publicznego, w tym ograniczająca zmotoryzowany ruch indywidualny lub integrująca różne formy transportu oraz działania towarzyszące rozwojowi transportu publicznego (rozwiązania z zakresu organizacji ruchu, ułatwiające płynne poruszanie się pojazdów komunikacji zbiorowej, np. budowa, remont, przebudowa pętli, zatok, dworców lub wydzielanie pasów ruchu dla autobusów komunikacji zbiorowej; parkingi P&R, obiekty typu B&R, węzły przesiadkowe, infrastruktura paliw alternatywnych, systemy i urządzenia do liczenia rowerów w ruchu mieszanym), - Bezemisyjny lub niskoemisyjny tabor autobusowy (energia elektryczna, wodór, hybrydy, LNG, CNG), spełniający wymogi dla „ekologicznie czystych pojazdów” w rozumieniu dyrektywy 2009/33/WE w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego (z priorytetem dla pojazdów zeroemisyjnych), - Bezemisyjny tabor kolejowy
-----	----------	-------------------	--	--	-----	--	---	---	--

249	pisemnie	podmiot publiczny	Joanna Kozub; Urząd Miasta Tarnobrzega	3. Inwestycje w ramach celów podstawowych i horyzontalnych	127	Brak	<p>Dodanie zapisu: „Przygotowanie oraz rozpoczęcie budowy trasy ekspresowej S9 na odcinku Tarnobrzeg-Sobów – Rzeszów oraz Budowa mostu na Wiśle w ciągu DW758”.</p> <p>1. ZAKRES: Przygotowanie oraz rozpoczęcie budowy trasy ekspresowej S9 na odcinku Tarnobrzeg-Sobów – Rzeszów.</p> <p>UZASADNIENIE: Zakres projektu powinien obejmować co najmniej przygotowania oraz rozpoczęcie budowy nowej trasy S9 Radom – Tarnobrzeg – Rzeszów w ten sposób, aby na odcinku Opatów – Tarnobrzeg uznać wspólny bieg nowej trasy S9 z budowaną obecnie trasą S74, natomiast na odcinku Tarnobrzeg-Sobów – Rzeszów należy wytrasować nową trasę ekspresową odciążającą obecną DK9. Uwspólnianie biegu z S74 na w/w odcinku spowoduje oszczędność ok 2 mld PLN (ok. 40km x ok 50 mln/PLN/1km), a wpięcie tej trasy w Sobowie umożliwi budowę w tym rejonie centrum multimodalnego i radykalnie poprawi możliwość obsługi ruchu drogowego w całym regionie Tarnobrzega (w tym w Tarnobrzęskiej Specjalnej Strefie Ekonomicznej i nad Jeziorem Tarnobrzęskim) i Nowej Dęby (m.in. wyprowadzenie z miast ruchu z kierunku DW871 od strony Stalowej Woli). Poglądowy przebieg trasy S9 na terenie województwa podkarpackiego ilustruje poniższa mapa:</p> <p>2. ZAKRES: Budowa mostu na Wiśle w ciągu DW758.</p> <p>UZASADNIENIE: Zakres projektu powinien obejmować budowę lekkiego mostu na Wiśle w toku DW758, łączącego województwo świętokrzyskie (rejon miejscowości Koprzywnica) z Tarnobrzegiem. W wariantie minimalnym należy rozważyć budowę mostu pieszo-rowerowego, z możliwością przejazdu lekkich pojazdów (np. skuter).</p>	<p>Uwaga zawiera się w istniejących zapisach Programu.</p> <p>Zapisy zawierają się w PSRT WP w zakresie przedsięwzięć w ramach podrozdziału 3. Inwestycje w ramach celów podstawowych i horyzontalnych przy celu Cel podstawowy 1. Dostępność zewnętrzna zawarto zapis o pozytywnym wpływie budowy alternatywnego do DK9 ciągu drogi z przebiegiem od węzła autostrady A4 Rzeszów Zachód z połączeniem do Portu Lotniczego Rzeszów-Jasionka, a następnie przez obwodnicę Kolbuszowej oraz obwodnicę Nowej Dęby do węzła na drodze S74, stanowiącego najkrótsze połączenie do Warszawy i CPK (bardzo duże obciążenie ruchem DK9) - konieczne wydaje się zaplanowanie tej inwestycji z wykorzystaniem aktualnie planowanej infrastruktury drogowej tj. od węzła Rzeszów-Zachód do obwodnicy Kolbuszowej (węzeł w Kupnie), poprzez obwodnicę Nowej Dęby, aż do drogi ekspresowej S74. Projekt Programu przewiduje w 1 celu podstawowym, w drogowej gałęzi transportu, priorytet B następującą inwestycję: Budowa nowego ciągu drogi krajowej DK 9 (w standardzie drogi ekspresowej). Ponadto w Tabeli 20. Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego - Cel podstawowy 3. Integracja MOF pkt. 5 b - Miejski Obszar Funkcjonalny Tarnobrzeg zapis „Połączenie Tarnobrzega w kierunku woj. świętokrzyskiego z przeprawą promową na Wiśle” zmieniono na zapis „Usprawnienie połączenia Tarnobrzega w kierunku woj. świętokrzyskiego m.in. poprzez budowę mostu na Wiśle w ciągu DW 758”.</p>
250	pisemnie	podmiot publiczny	Joanna Kozub; Urząd Miasta Tarnobrzega	Rysunek 50. Planowane inwestycje kolejowe wg priorytetu A i B	131	Brak	<p>Dodanie zapisów dot. dodatkowych inwestycji kolejowych:</p> <p>1. Przygotowanie i budowa szybkiej linii kolejowej Jakubowice – Sobów w toku tzw. Szprychy Kolejowej nr 6.</p> <p>UZASADNIENIE:</p> <p>1. ZAKRES: Przygotowanie i budowa szybkiej linii kolejowej Jakubowice – Sobów w toku tzw. Szprychy Kolejowej nr 6.</p> <p>W odniesieniu do tzw. Szprychy nr 6 należy wskazać, że powinna ona włączać całe Czwórmieście, a nie tylko Stalową Wolę i Nisko. STWP powinna jasno wskazywać, że rolą Szprychy na odcinku świętokrzysko-podkarpackim powinno być pełne włączenie Czwórmieścia, a także wpięcie w system Szprych CPK takich miast jak Mielec, Kolbuszowa, Nowa Dęba, Dębica, Staszów, Tarnobrzeg, Sandomierz. Poniżej przykładowe trasowania skorygowanego przebiegu Szprychy. Nowa linia kolejowa powinna się zaczynać w okolicach Jakubowic (woj. Świętokrzyskie, następnie osiągnąć zachodni Sandomierz, i nowym mostem na Wiśle przejść w rejon stacji Sobów w Tarnobrzegu, a następnie wpiąć się w istniejące linie kolejowe LK25 (dojazd do sieci Szprych z Mielca, Dębicy, Kolbuszowej, Nowej Dęby, Staszowa) oraz wpiąć się w LK74 w kierunku na Stalową Wolę (i dalej nową linią z Łętowni do Rzeszowa). Tylko przebieg obejmujący liniowo wszystkie 4 Miasta formujące Czwórmieście umożliwi w przyszłości ustanowienie atrakcyjnej kolei aglomeracyjnej).</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Brak projektów inwestycyjnych w planach PKP PLK dotyczących inwestycji Przygotowanie i budowa szybkiej linii kolejowej Jakubowice – Sobów w toku tzw. Szprychy Kolejowej nr 6.</p>

251	pisemnie	podmiot publiczny	Joanna Kozub; Urząd Miasta Tarnobrzega	Rysunek 50. Planowane inwestycje kolejowe wg priorytetu A i B	131	Brak	Dodanie zapisów dot. dodatkowych inwestycji kolejowych: 2. Budowa drugiej pary torów na linii kolejowej nr 25 na odcinku Sandomierz – Chmielów k/Tarnobrzega	UZASADNIENIE: 2. ZAKRES: Budowa drugiej pary torów na linii kolejowej nr 25 na odcinku Sandomierz – Chmielów k/Tarnobrzega. UZASADNIENIE: Jednotorowa obecnie LK25 na w/w odcinku jest wąskim gardłem, drastycznie ograniczającym przepustowość dla pociągów wszystkich kategorii. Jednotorowa LK25 skupia ruch z 5 kierunków (na północy LK25 i LK74, na południu LK25, LK70, LK71). Uniemożliwia to budowę atrakcyjnych rozkładów jazdy zarówno w ruchu dalekobieżnym, jak i w ruchu aglomeracyjnym (np. brak możliwości uruchomienia cyklicznego, regularnego pociągu łączącego Tarnobrzeg z Sandomierzem).	Uwaga zawiera się w istniejących zapisach Programu. W tabeli 20. Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego wskazano szereg inwestycji dotyczących modernizacji linii kolejowej nr 25.
252	pisemnie	podmiot publiczny	Joanna Kozub; Urząd Miasta Tarnobrzega	Rysunek 50. Planowane inwestycje kolejowe wg priorytetu A i B	131	Brak	Dodanie zapisów dot. dodatkowych inwestycji kolejowych: 3. Budowa drugiej pary torów na jednotorowej linii kolejowej 71 Ocice – Rzeszów	UZASADNIENIE: 3. ZAKRES: Budowa drugiej pary torów na jednotorowej linii kolejowej 71 Ocice – Rzeszów. UZASADNIENIE: Uruchomiona (i rozwijana) Podkarpacka Kolej Aglomeracyjna konsumuje już dzisiaj dużą część przepustowości i uniemożliwia przewoźnikom dalekobieżnym przygotowanie atrakcyjnej oferty. W pierwszej kolejności należy zadbać o drugi tor co najmniej na odcinku Rzeszów-Kolbuszowa oraz Nowa Dęba – Tarnobrzeg-Sobów (do Ocic w ramach LK71 oraz dalej co najmniej do Tarnobrzega-Sobowa w ramach LK25).	Uwaga zawiera się w istniejących zapisach Programu. W tabeli 20. Inwestycje w ramach celów i kierunków rozwoju regionalnego systemu transportowego wskazano szereg inwestycji dotyczących modernizacji linii kolejowej nr 71.
253	pisemnie	podmiot publiczny	Joanna Kozub; Urząd Miasta Tarnobrzega	Rysunek 50. Planowane inwestycje kolejowe wg priorytetu A i B	131	Brak	Dodanie zapisów dot. dodatkowych inwestycji kolejowych: 4. Budowa nowej linii kolejowej o znaczeniu lokalnym (LK74 od strony Stalowej Woli) - Poręby Furmańskie – Grębów - Stale – Ocice/Jezioro Tarnobrzekie	UZASADNIENIE: 4. ZAKRES: budowa nowej linii kolejowej o znaczeniu lokalnym (LK74 od strony Stalowej Woli) - Poręby Furmańskie – Grębów - Stale – Ocice/Jezioro Tarnobrzekie. UZASADNIENIE: Linia ta umożliwi lepszą integrację miejscowości w regionie Tarnobrzega (Grębów, Stale) poprzez alternatywny ciąg na trasie Stalowa Wola – Tarnobrzeg. Dzięki temu pociągi jadące ze Stalowej Woli będą obsługiwały największe miejscowości pomiędzy Stalową Wolą a Tarnobrzegiem (Grębów, Stale). W rejonie Tarnobrzega linia powinna kończyć się w rejonie Jeziora Tarnobrzekiego/Tarnobrzekiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, dzięki czemu zmniejszy się obciążenie ruchem samochodowym zarówno związanym z turystyką jak i dojazdami do pracy. Obecny przebieg LK74 (przez Zbydniów) omija największe miejscowości pomiędzy Stalową Wolą a Tarnobrzegiem co powoduje niską atrakcyjność	Uwaga zawiera się w istniejących zapisach Programu. Ad. 4 W PSRT Wp uwzględniono kierunek w zakresie poprawy transportu publicznego (w tym kolejowego) do miejsc stanowiących atrakcje turystyczne(także zatem do Jeziora Tarnobrzekiego), w Tabeli 19 Cele i kierunki rozwoju regionalnego systemu transportowego, Cel horyzontalny Transport publiczny. Zapis zatem uwzględnia postulowany wniosek.

								kolejowych połączeń regionalnych i nadmierne zatłoczenie w/w miast ruchem samochodowym. Poglądowe trasowanie przedstawia poniższa mapa:	
254	pisemnie	podmiot publiczny	Mariusz Bałaban; Wójt Beska	Wprowadzenie zaproponowane go podrozdziału na str. 132 przed podrozdziałem pt. „Transport alternatywny” oraz odnośniki na str. 172 – kolumny 2: po słowach „Rowerstrada Solina – Zakopane” dopisać w ramach systemu Wielofunkcyjnych Dróg Turystycznych ZAT i ZBGP i 3: w pkt. 1 – przed „Sied regionalnych” Dopisać: „System Wielofunkcyjnych Dróg Turystycznych, w tym” oraz 174 w pkt. 1) po słowach Green Velo, „w tym systemu Wielofunkcyjnych Dróg Turystycznych Zagłębia Ambitnej Turystyki”	132; 172	Do wstawienia jako osobny podrozdział	<p>Do wstawienia jako osobny podrozdział: Wielofunkcyjne drogi turystyczne. Podstawową funkcją strategii pn. Polityka Transportowa oraz samoistnym, realnym celem posiadania i rozwoju sieci komunikacyjno – transportowej jest stymulowanie przez tę sieć i jej rozwój, będący efektem realizacji zadań określonych w Strategii, szeroko rozumianego rozwoju społeczno-gospodarczego. Szczególne znaczenie strategiczne mają takie podsystemy transportowe, które (nie tylko) wzmacniają fundamenty wzrostu branż wytwarzających kapitał i autonomiczne miejsca pracy (w przeciwieństwie do skomunikowania przestrzeni, które ma ogólnie podnieść wygodę mieszkańców i ogólnie rozumianą atrakcyjność lokalizacyjną). Z tych z kolei zamierzeń strategicznych na pierwszym miejscu muszą znaleźć się te, które tworzą niezbędne podstawy do powstania zupełnie nieobecnej na danym terenie a tym bardziej całkiem nowej i innowacyjnej branży gospodarki, tworzącej nie rośliny ale autonomiczne miejsca pracy i dodatkowy kapitał finansowy, w dodatku odpowiadające na podstawowe wyzwania cywilizacyjne współczesności jakim są deficyty formacyjne w procesie wychowania i odtwarzania nowych pokoleń. Dlatego „Polityka Transportowa” określa samodzielny cel strategiczny w postaci wspierania z różnych źródeł i sposobami, które częściowo muszą zostać dopiero określone, uniwersalnego systemu tak zwanych Wielofunkcyjnych Dróg Turystycznych (WDT) czyli dróg komunikacyjnych, które z prawnego punktu widzenia (w obecnym stanie prawnym) mogą służyć zarówno komunikacji samochodowej mieszkańców – jeśli natężenie ruchu jest małe i nie stoi w konflikcie z ruchem rowerowym czy pieszym - przemieszczaniu się pojazdów rolniczych, pojazdów służących prowadzeniu gospodarki leśnej i - z założenia - ruchowi turystycznemu,</p>	<p>Negatywny wpływ mediów społecznościowych (nazywanych przez niektórych naukowców „odsocznymi”) i generalnie zalewu informacją na odtwarzanie pokoleń stał się w ostatnich latach i miesiącach tematem intensywnej polemiki pomiędzy największymi autorytetami w dziedzinie socjologii. Zagadnienie to syntetycznie zasygnalizowano już w 2014 r. tutaj, lokalnie na Podkarpaciu, w krótkim tekście „Wake up, obudźmy się”, który stał się załącznikiem podpisanego w 2017 r. Porozumienia Zagłębie Ambitnej Turystyki. Nie ma dziś ważniejszego wyzwania niż znalezienie sposobu edukacji i wychowania adekwatnego do naszych czasów, który umożliwi co najmniej odtwarzanie pokoleń, nie tylko w sensie liczebności ale i szeroko rozumianej wartości jednostki i społeczeństwa. Pewnym sygnałem istnienia tego wyzwania od dawna jest również przyjęcie „jakości życia” jako inteligentnej specjalizacji WP, nie tylko w rozumieniu dogadania sobie – mam nadzieję – ale przede wszystkim jakości życia, w rozumieniu jakości całej infrastruktury społecznej, która powoduje, że ludzie chcą przyprowadzać na świat dzieci a dzieci te mają sposobności aby stać się wyjątkowymi ludźmi w rozumieniu humanistycznym i wyjątkowymi obywatelami – każdy na swój indywidualny sposób. Dowodem na słuszność prezentowanych tez jest całkowite fiasko wychowawcze dostarczanych społeczeństwu atrybutów dostatku materialnego, całkowicie bezskutecznych w wychowaniu a wręcz przeciwnie – skutecznych. Sposobem na odtwarzanie pokoleń jest właśnie przewrót kopernikański w gospodarce narodowej, polegający na tym, że to przemysł edukacyjno-wychowawczy ma stanąć na jej czele. Z kolei warunkiem jego rozwoju w Zagłębiu Ambitnej Turystyki – jako zupełnie innowacyjnej branży w tym wymiarze – jest powstanie sieci Wielofunkcyjnych Dróg Turystycznych. W tym aspekcie Województwo Podkarpackie ma szansę stać się absolutnym liderem i prekursorem w skali Polski, Europy i świata. Aktywny styl życia i sport, rozwój infrastruktury, służącej prowadzeniu działalności gospodarczej to obszary, które wskazano w Strategii rozwoju województwa – Podkarpackie 2030. Jakość życia to jedna z inteligentnych specjalizacji województwa podkarpackiego, w ramach której wyodrębniono podspecjalizację turystyka zrównoważona. Tymczasem w założeniach Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 nie zostały uwidocznione działania, które wspierałyby tak nakreślone obszary rozwojowe. Program strategiczny koncentruje się na podstawowych ciągach komunikacyjnych, które pozostają przede wszystkim w gestii samorządu województwa. Nie zostały w nim wskazane możliwości rozwoju infrastruktury w wymiarze lokalnym, a szczególnie przy współpracy międzysektorowej. Wielofunkcyjne Drogi Turystyczne są innowacyjnym rozwiązaniem w pełni znajdującym potwierdzenie w Regionalnej Strategii Innowacji Województwa Podkarpackiego na lata 2021-2030 (RSI WP), dlatego ze wszech miar zasługuje na wsparcie. Szczególnym walorem tego rozwiązania jest fakt, że jest to inicjatywa oddolna i w pełni zgodna z zapisami dokumentów strategicznych województwa podkarpackiego.</p>	<p>Uwaga zawiera się w istniejących zapisach Programu. Zapisy nt. transportu alternatywnego jakim jest transport rowerowy oraz inny zintegrowany, znajdują się w projekcie projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 m. in. w rozdziale I w pkt. 1.3. Infrastruktura transportowa; w pkt. 3 Analiza SWOT. Ponadto w rozdziale II Identyfikacja głównych problemów (wyzwań) związanych z rozwojem transportu i możliwości ich rozwiązania, następnie w wariantach planistycznych. W rozdziale III Cele i kierunki rozwoju regionalnego systemu transportowego w części drugiej cele horyzontalne poświęcono odrębny cel transportowi alternatywnemu, który w największym zakresie obejmuje transport rowerowy oraz ścieżki i drogi rowerowe (infrastrukturę). Następnie wskazano kierunki rozwoju w ramach celów podstawowych i horyzontalnych obejmujące transport alternatywny. Również wskazano wiele inwestycji w tym zakresie. Jeśli chodzi o kategorię "Wielofunkcyjnych dróg turystycznych" brak jest aktualnie dokładnego określenia statusu prawnego takiej kategorii dróg. Stąd wymienienie z nazwy tego typu dróg w projekcie dokumentu nie jest możliwe. Jednocześnie informuję, że równolegle do PSRT WP do roku 2030 przygotowywany jest dokumenty szczegółowy dotyczący rozwoju transportu rowerowego oraz turystyki rowerowej (obejmujący rozwój ścieżek oraz tras rowerowych). Za co odpowiedzialny w ramach realizacji projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 będzie Podkarpacki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Rzeszowie/ Departament Promocji, Turystyki i Współpracy Gospodarczej UWMP. Przekazano materiały oraz informację do Departamentu Gospodarki Regionalnej UWMP realizującego projekt „OUR WAY- Zachowanie i promocja dziedzictwa kulturowego i naturalnego poprzez Zielone Szlaki Greenways". Ponadto przekazano materiały oraz informację do Departamentu Promocji, Turystyki i Współpracy Gospodarczej, który przygotowuje dokument szczegółowy dotyczący rozwoju transportu rowerowego oraz turystyki rowerowej (obejmujący rozwój ścieżek oraz tras rowerowych w województwie podkarpackim) pn. Polityka Rowerowa Województwa Podkarpackiego.</p>

						<p>którego istnienie warunkuje status Wielofunkcyjnej Drogi Turystycznej. Istotą systemu WDT jest tworzenie go w sposób oddolny ale skomunikowany pomiędzy oddzielnymi gminami (bądź powiatami czy np. nadleśnictwami), tak że na granicy obszarów administracyjnych drogi łączą się w spójną całość – pod względem przebiegu i standardu wykonania. W tym sensie system WDT uzyskuje w niniejszej Polityce Transportowej status metody wspólnego planowania inkluzyjnego, oddolnego (głównie z poziomu gmin) ale wykonania niezależnego, samodzielnego i zdecentralizowanego, która może być zastosowana na dowolnym obszarze Województwa Podkarpackiego. Przykładem zastosowania tej metody w praktyce jest Porozumienie ws Wielofunkcyjnych Dróg Turystycznych Zagłębia Ambitnej Turystyki, konstytuujące dodatkowo pewien obszar rekreacji i turystyki (w tym innowacyjną tzw. ambitną turystykę, polegającą na tym, że samo przemieszczanie się pomiędzy tzw. POI ma odbywać się siłą własnych mięśni po drogach turystycznych i to już ma stanowić o atrakcyjności turystycznej i wartości edukacyjno-wychowawczej) oraz innowacyjną branżę przemysłu edukacyjno-wychowawczego, która ma uzupełniać zawodową edukację i wychowanie w domu.</p> <p>WDT mają z definicji mieć charakter retencyjny a drogi rowerowe – w rozumieniu przepisów prawa: drogi tylko dla rowerów, mogą i powinny być częścią konkretnego systemu WDT. WDT charakteryzują się wybitnymi wskaźnikami ekonomicznymi efekt/nakład oraz łatwością wykonania w oparciu o lokalne zasoby, w tym lokalne podmioty gospodarcze. Spełniają postulat oddolności gdyż są tworzone dla ludzi i przez ludzi.</p> <p>Deklaracja – Porozumienie ws Wielofunkcyjnych Dróg Turystycznych – podpisana w Zagórzcu i Dukli, w dniach 8 i 9 lipca 2020 r. stanowi załącznik niniejszej Polityki Transportowej.</p>	<p>W wymiarze absolutnie bieżącym i fundamentalnym – tylko zaangażowani obywatele mogą obronić państwo (i nie chodzi tylko o obronę przed agresją militarną ale również kulturowo-ekonomiczną; nie uczyni tego ani sprzęt wojskowy ani pieniądze).</p> <p>W załączeniu: Tekst „Obudźmy się” Link do filmu Beskid Niski – na ratunek cywilizacji 2021: https://www.youtube.com/watch?v=xDJK9Uy1QyY Deklaracja ws Wielofunkcyjnych Dróg Turystycznych z podpisami około 30 sygnatariuszy – samorządów z obszaru Województwa Podkarpackiego Co to są Wielofunkcyjne Drogi Turystyczne Co dobrego przynosi podpisanie Deklaracji WDT Porozumienie Zagłębie Ambitnej Turystyki z lipca 2017 r. (rozszerzenie z maja 2019 r.)</p>	
--	--	--	--	--	--	---	---	--

255	pisemnie	organizacja pozarządowa	Józefina Bendiuk; Inicjatywa Dzikie Karpaty	rys. 49, rys. 72, rys. 64,	129, 178, 268	przebudowa/rozbu dowa/budowa drogi w priorytecie A, łączącej Przemysław z DW 890 Kuźmina – Krościenko	<p>Postulujemy o rezygnację z pomysłu przeprowadzenia drogi z Przemysław na południe województwa w priorytecie A na odcinku Od Fredropla do DW890. Jednakowo popieramy inwestycję w przebudowę drogi z Przemysław na południe Województwa w priorytecie B (DK28), czyli w wariacie najmniej kolidującym z wysokimi wartościami przyrodniczymi obszaru Pogórza Przemyskiego i Gór Słonnych. Wnioskujemy o nadanie wariantowi przebiegającemu po śladzie DK28 priorytetu A</p>	<p>1. Opisany obszar na którym byłoby realizowana przedmiotowa inwestycja drogowa leży w dwóch obszarach „siedliskowych” Natury 2000- PLH 180012 Ostoja Przemyska, oraz PLH 180013 Ostoja Góry Słonne (załącznik, ryc.1).</p> <p>2. Opisany obszar leży w dwóch obszarach „ptasich” Natury 2000- PLB 180001 Pogórze Przemyskie, oraz PLB 180003 Góry Słonne (załącznik, ryc.2).</p> <p>3. Opisany obszar leży w Parku Krajobrazowym Pogórza Przemyskiego, oraz Parku Krajobrazowym Gór Słonnych (załącznik, ryc.3).</p> <p>4. Opisany obszar stanowi teren projektowanego Turnickiego Parku Narodowego (załącznik, ryc.4), którego powstanie zakładają i rekomendują:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, czyli najważniejszy krajowy dokument strategiczny dotyczący zagospodarowania przestrzennego kraju, opracowany zgodnie z zapisami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z 27 marca 2003 roku - Docelowa sieć krajowego systemu obszarów chronionych (KSOCh) z uwzględnieniem łączących je korytarzy ekologicznych wykonany przez Instytut Ochrony Przyrody Państwowej Akademii Nauk oraz Narodowa Fundacja Ochrony Środowiska, na zamówienie Ministra Środowiska w 2002 r. (tamże w Zał. 10). <p>Obszar projektowanego Turnickiego Parku Narodowego jest uważany za jeden z najcenniejszych przyrodniczo miejsc w Polsce. Jego walory opisane są zarówno w pierwszym projekcie parku z 1993 r. (MICHALIK S. (red.) 1993. Turnicki Park Narodowy w polskich Karpatach Wschodnich – Dokumentacja projektowa. Polska Fundacja Ochrony Przyrody PRO NATURA, Kraków), jak i w nowej dokumentacji projektowej z 2018 r. (BOCKOWSKI M. (red.) 2018. Projektowany Turnicki park narodowy. Stan walorów przyrodniczych – 35 lat od pierwszego projektu parku narodowego na Pogórzu Karpackim. Fundacja Dziedzictwo Przyrodnicze. Nowosiółki Dydińskie).</p> <p>5. Obszar ten jest w całości Korytarzem Ekologicznym „Pogórze Przemyskie” (załącznik, ryc.5) wykazany w rejestrze Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska, będący częścią międzynarodowego i europejskiego karpackiego korytarza ekologicznego.</p> <p>6. Bezpośrednio przy drodze powiatowej nr 2089 R Jureczkowa – Makowa, znajduje się 6 stref ochronnych dla porostu- granicznika płucnika – gatunku zagrożonego wyginięciem z czerwonej listy grzybów Polski, który zgodnie z zał. 1 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 roku w sprawie ochrony gatunkowej grzybów podlega ochronie ścisłej, oraz dla którego zakazuje się m.in. umyślnego niszczenia okazów, jego siedlisk, czy przemieszczania w środowisku przyrodniczym.</p> <p>7. Na całym terenie projektowanego Turnickiego Parku Narodowego znajduje się 42 strefy ochrony gatunków grzybów oraz ptaków – wszystkie gatunki pod ochroną ścisłą, dlatego trudno znaleźć możliwość bezkolizyjnego przeprowadzenia drogi w tym terenie.</p> <p>8. Bezpośrednio przy drodze powiatowej nr 2089 R Jureczkowa – Makowa znajdują się na drzewach bardzo liczne stanowiska porostów z rodzaju brodaczka (Usnea), których wszystkie gatunki są chronione, w tym 49 gatunków – ściśle, a 2 częściowo, dla których zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 roku w sprawie ochrony gatunkowej grzybów, zakazuje się m.in. umyślnego niszczenia okazów, jego siedlisk, czy przemieszczania w środowisku przyrodniczym. Porosty te mają również swoje stanowiska w innych częściach projektowanego Turnickiego Parku Narodowego.</p> <p>9. Bezpośrednie sąsiedztwo drogi powiatowej nr 2089 R Jureczkowa – Makowa jest rozpoznane jako siedlisko (zostały rozpoznane stanowiska) porostów z rodzaju Kobiernik (Parmotrema), których wszystkie gatunki są uznane wg czerwonej listy grzybów Polski, za krytycznie zagrożone wyginięciem, będące pod ochroną ścisłą zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 roku w sprawie ochrony gatunkowej grzybów.</p> <p>10. Bezpośrednie sąsiedztwo drogi powiatowej nr 2089 R Jureczkowa – Makowa jest miejscem występowania bezlistu okrywowego (Buxbaumia viridis) oraz widłozębu zielonego (Dicranum viride), gatunków z zał. 2 Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dyrektywa siedliskowa) chronionych w ramach obszarów siedliskowych Natury 2000, oraz będących wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 października 2014</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Postulowana modyfikacja treści PSRT WP polegająca na rezygnacji z pomysłu przeprowadzenia inwestycji w postaci drogi z Przemysław w Bieszczady (przyłączenie do Drogi Wojewódzkiej 890) nie zostanie wprowadzona, ze względu na kluczową rolę wspomnianej inwestycji dla procesu likwidacji wykluczenia transportowego tej części regionu. Ponadto poziom szczegółowości PSRT WP nie determinuje automatycznie dokładnego przebiegu przyszłych tras.</p> <p>Jednakże, w razie ewentualnych przygotowań inwestycyjnych na terenach środowiskowo cennych, z należytą dokładnością dopełnione zostaną wszelkie wymogi dotyczące kwestii środowiskowych. W chwili obecnej prowadzone są prace związane z obwodnicą Przemysław, przy czym ostateczny jej przebieg zostanie ustalony w Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydawanej przez Regionalną Dyрекcję Ochrony Środowiska w Rzeszowie. Ponadto należy dodać, że planowane połączenie odciążałoby drogi lokalne, które aktualnie absorbują istniejący ruch na tym kierunku. Przejazdy, które obecnie odbywają się w rejonie planowanej drogi, wykonywane są na trasach o niskim standardzie, co skutkuje m.in. negatywnym obciążeniem dla środowiska. Realizacja przedmiotowej inwestycji pozwoliłaby zatem na sprawne przemieszczanie się na omawianym dystansie, co wiązałoby się ze zmniejszeniem negatywnego wpływu transportu na środowisko m.in. w postaci ograniczenia emisji gazów cieplarnianych do atmosfery, ale także poprawą bezpieczeństwa.</p>
-----	----------	----------------------------	--	----------------------------------	---------------------	---	--	--	---

							<p>roku w sprawie ochrony gatunkowej roślin pod ochroną ścisłą, dla których obowiązują m. in. zakazy umyślnego niszczenia okazów, jego siedlisk, czy przemieszczania w środowisku przyrodniczym.</p> <p>11. Bezpośrednie sąsiedztwo drogi powiatowej nr 2089 R Jureczkowa – Makowa jest miejscem występowania porostów z rodzaju bledonecznik, pawężnica, żółtlica, nibyplucnik, odnożyca i innych, które wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 roku w sprawie ochrony gatunkowej grzybów, znajdują się pod ochroną ścisłą lub częściową, a dla których obowiązują m. in. zakazy umyślnego niszczenia okazów, siedlisk, czy przemieszczania w środowisku przyrodniczym.</p> <p>12. Bezpośrednie sąsiedztwo drogi powiatowej nr 2089 R Jureczkowa – Makowa jest miejscem występowania roślin chronionych, w tym mchów i wątrobowców z rodzaju miedzik, widlik, miechera, gładyszek, skosatka, nowelia, biczycza, które wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 października 2014 roku w sprawie ochrony gatunkowej roślin pod ochroną ścisłą, dla których obowiązują m. in. zakazy umyślnego niszczenia okazów, jego siedlisk, czy przemieszczania w środowisku przyrodniczym.</p> <p>13. Opisywany obszar jest miejscem występowania niedźwiedzia brunatnego, wilka szarego, rysia euroazjatyckiego oraz żbika europejskiego, czyli gatunków wymagających ochrony ścisłej z załącznika IV Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dyrektywa siedliskowa) chronionych w ramach obszarów Natura 2000, oraz będących wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt pod ochroną ścisłą. Zmiana parametrów drogi (jej poszerzenie, większa ilość i prędkość pojazdów) narazi gatunki te na śmierć w wyniku kolizji, a także zakłóci drożność korytarza ekologicznego, tworząc barierę ekologiczną.</p> <p>14. Sąsiedztwo drogi powiatowej, jak i cały opisywany obszar jest miejscem występowania płazów - kumaka górskiego, traszki grzebieniastej oraz traszki karpackiej, a także motyla krasnopani hera, czyli gatunków wymagających ochrony ścisłej z załącznika IV Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dyrektywa siedliskowa) chronionych w ramach obszarów Natura 2000, oraz będących wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt pod ochroną ścisłą. Zmiana parametrów drogi (jej poszerzenie, większa ilość i prędkość pojazdów) podniesie śmiertelność (rozjeżdżanie) tych gatunków na drodze.</p> <p>15. Potok Turnica jest miejscem występowania minoga strumieniowego, głowacza białopłetwego, czyli gatunków wymagających ochrony ścisłej z załącznika IV Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dyrektywa siedliskowa) chronionych w ramach obszarów Natura 2000, jak również chrząszcza- biegacza urozmaconego, będącego wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt pod ochroną ścisłą. Przebudowa drogi, do której będzie trzeba wykonać prace w korycie potoku Turnica może zagrozić występowaniu tych gatunków w potoku.</p> <p>16. Sąsiedztwo drogi powiatowej, jak i cały opisywany obszar jest miejscem występowania siedlisk przyrodniczych z załącznika I Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dyrektywa siedliskowa) chronionych w ramach obszarów Natura 2000, w tym siedliska priorytetowe 91E0 – łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe, których przedstawicielką jest występująca tu olszynka górską Alnetum incanae. Zmiana parametrów drogi będzie wymagała jej przebudowy, polegającej na poszerzeniu, pracach ziemnych, regulacji pobliskiego potoku Turnica, wycięciu drzew i podobnych rozwiązań, co spowoduje nieodwracalne szkody w tym wrażliwym siedlisku i w efekcie jego zanik.</p> <p>17. Okolice opisywanego odcinka drogi z projektu Programu są żerowiskiem takich gatunków ptaków jak orzeł przedni, orlik krzykliwy, trzmielolaj zwyczajny i bocian czarny, będącymi gatunkami z załącznika 1 Dyrektywy rady 79/409/EWG z dnia 2 kwietnia 1979 roku w sprawie ochrony dzikich ptaków, chronionych w ramach obszarów ptasich Natura 2000, a także będących pod ścisłą ochroną gatunkową wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt. Podniesienie parametrów przedmiotowej drogi, lub</p>	
--	--	--	--	--	--	--	---	--

								<p>przeprowadzenie podobnej drogi w innym śladzie, a co za tym idzie zwiększenie ruchu samochodowego i hałasu w opisywanym obszarze spowoduje uszczuplenie obszarów do żerowania dla tych gatunków, co pogorszy stan ich populacji i może doprowadzić do ich zaniku w opisywanym obszarze. Zwiększy się również możliwość kolizji z tymi gatunkami. Należy zauważyć, że Polska populacja orla przedniego szacowana jest na 30 -35 par, w tym w 90% w Karpatach, i jest on skrajnie nielicznym ptakiem lęgowym. Uszczuplenie możliwości jego występowania o przedmiotowy obszar z powodu przebudowy/budowy nowej drogi byłoby ogromną stratą dla Polskiej ochrony przyrody.</p> <p>18. Okolice opisywanego odcinka drogi z projektu Programu są miejscem występowania i gniazdowania takich gatunków jak jarząbek, sóweczka, puszczyk uralski, lelek, zimorodek, dzięcioł białogrzbiety, dzięcioł trójpalczasty, dzięcioł średni, dzięcioł czarny, dzięcioł zielonosiwy, dzięcioł białoszyi i mucholówka mała, będącymi gatunkami z załącznika 1 Dyrektywy rady 79/409/EWG z dnia 2 kwietnia 1979 roku w sprawie ochrony dzikich ptaków, chronionych w ramach obszarów płasich Natura 2000, a także będących pod ścisłą ochroną gatunkową wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt. Przebudowa istniejącej bądź budowa nowej drogi w tym rejonie może przyczynić się do pogorszenia siedlisk, a co za tym idzie stanu populacji tych gatunków. Większość z tych gatunków (za wyjątkiem jarzabka) jest również chronionych w polskim prawie na mocy Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt.</p> <p>Uwagi natury ogólnej:</p> <p>19. Droga z Przemyśla w Bieszczady w priorytecie A nie skróci znacząco czasu podróży na południe województwa w stosunku do drogi z Przemyśla w priorytecie B – przez Birczę i Kuźminę (DK 28). Dla przykładu droga do Soliny (centrum turystyczne regionu) różni się tylko niecałym kilometrem (76 km dla priorytetu A, 77 km dla priorytetu B), a droga do Ustrzyk Górnych 12 kilometrami (106 km dla priorytetu A, 118 dla priorytetu B) i czasem 7 minut. Gdyby w priorytecie B wykonać odpowiednią przebudowę już istniejącej drogi, byłaby ona szybszą i bezpieczniejszą opcją dojazdu z Przemyśla w Bieszczady niż droga w priorytecie A której przebudowa/budowa w nowym śladzie naruszałaby dziedzictwo przyrodnicze regionu.</p> <p>20. Rys. 30 str. 220 Projektu Prognozy oddziaływania na środowisko projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 słusznie wskazuje dla drogi Przemyśl- DW890 w wariantcie A potencjalne kolizje przestrzenne z formami ochrony przyrody opisanymi w niniejszych uwagach.</p> <p>21. Rys. 43 str. 257 Projektu Prognozy oddziaływania na środowisko projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 – słusznie pokazuje silne oddziaływanie na korytarz ekologiczny (poziom 3 skali - najwyższy) dla drogi w priorytecie A Przemyśl- DW890. Na tą kolizję wskazują przedmiotowe uwagi.</p> <p>Ze względu na powyższe uwagi, wydaje się, że postulowany z Przemyśla na południe wariant w priorytecie A, jest bardzo złym rozwiązaniem, i ze względu na liczne kolizje z wartościami przyrodniczymi byłby narażony na niebezpieczeństwo odmowy uzgodnienia przez Dyrektora RDOŚ Oceny Oddziaływania na Środowisko, oraz na brak możliwości finansowania z funduszy unijnych. Z tego też względu postulujemy o rezygnację z pomysłu przeprowadzenia drogi we wskazywanych granicach.</p> <p>Jednakowo popieramy inwestycję w przebudowę drogi z Przemyśla na południe Województwa w priorytecie B, czyli w wariantcie najmniej kolidującym z wysokimi wartościami przyrodniczymi obszaru Pogórza Przemyskiego i Gór Słonnych.</p>	
256	pisemnie	podmiot publiczny	Jakub Rok; Centrum Europejskich Studiów Regionalnych i Lokalnych	rys. 49, rys. 72, rys. 64,	129, 178, 268	przebudowa/rozbudowa/budowa drogi w priorytecie A, łączącej Przemyśl z DW 890 Kuźmina – Krościenko	<p>Postulujemy o rezygnację z pomysłu przeprowadzenia drogi z Przemyśla na południe województwa w priorytecie A na odcinku Od Fredropla do DW890. Jednakowo popieramy inwestycję w przebudowę drogi z Przemyśla na południe Województwa w priorytecie B</p>	<p>1. Opisywany obszar na którym byłoby realizowana przedmiotowa inwestycja drogowa leży w dwóch obszarach „siedliskowych” Natury 2000- PLH 180012 Ostoja Przemyska, oraz PLH 180013 Ostoja Góry Słonne (załącznik, ryc.1).</p> <p>2. Opisywany obszar leży w dwóch obszarach „ptasich” Natury 2000- PLB 180001 Pogórze Przemyskie, oraz PLB 180003 Góry Słonne (załącznik, ryc.2).</p> <p>3. Opisywany obszar leży w Parku Krajobrazowym Pogórza Przemyskiego, oraz Parku Krajobrazowym Gór Słonnych (załącznik, ryc.3).</p> <p>4. Opisywany obszar stanowi teren projektowanego Turnickiego Parku Narodowego (załącznik, ryc.4), którego powstanie zakładają i rekomendują:</p> <p>- Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, czyli najważniejszy krajowy dokument strategiczny dotyczący zagospodarowania przestrzennego kraju.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Postulowana modyfikacja treści PSRT WP polegająca na rezygnacji z pomysłu przeprowadzenia inwestycji w postaci drogi z Przemyśla w Bieszczady (przyłączenie do Drogi Wojewódzkiej 890) nie zostanie wprowadzona, ze względu na kluczową rolę wspomnianej inwestycji dla procesu likwidacji wykluczenia transportowego tej części regionu. Ponadto poziom szczegółowości PSRT WP nie determinuje automatycznie dokładnego przebiegu przyszłych tras.</p> <p>Jednakże, w razie ewentualnych przygotowań inwestycyjnych na terenach</p>

						<p>(DK28), czyli w wariancie najmniej kolidującym z wysokimi wartościami przyrodniczymi obszaru Pogórza Przemyskiego i Gór Słonnych. Wnioskujemy o nadanie wariantowi przebiegającemu po śladzie DK28 priorytetu A</p>	<p>opracowany zgodnie z zapisami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z 27 marca 2003 roku</p> <p>- Docelowa sieć krajowego systemu obszarów chronionych (KSOCh) z uwzględnieniem łączących je korytarzy ekologicznych wykonany przez Instytut Ochrony Przyrody Państwowej Akademii Nauk oraz Narodowa Fundacja Ochrony Środowiska, na zamówienie Ministra Środowiska w 2002 r. (tamże w Zał. 10). Obszar projektowanego Turnickiego Parku Narodowego jest uważany za jeden z najcenniejszych przyrodniczo miejsc w Polsce. Jego walory opisane są zarówno w pierwszym projekcie parku z 1993 r. (MICHALIK S. (red.) 1993. Turnicki Park Narodowy w polskich Karpatach Wschodnich – Dokumentacja projektowa. Polska Fundacja Ochrony Przyrody PRO NATURA, Kraków), jak i w nowej dokumentacji projektowej z 2018 r. (BOCKOWSKI M. (red.) 2018. Projektowany Turnicki park narodowy. Stan walorów przyrodniczych – 35 lat od pierwszego projektu parku narodowego na Pogórzu Karpackim. Fundacja Dziedzictwo Przyrodnicze. Nowosiółki Dydyńskie).</p> <p>5. Obszar ten jest w całości Korytarzem Ekologicznym „Pogórze Przemyskie” (załącznik , ryc.5) wykazany w rejestrze Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska, będący częścią międzynarodowego i europejskiego karpackiego korytarza ekologicznego.</p> <p>6. Bezpośrednio przy drodze powiatowej nr 2089 R Jureczkowa – Makowa, znajduje się 6 stref ochronnych dla porostu- granicznika płucnika – gatunku zagrożonego wyginięciem z czerwonej listy grzybów Polski, który zgodnie z zał. 1 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 roku w sprawie ochrony gatunkowej grzybów podlega ochronie ścisłej, oraz dla którego zakazuje się m.in. umyślnego niszczenia okazów, jego siedlisk, czy przemieszczania w środowisku przyrodniczym.</p> <p>7. Na całym terenie projektowanego Turnickiego Parku Narodowego znajduje się 42 strefy ochrony gatunków grzybów oraz ptaków – wszystkie gatunki pod ochroną ścisłą, dlatego trudno znaleźć możliwość bezkolizyjnego przeprowadzenia drogi w tym terenie.</p> <p>8. Bezpośrednio przy drodze powiatowej nr 2089 R Jureczkowa – Makowa znajdują się na drzewach bardzo liczne stanowiska porostów z rodzaju brodaczka (Usnea), których wszystkie gatunki są chronione, w tym 49 gatunków – ściśle, a 2 częściowo, dla których zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 roku w sprawie ochrony gatunkowej grzybów, zakazuje się m.in. umyślnego niszczenia okazów, jego siedlisk, czy przemieszczania w środowisku przyrodniczym. Porosty te mają również swoje stanowiska w innych częściach projektowanego Turnickiego Parku Narodowego.</p> <p>9. Bezpośrednie sąsiedztwo drogi powiatowej nr 2089 R Jureczkowa – Makowa jest rozpoznane jako siedlisko (zostały rozpoznane stanowiska) porostów z rodzaju Kobiernik (Parmotrema), których wszystkie gatunki są uznane wg czerwonej listy grzybów Polski, za krytycznie zagrożone wyginięciem, będące pod ochroną ścisłą zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 roku w sprawie ochrony gatunkowej grzybów.</p> <p>10. Bezpośrednie sąsiedztwo drogi powiatowej nr 2089 R Jureczkowa – Makowa jest miejscem występowania bezlistu okrywowego (Buxbaumia viridis) oraz widłozębu zielonego (Dicranum viride), gatunków z zał. 2 Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dyrektywa siedliskowa) chronionych w ramach obszarów siedliskowych Natury 2000, oraz będących wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 października 2014 roku w sprawie ochrony gatunkowej roślin pod ochroną ścisłą, dla których obowiązują m.in. zakazy umyślnego niszczenia okazów, jego siedlisk, czy przemieszczania w środowisku przyrodniczym.</p> <p>11. Bezpośrednie sąsiedztwo drogi powiatowej nr 2089 R Jureczkowa – Makowa jest miejscem występowania porostów z rodzaju biedronecznik, pawężnica, żółtlica, nibypłucnik, odnożyca i innych, które wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 roku w sprawie ochrony gatunkowej grzybów, znajdują się pod ochroną ścisłą lub częściową, a dla których obowiązują m.in. zakazy umyślnego niszczenia okazów, siedlisk, czy przemieszczania w środowisku przyrodniczym.</p> <p>12. Bezpośrednie sąsiedztwo drogi powiatowej nr 2089 R Jureczkowa – Makowa jest miejscem występowania roślin chronionych, w tym mchów i wątrobowców z rodzaju</p>	<p>środowiskowo cennych, z należytą dokładnością dopełnione zostaną w wszelkie wymogi dotyczące kwestii środowiskowych. W chwili obecnej prowadzone są prace związane z obwodnicą Przemyśla, przy czym ostateczny jej przebieg zostanie ustalony w Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydawanej przez Regionalną Dyрекcję Ochrony Środowiska w Rzeszowie. Ponadto należy dodać, że planowane połączenie odciążałoby drogi lokalne, które aktualnie absorbują istniejący ruch na tym kierunku. Przejazdy, które obecnie odbywają się w rejonie planowanej drogi, wykonywane są na trasach o niskim standardzie, co skutkuje m.in. negatywnym obciążeniem dla środowiska. Realizacja przedmiotowej inwestycji pozwoliłaby zatem na sprawne przemieszczanie się na omawianym dystansie, co wiązałoby się ze zmniejszeniem negatywnego wpływu transportu na środowisko m.in. w postaci ograniczenia emisji gazów cieplarnianych do atmosfery, ale także poprawą bezpieczeństwa.</p>
--	--	--	--	--	--	--	--	---

							<p>miedzik, widlik, miechera, gładyszek, skosatka, nowelia, biczycza, które wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 października 2014 roku w sprawie ochrony gatunkowej roślin pod ochroną ścisłą, dla których obowiązują m. in. zakazy umyślnego niszczenia okazów, jego siedlisk, czy przemieszczania w środowisku przyrodniczym.</p> <p>13. Opisywany obszar jest miejscem występowania niedźwiedzia brunatnego, wilka szarego, rysia euroazjatyckiego oraz żbika europejskiego, czyli gatunków wymagających ochrony ścisłej z załącznika IV Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dyrektywa siedliskowa) chronionych w ramach obszarów Natura 2000, oraz będących wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt pod ochroną ścisłą. Zmiana parametrów drogi (jej poszerzenie, większa ilość i prędkość pojazdów) narazi gatunki te na śmierć w wyniku kolizji, a także zakłóci drożność korytarza ekologicznego, tworząc barierę ekologiczną.</p> <p>14. Sąsiedztwo drogi powiatowej, jak i cały opisywany obszar jest miejscem występowania płazów - kumaka górskiego, traszki grzebieniastej oraz traszki karpackiej, a także motyla krasnopani hera, czyli gatunków wymagających ochrony ścisłej z załącznika IV Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dyrektywa siedliskowa) chronionych w ramach obszarów Natura 2000, oraz będących wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt pod ochroną ścisłą. Zmiana parametrów drogi (jej poszerzenie, większa ilość i prędkość pojazdów) podniesie śmiertelność (rozjeżdżanie) tych gatunków na drodze.</p> <p>15. Potok Turnica jest miejscem występowania minoga strumieniowego, głowacza białopłetwego, czyli gatunków wymagających ochrony ścisłej z załącznika IV Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dyrektywa siedliskowa) chronionych w ramach obszarów Natura 2000, jak również chrząszcza- biegacza urozmaiconego, będącego wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt pod ochroną ścisłą. Przebudowa drogi, do której będzie trzeba wykonać prace w korycie potoku Turnica może zagrozić występowaniu tych gatunków w potoku.</p> <p>16. Sąsiedztwo drogi powiatowej, jak i cały opisywany obszar jest miejscem występowania siedlisk przyrodniczych z załącznika I Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dyrektywa siedliskowa) chronionych w ramach obszarów Natura 2000, w tym siedliska priorytetowe 91E0 – łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe, których przedstawicielką jest występująca tu olszynka górską Alnetum incanae. Zmiana parametrów drogi będzie wymagała jej przebudowy, polegającej na poszerzeniu, pracach ziemnych, regulacji pobliskiego potoku Turnica, wycięciu drzew i podobnych rozwiązań, co spowoduje nieodwracalne szkody w tym wrażliwym siedlisku i w efekcie jego zanik.</p> <p>17. Okolice opisywanego odcinka drogi z projektu Programu są żerowiskiem takich gatunków ptaków jak orzeł przedni, orlik krzykliwy, trzmielojad zwyczajny i bocian czarny, będącymi gatunkami z załącznika 1 Dyrektywy rady 79/409/EWG z dnia 2 kwietnia 1979 roku w sprawie ochrony dzikich ptaków, chronionych w ramach obszarów ptasich Natura 2000, a także będących pod ścisłą ochroną gatunkową wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt. Podniesienie parametrów przedmiotowej drogi, lub przeprowadzenie podobnej drogi w innym śladzie, a co za tym idzie zwiększenie ruchu samochodowego i hałasu w opisywanym obszarze spowoduje uszczuplenie obszarów do żerowania dla tych gatunków, co pogorszy stan ich populacji i może doprowadzić do ich zaniku w opisywanym obszarze. Zwiększy się również możliwość kolizji z tymi gatunkami. Należy zauważyć, że Polska populacja orla przedniego szacowana jest na 30 -35 par, w tym w 90% w Karpatach, i jest on skrajnie nielicznym ptakiem lęgowym. Uszczuplenie możliwości jego występowania o przedmiotowy obszar z powodu przebudowy/budowy nowej drogi byłoby ogromną stratą dla Polskiej ochrony przyrody.</p> <p>18. Okolice opisywanego odcinka drogi z projektu Programu są miejscem występowania i gniazdowania takich gatunków jak jarząbek, sóweczka, puszczyk uralski, lelek, zimorodek, dzięcioł białogrzybiy, dzięcioł trójpalczasty, dzięcioł średni,</p>	
--	--	--	--	--	--	--	--	--

								<p>dziesięć czarny, dziesięć zielonosiwy, dziesięć białoszy i muchołówka mała, będącymi gatunkami z załącznika 1 Dyrektywy rady 79/409/EWG z dnia 2 kwietnia 1979 roku w sprawie ochrony dzikich ptaków, chronionych w ramach obszarów płasich Natura 2000, a także będących pod ścisłą ochroną gatunkową wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt.</p> <p>Przebudowa istniejącej bądź budowa nowej drogi w tym rejonie może przyczynić się do pogorszenia siedlisk, a co za tym idzie stanu populacji tych gatunków. Większość z tych gatunków (za wyjątkiem jarząbka) jest również chronionych w polskim prawie na mocy Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt.</p> <p>Uwagi natury ogólnej:</p> <p>19. Droga z Przemyśla w Bieszczady w priorytecie A nie skróci znacząco czasu podróży na południe województwa w stosunku do drogi z Przemyśla w priorytecie B – przez Birczę i Kuźminę (DK 28). Dla przykładu droga do Soliny (centrum turystyczne regionu) różni się tylko niecałym kilometrem (76 km dla priorytetu A, 77 km dla priorytetu B), a droga do Ustrzyk Górnych 12 kilometrami (106 km dla priorytetu A, 118 dla priorytetu B) i czasem 7 minut. Gdyby w priorytecie B wykonać odpowiednią przebudowę już istniejącej drogi, byłaby ona szybsza i bezpieczniejszą opcją dojazdu z Przemyśla w Bieszczady niż droga w priorytecie A której przebudowa/budowa w nowym śladzie naruszałaby dziedzictwo przyrodnicze regionu.</p> <p>20. Rys. 30 str. 220 Projektu Prognozy oddziaływania na środowisko projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 słusznie wskazuje dla drogi Przemyśl- DW890 w wariancie A potencjalne kolizje przestrzenne z formami ochrony przyrody opisanymi w niniejszych uwagach.</p> <p>21. Rys. 43 str. 257 Projektu Prognozy oddziaływania na środowisko projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 – słusznie pokazuje silne oddziaływanie na korytarz ekologiczny (poziom 3 skali - najwyższy) dla drogi w priorytecie A Przemyśl- DW890. Na tą kolizję wskazują przedmiotowe uwagi.</p> <p>Ze względu na powyższe uwagi, wydaje się, że postulowany z Przemyśla na południe wariant w priorytecie A, jest bardzo złym rozwiązaniem, i ze względu na liczne kolizje z wartościami przyrodniczymi byłby narażony na niebezpieczeństwo odmowy uzgodnienia przez Dyrektora RDOŚ Oceny Oddziaływania na Środowisko, oraz na brak możliwości finansowania z funduszy unijnych. Z tego też względu postulujemy o rezygnację z pomysłu przeprowadzenia drogi we wskazywanych granicach.</p> <p>Jednakowo popieramy inwestycję w przebudowę drogi z Przemyśla na południe Województwa w priorytecie B, czyli w wariancie najmniej kolidującym z wysokimi wartościami przyrodniczymi obszaru Pogórza Przemyskiego i Gór Słonnych.</p>	
257	pisemnie	organizacja pozarządowa	Radosław Ślusarczyk – Prezes Zarządu; Stowarzyszenie Pracownia na rzecz Wszystkich Istot	rys. 49, rys. 72, rys. 64,	129, 178, 268	przebudowa/rozbudowa/budowa drogi w priorytecie A, łączącej Przemyśl z DW 890 Kuźmina – Krościenko	<p>Postulujemy o rezygnację z pomysłu przeprowadzenia drogi z Przemyśla na południe województwa w priorytecie A na odcinku Od Fredropola do DW890. Jednakowo popieramy inwestycję w przebudowę drogi z Przemyśla na południe Województwa w priorytecie B (DK28), czyli w wariancie najmniej kolidującym z wysokimi wartościami przyrodniczymi obszaru Pogórza Przemyskiego i Gór Słonnych. Wnioskujemy o nadanie wariantowi przebiegającemu po śladzie DK28 priorytetu A</p>	<p>1. Opiswany obszar na którym byłoby realizowana przedmiotowa inwestycja drogowa leży w dwóch obszarach „siedliskowych” Natury 2000- PLH 180012 Ostoja Przemyska, oraz PLH 180013 Ostoja Góry Słonne (załącznik, ryc.1).</p> <p>2. Opiswany obszar leży w dwóch obszarach „płasiach” Natury 2000- PLB 180001 Pogórze Przemyskie, oraz PLB 180003 Góry Słonne (załącznik, ryc.2).</p> <p>3. Opiswany obszar leży w Parku Krajobrazowym Pogórza Przemyskiego, oraz Parku Krajobrazowym Gór Słonnych (załącznik, ryc.3).</p> <p>4. Opiswany obszar stanowi teren projektowanego Turnickiego Parku Narodowego (załącznik, ryc.4), którego powstanie zakładają i rekomendują:</p> <p>- Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, czyli najważniejszy krajowy dokument strategiczny dotyczący zagospodarowania przestrzennego kraju, opracowany zgodnie z zapisami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z 27 marca 2003 roku</p> <p>- Docelowa sieć krajowego systemu obszarów chronionych (KSOCh) z uwzględnieniem łączących je korytarzy ekologicznych wykonany przez Instytut Ochrony Przyrody Państwowej Akademii Nauk oraz Narodowa Fundacja Ochrony Środowiska, na zamówienie Ministra Środowiska w 2002 r. (tamże w Zał. 10).</p> <p>Obszar projektowanego Turnickiego Parku Narodowego jest uważany za jeden z najcenniejszych przyrodniczo miejsc w Polsce. Jego walory opisane są zarówno w pierwszym projekcie parku z 1993 r. (MICHALIK S. (red.) 1993. Turnicki Park Narodowy w polskich Karpatach Wschodnich – Dokumentacja projektowa. Polska Fundacja Ochrony Przyrody PRO NATURA, Kraków), jak i w nowej dokumentacji</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Postulowana modyfikacja treści PSRT WP polegająca na rezygnacji z pomysłu przeprowadzenia inwestycji w postaci drogi z Przemyśla w Bieszczady (przyłączenie do Drogi Wojewódzkiej 890) nie zostanie wprowadzona, ze względu na kluczową rolę wspomnianej inwestycji dla procesu likwidacji wykluczenia transportowego tej części regionu. Ponadto poziom szczegółowości PSRT WP nie determinuje automatycznie dokładnego przebiegu przyszłych tras.</p> <p>Jednakże, w razie ewentualnych przygotowań inwestycyjnych na terenach środowiskowo cennych, z należytą dokładnością dopełnione zostaną w wszelkie wymogi dotyczące kwestii środowiskowych. W chwili obecnej prowadzone są prace związane z obwodnicą Przemyśla, przy czym ostateczny jej przebieg zostanie ustalony w Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydawanej przez Regionalną Dyrekcję Ochrony Środowiska w Rzeszowie. Ponadto należy dodać, że planowane połączenie odciążałoby drogi lokalne, które aktualnie absorbują istniejący ruch na tym kierunku. Przejazdy, które obecnie odbywają się w rejonie planowanej drogi, wykonywane są na trasach o niskim standardzie, co</p>

							<p>projektowej z 2018 r. (BOČKOWSKI M. (red.) 2018. Projektowany Turnicki park narodowy. Stan walorów przyrodniczych – 35 lat od pierwszego projektu parku narodowego na Pogórzu Karpackim. Fundacja Dziedzictwo Przyrodnicze. Nowosiółki Dydyńskie).</p> <p>5. Obszar ten jest w całości Korytarzem Ekologicznym „Pogórze Przemyskie” (załącznik , ryc.5) wykazany w rejestrze Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska, będący częścią międzynarodowego i europejskiego karpackiego korytarza ekologicznego.</p> <p>6. Bezpośrednio przy drodze powiatowej nr 2089 R Jureczkowa – Makowa, znajduje się 6 stref ochronnych dla porostu- granicznika płucnika – gatunku zagrożonego wyginięciem z czerwonej listy grzybów Polski, który zgodnie z zał. 1 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 roku w sprawie ochrony gatunkowej grzybów podlega ochronie ścisłej, oraz dla którego zakazuje się m.in. umyślnego niszczenia okazów, jego siedlisk, czy przemieszczania w środowisku przyrodniczym.</p> <p>7. Na całym terenie projektowanego Turnickiego Parku Narodowego znajduje się 42 strefy ochrony gatunków grzybów oraz ptaków – wszystkie gatunki pod ochroną ścisłą, dlatego trudno znaleźć możliwość bezkolizyjnego przeprowadzenia drogi w tym terenie.</p> <p>8. Bezpośrednio przy drodze powiatowej nr 2089 R Jureczkowa – Makowa znajdują się na drzewach bardzo liczne stanowiska porostów z rodzaju brodaczka (Usnea), których wszystkie gatunki są chronione, w tym 49 gatunków – ściśle, a 2 częściowo, dla których zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 roku w sprawie ochrony gatunkowej grzybów, zakazuje się m.in. umyślnego niszczenia okazów, jego siedlisk, czy przemieszczania w środowisku przyrodniczym. Porosty te mają również swoje stanowiska w innych częściach projektowanego Turnickiego Parku Narodowego.</p> <p>9. Bezpośrednie sąsiedztwo drogi powiatowej nr 2089 R Jureczkowa – Makowa jest rozpoznane jako siedlisko (zostały rozpoznane stanowiska) porostów z rodzaju Kobiernik (Parmotrema), których wszystkie gatunki są uznane wg czerwonej listy grzybów Polski, za krytycznie zagrożone wyginięciem, będące pod ochroną ścisłą zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 roku w sprawie ochrony gatunkowej grzybów.</p> <p>10. Bezpośrednie sąsiedztwo drogi powiatowej nr 2089 R Jureczkowa – Makowa jest miejscem występowania bezlistu okrywowego (Buxbaumia viridis) oraz widłozębu zielonego (Dicranum viride), gatunków z zał. 2 Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dyrektywa siedliskowa) chronionych w ramach obszarów siedliskowych Natury 2000, oraz będących wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 października 2014 roku w sprawie ochrony gatunkowej roślin pod ochroną ścisłą, dla których obowiązują m.in. zakazy umyślnego niszczenia okazów, jego siedlisk, czy przemieszczania w środowisku przyrodniczym.</p> <p>11. Bezpośrednie sąsiedztwo drogi powiatowej nr 2089 R Jureczkowa – Makowa jest miejscem występowania porostów z rodzaju biedronecznik, pawężnica, żółtlica, nibypłucnik, odnożyca i innych, które wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 roku w sprawie ochrony gatunkowej grzybów, znajdują się pod ochroną ścisłą lub częściową, a dla których obowiązują m.in. zakazy umyślnego niszczenia okazów, siedlisk, czy przemieszczania w środowisku przyrodniczym.</p> <p>12. Bezpośrednie sąsiedztwo drogi powiatowej nr 2089 R Jureczkowa – Makowa jest miejscem występowania roślin chronionych, w tym mchów i wątrobowców z rodzaju miedzik, widlik, miechera, gładysek, skosatka, nowelia, biczyca, które wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 października 2014 roku w sprawie ochrony gatunkowej roślin pod ochroną ścisłą, dla których obowiązują m.in. zakazy umyślnego niszczenia okazów, jego siedlisk, czy przemieszczania w środowisku przyrodniczym.</p> <p>13. Opisany obszar jest miejscem występowania niedźwiedzia brunatnego, wilka szarego, rysa euroazjatyckiego oraz żbika europejskiego, czyli gatunków wymagających ochrony ścisłej z załącznika IV Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dyrektywa siedliskowa) chronionych w ramach obszarów Natura 2000, oraz będących wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony</p>	<p>skutkuje m.in. negatywnym obciążeniem dla środowiska. Realizacja przedmiotowej inwestycji pozwoliłaby zatem na sprawne przemieszczanie się na omawianym dystansie, co wiązałoby się ze zmniejszeniem negatywnego wpływu transportu na środowisko m.in. w postaci ograniczenia emisji gazów cieplarnianych do atmosfery, ale także poprawą bezpieczeństwa.</p>
--	--	--	--	--	--	--	--	--

							<p>gatunkowej zwierząt pod ochroną ścisłą. Zmiana parametrów drogi (jej poszerzenie, większa ilość i prędkość pojazdów) narazi gatunki te na śmierć w wyniku kolizji, a także zakłóci drożność korytarza ekologicznego, tworząc barierę ekologiczną.</p> <p>14. Sąsiedztwo drogi powiatowej, jak i cały opisywany obszar jest miejscem występowania płazów - kumaka górskiego, traszki grzebieniastej oraz traszki karpackiej, a także motyla krasnopani hera, czyli gatunków wymagających ochrony ścisłej z załącznika IV Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dyrektywa siedliskowa) chronionych w ramach obszarów Natura 2000, oraz będących wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt pod ochroną ścisłą. Zmiana parametrów drogi (jej poszerzenie, większa ilość i prędkość pojazdów) podniesie śmiertelność (rozjeżdżanie) tych gatunków na drodze.</p> <p>15. Potok Turnica jest miejscem występowania minoga strumieniowego, głowacza białopłetwego, czyli gatunków wymagających ochrony ścisłej z załącznika IV Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dyrektywa siedliskowa) chronionych w ramach obszarów Natura 2000, jak również chrząszcza- biegacza urozmaiconego, będącego wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt pod ochroną ścisłą. Przebudowa drogi, do której będzie trzeba wykonać prace w korycie potoku Turnica może zagrozić występowaniu tych gatunków w potoku.</p> <p>16. Sąsiedztwo drogi powiatowej, jak i cały opisywany obszar jest miejscem występowania siedlisk przyrodniczych z załącznika I Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dyrektywa siedliskowa) chronionych w ramach obszarów Natura 2000, w tym siedliska priorytetowe 91E0 – łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe, których przedstawicielką jest występująca tu olszynka górska <i>Alnetum incanae</i>. Zmiana parametrów drogi będzie wymagała jej przebudowy, polegającej na poszerzeniu, pracach ziemnych, regulacji pobliskiego potoku Turnica, wycięciu drzew i podobnych rozwiązań, co spowoduje nieodwracalne szkody w tym wrażliwym siedlisku i w efekcie jego zanik.</p> <p>17. Okolice opisywanego odcinka drogi z projektu Programu są żerowiskiem takich gatunków ptaków jak orzeł przedni, orlik krzykliwy, trzmielojad zwyczajny i bocian czarny, będącymi gatunkami z załącznika 1 Dyrektywy rady 79/409/EWG z dnia 2 kwietnia 1979 roku w sprawie ochrony dzikich ptaków, chronionych w ramach obszarów ptasich Natura 2000, a także będących pod ścisłą ochroną gatunkową wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt. Podniesienie parametrów przedmiotowej drogi, lub przeprowadzenie podobnej drogi w innym śladzie, a co za tym idzie zwiększenie ruchu samochodowego i hałasu w opisywanym obszarze spowoduje uszczuplenie obszarów do żerowania dla tych gatunków, co pogorszy stan ich populacji i może doprowadzić do ich zaniku w opisywanym obszarze. Zwiększy się również możliwość kolizji z tymi gatunkami. Należy zauważyć, że Polska populacja orla przedniego szacowana jest na 30 -35 par, w tym w 90% w Karpatach, i jest on skrajnie nielicznym ptakiem lęgowym. Uszczuplenie możliwości jego występowania o przedmiotowy obszar z powodu przebudowy/budowy nowej drogi byłoby ogromną stratą dla Polskiej ochrony przyrody.</p> <p>18. Okolice opisywanego odcinka drogi z projektu Programu są miejscem występowania i gniazdowania takich gatunków jak jarząbek, sóweczka, puszczyk uralski, lelek, zimorodek, dzięcioł białogrzbiety, dzięcioł trójpalczasty, dzięcioł średni, dzięcioł czarny, dzięcioł zielonosiwy, dzięcioł białoszyi i mucholówka mała, będącymi gatunkami z załącznika 1 Dyrektywy rady 79/409/EWG z dnia 2 kwietnia 1979 roku w sprawie ochrony dzikich ptaków, chronionych w ramach obszarów ptasich Natura 2000, a także będących pod ścisłą ochroną gatunkową wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt. Przebudowa istniejącej bądź budowa nowej drogi w tym rejonie może przyczynić się do pogorszenia siedlisk, a co za tym idzie stanu populacji tych gatunków. Większość z tych gatunków (za wyjątkiem jarzabka) jest również chronionych w polskim prawie na mocy Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt.</p> <p>Uwagi natury ogólnej:</p>
--	--	--	--	--	--	--	--

							<p>19. Droga z Przemyśla w Bieszczady w priorytecie A nie skróci znacząco czasu podróży na południe województwa w stosunku do drogi z Przemyśla w priorytecie B – przez Birczę i Kuźminę (DK 28). Dla przykładu droga do Soliny (centrum turystyczne regionu) różni się tylko niecałym kilometrem (76 km dla priorytetu A, 77 km dla priorytetu B), a droga do Ustrzyk Górnych 12 kilometrami (106 km dla priorytetu A, 118 dla priorytetu B) i czasem 7 minut. Gdyby w priorytecie B wykonać odpowiednią przebudowę już istniejącej drogi, byłaby ona szybsza i bezpieczniejszą opcją dojazdu z Przemyśla w Bieszczady niż droga w priorytecie A której przebudowa/budowa w nowym śladzie naruszałaby dziedzictwo przyrodnicze regionu.</p> <p>20. Rys. 30 str. 220 Projektu Prognozy oddziaływania na środowisko projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 słusznie wskazuje dla drogi Przemyśl- DW890 w wariancie A potencjalne kolizje przestrzenne z formami ochrony przyrody opisanymi w niniejszych uwagach.</p> <p>21. Rys. 43 str. 257 Projektu Prognozy oddziaływania na środowisko projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 – słusznie pokazuje silne oddziaływanie na korytarz ekologiczny (poziom 3 skali - najwyższy) dla drogi w priorytecie A Przemyśl- DW890. Na tą kolizję wskazują przedmiotowe uwagi.</p> <p>Ze względu na powyższe uwagi, wydaje się, że postulowany z Przemyśla na południe wariant w priorytecie A, jest bardzo złym rozwiązaniem, i ze względu na liczne kolizje z wartościami przyrodniczymi byłby narażony na niebezpieczeństwo odmowy uzgodnienia przez Dyrektora RDOŚ Oceny Oddziaływania na Środowisko, oraz na brak możliwości finansowania z funduszy unijnych. Z tego też względu postulujemy o rezygnację z pomysłu przeprowadzenia drogi we wskazywanych granicach. Jednakowo popieramy inwestycję w przebudowę drogi z Przemyśla na południe Województwa w priorytecie B, czyli w wariancie najmniej kolidującym z wysokimi wartościami przyrodniczymi obszaru Pogórza Przemyskiego i Gór Słonnych.</p>	
258	pisemnie	osoba fizyczna	Osoba fizyczna 14	<p>Wprowadzenie zaproponowanego podrozdziału na str. 132 przed podrozdziałem pt. „Transport alternatywny” oraz odnośniki na str. 172 – kolumny 2: po słowach „Rowerstrada Solina – Zakopane” dopisać w ramach systemu Wielofunkcyjnych Dróg Turystycznych ZAT i ZBGP i 3: w pkt. 1 – przed „Sied regionalnych” Dopisać: „System Wielofunkcyjnych Dróg Turystycznych</p>	132; 172	Do wstawienia jako osobny podrozdział: Wielofunkcyjne drogi turystyczne. Podstawową funkcją strategii pn. Polityka Transportowa oraz samoistnym, realnym celem posiadania i rozwoju sieci komunikacyjno – transportowej jest stymulowanie przez tę sieć i jej rozwój, będący efektem realizacji zadań określonych w Strategii, szeroko rozumianego rozwoju społeczno-gospodarczego. Szczególne znaczenie strategiczne mają takie podsystemy transportowe, które (nie tylko) wzmacniają fundamenty wzrostu branż wytwarzających kapitał i autonomiczne miejsca pracy (w przeciwieństwie do skomunikowania przestrzeni, które ma ogólnie podnieść wygodę mieszkańców i ogólnie rozumianą atrakcyjność lokalizacyjną). Z tych z kolei zamierzeń strategicznych na pierwszym miejscu muszą znaleźć się te, które tworzą niezbędne podstawy do powstania zupełnie nieobecnej na danym terenie a tym bardziej całkiem nowej i innowacyjnej branży gospodarki, tworzącej nie wegetatywne ale autonomiczne miejsca pracy i	<p>Negatywny wpływ mediów społecznościowych (nazywanych przez niektórych naukowców „odspołeczniającymi”) i generalnie zalewu informacją na odtwarzanie pokoleń stał się w ostatnich latach i miesiącach tematem intensywnej polemiki pomiędzy największymi autorytetami w dziedzinie socjologii. Zagadnienie to syntetycznie zasygnalizowano już w 2014 r. tutaj, lokalnie na Podkarpaciu, w krótkim tekście „Wake up, obudźmy się”, który stał się załącznikiem podpisanego w 2017 r. Porozumienia Zagłębie Ambitnej Turystyki. Nie ma dziś ważniejszego wyzwania niż znalezienie sposobu edukacji i wychowania adekwatnego do naszych czasów, który umożliwi co najmniej odtwarzanie pokoleń, nie tylko w sensie liczebności ale i szeroko rozumianej wartości jednostki i społeczeństwa.</p> <p>Pewnym sygnałem istnienia tego wyzwania od dawna jest również przyjęcie „jakości życia” jako inteligentnej specjalizacji WP, nie tylko w rozumieniu dogadzania sobie – mam nadzieję – ale przede wszystkim jakości życia, w rozumieniu jakości całej infrastruktury społecznej, która powoduje, że ludzie chcą przeprowadzać na świat dzieci a dzieci te mają sposobności aby stąd się wyjątkowymi ludźmi w rozumieniu humanistycznym i wyjątkowymi obywatelami – każdy na swój indywidualny sposób. Dowodem na słuszność prezentowanych tez jest całkowite fiasko wychowawcze dostarczanych społeczeństwu atrybutów dostatku materialnego, całkowicie bezskutecznych w wychowaniu a wręcz przeciwnie-skutecznych.</p> <p>Sposobem na odtwarzanie pokoleń jest właśnie przewrót kopernikański w gospodarce narodowej, polegający na tym, że to przemysł edukacyjno-wychowawczy ma stanąć na jej czele.</p> <p>Z kolei warunkiem jego rozwoju w Zagłębiu Ambitnej Turystyki – jako zupełnie innowacyjnej branży w tym wymiarze – jest powstanie sieci Wielofunkcyjnych Dróg Turystycznych. W tym aspekcie Województwo</p>	<p>Uwaga zawiera się w istniejących zapisach Programu.</p> <p>Zapisy nt. transportu alternatywnego jakim jest transport rowerowy oraz inny zintegrowany, znajdują się w projekcie projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 m. in. w rozdziale I w pkt. 1.3. Infrastruktura transportowa; w pkt. 3 Analiza SWOT. Ponadto w rozdziale II Identyfikacja głównych problemów (wyzwań) związanych z rozwojem transportu i możliwości ich rozwiązania, następnie w wariantach planistycznych. W rozdziale III Cele i kierunki rozwoju regionalnego systemu transportowego w części drugiej cele horyzontalne poświęcono odrębny cel transportowi alternatywnemu, który w największym zakresie obejmuje transport rowerowy oraz ścieżki i drogi rowerowe (infrastrukturę). Następnie wskazano kierunki rozwoju w ramach celów podstawowych i horyzontalnych obejmujące transport alternatywny. Również wskazano wiele inwestycji w tym zakresie. Jeśli chodzi o kategorię "Wielofunkcyjnych dróg turystycznych" brak jest aktualnie dokładnego określenia statusu prawnego takiej kategorii dróg. Stąd wymienienie z nazwy tego typu dróg w projekcie dokumentu nie jest możliwe. Jednocześnie informuję, że równoległe do PSRT WP do roku 2030 przygotowywany jest dokumenty szczegółowy dotyczący rozwoju transportu rowerowego oraz turystyki rowerowej (obejmujący rozwój ścieżek oraz tras rowerowych). Za co odpowiedzialny w ramach realizacji projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 będzie Podkarpacki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Rzeszowie/ Departament Promocji, Turystyki i Współpracy Gospodarczej UWMP.</p> <p>Przekazano materiały oraz informację do Departamentu Gospodarki Regionalnej UMWP realizującego projekt „OUR WAY- Zachowanie i</p>

				ch, w tym" oraz 174 w pkt. 1) po słowach Green Velo, „w tym systemu Wielofunkcyjnych Dróg Turystycznych Zagłębia Ambitnej Turystyki"		<p>dodatkowy kapitał finansowy, w dodatku odpowiadające na podstawowe wyzwanie cywilizacyjne współczesności jakim są deficyty formacyjne w procesie wychowania i odtworzenia nowych pokoleń. Dlatego „Polityka Transportowa" określa samodzielny cel strategiczny w postaci wspierania z różnych źródeł i sposobami, które częściowo muszą zostać dopiero określone, uniwersalnego systemu tak zwanych Wielofunkcyjnych Dróg Turystycznych (WDT) czyli dróg komunikacyjnych, które z prawnego punktu widzenia (w obecnym stanie prawnym) mogą służyć zarówno komunikacji samochodowej mieszkańców – jeśli natężenie ruchu jest małe i nie stoi w konflikcie z ruchem rowerowym czy pieszym - przemieszczaniu się pojazdów rolniczych, pojazdów służących prowadzeniu gospodarki leśnej i - z założenia - ruchowi turystycznemu, którego istnienie warunkuje status Wielofunkcyjnej Drogi Turystycznej.</p> <p>Istotą systemu WDT jest tworzenie go w sposób oddolny ale skomunikowany pomiędzy oddzielnymi gminami (bądź powiatami czy np. nadleśnictwami), tak że na granicy obszarów administracyjnych drogi łączą się w spójną całość – pod względem przebiegu i standardu wykonania. W tym sensie system WDT uzyskuje w niniejszej Polityce Transportowej status metody wspólnego planowania inkluzyjnego, oddolnego (głównie z poziomu gmin) ale wykonania niezależnego, samodzielnego i zdecentralizowanego, która może być zastosowana na dowolnym obszarze Województwa Podkarpackiego.</p> <p>Przykładem zastosowania tej metody w praktyce jest Porozumienie ws Wielofunkcyjnych Dróg Turystycznych Zagłębia Ambitnej Turystyki, konstytuujące dodatkowo pewien obszar rekreacji i turystyki (w tym innowacyjną tzw. ambitną turystykę, polegającą na tym, że samo przemieszczanie się pomiędzy tzw. POI ma odbywać się siłą własnych mięśni po drogach turystycznych i to już ma stanowić o atrakcyjności</p>	<p>Podkarpackie ma szanse stać się absolutnym liderem i prekursorem w skali Polski, Europy i świata.</p> <p>Aktywny styl życia i sport, rozwój infrastruktury, służącej prowadzeniu działalności gospodarczej to obszary, które wskazano w Strategii rozwoju województwa – Podkarpackie 2030. Jakość życia to jedna z inteligentnych specjalizacji województwa podkarpackiego, w ramach której wyodrębniono podspecjalizację turystyka zrównoważona. Tymczasem w założeniach Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 nie zostały uwidocznione działania, które wspierałyby tak nakreślone obszary rozwojowe. Program strategiczny koncentruje się na podstawowych ciągach komunikacyjnych, które pozostają przede wszystkim w gestii samorządu województwa. Nie zostały w nim wskazane możliwości rozwoju infrastruktury w wymiarze lokalnym, a szczególnie przy współpracy międzysektorowej. Wielofunkcyjne Drogi Turystyczne są innowacyjnym rozwiązaniem w pełni znajdującym potwierdzenie w Regionalnej Strategii Innowacji Województwa Podkarpackiego na lata 2021-2030 (RSI WP), dlatego ze wszelkich miar zasługuje na wsparcie. Szczególnym walorem tego rozwiązania jest fakt, że jest to inicjatywa oddolna i w pełni zgodna z zapisami dokumentów strategicznych województwa podkarpackiego.</p> <p>W wymiarze absolutnie bieżącym i fundamentalnym – tylko zaangażowani obywatele mogą obronić państwo (i nie chodzi tylko o obronę przed agresją militarną ale również kulturowo-ekonomiczną; nie uczyni tego ani sprzęt wojskowy ani pieniądze).</p> <p>W załączeniu: Tekst „Obudźmy się" Link do filmu Beskid Niski – na ratunek cywilizacji 2021: https://www.youtube.com/watch?v=xDJK9Uy1QyY Deklaracja ws Wielofunkcyjnych Dróg Turystycznych z podpisami około 30 sygnatariuszy – samorządów z obszaru Województwa Podkarpackiego Co to są Wielofunkcyjne Drogi Turystyczne Co dobre przynosi podpisanie Deklaracji WDT Porozumienie Zagłębie Ambitnej Turystyki z lipca 2017 r. (rozszerzenie z maja 2019 r.)</p>	<p>promocja dziedzictwa kulturowego i naturalnego poprzez Zielone Szlaki Greenways".</p> <p>Ponadto przekazano materiały oraz informację do Departamentu Promocji, Turystyki i Współpracy Gospodarczej, który przygotowuje dokument szczegółowy dotyczący rozwoju transportu rowerowego oraz turystyki rowerowej (obejmujący rozwój ścieżek oraz tras rowerowych w województwie podkarpackim) pn. Polityka Rowerowa Województwa Podkarpackiego.</p>
--	--	--	--	--	--	---	--	---

							turystycznej i wartości edukacyjno-wychowawczej) oraz innowacyjną branżę przemysłu edukacyjno-wychowawczego, która ma uzupełniać zawodową edukację i wychowanie w domu. WDT mają z definicji mieć charakter retencyjny a drogi rowerowe – w rozumieniu przepisów prawa: drogi tylko dla rowerów, mogą i powinny być częścią konkretnego systemu WDT. WDT charakteryzują się wybitnymi wskaźnikami ekonomicznymi efekt/nakład oraz łatwością wykonania w oparciu o lokalne zasoby, w tym lokalne podmioty gospodarcze. Spełniają postulat oddolności gdyż są tworzone dla ludzi i przez ludzi. Deklaracja – Porozumienie ws Wielofunkcyjnych Dróg Turystycznych – podpisana w Zagórz u i Dukli, w dniach 8 i 9 lipca 2020 r. stanowi załącznik niniejszej Polityki Transportowej.		
259	pisemnie	organizacja pozarządowa	Łukasz_Synowiecki; Wegańska ofensywa	rys. 49, rys. 72, rys. 64,	129, 178, 268	przebudowa/rozbudowa/budowa drogi w priorytecie A, łączącej Przemysł z DW 890 Kuźmina – Krościenko	Postulujemy o rezygnację z pomysłu przeprowadzenia drogi z Przemysła na południe województwa w priorytecie A na odcinku Od Fredropola do DW890. Jednakowo popieramy inwestycję w przebudowę drogi z Przemysła na południe Województwa w priorytecie B (DK28), czyli w wariantcie najmniej kolidującym z wysokimi wartościami przyrodniczymi obszaru Pogórze Przemyskiego i Gór Słonnych. Wnioskujemy o nadanie wariantowi przebiegającemu po śladzie DK28 priorytetu A	1. Opiswany obszar na którym byłoby realizowana przedmiotowa inwestycja drogowa leży w dwóch obszarach „siedliskowych” Natury 2000- PLH 180012 Ostoja Przemyska, oraz PLH 180013 Ostoja Góry Słonne (załącznik, ryc.1). 2. Opiswany obszar leży w dwóch obszarach „ptasich” Natury 2000- PLB 180001 Pogórze Przemyskie, oraz PLB 180003 Góry Słonne (załącznik, ryc.2). 3. Opiswany obszar leży w Parku Krajobrazowym Pogórze Przemyskiego, oraz Parku Krajobrazowym Gór Słonnych (załącznik, ryc.3). 4. Opiswany obszar stanowi teren projektowanego Turnickiego Parku Narodowego (załącznik, ryc.4), którego powstanie zakładają i rekomendują: - Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, czyli najważniejszy krajowy dokument strategiczny dotyczący zagospodarowania przestrzennego kraju, opracowany zgodnie z zapisami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z 27 marca 2003 roku - Docelowa sieć krajowego systemu obszarów chronionych (KSOCh) z uwzględnieniem łączących je korytarzy ekologicznych wykonany przez Instytut Ochrony Przyrody Państwowej Akademii Nauk oraz Narodowa Fundacja Ochrony Środowiska, na zamówienie Ministra Środowiska w 2002 r. (tamże w Zał. 10). Obszar projektowanego Turnickiego Parku Narodowego jest uważany za jeden z najcenniejszych przyrodniczo miejsc w Polsce. Jego walory opisane są zarówno w pierwszym projekcie parku z 1993 r. (MICHALIK S. (red.) 1993. Turnicki Park Narodowy w polskich Karpatach Wschodnich – Dokumentacja projektowa. Polska Fundacja Ochrony Przyrody PRO NATURA, Kraków), jak i w nowej dokumentacji projektowej z 2018 r. (BOCKOWSKI M. (red.) 2018. Projektowany Turnicki park narodowy. Stan walorów przyrodniczych – 35 lat od pierwszego projektu parku narodowego na Pogórze Karpackim. Fundacja Dziedzictwo Przyrodnicze. Nowosólki Dydińskie). 5. Obszar ten jest w całości Korytarzem Ekologicznym „Pogórze Przemyskie” (załącznik, ryc.5) wykazany w rejestrze Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska, będący częścią międzynarodowego i europejskiego karpackiego korytarza ekologicznego. 6. Bezpośrednio przy drodze powiatowej nr 2089 R Jureczkowa – Makowa, znajduje się 6 stref ochronnych dla porostu- granicznika płucnika – gatunku zagrożonego wyginięciem z czerwonej listy grzybów Polski, który zgodnie z zał. 1 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 roku w sprawie ochrony gatunkowej	Uwaga nieuwzględniona. Postulowana modyfikacja treści PSRT WP polegająca na rezygnacji z pomysłu przeprowadzenia inwestycji w postaci drogi z Przemysła w Bieszczady (przyłączenie do Drogi Wojewódzkiej 890) nie zostanie wprowadzona, ze względu na kluczową rolę wspomnianej inwestycji dla procesu likwidacji wykluczenia transportowego tej części regionu. Ponadto poziom szczegółowości PSRT WP nie determinuje automatycznie dokładnego przebiegu przyszłych tras. Jednakże, w razie ewentualnych przygotowań inwestycyjnych na terenach środowiskowo cennych, z należytą dokładnością dopełnione zostaną wszelkie wymogi dotyczące kwestii środowiskowych. W chwili obecnej prowadzone są prace związane z obwodnicą Przemysła, przy czym ostateczny jej przebieg zostanie ustalony w Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydawanej przez Regionalna Dyrekcję Ochrony Środowiska w Rzeszowie. Ponadto należy dodać, że planowane połączenie odciążałoby drogi lokalne, które aktualnie absorbują istniejący ruch na tym kierunku. Przejazdy, które obecnie odbywają się w rejonie planowanej drogi, wykonywane są na trasach o niskim standardzie, co skutkuje m.in. negatywnym obciążeniem dla środowiska. Realizacja przedmiotowej inwestycji pozwoliłaby zatem na sprawne przemieszczanie się na omawianym dystansie, co wiązałoby się ze zmniejszeniem negatywnego wpływu transportu na środowisko m.in. w postaci ograniczenia emisji gazów cieplarnianych do atmosfery, ale także poprawą bezpieczeństwa.

							<p>grzybów podlega ochronie ścisłej, oraz dla którego zakazuje się m in. umyślnego niszczenia okazów, jego siedlisk, czy przemieszczania w środowisku przyrodniczym.</p> <p>7. Na całym terenie projektowanego Turnickiego Parku Narodowego znajduje się 42 strefy ochrony gatunków grzybów oraz ptaków – wszystkie gatunki pod ochroną ścisłą, dlatego trudno znaleźć możliwość bezkolizyjnego przeprowadzenia drogi w tym terenie.</p> <p>8. Bezpośrednio przy drodze powiatowej nr 2089 R Jureczkowa – Makowa znajdują się na drzewach bardzo liczne stanowiska porostów z rodzaju brodaczka (<i>Usnea</i>), których wszystkie gatunki są chronione, w tym 49 gatunków – ściśle, a 2 częściowo, dla których zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 roku w sprawie ochrony gatunkowej grzybów, zakazuje się m in. umyślnego niszczenia okazów, jego siedlisk, czy przemieszczania w środowisku przyrodniczym. Porosty te mają również swoje stanowiska w innych częściach projektowanego Turnickiego Parku Narodowego.</p> <p>9. Bezpośrednie sąsiedztwo drogi powiatowej nr 2089 R Jureczkowa – Makowa jest rozpoznane jako siedlisko (zostały rozpoznane stanowiska) porostów z rodzaju Kobiernik (<i>Parmotrema</i>), których wszystkie gatunki są uznane wg czerwonej listy grzybów Polski, za krytycznie zagrożone wyginięciem, będące pod ochroną ścisłą zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 roku w sprawie ochrony gatunkowej grzybów.</p> <p>10. Bezpośrednie sąsiedztwo drogi powiatowej nr 2089 R Jureczkowa – Makowa jest miejscem występowania bezlistu okrywowego (<i>Buxbaumia viridis</i>) oraz widłozębu zielonego (<i>Dicranum viride</i>), gatunków z zał. 2 Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dyrektywa siedliskowa) chronionych w ramach obszarów siedliskowych Natury 2000, oraz będących wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 października 2014 roku w sprawie ochrony gatunkowej roślin pod ochroną ścisłą, dla których obowiązują m. in. zakazy umyślnego niszczenia okazów, jego siedlisk, czy przemieszczania w środowisku przyrodniczym.</p> <p>11. Bezpośrednie sąsiedztwo drogi powiatowej nr 2089 R Jureczkowa – Makowa jest miejscem występowania porostów z rodzaju biedronecznik, pawężnica, żółtlica, nibypłucnik, odnożyca i innych, które wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 roku w sprawie ochrony gatunkowej grzybów, znajdują się pod ochroną ścisłą lub częściową, a dla których obowiązują m. in. zakazy umyślnego niszczenia okazów, siedlisk, czy przemieszczania w środowisku przyrodniczym.</p> <p>12. Bezpośrednie sąsiedztwo drogi powiatowej nr 2089 R Jureczkowa – Makowa jest miejscem występowania roślin chronionych, w tym mchów i wątrobowców z rodzaju miedzik, widlik, miechera, gładyšek, skosatka, nowelia, biczyca, które wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 października 2014 roku w sprawie ochrony gatunkowej roślin pod ochroną ścisłą, dla których obowiązują m. in. zakazy umyślnego niszczenia okazów, jego siedlisk, czy przemieszczania w środowisku przyrodniczym.</p> <p>13. Opisywany obszar jest miejscem występowania niedźwiedzia brunatnego, wilka szarego, rysia euroazjatyckiego oraz żbika europejskiego, czyli gatunków wymagających ochrony ścisłej z załącznika IV Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dyrektywa siedliskowa) chronionych w ramach obszarów Natura 2000, oraz będących wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt pod ochroną ścisłą. Zmiana parametrów drogi (jej poszerzenie, większa ilość i prędkość pojazdów) narazi gatunki te na śmierć w wyniku kolizji, a także zakłóci drożność korytarza ekologicznego, tworząc barierę ekologiczną.</p> <p>14. Sąsiedztwo drogi powiatowej, jak i cały opisywany obszar jest miejscem występowania płazów - kumaka górskiego, traszki grzebieniastej oraz traszki karpackiej, a także motyla krasnopani hera, czyli gatunków wymagających ochrony ścisłej z załącznika IV Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dyrektywa siedliskowa) chronionych w ramach obszarów Natura 2000, oraz będących wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt pod ochroną ścisłą. Zmiana parametrów drogi (jej poszerzenie, większa ilość i prędkość pojazdów) podniesie śmiertelność (rozejżdżanie) tych gatunków na drodze.</p>
--	--	--	--	--	--	--	--

							<p>15. Potok Turnica jest miejscem występowania minoga strumieniowego, głowacza białopłetwego, czyli gatunków wymagających ochrony ścisłej z załącznika IV Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dyrektywa siedliskowa) chronionych w ramach obszarów Natura 2000, jak również chrząszcza- biegacza urozmaiconego, będącego wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt pod ochroną ścisłą. Przebudowa drogi, do której będzie trzeba wykonać prace w korycie potoku Turnica może zagrozić występowaniu tych gatunków w potoku.</p> <p>16. Sąsiedztwo drogi powiatowej, jak i cały opisywany obszar jest miejscem występowania siedlisk przyrodniczych z załącznika I Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dyrektywa siedliskowa) chronionych w ramach obszarów Natura 2000, w tym siedliska priorytetowe 91E0 – łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe, których przedstawicielką jest występująca tu olszyna górską <i>Alnetum incanae</i>. Zmiana parametrów drogi będzie wymagała jej przebudowy, polegającej na poszerzeniu, pracach ziemnych, regulacji pobliskiego potoku Turnica, wycięciu drzew i podobnych rozwiązań, co spowoduje nieodwracalne szkody w tym wrażliwym siedlisku i w efekcie jego zanik.</p> <p>17. Okolice opisywanego odcinka drogi z projektu Programu są żerowiskiem takich gatunków ptaków jak orzeł przedni, orlik krzykliwy, trzmielojad zwyczajny i bocian czarny, będącymi gatunkami z załącznika 1 Dyrektywy rady 79/409/EWG z dnia 2 kwietnia 1979 roku w sprawie ochrony dzikich ptaków, chronionych w ramach obszarów płasich Natura 2000, a także będących pod ścisłą ochroną gatunkową wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt. Podniesienie parametrów przedmiotowej drogi, lub przeprowadzenie podobnej drogi w innym śladzie, a co za tym idzie zwiększenie ruchu samochodowego i hałasu w opisywanym obszarze spowoduje uszczuplenie obszarów do żerowania dla tych gatunków, co pogorszy stan ich populacji i może doprowadzić do ich zaniku w opisywanym obszarze. Zwiększy się również możliwość kolizji z tymi gatunkami. Należy zauważyć, że Polska populacja orla przedniego szacowana jest na 30 -35 par, w tym w 90% w Karpatach, i jest on skrajnie nielicznym ptakiem lęgowym. Uszczuplenie możliwości jego występowania o przedmiotowy obszar z powodu przebudowy/budowy nowej drogi byłoby ogromną stratą dla Polskiej ochrony przyrody.</p> <p>18. Okolice opisywanego odcinka drogi z projektu Programu są miejscem występowania i gniazdowania takich gatunków jak jarząbek, sóweczka, puszczyk uralski, lelek, zimorodek, dzięcioł białogrzbiety, dzięcioł trójpalczasty, dzięcioł średni, dzięcioł czarny, dzięcioł zielonosiwy, dzięcioł białoszyi i mucholówka mała, będącymi gatunkami z załącznika 1 Dyrektywy rady 79/409/EWG z dnia 2 kwietnia 1979 roku w sprawie ochrony dzikich ptaków, chronionych w ramach obszarów płasich Natura 2000, a także będących pod ścisłą ochroną gatunkową wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt. Przebudowa istniejącej bądź budowa nowej drogi w tym rejonie może przyczynić się do pogorszenia siedlisk, a co za tym idzie stanu populacji tych gatunków. Większość z tych gatunków (za wyjątkiem jarzabka) jest również chronionych w polskim prawie na mocy Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt.</p> <p>Uwagi natury ogólnej:</p> <p>19. Droga z Przemyśla w Bieszczady w priorytecie A nie skróci znacząco czasu podróży na południe województwa w stosunku do drogi z Przemyśla w priorytecie B – przez Birczę i Kuźminę (DK 28). Dla przykładu droga do Soliny (centrum turystyczne regionu) różni się tylko niecałym kilometrem (76 km dla priorytetu A, 77 km dla priorytetu B), a droga do Ustrzyk Górnych 12 kilometrami (106 km dla priorytetu A, 118 dla priorytetu B) i czasem 7 minut. Gdyby w priorytecie B wykonać odpowiednią przebudowę już istniejącej drogi, byłaby ona szybsza i bezpieczniejszą opcją dojazdu z Przemyśla w Bieszczady niż droga w priorytecie A której przebudowa/budowa w nowym śladzie naruszałaby dziedzictwo przyrodnicze regionu.</p> <p>20. Rys. 30 str. 220 Projektu Prognozy oddziaływania na środowisko projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 słusznie wskazuje dla drogi Przemyśl- DW890 w wariantcie A potencjalne kolizje</p>
--	--	--	--	--	--	--	--

							przestrzenne z formami ochrony przyrody opisanymi w niniejszych uwagach. 21. Rys. 43 str. 257 Projektu Prognozy oddziaływania na środowisko projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 – słusznie pokazuje silne oddziaływanie na korytarz ekologiczny (poziom 3 skali - najwyższy) dla drogi w priorytecie A Przemyśl- DW890. Na tą kolizję wskazują przedmiotowe uwagi. Ze względu na powyższe uwagi, wydaje się, że postulowany z Przemyśla na południe wariant w priorytecie A, jest bardzo złym rozwiązaniem, i ze względu na liczne kolizje z wartościami przyrodniczymi byłby narażony na niebezpieczeństwo odmowy uzgodnienia przez Dyrektora RDOŚ Oceny Oddziaływania na Środowisko, oraz na brak możliwości finansowania z funduszy unijnych. Z tego też względu postulujemy o rezygnację z pomysłu przeprowadzenia drogi we wskazywanych granicach. Jednakowo popieramy inwestycję w przebudowę drogi z Przemyśla na południe Województwa w priorytecie B, czyli w wariantcie najmniej kolidującym z wysokimi wartościami przyrodniczymi obszaru Pogórza Przemyskiego i Gór Słonnych.	
260	pisemnie	organizacja pozarządowa	Anna Blachno; Fundacja Siła Lasu!	rys. 49, rys. 72, rys. 64,	129, 178, 268	przebudowa/rozbudowa/budowa drogi w priorytecie A, łączącej Przemyśl z DW 890 Kuźmina – Krościenko Postulujemy o rezygnację z pomysłu przeprowadzenia drogi z Przemyśla na południe województwa w priorytecie A na odcinku Od Fredropola do DW890. Jednakowo popieramy inwestycję w przebudowę drogi z Przemyśla na południe Województwa w priorytecie B (DK28), czyli w wariantcie najmniej kolidującym z wysokimi wartościami przyrodniczymi obszaru Pogórza Przemyskiego i Gór Słonnych. Wnioskujemy o nadanie wariantowi przebiegającemu po śladzie DK28 priorytetu A	<p>1. Opiswany obszar na którym byłoby realizowana przedmiotowa inwestycja drogowa leży w dwóch obszarach „siedliskowych” Natury 2000- PLH 180012 Ostoja Przemyska, oraz PLH 180013 Ostoja Góry Słonne (załącznik, ryc.1).</p> <p>2. Opiswany obszar leży w dwóch obszarach „ptasich” Natury 2000- PLB 180001 Pogórze Przemyskie, oraz PLB 180003 Góry Słonne (załącznik, ryc.2).</p> <p>3. Opiswany obszar leży w Parku Krajobrazowym Pogórza Przemyskiego, oraz Parku Krajobrazowym Gór Słonnych (załącznik, ryc.3).</p> <p>4. Opiswany obszar stanowi teren projektowanego Turnickiego Parku Narodowego (załącznik, ryc.4), którego powstanie zakładają i rekomendują: - Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, czyli najważniejszy krajowy dokument strategiczny dotyczący zagospodarowania przestrzennego kraju, opracowany zgodnie z zapisami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z 27 marca 2003 roku - Docelowa sieć krajowego systemu obszarów chronionych (KSOCh) z uwzględnieniem łączących je korytarzy ekologicznych wykonany przez Instytut Ochrony Przyrody Państwowej Akademii Nauk oraz Narodowa Fundacja Ochrony Środowiska, na zamówienie Ministra Środowiska w 2002 r. (tamże w Zał. 10). Obszar projektowanego Turnickiego Parku Narodowego jest uważany za jeden z najcenniejszych przyrodniczo miejsc w Polsce. Jego walory opisane są zarówno w pierwszym projekcie parku z 1993 r. (MICHALIK S. (red.) 1993. Turnicki Park Narodowy w polskich Karpatach Wschodnich – Dokumentacja projektowa. Polska Fundacja Ochrony Przyrody PRO NATURA, Kraków), jak i w nowej dokumentacji projektowej z 2018 r. (BOCKOWSKI M. (red.) 2018. Projektowany Turnicki park narodowy. Stan walorów przyrodniczych – 35 lat od pierwszego projektu parku narodowego na Pogórzu Karpackim. Fundacja Dziedzictwo Przyrodnicze. Nowosiółki Dydyńskie).</p> <p>5. Obszar ten jest w całości Korytarzem Ekologicznym „Pogórze Przemyskie” (załącznik , ryc.5) wykazany w rejestrze Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska, będący częścią międzynarodowego i europejskiego karpackiego korytarza ekologicznego.</p> <p>6. Bezpośrednio przy drodze powiatowej nr 2089 R Jureczkowa – Makowa, znajduje się 6 stref ochronnych dla porostu- granicznika płucnika – gatunku zagrożonego wyginięciem z czerwonej listy grzybów Polski, który zgodnie z zał. 1 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 roku w sprawie ochrony gatunkowej grzybów podlega ochronie ścisłej, oraz dla którego zakazuje się m.in. umyślnego niszczenia okazów, jego siedlisk, czy przemieszczania w środowisku przyrodniczym.</p> <p>7. Na całym terenie projektowanego Turnickiego Parku Narodowego znajduje się 42 strefy ochrony gatunków grzybów oraz ptaków – wszystkie gatunki pod ochroną ścisłą, dlatego trudno znaleźć możliwość bezkolizyjnego przeprowadzenia drogi w tym terenie.</p> <p>8. Bezpośrednio przy drodze powiatowej nr 2089 R Jureczkowa – Makowa znajdują się na drzewach bardzo liczne stanowiska porostów z rodzaju brodaczka (Usnea), których wszystkie gatunki są chronione, w tym 49 gatunków – ściśle, a 2 częściowo, dla których zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 roku w sprawie ochrony gatunkowej grzybów, zakazuje się m.in. umyślnego niszczenia</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Postulowana modyfikacja treści PSRT WP polegająca na rezygnacji z pomysłu przeprowadzenia inwestycji w postaci drogi z Przemyśla w Bieszczady (przylączenie do Drogi Wojewódzkiej 890) nie zostanie wprowadzona, ze względu na kluczową rolę wspomnianej inwestycji dla procesu likwidacji wykluczenia transportowego tej części regionu. Ponadto poziom szczegółowości PSRT WP nie determinuje automatycznie dokładnego przebiegu przyszłych tras. Jednakże, w razie ewentualnych przygotowań inwestycyjnych na terenach środowiskowo cennych, z należytą dokładnością dopełnione zostaną w wszelkie wymogi dotyczące kwestii środowiskowych. W chwili obecnej prowadzone są prace związane z obwodnicą Przemyśla, przy czym ostateczny jej przebieg zostanie ustalony w Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydawanej przez Regionalną Dyрекcję Ochrony Środowiska w Rzeszowie. Ponadto należy dodać, że planowane połączenie odciążałoby drogi lokalne, które aktualnie absorbują istniejący ruch na tym kierunku. Przejazdy, które obecnie odbywają się w rejonie planowanej drogi, wykonywane są na trasach o niskim standardzie, co skutkuje m.in. negatywnym obciążeniem dla środowiska. Realizacja przedmiotowej inwestycji pozwoliłaby zatem na sprawne przemieszczanie się na omawianym dystansie, co wiązałoby się ze zmniejszeniem negatywnego wpływu transportu na środowisko m.in. w postaci ograniczenia emisji gazów cieplarnianych do atmosfery, ale także poprawą bezpieczeństwa.</p>

							<p>okazów, jego siedlisk, czy przemieszczania w środowisku przyrodniczym. Porosty te mają również swoje stanowiska w innych częściach projektowanego Turnickiego Parku Narodowego.</p> <p>9. Bezpośrednie sąsiedztwo drogi powiatowej nr 2089 R Jureczkowa – Makowa jest rozpoznane jako siedlisko (zostały rozpoznane stanowiska) porostów z rodzaju Kobiernik (Parmotrema), których wszystkie gatunki są uznane wg czerwonej listy grzybów Polski, za krytycznie zagrożone wyginięciem, będące pod ochroną ścisłą zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 roku w sprawie ochrony gatunkowej grzybów.</p> <p>10. Bezpośrednie sąsiedztwo drogi powiatowej nr 2089 R Jureczkowa – Makowa jest miejscem występowania bezlistu okrywowego (Buxbaumia viridis) oraz widłozębu zielonego (Dicranum viride), gatunków z zał. 2 Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dyrektywa siedliskowa) chronionych w ramach obszarów siedliskowych Natury 2000, oraz będących wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 października 2014 roku w sprawie ochrony gatunkowej roślin pod ochroną ścisłą, dla których obowiązują m. in. zakazy umyślnego niszczenia okazów, jego siedlisk, czy przemieszczania w środowisku przyrodniczym.</p> <p>11. Bezpośrednie sąsiedztwo drogi powiatowej nr 2089 R Jureczkowa – Makowa jest miejscem występowania porostów z rodzaju biedronecznik, pawężnica, żółtlica, nibyplucnik, odnożyca i innych, które wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 roku w sprawie ochrony gatunkowej grzybów, znajdują się pod ochroną ścisłą lub częściową, a dla których obowiązują m. in. zakazy umyślnego niszczenia okazów, siedlisk, czy przemieszczania w środowisku przyrodniczym.</p> <p>12. Bezpośrednie sąsiedztwo drogi powiatowej nr 2089 R Jureczkowa – Makowa jest miejscem występowania roślin chronionych, w tym mchów i wątrobowców z rodzaju miedzik, widlik, miechera, gładyszek, skosatka, nowella, biczyca, które wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 października 2014 roku w sprawie ochrony gatunkowej roślin pod ochroną ścisłą, dla których obowiązują m. in. zakazy umyślnego niszczenia okazów, jego siedlisk, czy przemieszczania w środowisku przyrodniczym.</p> <p>13. Opisany obszar jest miejscem występowania niedźwiedzia brunatnego, wilka szarego, rysia euroazjatyckiego oraz żbika europejskiego, czyli gatunków wymagających ochrony ścisłej z załącznika IV Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dyrektywa siedliskowa) chronionych w ramach obszarów Natura 2000, oraz będących wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt pod ochroną ścisłą. Zmiana parametrów drogi (jej poszerzenie, większa ilość i prędkość pojazdów) narazi gatunki te na śmierć w wyniku kolizji, a także zakłóci drożność korytarza ekologicznego, tworząc barierę ekologiczną.</p> <p>14. Sąsiedztwo drogi powiatowej, jak i cały opisany obszar jest miejscem występowania płazów - kumaka górskiego, traszki grzebieniastej oraz traszki karpackiej, a także motyla krasnopani hera, czyli gatunków wymagających ochrony ścisłej z załącznika IV Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dyrektywa siedliskowa) chronionych w ramach obszarów Natura 2000, oraz będących wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt pod ochroną ścisłą. Zmiana parametrów drogi (jej poszerzenie, większa ilość i prędkość pojazdów) podniesie śmiertelność (rozjeżdżanie) tych gatunków na drodze.</p> <p>15. Potok Turnica jest miejscem występowania minoga strumieniowego, głowacza białopłetwego, czyli gatunków wymagających ochrony ścisłej z załącznika IV Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dyrektywa siedliskowa) chronionych w ramach obszarów Natura 2000, jak również chrząszcza- biegacza urozmaiconego, będącego wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt pod ochroną ścisłą. Przebudowa drogi, do której będzie trzeba wykonać prace w korycie potoku Turnica może zagrozić występowaniu tych gatunków w potoku.</p> <p>16. Sąsiedztwo drogi powiatowej, jak i cały opisany obszar jest miejscem występowania siedlisk przyrodniczych z załącznika I Dyrektywy Rady 92/43/EWG z</p>
--	--	--	--	--	--	--	---

							<p>dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dyrektywa siedliskowa) chronionych w ramach obszarów Natura 2000, w tym siedliska priorytetowe 91E0 – łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe, których przedstawicielką jest występująca tu olszynka górska <i>Alnetum incanae</i>. Zmiana parametrów drogi będzie wymagała jej przebudowy, polegającej na poszerzeniu, pracach ziemnych, regulacji pobliskiego potoku Turnica, wycięciu drzew i podobnych rozwiązań, co spowoduje nieodwracalne szkody w tym wrażliwym siedlisku i w efekcie jego zanik.</p> <p>17. Okolice opisywanego odcinka drogi z projektu Programu są żerowiskiem takich gatunków ptaków jak orzeł przedni, orlik krzykliwy, trzmielojad zwyczajny i bocian czarny, będącymi gatunkami z załącznika 1 Dyrektywy rady 79/409/EWG z dnia 2 kwietnia 1979 roku w sprawie ochrony dzikich ptaków, chronionych w ramach obszarów ptasich Natura 2000, a także będących pod ścisłą ochroną gatunkową wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt. Podniesienie parametrów przedmiotowej drogi, lub przeprowadzenie podobnej drogi w innym śladzie, a co za tym idzie zwiększenie ruchu samochodowego i hałasu w opisywanym obszarze spowoduje uszczuplenie obszarów do żerowania dla tych gatunków, co pogorszy stan ich populacji i może doprowadzić do ich zaniku w opisywanym obszarze. Zwiększy się również możliwość kolizji z tymi gatunkami. Należy zauważyć, że Polska populacja orla przedniego szacowana jest na 30 -35 par, w tym w 90% w Karpatach, i jest on skrajnie nielicznym ptakiem lęgowym. Uszczuplenie możliwości jego występowania o przedmiotowy obszar z powodu przebudowy/budowy nowej drogi byłoby ogromną stratą dla Polskiej ochrony przyrody.</p> <p>18. Okolice opisywanego odcinka drogi z projektu Programu są miejscem występowania i gniazdowania takich gatunków jak jarząbek, sóweczka, puszczyk uralski, lelek, zimorodek, dzięcioł białogrzbiety, dzięcioł trójpalczasty, dzięcioł średni, dzięcioł czarny, dzięcioł zielonosiwy, dzięcioł białoszyi i mucholówka mała, będącymi gatunkami z załącznika 1 Dyrektywy rady 79/409/EWG z dnia 2 kwietnia 1979 roku w sprawie ochrony dzikich ptaków, chronionych w ramach obszarów ptasich Natura 2000, a także będących pod ścisłą ochroną gatunkową wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt. Przebudowa istniejącej bądź budowa nowej drogi w tym rejonie może przyczynić się do pogorszenia siedlisk, a co za tym idzie stanu populacji tych gatunków. Większość z tych gatunków (za wyjątkiem jarzabka) jest również chronionych w polskim prawie na mocy Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt.</p> <p>Uwagi natury ogólnej:</p> <p>19. Droga z Przemyśla w Bieszczady w priorytecie A nie skróci znacząco czasu podróży na południe województwa w stosunku do drogi z Przemyśla w priorytecie B – przez Birczę i Kuźminę (DK 28). Dla przykładu droga do Soliny (centrum turystyczne regionu) różni się tylko niecałym kilometrem (76 km dla priorytetu A, 77 km dla priorytetu B), a droga do Ustrzyk Górnych 12 kilometrami (106 km dla priorytetu A, 118 dla priorytetu B) i czasem 7 minut. Gdyby w priorytecie B wykonać odpowiednią przebudowę już istniejącej drogi, byłaby ona szybszą i bezpieczniejszą opcją dojazdu z Przemyśla w Bieszczady niż droga w priorytecie A której przebudowa/budowa w nowym śladzie naruszałaby dziedzictwo przyrodnicze regionu.</p> <p>20. Rys. 30 str. 220 Projektu Prognozy oddziaływania na środowisko projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 słusznie wskazuje dla drogi Przemyśl- DW890 w wariancie A potencjalne kolizje przestrzenne z formami ochrony przyrody opisanymi w niniejszych uwagach.</p> <p>21. Rys. 43 str. 257 Projektu Prognozy oddziaływania na środowisko projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 – słusznie pokazuje silne oddziaływanie na korytarz ekologiczny (poziom 3 skali - najwyższy) dla drogi w priorytecie A Przemyśl- DW890. Na tą kolizję wskazują przedmiotowe uwagi.</p> <p>Ze względu na powyższe uwagi, wydaje się, że postulowany z Przemyśla na południe wariant w priorytecie A, jest bardzo złym rozwiązaniem, i ze względu na liczne kolizje z wartościami przyrodniczymi byłby narażony na niebezpieczeństwo odmowy uzgodnienia przez Dyrektora RDOS Oceny Oddziaływania na Środowisko, oraz na brak możliwości finansowania z funduszy unijnych. Z tego też względu postulujemy o</p>
--	--	--	--	--	--	--	--

								rezygnację z pomysłu przeprowadzenia drogi we wskazywanych granicach. Jednakowo popieramy inwestycję w przebudowę drogi z Przemysła na południe Województwa w priorytecie B, czyli w wariancie najmniej kolidującym z wysokimi wartościami przyrodniczymi obszaru Pogórza Przemyskiego i Gór Słonnych.	
261	pisemnie	organizacja pozarządowa	Bogusław Szweda; Zagłębie Aktywnej Turystyki	Wprowadze nie zapropo now anego podrozdziału na str. 132 przed podrozdziałe m pt. „Transport alternatywny ” oraz odnośniki na str. 172 – kolumny 2: po słowach „Rowerstrad a Solina – Zakopane” dopisać w ramach systemu Wielofunkcyj nych Dróg Turystyczny ch ZAT i ZBGP i 3: w pkt. 1 – przed „Sied regionalnych” Dopisać: „System Wielofunkcyj nych Dróg Turystyczny ch, w tym” oraz 174 w pkt. 1) po słowach Green Velo, „w tym systemu Wielofunkcyj nych Dróg Turystyczny ch Zagłębia Ambitnej Turystyki”	132; 172	Do wstawienia jako osobny podrozdział	Do wstawienia jako osobny podrozdział: Wielofunkcyjne drogi turystyczne. Podstawową funkcją strategii pn. Polityka Transportowa oraz samoistnym, realnym celem posiadania i rozwoju sieci komunikacyjno – transportowej jest stymulowanie przez tę sieć i jej rozwój, będący efektem realizacji zadań określonych w Strategii, szeroko rozumianego rozwoju społeczno-gospodarczego. Szczególne znaczenie strategiczne mają takie podsystemy transportowe, które (nie tylko) wzmacniają fundamenty wzrostu branż wytwarzających kapitał i autonomiczne miejsca pracy (w przeciwieństwie do skomunikowania przestrzeni, które ma ogólnie podnieść wygodę mieszkańców i ogólnie rozumianą atrakcyjność lokalizacyjną). Z tych z kolei zamierzeń strategicznych na pierwszym miejscu muszą znaleźć się te, które tworzą niezbędne podstawy do powstania zupełnie nieobecnej na danym terenie a tym bardziej całkiem nowej i innowacyjnej branży gospodarki, tworzącej nie wegetatywne ale autonomiczne miejsca pracy i dodatkowy kapitał finansowy, w dodatku odpowiadające na podstawowe wyzwanie cywilizacyjne współczesności jakim są deficyty formacyjne w procesie wychowania i odtwarzania nowych pokoleń. Dlatego „Polityka Transportowa” określa samodzielny cel strategiczny w postaci wspierania z różnych źródeł i sposobami, które częściowo muszą zostać dopiero określone, uniwersalnego systemu tak zwanych Wielofunkcyjnych Dróg Turystycznych (WDT) czyli dróg komunikacyjnych, które z prawnego punktu widzenia (w obecnym stanie prawnym) mogą służyć zarówno komunikacji samochodowej mieszkańców – jeśli natężenie ruchu jest małe i nie stoi w konflikcie z ruchem rowerowym czy	Negatywny wpływ mediów społecznościowych (nazywanych przez niektórych naukowców „odspolecniającymi”) i generalnie zalewu informacją na odtwarzanie pokoleń stał się w ostatnich latach i miesiącach tematem intensywnej polemiki pomiędzy największymi autorytetami w dziedzinie socjologii. Zagadnienie to syntetycznie zasygnalizowano już w 2014 r. tutaj, lokalnie na Podkarpaciu, w krótkim tekście „Wake up, obudźmy się”, który stał się załącznikiem podpisanego w 2017 r. Porozumienia Zagłębie Ambitnej Turystyki. Nie ma dziś ważniejszego wyzwania niż znalezienie sposobu edukacji i wychowania adekwatnego do naszych czasów, który umożliwi co najmniej odtwarzanie pokoleń, nie tylko w sensie liczebności ale i szeroko rozumianej wartości jednostki i społeczeństwa. Pewnym sygnałem istnienia tego wyzwania od dawna jest również przyjęcie „jakości życia” jako inteligentnej specjalizacji WP, nie tylko w rozumieniu dogadania sobie – mam nadzieję – ale przede wszystkim jakości życia, w rozumieniu jakości całej infrastruktury społecznej, która powoduje, że ludzie chcą przyprowadzać na świat dzieci a dzieci te mają sposobności aby stać się wyjątkowymi ludźmi w rozumieniu humanistycznym i wyjątkowymi obywatelami – każdy na swój indywidualny sposób. Dowodem na słuszność prezentowanych tez jest całkowite fiasko wychowawcze dostarczanych społeczeństwu atrybutów dostatku materialnego, całkowicie bezskutecznych w wychowaniu a wręcz przeciw-skutecznych. Sposobem na odtwarzanie pokoleń jest właśnie przewrót kopernikański w gospodarce narodowej, polegający na tym, że to przemysł edukacyjno-wychowawczy ma stanąć na jej czele. Z kolei warunkiem jego rozwoju w Zagłębiu Ambitnej Turystyki – jako zupełnie innowacyjnej branży w tym wymiarze – jest powstanie sieci Wielofunkcyjnych Dróg Turystycznych. W tym aspekcie Województwo Podkarpackie ma szansę stać się absolutnym liderem i prekursorem w skali Polski, Europy i świata. Aktywny styl życia i sport, rozwój infrastruktury, służącej prowadzeniu działalności gospodarczej to obszary, które wskazano w Strategii rozwoju województwa – Podkarpackie 2030. Jakość życia to jedna z inteligentnych specjalizacji województwa podkarpackiego, w ramach której wyodrębniono podspecjalizację turystyka zrównoważona. Tymczasem w założeniach Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 nie zostały uwidocznione działania, które wspierałyby tak nakreślone obszary rozwojowe. Program strategiczny koncentruje się na podstawowych ciągach komunikacyjnych, które pozostają przede wszystkim w gestii samorządu województwa. Nie zostały w nim wskazane możliwości rozwoju infrastruktury w wymiarze lokalnym, a szczególnie przy współpracy międzysektorowej. Wielofunkcyjne Drogi Turystyczne są innowacyjnym rozwiązaniem w pełni znajdującym potwierdzenie w Regionalnej Strategii Innowacji Województwa Podkarpackiego na lata 2021-2030 (RSI WP), dlatego ze wszech miar zasługuje na wsparcie. Szczególnym walorem tego rozwiązania jest fakt, że jest to inicjatywa oddolna i w pełni zgodna z zapisami dokumentów	Uwaga zawiera się w istniejących zapisach Programu. Zapisy nt. transportu alternatywnego jakim jest transport rowerowy oraz inny zintegrowany, znajdują się w projekcie projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 m. in. w rozdziale I w pkt. 1.3. Infrastruktura transportowa; w pkt. 3 Analiza SWOT. Ponadto w rozdziale II Identyfikacja głównych problemów (wyzwań) związanych z rozwojem transportu i możliwości ich rozwiązania, następnie w wariantach planistycznych. W rozdziale III Cele i kierunki rozwoju regionalnego systemu transportowego w części drugiej cele horyzontalne poświęcono odrębny cel transportowi alternatywnemu, który w największym zakresie obejmuje transport rowerowy oraz ścieżki i drogi rowerowe (infrastrukturę). Następnie wskazano kierunki rozwoju w ramach celów podstawowych i horyzontalnych obejmujące transport alternatywny. Również wskazano wiele inwestycji w tym zakresie. Jeśli chodzi o kategorię „Wielofunkcyjnych dróg turystycznych” brak jest aktualnie dokładnego określenia statusu prawnego takiej kategorii dróg. Stąd wymienienie z nazwy tego typu dróg w projekcie dokumentu nie jest możliwe. Jednocześnie informuję, że równoległe do PSRT WP do roku 2030 przygotowywany jest dokumenty szczegółowy dotyczący rozwoju transportu rowerowego oraz turystyki rowerowej (obejmujący rozwój ścieżek oraz tras rowerowych). Za co odpowiedzialny w ramach realizacji projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 będzie Podkarpacki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Rzeszowie/ Departament Promocji, Turystyki i Współpracy Gospodarczej UWMP. Przekazano materiały oraz informację do Departamentu Gospodarki Regionalnej UWMP realizującego projekt „OUR WAY- Zachowanie i promocja dziedzictwa kulturowego i naturalnego poprzez Zielone Szlaki Greenways”. Ponadto przekazano materiały oraz informację do Departamentu Promocji, Turystyki i Współpracy Gospodarczej, który przygotowuje dokument szczegółowy dotyczący rozwoju transportu rowerowego oraz turystyki rowerowej (obejmujący rozwój ścieżek oraz tras rowerowych w województwie podkarpackim) pn. Polityka Rowerowa Województwa Podkarpackiego.

						<p>pieszym - przemieszczaniu się pojazdów rolniczych, pojazdów służących prowadzeniu gospodarki leśnej i - z założenia - ruchowi turystycznemu, którego istnienie warunkuje status Wielofunkcyjnej Drogi Turystycznej.</p> <p>Istotą systemu WDT jest tworzenie go w sposób oddolny ale skomunikowany pomiędzy oddzielnymi gminami (bądź powiatami czy np. nadleśnictwami), tak że na granicy obszarów administracyjnych drogi łączą się w spójną całość – pod względem przebiegu i standardu wykonania. W tym sensie system WDT uzyskuje w niniejszej Polityce Transportowej status metody wspólnego planowania inkluzyjnego, oddolnego (głównie z poziomu gmin) ale wykonania niezależnego, samodzielnego i zdecentralizowanego, która może być zastosowana na dowolnym obszarze Województwa Podkarpackiego.</p> <p>Przykładem zastosowania tej metody w praktyce jest Porozumienie ws Wielofunkcyjnych Dróg Turystycznych Zagłębia Ambitnej Turystyki, konstytuujące dodatkowo pewien obszar rekreacji i turystyki (w tym innowacyjną tzw. ambitną turystykę, polegającą na tym, że samo przemieszczanie się pomiędzy tzw. POI ma odbywać się siłą własnych mięśni po drogach turystycznych i to już ma stanowić o atrakcyjności turystycznej i wartości edukacyjno-wychowawczej) oraz innowacyjną branżę przemysłu edukacyjno-wychowawczego, która ma uzupełniać zawodową edukację i wychowanie w domu.</p> <p>WDT mają z definicji mieć charakter retencyjny a drogi rowerowe – w rozumieniu przepisów prawa: drogi tylko dla rowerów, mogą i powinny być częścią konkretnego systemu WDT.</p> <p>WDT charakteryzują się wybitnymi wskaźnikami ekonomicznymi efekt/nakład oraz łatwością wykonania w oparciu o lokalne zasoby, w tym lokalne podmioty gospodarcze.</p> <p>Spełniają postulat oddolności gdyż są tworzone dla ludzi i przez ludzi.</p> <p>Deklaracja – Porozumienie ws Wielofunkcyjnych Dróg Turystycznych</p>	<p>strategicznych województwa podkarpackiego.</p> <p>W wymiarze absolutnie bieżącym i fundamentalnym – tylko zaangażowani obywatele mogą obronić państwo (i nie chodzi tylko o obronę przed agresją militarną ale również kulturowo-ekonomiczną; nie uczyni tego ani sprzęt wojskowy ani pieniądze).</p> <p>W załączeniu: Tekst „Obudźmy się” Link do filmu Beskid Niski – na ratunek cywilizacji 2021: https://www.youtube.com/watch?v=xDJK9Uy1QyY Deklaracja ws Wielofunkcyjnych Dróg Turystycznych z podpisami około 30 sygnatariuszy – samorządów z obszaru Województwa Podkarpackiego Co to są Wielofunkcyjne Drogi Turystyczne Co dobrego przynosi podpisanie Deklaracji WDT Porozumienie Zagłębie Ambitnej Turystyki z lipca 2017 r. (rozszerzenie z maja 2019 r.)</p>	
--	--	--	--	--	--	--	---	--

							– podpisana w Zagórzu i Dukli, w dniach 8 i 9 lipca 2020 r. stanowi załącznik niniejszej Polityki Transportowej.		
262	pisemnie	organizacja pozarządowa	Bogusław Szweđa; Zagłębie Aktywnej Turystyki	Brak	Brak	Brak	<p>Chciałbym podnieść kwestię sposobu podejmowania decyzji inwestycyjnych oraz decyzji w zakresie sposobu finansowania budowy, remontów i utrzymania dróg rowerowych, wielofunkcyjnych dróg turystycznych oraz innych, tzw. Szlaków Greenways. Chodzi o zapisy tzw. Action Planu, w zakresie wymienionych zagadnień a m.in. "Drogi Turystycznych ZAT i ZBGP", włączonych do obszaru "Podkarpackie Ekologiczne Szlaki Greenways", w aspekcie posiadania przez nie statusu uznania za dobrą praktykę przez Interreg Europe, w ramach projektu Zachowanie i promocja dziedzictwa kulturowego i naturalnego poprzez Zielone Szlaki Greenways "OUR WAY", którego partnerem jest UMWP oraz włączenia systemu "Drogi Turystycznych ZAT i ZBGP" do tak zwanego "Action Planu" (Planu Działania) w ramach tego projektu (dotyczy to również szeroko rozumianej woli wspierania uzyskania finansowania "Drogi Turystycznych", wyrażonej przez Interreg Europa).</p> <p>Z jednej strony Interreg Europa pozytywnie wyraził się o sposobie podejścia do planowania sieci oraz wykonawstwa dróg multifunkcyjnych (konkretnie Wielofunkcyjnych Dróg Turystycznych Zagłębia Ambitnej Turystyki w Beskidzie Niskim), spełniających warunki tzw. Greenways - oznaczając je priorytetem nr 2 w Action Planie</p>	<p>Na dziś wydaje się, że zarówno funkcje decyzyjne, wykonawcze i kontrolne ma pełnić - zgodnie z zapisami "Polityki Transportowej" - Podkarpacki Zarząd Dróg Wojewódzkich. Moim zdaniem - ale również zdaniem przedstawicieli autentycznie oddolnych organizacji formalnych i nieformalnych w branży rowerowej i pokrewnych, które to zdanie było wielokrotnie wyrażane w trakcie realizacji projektu Our Way i w formalnej korespondencji z UMWP - Podkarpacki Zarząd Dróg Wojewódzkich może być jedynie sztabem informacyjnym (analitycznym) dla określonego w projekcie Our Way ciała społecznego oraz częściowo inwestorem dla niektórych inwestycji. Nie może być organem decyzyjnym w zakresie wydawania pieniędzy publicznych ani kontrolnym, co - jak sądzę - nie wymaga uzasadnienia. Właściwy zapis strategiczny w tym zakresie - dotyczący ciała społecznego - winien znaleźć się w "Polityce Transportowej" bo tylko wtedy spełniony zostanie warunek tzw. "ownership" czyli identyfikacji społecznej ze Strategią i poczucia społecznego, że Strategia reprezentuje interes społeczny.</p>	<p>Uwaga zawiera się w istniejących zapisach Programu.</p> <p>Należy podkreślić, że PSRT WP do roku 2030 nie jest opracowany celem maksymalnego uszczegóławiania zapisów dotyczących konkretnych podsystemów transportowych, także tego obejmującego transport rowerowy. Jednak zapisy nt. transportu alternatywnego jakim jest transport rowerowy oraz inny zintegrowany, znajdują się w projekcie projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 m. in. w rozdziale I w pkt. 1.3. Infrastruktura transportowa; w pkt. 3 Analiza SWOT. Ponadto w rozdziale II Identyfikacja głównych problemów (wyzwań) związanych z rozwojem transportu i możliwości ich rozwiązania, następnie w wariantach planistycznych. W rozdziale III Cele i kierunki rozwoju regionalnego systemu transportowego w części drugiej cele horyzontalne poświęcono odrębny cel transportowi alternatywnemu, który w największym zakresie obejmuje transport rowerowy oraz ścieżki i drogi rowerowe (infrastrukturę). Następnie wskazano kierunki rozwoju w ramach celów podstawowych i horyzontalnych obejmujące transport alternatywny. Również wskazano wiele inwestycji w tym zakresie. Jeśli chodzi o kategorię "Wielofunkcyjnych dróg turystycznych" brak jest aktualnie dokładnego określenia statusu prawnego takiej kategorii dróg. Stąd wymienienie z nazwy tego typu dróg w projekcie dokumentu nie jest możliwe. Jednocześnie informuję, że równolegle do PSRT WP do roku 2030 przygotowywany jest dokumenty szczegółowy dotyczący rozwoju transportu rowerowego oraz turystyki rowerowej (obejmujący rozwój ścieżek oraz tras rowerowych). Za co odpowiedzialny w ramach realizacji projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 będzie Podkarpacki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Rzeszowie/ Departament Promocji, Turystyki i Współpracy Gospodarczej UWMP. Problematyka transportu rowerowego w bardziej rozbudowanej formule będzie zatem obecna w dokumencie Polityka Rowerowa Województwa Podkarpackiego. Ponadto zgłoszone w ramach konsultacji uwagi z dnia 7 marca 2022r. zostały przekazane do Departamentu Gospodarki Regionalnej, który odpowiedziany jest za realizację projektu Our Way i wszelkie ustalenia w tej kwestii.</p>

							(wydłużenie szlaku Green Velo z Przemysła do Cisnej nie uzyskało takiej rekomendacji ale zostało zapisane w Action Planie Interreg Europa z numerem 3) ale z drugiej strony - numerem 1 w Action Planie, który jak rozumiem jest wiążący dla Zarządu Województwa (a przynajmniej praktycznie obowiązujący jeśli nie obowiązujący formalnie) oznaczono priorytet powołania ciała społecznego, które ma czuwać nad procesem decyzyjnym w zakresie inwestycji w drogi rowerowe oraz wielofunkcyjne drogi turystyczne. Dlatego wnoszę o uwzględnienie tego priorytetu i powołanie adekwatnego do zapisów wypracowywanych wspólnie przez więcej niż 2 lata konsultacji w ramach "projektu" Our Way ciała społecznego. Zapis o jego powołaniu winien znaleźć się w "Polityce Transportowej".	
263	pisemnie	osoba fizyczna	Osoba fizyczna 17	rys. 49, rys. 72, rys. 64,	129, 178, 268	przebudowa/rozbudowa/budowa drogi w priorytecie A, łączącej Przemysł z DW 890 Kuźmina – Krościenko	<p>Postulujemy o rezygnację z pomysłu przeprowadzenia drogi z Przemysła na południe województwa w priorytecie A na odcinku Od Fredropola do DW890. Jednakowo popieramy inwestycję w przebudowę drogi z Przemysła na południe Województwa w priorytecie B (DK28), czyli w wariancie najmniej kolidującym z wysokimi wartościami przyrodniczymi obszaru Pogórza Przemyskiego i Gór Słonnych. Wnioskujemy o nadanie wariantowi przebiegającemu po śladzie DK28 priorytetu A</p>	<p>1. Opisany obszar na którym byłoby realizowana przedmiotowa inwestycja drogowa leży w dwóch obszarach „siedliskowych” Natury 2000- PLH 180012 Ostoja Przemyska, oraz PLH 180013 Ostoja Góry Słonne (załącznik, ryc.1).</p> <p>2. Opisany obszar leży w dwóch obszarach „ptasich” Natury 2000- PLB 180001 Pogórze Przemyskie, oraz PLB 180003 Góry Słonne (załącznik, ryc.2).</p> <p>3. Opisany obszar leży w Parku Krajobrazowym Pogórza Przemyskiego, oraz Parku Krajobrazowym Gór Słonnych (załącznik, ryc.3).</p> <p>4. Opisany obszar stanowi teren projektowanego Turnickiego Parku Narodowego (załącznik, ryc.4), którego powstanie zakładają i rekomendują:</p> <p>- Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, czyli najważniejszy krajowy dokument strategiczny dotyczący zagospodarowania przestrzennego kraju, opracowany zgodnie z zapisami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z 27 marca 2003 roku</p> <p>- Docelowa sieć krajowego systemu obszarów chronionych (KSOCh) z uwzględnieniem łączących je korytarzy ekologicznych wykonany przez Instytut Ochrony Przyrody Państwowej Akademii Nauk oraz Narodowa Fundacja Ochrony Środowiska, na zamówienie Ministra Środowiska w 2002 r. (tamże w Zał. 10).</p> <p>Obszar projektowanego Turnickiego Parku Narodowego jest uważany za jeden z najcenniejszych przyrodniczo miejsc w Polsce. Jego walory opisane są zarówno w pierwszym projekcie parku z 1993 r. (MICHALIK S. (red.) 1993. Turnicki Park Narodowy w polskich Karpatach Wschodnich – Dokumentacja projektowa. Polska Fundacja Ochrony Przyrody PRO NATURA, Kraków), jak i w nowej dokumentacji projektowej z 2018 r. (BOCKOWSKI M. (red.) 2018. Projektowany Turnicki park narodowy. Stan walorów przyrodniczych – 35 lat od pierwszego projektu parku narodowego na Pogórzu Karpackim. Fundacja Dziedzictwo Przyrodnicze. Nowosiółki Dydińskie).</p> <p>5. Obszar ten jest w całości Korytarzem Ekologicznym „Pogórze Przemyskie” (załącznik, ryc.5) wykazany w rejestrze Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska,</p>

Uwaga nieuwzględniona.

Postulowana modyfikacja treści PSRT WP polegająca na rezygnacji z pomysłu przeprowadzenia inwestycji w postaci drogi z Przemysła w Bieszczady (przyłączenie do Drogi Wojewódzkiej 890) nie zostanie wprowadzona, ze względu na kluczową rolę wspomnianej inwestycji dla procesu likwidacji wykluczenia transportowego tej części regionu. Ponadto poziom szczegółowości PSRT WP nie determinuje automatycznie dokładnego przebiegu przyszłych tras.

Jednakże, w razie ewentualnych przygotowań inwestycyjnych na terenach środowiskowo cennych, z należytą dokładnością dopełnione zostaną wszelkie wymogi dotyczące kwestii środowiskowych. W chwili obecnej prowadzone są prace związane z obwodnicą Przemysła, przy czym ostateczny jej przebieg zostanie ustalony w Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydawanej przez Regionalną Dyрекcję Ochrony Środowiska w Rzeszowie. Ponadto należy dodać, że planowane połączenie odciążałoby drogi lokalne, które aktualnie absorbują istniejący ruch na tym kierunku. Przejazdy, które obecnie odbywają się w rejonie planowanej drogi, wykonywane są na trasach o niskim standardzie, co skutkuje m.in. negatywnym obciążeniem dla środowiska. Realizacja przedmiotowej inwestycji pozwoliłaby zatem na sprawne przemieszczanie się na omawianym dystansie, co wiązałoby się ze zmniejszeniem negatywnego wpływu transportu na środowisko m.in. w postaci

							<p>będący częścią międzynarodowego i europejskiego karpackiego korytarza ekologicznego.</p> <p>6. Bezpośrednio przy drodze powiatowej nr 2089 R Jureczkowa – Makowa, znajduje się 6 stref ochronnych dla porostu- granicznika płucnika – gatunku zagrożonego wyginięciem z czerwonej listy grzybów Polski, który zgodnie z zał. 1 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 roku w sprawie ochrony gatunkowej grzybów podlega ochronie ścisłej, oraz dla którego zakazuje się m in. umyślnego niszczenia okazów, jego siedlisk, czy przemieszczania w środowisku przyrodniczym.</p> <p>7. Na całym terenie projektowanego Turnickiego Parku Narodowego znajduje się 42 strefy ochrony gatunków grzybów oraz ptaków – wszystkie gatunki pod ochroną ścisłą, dlatego trudno znaleźć możliwość bezkolizyjnego przeprowadzenia drogi w tym terenie.</p> <p>8. Bezpośrednio przy drodze powiatowej nr 2089 R Jureczkowa – Makowa znajdują się na drzewach bardzo liczne stanowiska porostów z rodzaju brodacza (Usnea), których wszystkie gatunki są chronione, w tym 49 gatunków – ściśle, a 2 częściowo, dla których zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 roku w sprawie ochrony gatunkowej grzybów, zakazuje się m in. umyślnego niszczenia okazów, jego siedlisk, czy przemieszczania w środowisku przyrodniczym. Porosty te mają również swoje stanowiska w innych częściach projektowanego Turnickiego Parku Narodowego.</p> <p>9. Bezpośrednie sąsiedztwo drogi powiatowej nr 2089 R Jureczkowa – Makowa jest rozpoznane jako siedlisko (zostały rozpoznane stanowiska) porostów z rodzaju Kobiernik (Parmotrema), których wszystkie gatunki są uznane wg czerwonej listy grzybów Polski, za krytycznie zagrożone wyginięciem, będące pod ochroną ścisłą zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 roku w sprawie ochrony gatunkowej grzybów.</p> <p>10. Bezpośrednie sąsiedztwo drogi powiatowej nr 2089 R Jureczkowa – Makowa jest miejscem występowania bezlistu okrywowego (Buxbaumia viridis) oraz widłozębu zielonego (Dicranum viride), gatunków z zał. 2 Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dyrektywa siedliskowa) chronionych w ramach obszarów siedliskowych Natury 2000, oraz będących wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 października 2014 roku w sprawie ochrony gatunkowej roślin pod ochroną ścisłą, dla których obowiązują m. in. zakazy umyślnego niszczenia okazów, jego siedlisk, czy przemieszczania w środowisku przyrodniczym.</p> <p>11. Bezpośrednie sąsiedztwo drogi powiatowej nr 2089 R Jureczkowa – Makowa jest miejscem występowania porostów z rodzaju biedronecznik, pawężnica, żółtlica, nibypłucnik, odnożyca i innych, które wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 roku w sprawie ochrony gatunkowej grzybów, znajdują się pod ochroną ścisłą lub częściową, a dla których obowiązują m. in. zakazy umyślnego niszczenia okazów, siedlisk, czy przemieszczania w środowisku przyrodniczym.</p> <p>12. Bezpośrednie sąsiedztwo drogi powiatowej nr 2089 R Jureczkowa – Makowa jest miejscem występowania roślin chronionych, w tym mchów i wątrobowców z rodzaju miedzik, widlik, miechera, gładyszek, skosátka, nowelia, biczyca, które wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 października 2014 roku w sprawie ochrony gatunkowej roślin pod ochroną ścisłą, dla których obowiązują m. in. zakazy umyślnego niszczenia okazów, jego siedlisk, czy przemieszczania w środowisku przyrodniczym.</p> <p>13. Opisywany obszar jest miejscem występowania niedźwiedzia brunatnego, wilka szarego, rysia euroazjatyckiego oraz żbika europejskiego, czyli gatunków wymagających ochrony ścisłej z załącznika IV Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dyrektywa siedliskowa) chronionych w ramach obszarów Natura 2000, oraz będących wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt pod ochroną ścisłą. Zmiana parametrów drogi (jej poszerzenie, większa ilość i prędkość pojazdów) narazi gatunki te na śmierć w wyniku kolizji, a także zakłóci drożność korytarza ekologicznego, tworząc barierę ekologiczną.</p> <p>14. Sąsiedztwo drogi powiatowej, jak i cały opisywany obszar jest miejscem występowania płazów - kumaka górskiego, traszki grzebieniastej oraz traszki karpackiej, a także motyla krasnopani hera, czyli gatunków wymagających ochrony</p>	<p>ograniczenia emisji gazów cieplarnianych do atmosfery, ale także poprawą bezpieczeństwa.</p>
--	--	--	--	--	--	--	---	---

							<p>ścisłej z załącznika IV Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dyrektywa siedliskowa) chronionych w ramach obszarów Natura 2000, oraz będących wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt pod ochroną ścisłą. Zmiana parametrów drogi (jej poszerzenie, większa ilość i prędkość pojazdów) podniesie śmiertelność (rozjeżdżanie) tych gatunków na drodze.</p> <p>15. Potok Turnica jest miejscem występowania minoga strumieniowego, głowacza białopłetwego, czyli gatunków wymagających ochrony ścisłej z załącznika IV Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dyrektywa siedliskowa) chronionych w ramach obszarów Natura 2000, jak również chrząszcza- biegacza urozmaiconego, będącego wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt pod ochroną ścisłą. Przebudowa drogi, do której będzie trzeba wykonać prace w korycie potoku Turnica może zagrozić występowaniu tych gatunków w potoku.</p> <p>16. Sąsiedztwo drogi powiatowej, jak i cały opisywany obszar jest miejscem występowania siedlisk przyrodniczych z załącznika I Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dyrektywa siedliskowa) chronionych w ramach obszarów Natura 2000, w tym siedliska priorytetowe 91E0 – łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe, których przedstawicielką jest występująca tu olszynka górska <i>Alnetum incanae</i>. Zmiana parametrów drogi będzie wymagała jej przebudowy, polegającej na poszerzeniu, pracach ziemnych, regulacji pobliskiego potoku Turnica, wycięciu drzew i podobnych rozwiązań, co spowoduje nieodwracalne szkody w tym wrażliwym siedlisku i w efekcie jego zanik.</p> <p>17. Okolice opisywanego odcinka drogi z projektu Programu są żerowiskiem takich gatunków ptaków jak orzeł przedni, orlik krzykliwy, trzmielojad zwyczajny i bocian czarny, będącymi gatunkami z załącznika 1 Dyrektywy rady 79/409/EWG z dnia 2 kwietnia 1979 roku w sprawie ochrony dzikich ptaków, chronionych w ramach obszarów ptasich Natura 2000, a także będących pod ścisłą ochroną gatunkową wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt. Podniesienie parametrów przedmiotowej drogi, lub przeprowadzenie podobnej drogi w innym śladzie, a co za tym idzie zwiększenie ruchu samochodowego i hałasu w opisywanym obszarze spowoduje uszczuplenie obszarów do żerowania dla tych gatunków, co pogorszy stan ich populacji i może doprowadzić do ich zaniku w opisywanym obszarze. Zwiększy się również możliwość kolizji z tymi gatunkami. Należy zauważyć, że Polska populacja orla przedniego szacowana jest na 30 -35 par, w tym w 90% w Karpatach, i jest on skrajnie nielicznym ptakiem lęgowym. Uszczuplenie możliwości jego występowania o przedmiotowy obszar z powodu przebudowy/budowy nowej drogi byłoby ogromną stratą dla Polskiej ochrony przyrody.</p> <p>18. Okolice opisywanego odcinka drogi z projektu Programu są miejscem występowania i gniazdowania takich gatunków jak jarząbek, sóweczka, puszczyk uralski, lelek, zimorodek, dzięcioł białogrzbiety, dzięcioł trójpalczasty, dzięcioł średni, dzięcioł czarny, dzięcioł zielonosiwy, dzięcioł białoszyi i mucholówka mała, będącymi gatunkami z załącznika 1 Dyrektywy rady 79/409/EWG z dnia 2 kwietnia 1979 roku w sprawie ochrony dzikich ptaków, chronionych w ramach obszarów ptasich Natura 2000, a także będących pod ścisłą ochroną gatunkową wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt. Przebudowa istniejącej bądź budowa nowej drogi w tym rejonie może przyczynić się do pogorszenia siedlisk, a co za tym idzie stanu populacji tych gatunków. Większość z tych gatunków (za wyjątkiem jarzątka) jest również chronionych w polskim prawie na mocy Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt.</p> <p>Uwagi natury ogólnej:</p> <p>19. Droga z Przemyśla w Bieszczady w priorytecie A nie skróci znacząco czasu podróży na południe województwa w stosunku do drogi z Przemyśla w priorytecie B – przez Birczę i Kuźminę (DK 28). Dla przykładu droga do Soliny (centrum turystyczne regionu) różni się tylko niecałym kilometrem (76 km dla priorytetu A, 77 km dla priorytetu B), a droga do Ustrzyk Górnych 12 kilometrami (106 km dla priorytetu A, 118 dla priorytetu B) i czasem 7 minut. Gdyby w priorytecie B wykonać odpowiednią</p>	
--	--	--	--	--	--	--	--	--

							<p>przebudowę już istniejącej drogi, byłaby ona szybszą i bezpieczniejszą opcją dojazdu z Przemyśla w Bieszczady niż droga w priorytecie A której przebudowa/budowa w nowym śladzie naruszałaby dziedzictwo przyrodnicze regionu.</p> <p>20. Rys. 30 str. 220 Projektu Prognozy oddziaływania na środowisko projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 słusznie wskazuje dla drogi Przemyśl- DW890 w wariantcie A potencjalne kolizje przestrzenne z formami ochrony przyrody opisanymi w niniejszych uwagach.</p> <p>21. Rys. 43 str. 257 Projektu Prognozy oddziaływania na środowisko projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 – słusznie pokazuje silne oddziaływanie na korytarz ekologiczny (poziom 3 skali - najwyższy) dla drogi w priorytecie A Przemyśl- DW890. Na tą kolizję wskazują przedmiotowe uwagi.</p> <p>Ze względu na powyższe uwagi, wydaje się, że postulowany z Przemyśla na południe wariant w priorytecie A, jest bardzo złym rozwiązaniem, i ze względu na liczne kolizje z wartościami przyrodniczymi byłby narażony na niebezpieczeństwo odmowy uzgodnienia przez Dyrektora RDOS Oceny Oddziaływania na Środowisko, oraz na brak możliwości finansowania z funduszy unijnych. Z tego też względu postulujemy o rezygnację z pomysłu przeprowadzenia drogi we wskazywanych granicach.</p> <p>Jednakowo popieramy inwestycję w przebudowę drogi z Przemyśla na południe Województwa w priorytecie B, czyli w wariantcie najmniej kolidującym z wysokimi wartościami przyrodniczymi obszaru Pogórza Przemyskiego i Gór Słonnych.</p>	
--	--	--	--	--	--	--	---	--

264	pisemnie	organizacja pozarządowa	Dominik Wludyga; Łukasz Misiunia; Stowarzyszenie MOST	rys. 49, rys. 72, rys. 64,	129, 178, 268	przebudowa/rozbu dowa/budowa drogi w priorytecie A, łączącej Przemysł z DW 890 Kuźmina – Krościenko	<p>Postulujemy o rezygnację z pomysłu przeprowadzenia drogi z Przemysła na południe województwa w priorytecie A na odcinku Od Fredropola do DW890. Jednakowo popieramy inwestycję w przebudowę drogi z Przemysła na południe Województwa w priorytecie B (DK28), czyli w wariacie najmniej kolidującym z wysokimi wartościami przyrodniczymi obszaru Pogórza Przemyskiego i Gór Słonnych. Wnioskujemy o nadanie wariantowi przebiegającemu po śladzie DK28 priorytetu A</p>	<p>1. Opiswany obszar na którym byłoby realizowana przedmiotowa inwestycja drogowa leży w dwóch obszarach „siedliskowych” Natury 2000- PLH 180012 Ostoja Przemyska, oraz PLH 180013 Ostoja Góry Słonne (załącznik, ryc.1).</p> <p>2. Opiswany obszar leży w dwóch obszarach „ptasich” Natury 2000- PLB 180001 Pogórze Przemyskie, oraz PLB 180003 Góry Słonne (załącznik, ryc.2).</p> <p>3. Opiswany obszar leży w Parku Krajobrazowym Pogórza Przemyskiego, oraz Parku Krajobrazowym Gór Słonnych (załącznik, ryc.3).</p> <p>4. Opiswany obszar stanowi teren projektowanego Turnickiego Parku Narodowego (załącznik, ryc.4), którego powstanie zakładają i rekomendują:</p> <ul style="list-style-type: none">- Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, czyli najważniejszy krajowy dokument strategiczny dotyczący zagospodarowania przestrzennego kraju, opracowany zgodnie z zapisami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z 27 marca 2003 roku- Docelowa sieć krajowego systemu obszarów chronionych (KSOCh) z uwzględnieniem łączących je korytarzy ekologicznych wykonany przez Instytut Ochrony Przyrody Państwowej Akademii Nauk oraz Narodowa Fundacja Ochrony Środowiska, na zamówienie Ministra Środowiska w 2002 r. (tamże w Zał. 10). <p>Obszar projektowanego Turnickiego Parku Narodowego jest uważany za jeden z najcenniejszych przyrodniczo miejsc w Polsce. Jego walory opisane są zarówno w pierwszym projekcie parku z 1993 r. (MICHALIK S. (red.), 1993. Turnicki Park Narodowy w polskich Karpatach Wschodnich – Dokumentacja projektowa. Polska Fundacja Ochrony Przyrody PRO NATURA, Kraków), jak i w nowej dokumentacji projektowej z 2018 r. (BOCKOWSKI M. (red.) 2018. Projektowany Turnicki park narodowy. Stan walorów przyrodniczych – 35 lat od pierwszego projektu parku narodowego na Pogórzu Karpackim. Fundacja Dziedzictwo Przyrodnicze. Nowosiółki Dydyńskie).</p> <p>5. Obszar ten jest w całości Korytarzem Ekologicznym „Pogórze Przemyskie” (załącznik, ryc.5) wykazany w rejestrze Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska, będący częścią międzynarodowego i europejskiego karpackiego korytarza ekologicznego.</p> <p>6. Bezpośrednio przy drodze powiatowej nr 2089 R Jureczkowa – Makowa, znajduje się 6 stref ochronnych dla porostu- granicznika płucnika – gatunku zagrożonego wyginięciem z czerwonej listy grzybów Polski, który zgodnie z zał. 1 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 roku w sprawie ochrony gatunkowej grzybów podlega ochronie ścisłej, oraz dla którego zakazuje się m.in. umyślnego niszczenia okazów, jego siedlisk, czy przemieszczania w środowisku przyrodniczym.</p> <p>7. Na całym terenie projektowanego Turnickiego Parku Narodowego znajduje się 42 strefy ochrony gatunków grzybów oraz ptaków – wszystkie gatunki pod ochroną ścisłą, dlatego trudno znaleźć możliwość bezkolizyjnego przeprowadzenia drogi w tym terenie.</p> <p>8. Bezpośrednio przy drodze powiatowej nr 2089 R Jureczkowa – Makowa znajdują się na drzewach bardzo liczne stanowiska porostów z rodzaju brodaczka (Usnea), których wszystkie gatunki są chronione, w tym 49 gatunków – ściśle, a 2 częściowo, dla których zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 roku w sprawie ochrony gatunkowej grzybów, zakazuje się m.in. umyślnego niszczenia okazów, jego siedlisk, czy przemieszczania w środowisku przyrodniczym. Porosty te mają również swoje stanowiska w innych częściach projektowanego Turnickiego Parku Narodowego.</p> <p>9. Bezpośrednie sąsiedztwo drogi powiatowej nr 2089 R Jureczkowa – Makowa jest rozpoznane jako siedlisko (zostały rozpoznane stanowiska) porostów z rodzaju Kobiernik (Parmotrema), których wszystkie gatunki są uznane wg czerwonej listy grzybów Polski, za krytycznie zagrożone wyginięciem, będące pod ochroną ścisłą zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 roku w sprawie ochrony gatunkowej grzybów.</p> <p>10. Bezpośrednie sąsiedztwo drogi powiatowej nr 2089 R Jureczkowa – Makowa jest miejscem występowania bezlistu okrywowego (Buxbaumia viridis) oraz widłozębu zielonego (Dicranum viride), gatunków z zał. 2 Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dyrektywa siedliskowa) chronionych w ramach obszarów siedliskowych Natury 2000, oraz będących wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 października 2014</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Postulowana modyfikacja treści PSRT WP polegająca na rezygnacji z pomysłu przeprowadzenia inwestycji w postaci drogi z Przemysła w Bieszczady (przyłączenie do Drogi Wojewódzkiej 890) nie zostanie wprowadzona, ze względu na kluczową rolę wspomnianej inwestycji dla procesu likwidacji wykluczenia transportowego tej części regionu. Ponadto poziom szczegółowości PSRT WP nie determinuje automatycznie dokładnego przebiegu przyszłych tras.</p> <p>Jednakże, w razie ewentualnych przygotowań inwestycyjnych na terenach środowiskowo cennych, z należytą dokładnością dopełnione zostaną wszelkie wymogi dotyczące kwestii środowiskowych. W chwili obecnej prowadzone są prace związane z obwodnicą Przemysła, przy czym ostateczny jej przebieg zostanie ustalony w Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydawanej przez Regionalną Dyrekcję Ochrony Środowiska w Rzeszowie. Ponadto należy dodać, że planowane połączenie odciążałoby drogi lokalne, które aktualnie absorbują istniejący ruch na tym kierunku. Przejazdy, które obecnie odbywają się w rejonie planowanej drogi, wykonywane są na trasach o niskim standardzie, co skutkuje m.in. negatywnym obciążeniem dla środowiska. Realizacja przedmiotowej inwestycji pozwoliłaby zatem na sprawne przemieszczanie się na omawianym dystansie, co wiązałoby się ze zmniejszeniem negatywnego wpływu transportu na środowisko m.in. w postaci ograniczenia emisji gazów cieplarnianych do atmosfery, ale także poprawą bezpieczeństwa.</p>
-----	----------	----------------------------	---	----------------------------------	---------------------	---	---	--	---

							<p>roku w sprawie ochrony gatunkowej roślin pod ochroną ścisłą, dla których obowiązują m. in. zakazy umyślnego niszczenia okazów, jego siedlisk, czy przemieszczania w środowisku przyrodniczym.</p> <p>11. Bezpośrednie sąsiedztwo drogi powiatowej nr 2089 R Jureczkowa – Makowa jest miejscem występowania porostów z rodzaju bledonecznik, pawężnica, żółtlica, nibyplucnik, odnożyca i innych, które wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 roku w sprawie ochrony gatunkowej grzybów, znajdują się pod ochroną ścisłą lub częściową, a dla których obowiązują m. in. zakazy umyślnego niszczenia okazów, siedlisk, czy przemieszczania w środowisku przyrodniczym.</p> <p>12. Bezpośrednie sąsiedztwo drogi powiatowej nr 2089 R Jureczkowa – Makowa jest miejscem występowania roślin chronionych, w tym mchów i wątrobowców z rodzaju miedzik, widlik, miechera, gładyszek, skosatka, nowelia, biczycza, które wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 października 2014 roku w sprawie ochrony gatunkowej roślin pod ochroną ścisłą, dla których obowiązują m. in. zakazy umyślnego niszczenia okazów, jego siedlisk, czy przemieszczania w środowisku przyrodniczym.</p> <p>13. Opisany obszar jest miejscem występowania niedźwiedzia brunatnego, wilka szarego, rysia euroazjatyckiego oraz żbika europejskiego, czyli gatunków wymagających ochrony ścisłej z załącznika IV Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dyrektywa siedliskowa) chronionych w ramach obszarów Natura 2000, oraz będących wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt pod ochroną ścisłą. Zmiana parametrów drogi (jej poszerzenie, większa ilość i prędkość pojazdów) narazi gatunki te na śmierć w wyniku kolizji, a także zakłóci drożność korytarza ekologicznego, tworząc barierę ekologiczną.</p> <p>14. Sąsiedztwo drogi powiatowej, jak i cały opisany obszar jest miejscem występowania płazów - kumaka górskiego, traszki grzebieniastej oraz traszki karpackiej, a także motyla krasnopani hera, czyli gatunków wymagających ochrony ścisłej z załącznika IV Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dyrektywa siedliskowa) chronionych w ramach obszarów Natura 2000, oraz będących wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt pod ochroną ścisłą. Zmiana parametrów drogi (jej poszerzenie, większa ilość i prędkość pojazdów) podniesie śmiertelność (rozjeżdżanie) tych gatunków na drodze.</p> <p>15. Potok Turnica jest miejscem występowania minoga strumieniowego, głowacza białopłetwego, czyli gatunków wymagających ochrony ścisłej z załącznika IV Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dyrektywa siedliskowa) chronionych w ramach obszarów Natura 2000, jak również chrząszcza- biegacza urozmaiconego, będącego wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt pod ochroną ścisłą. Przebudowa drogi, do której będzie trzeba wykonać prace w korycie potoku Turnica może zagrozić występowaniu tych gatunków w potoku.</p> <p>16. Sąsiedztwo drogi powiatowej, jak i cały opisany obszar jest miejscem występowania siedlisk przyrodniczych z załącznika I Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dyrektywa siedliskowa) chronionych w ramach obszarów Natura 2000, w tym siedliska priorytetowe 91E0 – łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe, których przedstawicielką jest występująca tu olszynka górską Alnetum incanae. Zmiana parametrów drogi będzie wymagała jej przebudowy, polegającej na poszerzeniu, pracach ziemnych, regulacji pobliskiego potoku Turnica, wycięciu drzew i podobnych rozwiązań, co spowoduje nieodwracalne szkody w tym wrażliwym siedlisku i w efekcie jego zanik.</p> <p>17. Okolice opisywanego odcinka drogi z projektu Programu są żerowiskiem takich gatunków ptaków jak orzeł przedni, orlik krzykliwy, trzmielolaj zwyczajny i bocian czarny, będącymi gatunkami z załącznika 1 Dyrektywy rady 79/409/EWG z dnia 2 kwietnia 1979 roku w sprawie ochrony dzikich ptaków, chronionych w ramach obszarów ptasich Natura 2000, a także będących pod ścisłą ochroną gatunkową wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt. Podniesienie parametrów przedmiotowej drogi, lub</p>
--	--	--	--	--	--	--	--

								<p>przeprowadzenie podobnej drogi w innym śladzie, a co za tym idzie zwiększenie ruchu samochodowego i hałasu w opisywanym obszarze spowoduje uszczuplenie obszarów do żerowania dla tych gatunków, co pogorszy stan ich populacji i może doprowadzić do ich zaniku w opisywanym obszarze. Zwiększy się również możliwość kolizji z tymi gatunkami. Należy zauważyć, że Polska populacja orla przedniego szacowana jest na 30 -35 par, w tym w 90% w Karpatach, i jest on skrajnie nielicznym ptakiem lęgowym. Uszczuplenie możliwości jego występowania o przedmiotowy obszar z powodu przebudowy/budowy nowej drogi byłoby ogromną stratą dla Polskiej ochrony przyrody.</p> <p>18. Okolice opisywanego odcinka drogi z projektu Programu są miejscem występowania i gniazdowania takich gatunków jak jarząbek, sóweczka, puszczyk uralski, lelek, zimorodek, dzięcioł białogrzbiety, dzięcioł trójpalczasty, dzięcioł średni, dzięcioł czarny, dzięcioł zielonosiwy, dzięcioł białoszyi i mucholówka mała, będącymi gatunkami z załącznika 1 Dyrektywy rady 79/409/EWG z dnia 2 kwietnia 1979 roku w sprawie ochrony dzikich ptaków, chronionych w ramach obszarów płasich Natura 2000, a także będących pod ścisłą ochroną gatunkową wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt. Przebudowa istniejącej bądź budowa nowej drogi w tym rejonie może przyczynić się do pogorszenia siedlisk, a co za tym idzie stanu populacji tych gatunków. Większość z tych gatunków (za wyjątkiem jarzabka) jest również chronionych w polskim prawie na mocy Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt.</p> <p>Uwagi natury ogólnej:</p> <p>19. Droga z Przemyśla w Bieszczady w priorytecie A nie skróci znacząco czasu podróży na południe województwa w stosunku do drogi z Przemyśla w priorytecie B – przez Birczę i Kuźminę (DK 28). Dla przykładu droga do Soliny (centrum turystyczne regionu) różni się tylko niecałym kilometrem (76 km dla priorytetu A, 77 km dla priorytetu B), a droga do Ustrzyk Górnych 12 kilometrami (106 km dla priorytetu A, 118 dla priorytetu B) i czasem 7 minut. Gdyby w priorytecie B wykonać odpowiednią przebudowę już istniejącej drogi, byłaby ona szybszą i bezpieczniejszą opcją dojazdu z Przemyśla w Bieszczady niż droga w priorytecie A której przebudowa/budowa w nowym śladzie naruszałaby dziedzictwo przyrodnicze regionu.</p> <p>20. Rys. 30 str. 220 Projektu Prognozy oddziaływania na środowisko projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 słusznie wskazuje dla drogi Przemyśl- DW890 w wariantie A potencjalne kolizje przestrzenne z formami ochrony przyrody opisanymi w niniejszych uwagach.</p> <p>21. Rys. 43 str. 257 Projektu Prognozy oddziaływania na środowisko projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 – słusznie pokazuje silne oddziaływanie na korytarz ekologiczny (poziom 3 skali - najwyższy) dla drogi w priorytecie A Przemyśl- DW890. Na tą kolizję wskazują przedmiotowe uwagi.</p> <p>Ze względu na powyższe uwagi, wydaje się, że postulowany z Przemyśla na południe wariant w priorytecie A, jest bardzo złym rozwiązaniem, i ze względu na liczne kolizje z wartościami przyrodniczymi byłby narażony na niebezpieczeństwo odmowy uzgodnienia przez Dyrektora RDOŚ Oceny Oddziaływania na Środowisko, oraz na brak możliwości finansowania z funduszy unijnych. Z tego też względu postulujemy o rezygnację z pomysłu przeprowadzenia drogi we wskazywanych granicach.</p> <p>Jednakowo popieramy inwestycję w przebudowę drogi z Przemyśla na południe Województwa w priorytecie B, czyli w wariantie najmniej kolidującym z wysokimi wartościami przyrodniczymi obszaru Pogórza Przemyskiego i Gór Słonnych.</p>	
265	pisemnie	osoba fizyczna	Osoba fizyczna 18	rys. 49, rys. 72, rys. 64,	129, 178, 268	przebudowa/rozbudowa/budowa drogi w priorytecie A, łączącej Przemyśl z DW 890 Kuźmina – Krościenko	<p>Postulujemy o rezygnację z pomysłu przeprowadzenia drogi z Przemyśla na południe województwa w priorytecie A na odcinku Od Fredropla do DW890. Jednakowo popieramy inwestycję w przebudowę drogi z Przemyśla na południe Województwa w priorytecie B</p>	<p>1. Opisywany obszar na którym byłoby realizowana przedmiotowa inwestycja drogowa leży w dwóch obszarach „siedliskowych” Natury 2000- PLH 180012 Ostoja Przemyska, oraz PLH 180013 Ostoja Góry Słonne (załącznik, ryc.1).</p> <p>2. Opisywany obszar leży w dwóch obszarach „płasiach” Natury 2000- PLB 180001 Pogórze Przemyskie, oraz PLB 180003 Góry Słonne (załącznik, ryc.2).</p> <p>3. Opisywany obszar leży w Parku Krajobrazowym Pogórza Przemyskiego, oraz Parku Krajobrazowym Gór Słonnych (załącznik, ryc.3).</p> <p>4. Opisywany obszar stanowi teren projektowanego Turnickiego Parku Narodowego (załącznik, ryc.4), którego powstanie zakładają i rekomendują:</p> <p>- Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, czyli najważniejszy krajowy dokument strategiczny dotyczący zagospodarowania przestrzennego kraju,</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Postulowana modyfikacja treści PSRT WP polegająca na rezygnacji z pomysłu przeprowadzenia inwestycji w postaci drogi z Przemyśla w Bieszczady (przyłączenie do Drogi Wojewódzkiej 890) nie zostanie wprowadzona, ze względu na kluczową rolę wspomnianej inwestycji dla procesu likwidacji wykluczenia transportowego tej części regionu. Ponadto poziom szczegółowości PSRT WP nie determinuje automatycznie dokładnego przebiegu przyszłych tras.</p> <p>Jednakże, w razie ewentualnych przygotowań inwestycyjnych na terenach</p>

							<p>(DK28), czyli w wariancie najmniej kolidującym z wysokimi wartościami przyrodniczymi obszaru Pogórza Przemyskiego i Gór Słonnych. Wnioskujemy o nadanie wariantowi przebiegającemu po śladzie DK28 priorytetu A</p>	<p>opracowany zgodnie z zapisami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z 27 marca 2003 roku</p> <p>- Docelowa sieć krajowego systemu obszarów chronionych (KSOCh) z uwzględnieniem łączących je korytarzy ekologicznych wykonany przez Instytut Ochrony Przyrody Państwowej Akademii Nauk oraz Narodowa Fundacja Ochrony Środowiska, na zamówienie Ministra Środowiska w 2002 r. (tamże w Zał. 10). Obszar projektowanego Turnickiego Parku Narodowego jest uważany za jeden z najcenniejszych przyrodniczo miejsc w Polsce. Jego walory opisane są zarówno w pierwszym projekcie parku z 1993 r. (MICHALIK S. (red.) 1993. Turnicki Park Narodowy w polskich Karpatach Wschodnich – Dokumentacja projektowa. Polska Fundacja Ochrony Przyrody PRO NATURA, Kraków), jak i w nowej dokumentacji projektowej z 2018 r. (BOCKOWSKI M. (red.) 2018. Projektowany Turnicki park narodowy. Stan walorów przyrodniczych – 35 lat od pierwszego projektu parku narodowego na Pogórzu Karpackim. Fundacja Dziedzictwo Przyrodnicze. Nowosiółki Dydyńskie).</p> <p>5. Obszar ten jest w całości Korytarzem Ekologicznym „Pogórze Przemyskie” (załącznik , ryc.5) wykazany w rejestrze Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska, będący częścią międzynarodowego i europejskiego karpackiego korytarza ekologicznego.</p> <p>6. Bezpośrednio przy drodze powiatowej nr 2089 R Jureczkowa – Makowa, znajduje się 6 stref ochronnych dla porostu- granicznika płucnika – gatunku zagrożonego wyginięciem z czerwonej listy grzybów Polski, który zgodnie z zał. 1 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 roku w sprawie ochrony gatunkowej grzybów podlega ochronie ścisłej, oraz dla którego zakazuje się m.in. umyślnego niszczenia okazów, jego siedlisk, czy przemieszczania w środowisku przyrodniczym.</p> <p>7. Na całym terenie projektowanego Turnickiego Parku Narodowego znajduje się 42 strefy ochrony gatunków grzybów oraz ptaków – wszystkie gatunki pod ochroną ścisłą, dlatego trudno znaleźć możliwość bezkolizyjnego przeprowadzenia drogi w tym terenie.</p> <p>8. Bezpośrednio przy drodze powiatowej nr 2089 R Jureczkowa – Makowa znajdują się na drzewach bardzo liczne stanowiska porostów z rodzaju brodaczka (Usnea), których wszystkie gatunki są chronione, w tym 49 gatunków – ściśle, a 2 częściowo, dla których zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 roku w sprawie ochrony gatunkowej grzybów, zakazuje się m.in. umyślnego niszczenia okazów, jego siedlisk, czy przemieszczania w środowisku przyrodniczym. Porosty te mają również swoje stanowiska w innych częściach projektowanego Turnickiego Parku Narodowego.</p> <p>9. Bezpośrednie sąsiedztwo drogi powiatowej nr 2089 R Jureczkowa – Makowa jest rozpoznane jako siedlisko (zostały rozpoznane stanowiska) porostów z rodzaju Kobiernik (Parmotrema), których wszystkie gatunki są uznane wg czerwonej listy grzybów Polski, za krytycznie zagrożone wyginięciem, będące pod ochroną ścisłą zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 roku w sprawie ochrony gatunkowej grzybów.</p> <p>10. Bezpośrednie sąsiedztwo drogi powiatowej nr 2089 R Jureczkowa – Makowa jest miejscem występowania bezlistu okrywowego (Buxbaumia viridis) oraz widłozębu zielonego (Dicranum viride), gatunków z zał. 2 Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dyrektywa siedliskowa) chronionych w ramach obszarów siedliskowych Natury 2000, oraz będących wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 października 2014 roku w sprawie ochrony gatunkowej roślin pod ochroną ścisłą, dla których obowiązują m.in. zakazy umyślnego niszczenia okazów, jego siedlisk, czy przemieszczania w środowisku przyrodniczym.</p> <p>11. Bezpośrednie sąsiedztwo drogi powiatowej nr 2089 R Jureczkowa – Makowa jest miejscem występowania porostów z rodzaju biedronecznik, pawężnica, żółtlica, nibypłucnik, odnożyca i innych, które wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 roku w sprawie ochrony gatunkowej grzybów, znajdują się pod ochroną ścisłą lub częściową, a dla których obowiązują m.in. zakazy umyślnego niszczenia okazów, siedlisk, czy przemieszczania w środowisku przyrodniczym.</p> <p>12. Bezpośrednie sąsiedztwo drogi powiatowej nr 2089 R Jureczkowa – Makowa jest miejscem występowania roślin chronionych, w tym mchów i wątrobowców z rodzaju</p>	<p>środowiskowo cennych, z należytą dokładnością dopełnione zostaną w wszelkie wymogi dotyczące kwestii środowiskowych. W chwili obecnej prowadzone są prace związane z obwodnicą Przemyśla, przy czym ostateczny jej przebieg zostanie ustalony w Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydawanej przez Regionalną Dyрекcję Ochrony Środowiska w Rzeszowie. Ponadto należy dodać, że planowane połączenie odciążałoby drogi lokalne, które aktualnie absorbują istniejący ruch na tym kierunku. Przejazdy, które obecnie odbywają się w rejonie planowanej drogi, wykonywane są na trasach o niskim standardzie, co skutkuje m.in. negatywnym obciążeniem dla środowiska. Realizacja przedmiotowej inwestycji pozwoliłaby zatem na sprawne przemieszczanie się na omawianym dystansie, co wiązałoby się ze zmniejszeniem negatywnego wpływu transportu na środowisko m.in. w postaci ograniczenia emisji gazów cieplarnianych do atmosfery, ale także poprawą bezpieczeństwa.</p>
--	--	--	--	--	--	--	--	--	---

							<p>miedzik, widlik, miechera, gładyszek, skosatka, nowelia, biczyca, które wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 października 2014 roku w sprawie ochrony gatunkowej roślin pod ochroną ścisłą, dla których obowiązują m. in. zakazy umyślnego niszczenia okazów, jego siedlisk, czy przemieszczania w środowisku przyrodniczym.</p> <p>13. Opisywany obszar jest miejscem występowania niedźwiedzia brunatnego, wilka szarego, rysia euroazjatyckiego oraz żbika europejskiego, czyli gatunków wymagających ochrony ścisłej z załącznika IV Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dyrektywa siedliskowa) chronionych w ramach obszarów Natura 2000, oraz będących wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt pod ochroną ścisłą. Zmiana parametrów drogi (jej poszerzenie, większa ilość i prędkość pojazdów) narazi gatunki te na śmierć w wyniku kolizji, a także zakłóci drożność korytarza ekologicznego, tworząc barierę ekologiczną.</p> <p>14. Sąsiedztwo drogi powiatowej, jak i cały opisywany obszar jest miejscem występowania płazów - kumaka górskiego, traszki grzebieniastej oraz traszki karpackiej, a także motyla krasnopani hera, czyli gatunków wymagających ochrony ścisłej z załącznika IV Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dyrektywa siedliskowa) chronionych w ramach obszarów Natura 2000, oraz będących wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt pod ochroną ścisłą. Zmiana parametrów drogi (jej poszerzenie, większa ilość i prędkość pojazdów) podniesie śmiertelność (rozjeżdżanie) tych gatunków na drodze.</p> <p>15. Potok Turnica jest miejscem występowania minoga strumieniowego, głowacza białopłetwego, czyli gatunków wymagających ochrony ścisłej z załącznika IV Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dyrektywa siedliskowa) chronionych w ramach obszarów Natura 2000, jak również chrząszcza- biegacza urozmaiconego, będącego wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt pod ochroną ścisłą. Przebudowa drogi, do której będzie trzeba wykonać prace w korycie potoku Turnica może zagrozić występowaniu tych gatunków w potoku.</p> <p>16. Sąsiedztwo drogi powiatowej, jak i cały opisywany obszar jest miejscem występowania siedlisk przyrodniczych z załącznika I Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dyrektywa siedliskowa) chronionych w ramach obszarów Natura 2000, w tym siedliska priorytetowe 91E0 – łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe, których przedstawicielką jest występująca tu olszynka górską <i>Alnetum incanae</i>. Zmiana parametrów drogi będzie wymagała jej przebudowy, polegającej na poszerzeniu, pracach ziemnych, regulacji pobliskiego potoku Turnica, wycięciu drzew i podobnych rozwiązań, co spowoduje nieodwracalne szkody w tym wrażliwym siedlisku i w efekcie jego zanik.</p> <p>17. Okolice opisywanego odcinka drogi z projektu Programu są żerowiskiem takich gatunków ptaków jak orzeł przedni, orlik krzykliwy, trzmielojad zwyczajny i bocian czarny, będącymi gatunkami z załącznika 1 Dyrektywy rady 79/409/EWG z dnia 2 kwietnia 1979 roku w sprawie ochrony dzikich ptaków, chronionych w ramach obszarów ptasich Natura 2000, a także będących pod ścisłą ochroną gatunkową wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt. Podniesienie parametrów przedmiotowej drogi, lub przeprowadzenie podobnej drogi w innym śladzie, a co za tym idzie zwiększenie ruchu samochodowego i hałasu w opisywanym obszarze spowoduje uszczuplenie obszarów do żerowania dla tych gatunków, co pogorszy stan ich populacji i może doprowadzić do ich zaniku w opisywanym obszarze. Zwiększy się również możliwość kolizji z tymi gatunkami. Należy zauważyć, że Polska populacja orla przedniego szacowana jest na 30 -35 par, w tym w 90% w Karpatach, i jest on skrajnie nielicznym ptakiem lęgowym. Uszczuplenie możliwości jego występowania o przedmiotowy obszar z powodu przebudowy/budowy nowej drogi byłoby ogromną stratą dla Polskiej ochrony przyrody.</p> <p>18. Okolice opisywanego odcinka drogi z projektu Programu są miejscem występowania i gniazdowania takich gatunków jak jarząbek, sóweczka, puszczyk uralski, lelek, zimorodek, dzięcioł białogrzybiy, dzięcioł trójpalczasty, dzięcioł średni,</p>
--	--	--	--	--	--	--	--

							<p>dzięciol czarny, dzięciol zielonosiwy, dzięciol białoszyi i mucholówka mała, będącymi gatunkami z załącznika 1 Dyrektywy rady 79/409/EWG z dnia 2 kwietnia 1979 roku w sprawie ochrony dzikich ptaków, chronionych w ramach obszarów ptasich Natura 2000, a także będących pod ścisłą ochroną gatunkową wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt.</p> <p>Przebudowa istniejącej bądź budowa nowej drogi w tym rejonie może przyczynić się do pogorszenia siedlisk, a co za tym idzie stanu populacji tych gatunków. Większość z tych gatunków (za wyjątkiem jarząbka) jest również chronionych w polskim prawie na mocy Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt.</p> <p>Uwagi natury ogólnej:</p> <p>19. Droga z Przemyśla w Bieszczady w priorytecie A nie skróci znacząco czasu podróży na południe województwa w stosunku do drogi z Przemyśla w priorytecie B – przez Birczę i Kuźminę (DK 28). Dla przykładu droga do Soliny (centrum turystyczne regionu) różni się tylko niecałym kilometrem (76 km dla priorytetu A, 77 km dla priorytetu B), a droga do Ustrzyk Górnych 12 kilometrami (106 km dla priorytetu A, 118 dla priorytetu B) i czasem 7 minut. Gdyby w priorytecie B wykonać odpowiednią przebudowę już istniejącej drogi, byłaby ona szybszą i bezpieczniejszą opcją dojazdu z Przemyśla w Bieszczady niż droga w priorytecie A której przebudowa/budowa w nowym śladzie naruszałaby dziedzictwo przyrodnicze regionu.</p> <p>20. Rys. 30 str. 220 Projektu Prognozy oddziaływania na środowisko projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 słusznie wskazuje dla drogi Przemyśl- DW890 w wariantcie A potencjalne kolizje przestrzenne z formami ochrony przyrody opisanymi w niniejszych uwagach.</p> <p>21. Rys. 43 str. 257 Projektu Prognozy oddziaływania na środowisko projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 – słusznie pokazuje silne oddziaływanie na korytarz ekologiczny (poziom 3 skali - najwyższy) dla drogi w priorytecie A Przemyśl- DW890. Na tą kolizję wskazują przedmiotowe uwagi.</p> <p>Ze względu na powyższe uwagi, wydaje się, że postulowany z Przemyśla na południe wariant w priorytecie A, jest bardzo złym rozwiązaniem, i ze względu na liczne kolizje z wartościami przyrodniczymi byłby narażony na niebezpieczeństwo odmowy uzgodnienia przez Dyrektora RDOŚ Oceny Oddziaływania na Środowisko, oraz na brak możliwości finansowania z funduszy unijnych. Z tego też względu postulujemy o rezygnację z pomysłu przeprowadzenia drogi we wskazywanych granicach.</p> <p>Jednakowo popieramy inwestycję w przebudowę drogi z Przemyśla na południe Województwa w priorytecie B, czyli w wariantcie najmniej kolidującym z wysokimi wartościami przyrodniczymi obszaru Pogórza Przemyskiego i Gór Slonnych.</p>	
--	--	--	--	--	--	--	---	--

266	pisemnie	osoba fizyczna	Osoba fizyczna 16	rys. 49, rys. 72, rys. 64,	129, 178, 268	przebudowa/rozbudowa/budowa drogi w priorytecie A, łączącej Przemysł z DW 890 Kuźmina – Krościenko	<p>Postulujemy o rezygnację z pomysłu przeprowadzenia drogi z Przemysła na południe województwa w priorytecie A na odcinku Od Fredropola do DW890. Jednakowo popieramy inwestycję w przebudowę drogi z Przemysła na południe Województwa w priorytecie B (DK28), czyli w wariacie najmniej kolidującym z wysokimi wartościami przyrodniczymi obszaru Pogórza Przemyskiego i Gór Słonnych. Wnioskujemy o nadanie wariantowi przebiegającemu po śladzie DK28 priorytetu A</p>	<p>1. Opiswany obszar na którym byłoby realizowana przedmiotowa inwestycja drogowa leży w dwóch obszarach „siedliskowych” Natury 2000- PLH 180012 Ostoja Przemyska, oraz PLH 180013 Ostoja Góry Słonne (załącznik, ryc.1).</p> <p>2. Opiswany obszar leży w dwóch obszarach „ptasich” Natury 2000- PLB 180001 Pogórze Przemyskie, oraz PLB 180003 Góry Słonne (załącznik, ryc.2).</p> <p>3. Opiswany obszar leży w Parku Krajobrazowym Pogórza Przemyskiego, oraz Parku Krajobrazowym Gór Słonnych (załącznik, ryc.3).</p> <p>4. Opiswany obszar stanowi teren projektowanego Turnickiego Parku Narodowego (załącznik, ryc.4), którego powstanie zakładają i rekomendują:</p> <ul style="list-style-type: none">- Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, czyli najważniejszy krajowy dokument strategiczny dotyczący zagospodarowania przestrzennego kraju, opracowany zgodnie z zapisami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z 27 marca 2003 roku- Docelowa sieć krajowego systemu obszarów chronionych (KSOCh) z uwzględnieniem łączących je korytarzy ekologicznych wykonany przez Instytut Ochrony Przyrody Państwowej Akademii Nauk oraz Narodowa Fundacja Ochrony Środowiska, na zamówienie Ministra Środowiska w 2002 r. (tamże w Zał. 10). <p>Obszar projektowanego Turnickiego Parku Narodowego jest uważany za jeden z najcenniejszych przyrodniczo miejsc w Polsce. Jego walory opisane są zarówno w pierwszym projekcie parku z 1993 r. (MICHALIK S. (red.) 1993. Turnicki Park Narodowy w polskich Karpatach Wschodnich – Dokumentacja projektowa. Polska Fundacja Ochrony Przyrody PRO NATURA, Kraków), jak i w nowej dokumentacji projektowej z 2018 r. (BOCKOWSKI M. (red.) 2018. Projektowany Turnicki park narodowy. Stan walorów przyrodniczych – 35 lat od pierwszego projektu parku narodowego na Pogórzu Karpackim. Fundacja Dziedzictwo Przyrodnicze. Nowosiółki Dydyńskie).</p> <p>5. Obszar ten jest w całości Korytarzem Ekologicznym „Pogórze Przemyskie” (załącznik, ryc.5) wykazany w rejestrze Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska, będący częścią międzynarodowego i europejskiego karpackiego korytarza ekologicznego.</p> <p>6. Bezpośrednio przy drodze powiatowej nr 2089 R Jureczkowa – Makowa, znajduje się 6 stref ochronnych dla porostu- granicznika płucnika – gatunku zagrożonego wyginięciem z czerwonej listy grzybów Polski, który zgodnie z zał. 1 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 roku w sprawie ochrony gatunkowej grzybów podlega ochronie ścisłej, oraz dla którego zakazuje się m.in. umyślnego niszczenia okazów, jego siedlisk, czy przemieszczania w środowisku przyrodniczym.</p> <p>7. Na całym terenie projektowanego Turnickiego Parku Narodowego znajduje się 42 strefy ochrony gatunków grzybów oraz ptaków – wszystkie gatunki pod ochroną ścisłą, dlatego trudno znaleźć możliwość bezkolizyjnego przeprowadzenia drogi w tym terenie.</p> <p>8. Bezpośrednio przy drodze powiatowej nr 2089 R Jureczkowa – Makowa znajdują się na drzewach bardzo liczne stanowiska porostów z rodzaju brodaczka (Usnea), których wszystkie gatunki są chronione, w tym 49 gatunków – ściśle, a 2 częściowo, dla których zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 roku w sprawie ochrony gatunkowej grzybów, zakazuje się m.in. umyślnego niszczenia okazów, jego siedlisk, czy przemieszczania w środowisku przyrodniczym. Porosty te mają również swoje stanowiska w innych częściach projektowanego Turnickiego Parku Narodowego.</p> <p>9. Bezpośrednie sąsiedztwo drogi powiatowej nr 2089 R Jureczkowa – Makowa jest rozpoznane jako siedlisko (zostały rozpoznane stanowiska) porostów z rodzaju Kobiernik (Parmotrema), których wszystkie gatunki są uznane wg czerwonej listy grzybów Polski, za krytycznie zagrożone wyginięciem, będące pod ochroną ścisłą zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 roku w sprawie ochrony gatunkowej grzybów.</p> <p>10. Bezpośrednie sąsiedztwo drogi powiatowej nr 2089 R Jureczkowa – Makowa jest miejscem występowania bezlistu okrywowego (Buxbaumia viridis) oraz widłozębu zielonego (Dicranum viride), gatunków z zał. 2 Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dyrektywa siedliskowa) chronionych w ramach obszarów siedliskowych Natury 2000, oraz będących wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 października 2014</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Postulowana modyfikacja treści PSRT WP polegająca na rezygnacji z pomysłu przeprowadzenia inwestycji w postaci drogi z Przemysła w Bieszczady (przyłączenie do Drogi Wojewódzkiej 890) nie zostanie wprowadzona, ze względu na kluczową rolę wspomnianej inwestycji dla procesu likwidacji wykluczenia transportowego tej części regionu. Ponadto poziom szczegółowości PSRT WP nie determinuje automatycznie dokładnego przebiegu przyszłych tras.</p> <p>Jednakże, w razie ewentualnych przygotowań inwestycyjnych na terenach środowiskowo cennych, z należytą dokładnością dopełnione zostaną wszelkie wymogi dotyczące kwestii środowiskowych. W chwili obecnej prowadzone są prace związane z obwodnicą Przemysła, przy czym ostateczny jej przebieg zostanie ustalony w Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydawanej przez Regionalną Dyрекcję Ochrony Środowiska w Rzeszowie. Ponadto należy dodać, że planowane połączenie odciążałoby drogi lokalne, które aktualnie absorbują istniejący ruch na tym kierunku. Przejazdy, które obecnie odbywają się w rejonie planowanej drogi, wykonywane są na trasach o niskim standardzie, co skutkuje m.in. negatywnym obciążeniem dla środowiska. Realizacja przedmiotowej inwestycji pozwoliłaby zatem na sprawne przemieszczanie się na omawianym dystansie, co wiązałoby się ze zmniejszeniem negatywnego wpływu transportu na środowisko m.in. w postaci ograniczenia emisji gazów cieplarnianych do atmosfery, ale także poprawą bezpieczeństwa.</p>
-----	----------	----------------	----------------------	----------------------------------	---------------------	--	---	---	---

							<p>roku w sprawie ochrony gatunkowej roślin pod ochroną ścisłą, dla których obowiązują m. in. zakazy umyślnego niszczenia okazów, jego siedlisk, czy przemieszczania w środowisku przyrodniczym.</p> <p>11. Bezpośrednie sąsiedztwo drogi powiatowej nr 2089 R Jureczkowa – Makowa jest miejscem występowania porostów z rodzaju bledonecznik, pawężnica, żółtlica, nibyplucnik, odnożyca i innych, które wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 roku w sprawie ochrony gatunkowej grzybów, znajdują się pod ochroną ścisłą lub częściową, a dla których obowiązują m. in. zakazy umyślnego niszczenia okazów, siedlisk, czy przemieszczania w środowisku przyrodniczym.</p> <p>12. Bezpośrednie sąsiedztwo drogi powiatowej nr 2089 R Jureczkowa – Makowa jest miejscem występowania roślin chronionych, w tym mchów i wątrobowców z rodzaju miedzik, widlik, miechera, gładyšek, skosatka, nowelia, biczyca, które wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 października 2014 roku w sprawie ochrony gatunkowej roślin pod ochroną ścisłą, dla których obowiązują m. in. zakazy umyślnego niszczenia okazów, jego siedlisk, czy przemieszczania w środowisku przyrodniczym.</p> <p>13. Opisywany obszar jest miejscem występowania niedźwiedzia brunatnego, wilka szarego, rysia euroazjatyckiego oraz żbika europejskiego, czyli gatunków wymagających ochrony ścisłej z załącznika IV Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dyrektywa siedliskowa) chronionych w ramach obszarów Natura 2000, oraz będących wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt pod ochroną ścisłą. Zmiana parametrów drogi (jej poszerzenie, większa ilość i prędkość pojazdów) narazi gatunki te na śmierć w wyniku kolizji, a także zakłóci drożność korytarza ekologicznego, tworząc barierę ekologiczną.</p> <p>14. Sąsiedztwo drogi powiatowej, jak i cały opisywany obszar jest miejscem występowania płazów - kumaka górskiego, traszki grzebieniastej oraz traszki karpackiej, a także motyla krasnopani hera, czyli gatunków wymagających ochrony ścisłej z załącznika IV Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dyrektywa siedliskowa) chronionych w ramach obszarów Natura 2000, oraz będących wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt pod ochroną ścisłą. Zmiana parametrów drogi (jej poszerzenie, większa ilość i prędkość pojazdów) podniesie śmiertelność (rozjeżdżanie) tych gatunków na drodze.</p> <p>15. Potok Turnica jest miejscem występowania minoga strumieniowego, głowacza białopłetwego, czyli gatunków wymagających ochrony ścisłej z załącznika IV Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dyrektywa siedliskowa) chronionych w ramach obszarów Natura 2000, jak również chrząszcza- biegacza urozmaiconego, będącego wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt pod ochroną ścisłą. Przebudowa drogi, do której będzie trzeba wykonać prace w korycie potoku Turnica może zagrozić występowaniu tych gatunków w potoku.</p> <p>16. Sąsiedztwo drogi powiatowej, jak i cały opisywany obszar jest miejscem występowania siedlisk przyrodniczych z załącznika I Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dyrektywa siedliskowa) chronionych w ramach obszarów Natura 2000, w tym siedliska priorytetowe 91E0 – łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe, których przedstawicielką jest występująca tu olszynka górską Alnetum incanae. Zmiana parametrów drogi będzie wymagała jej przebudowy, polegającej na poszerzeniu, pracach ziemnych, regulacji pobliskiego potoku Turnica, wycięciu drzew i podobnych rozwiązań, co spowoduje nieodwracalne szkody w tym wrażliwym siedlisku i w efekcie jego zanik.</p> <p>17. Okolice opisywanego odcinka drogi z projektu Programu są żerowiskiem takich gatunków ptaków jak orzeł przedni, orlik krzykliwy, trzmielolaj zwyczajny i bocian czarny, będącymi gatunkami z załącznika 1 Dyrektywy rady 79/409/EWG z dnia 2 kwietnia 1979 roku w sprawie ochrony dzikich ptaków, chronionych w ramach obszarów ptasich Natura 2000, a także będących pod ścisłą ochroną gatunkową wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt. Podniesienie parametrów przedmiotowej drogi, lub</p>
--	--	--	--	--	--	--	--

							<p>przeprowadzenie podobnej drogi w innym śladzie, a co za tym idzie zwiększenie ruchu samochodowego i hałasu w opisywanym obszarze spowoduje uszczuplenie obszarów do żerowania dla tych gatunków, co pogorszy stan ich populacji i może doprowadzić do ich zaniku w opisywanym obszarze. Zwiększy się również możliwość kolizji z tymi gatunkami. Należy zauważyć, że Polska populacja orla przedniego szacowana jest na 30 -35 par, w tym w 90% w Karpatach, i jest on skrajnie nielicznym ptakiem lęgowym. Uszczuplenie możliwości jego występowania o przedmiotowy obszar z powodu przebudowy/budowy nowej drogi byłoby ogromną stratą dla Polskiej ochrony przyrody.</p> <p>18. Okolice opisywanego odcinka drogi z projektu Programu są miejscem występowania i gniazdowania takich gatunków jak jarząbek, sóweczka, puszczyk uralski, lelek, zimorodek, dzięcioł białogrzbiety, dzięcioł trójpalczasty, dzięcioł średni, dzięcioł czarny, dzięcioł zielonosiwy, dzięcioł białoszyi i mucholówka mała, będącymi gatunkami z załącznika 1 Dyrektywy rady 79/409/EWG z dnia 2 kwietnia 1979 roku w sprawie ochrony dzikich ptaków, chronionych w ramach obszarów ptasich Natura 2000, a także będących pod ścisłą ochroną gatunkową wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt. Przebudowa istniejącej bądź budowa nowej drogi w tym rejonie może przyczynić się do pogorszenia siedlisk, a co za tym idzie stanu populacji tych gatunków. Większość z tych gatunków (za wyjątkiem jarzabka) jest również chronionych w polskim prawie na mocy Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt.</p> <p>Uwagi natury ogólnej:</p> <p>19. Droga z Przemyśla w Bieszczady w priorytecie A nie skróci znacząco czasu podróży na południe województwa w stosunku do drogi z Przemyśla w priorytecie B – przez Birczę i Kuźminę (DK 28). Dla przykładu droga do Soliny (centrum turystyczne regionu) różni się tylko niecałym kilometrem (76 km dla priorytetu A, 77 km dla priorytetu B), a droga do Ustrzyk Górnych 12 kilometrami (106 km dla priorytetu A, 118 dla priorytetu B) i czasem 7 minut. Gdyby w priorytecie B wykonać odpowiednią przebudowę już istniejącej drogi, byłaby ona szybszą i bezpieczniejszą opcją dojazdu z Przemyśla w Bieszczady niż droga w priorytecie A której przebudowa/budowa w nowym śladzie naruszałaby dziedzictwo przyrodnicze regionu.</p> <p>20. Rys. 30 str. 220 Projektu Prognozy oddziaływania na środowisko projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 słusznie wskazuje dla drogi Przemyśl- DW890 w wariantcie A potencjalne kolizje przestrzenne z formami ochrony przyrody opisanymi w niniejszych uwagach.</p> <p>21. Rys. 43 str. 257 Projektu Prognozy oddziaływania na środowisko projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 – słusznie pokazuje silne oddziaływanie na korytarz ekologiczny (poziom 3 skali - najwyższy) dla drogi w priorytecie A Przemyśl- DW890. Na tą kolizję wskazują przedmiotowe uwagi.</p> <p>Ze względu na powyższe uwagi, wydaje się, że postulowany z Przemyśla na południe wariant w priorytecie A, jest bardzo złym rozwiązaniem, i ze względu na liczne kolizje z wartościami przyrodniczymi byłby narażony na niebezpieczeństwo odmowy uzgodnienia przez Dyrektora RDOŚ Oceny Oddziaływania na Środowisko, oraz na brak możliwości finansowania z funduszy unijnych. Z tego też względu postulujemy o rezygnację z pomysłu przeprowadzenia drogi we wskazywanych granicach.</p> <p>Jednakowo popieramy inwestycję w przebudowę drogi z Przemyśla na południe Województwa w priorytecie B, czyli w wariantcie najmniej kolidującym z wysokimi wartościami przyrodniczymi obszaru Pogórza Przemyskiego i Gór Słonnych.</p>
--	--	--	--	--	--	--	--

267	pisemnie	organizacja pozarządowa	Elżbieta Skrzyszowska ; Lokalna Organizacja Turystyczna „ Wrota Karpat Wschodnich”	rys. 49, rys. 72, rys. 64,	129, 178, 268	przebudowa/rozbu dowa/budowa drogi w priorytecie A, łączącej Przemysław z DW 890 Kuźmina – Krościenko	<p>Postulujemy o rezygnację z pomysłu przeprowadzenia drogi z Przemysław na południe województwa w priorytecie A na odcinku Od Fredroła do DW890. Jednakowo popieramy inwestycję w przebudowę drogi z Przemysław na południe Województwa w priorytecie B (DK28), czyli w wariantcie najmniej kolidującym z wysokimi wartościami przyrodniczymi obszaru Pogórza Przemyskiego i Gór Słonnych. Wnioskujemy o nadanie wariantowi przebiegającemu po śladzie DK28 priorytetu A</p>	<p>1. Opisany obszar na którym byłoby realizowana przedmiotowa inwestycja drogowa leży w dwóch obszarach „siedliskowych” Natury 2000- PLH 180012 Ostoja Przemyska, oraz PLH 180013 Ostoja Góry Słonne (załącznik, ryc.1).</p> <p>2. Opisany obszar leży w dwóch obszarach „ptasich” Natury 2000- PLB 180001 Pogórze Przemyskie, oraz PLB 180003 Góry Słonne (załącznik, ryc.2).</p> <p>3. Opisany obszar leży w Parku Krajobrazowym Pogórza Przemyskiego, oraz Parku Krajobrazowym Gór Słonnych (załącznik, ryc.3).</p> <p>4. Opisany obszar stanowi teren projektowanego Turnickiego Parku Narodowego (załącznik, ryc.4), którego powstanie zakładają i rekomendują:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, czyli najważniejszy krajowy dokument strategiczny dotyczący zagospodarowania przestrzennego kraju, opracowany zgodnie z zapisami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z 27 marca 2003 roku - Docelowa sieć krajowego systemu obszarów chronionych (KSOCh) z uwzględnieniem łączących je korytarzy ekologicznych wykonany przez Instytut Ochrony Przyrody Państwowej Akademii Nauk oraz Narodowa Fundacja Ochrony Środowiska, na zamówienie Ministra Środowiska w 2002 r. (tamże w Zał. 10). <p>Obszar projektowanego Turnickiego Parku Narodowego jest uważany za jeden z najcenniejszych przyrodniczo miejsc w Polsce. Jego walory opisane są zarówno w pierwszym projekcie parku z 1993 r. (MICHALIK S. (red.) 1993. Turnicki Park Narodowy w polskich Karpatach Wschodnich – Dokumentacja projektowa. Polska Fundacja Ochrony Przyrody PRO NATURA. Kraków), jak i w nowej dokumentacji projektowej z 2018 r. (BOCKOWSKI M. (red.) 2018. Projektowany Turnicki park narodowy. Stan walorów przyrodniczych – 35 lat od pierwszego projektu parku narodowego na Pogórzu Karpackim. Fundacja Dziedzictwo Przyrodnicze. Nowosiółki Dydińskie).</p> <p>5. Obszar ten jest w całości Korytarzem Ekologicznym „Pogórze Przemyskie” (załącznik, ryc.5) wykazany w rejestrze Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska, będący częścią międzynarodowego i europejskiego karpackiego korytarza ekologicznego.</p> <p>6. Bezpośrednio przy drodze powiatowej nr 2089 R Jureczkowa – Makowa, znajduje się 6 stref ochronnych dla porostu- granicznika płucnika – gatunku zagrożonego wyginięciem z czerwonej listy grzybów Polski, który zgodnie z zał. 1 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 roku w sprawie ochrony gatunkowej grzybów podlega ochronie ścisłej, oraz dla którego zakazuje się m.in. umyślnego niszczenia okazów, jego siedlisk, czy przemieszczania w środowisku przyrodniczym.</p> <p>7. Na całym terenie projektowanego Turnickiego Parku Narodowego znajduje się 42 strefy ochrony gatunków grzybów oraz ptaków – wszystkie gatunki pod ochroną ścisłą, dlatego trudno znaleźć możliwość bezkolizyjnego przeprowadzenia drogi w tym terenie.</p> <p>8. Bezpośrednio przy drodze powiatowej nr 2089 R Jureczkowa – Makowa znajdują się na drzewach bardzo liczne stanowiska porostów z rodzaju brodaczka (Usnea), których wszystkie gatunki są chronione, w tym 49 gatunków – ściśle, a 2 częściowo, dla których zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 roku w sprawie ochrony gatunkowej grzybów, zakazuje się m.in. umyślnego niszczenia okazów, jego siedlisk, czy przemieszczania w środowisku przyrodniczym. Porosty te mają również swoje stanowiska w innych częściach projektowanego Turnickiego Parku Narodowego.</p> <p>9. Bezpośrednie sąsiedztwo drogi powiatowej nr 2089 R Jureczkowa – Makowa jest rozpoznane jako siedlisko (zostały rozpoznane stanowiska) porostów z rodzaju Kobiernik (Parmotrema), których wszystkie gatunki są uznane wg czerwonej listy grzybów Polski, za krytycznie zagrożone wyginięciem, będące pod ochroną ścisłą zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 roku w sprawie ochrony gatunkowej grzybów.</p> <p>10. Bezpośrednie sąsiedztwo drogi powiatowej nr 2089 R Jureczkowa – Makowa jest miejscem występowania bezlistu okrywowego (Buxbaumia viridis) oraz widłozębu zielonego (Dicranum viride), gatunków z zał. 2 Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dyrektywa siedliskowa) chronionych w ramach obszarów siedliskowych Natury 2000, oraz będących wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 października 2014</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Postulowana modyfikacja treści PSRT WP polegająca na rezygnacji z pomysłu przeprowadzenia inwestycji w postaci drogi z Przemysław w Bieszczady (przyłączenie do Drogi Wojewódzkiej 890) nie zostanie wprowadzona, ze względu na kluczową rolę wspomnianej inwestycji dla procesu likwidacji wykluczenia transportowego tej części regionu. Ponadto poziom szczegółowości PSRT WP nie determinuje automatycznie dokładnego przebiegu przyszłych tras.</p> <p>Jednakże, w razie ewentualnych przygotowań inwestycyjnych na terenach środowiskowo cennych, z należytą dokładnością dopełnione zostaną wszelkie wymogi dotyczące kwestii środowiskowych. W chwili obecnej prowadzone są prace związane z obwodnicą Przemysław, przy czym ostateczny jej przebieg zostanie ustalony w Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydawanej przez Regionalną Dyrekcję Ochrony Środowiska w Rzeszowie. Ponadto należy dodać, że planowane połączenie odciążałoby drogi lokalne, które aktualnie absorbują istniejący ruch na tym kierunku. Przejazdy, które obecnie odbywają się w rejonie planowanej drogi, wykonywane są na trasach o niskim standardzie, co skutkuje m.in. negatywnym obciążeniem dla środowiska. Realizacja przedmiotowej inwestycji pozwoliłaby zatem na sprawne przemieszczanie się na omawianym dystansie, co wiązałoby się ze zmniejszeniem negatywnego wpływu transportu na środowisko m.in. w postaci ograniczenia emisji gazów cieplarnianych do atmosfery, ale także poprawą bezpieczeństwa.</p>
-----	----------	----------------------------	--	----------------------------------	---------------------	---	---	--	---

							<p>roku w sprawie ochrony gatunkowej roślin pod ochroną ścisłą, dla których obowiązują m. in. zakazy umyślnego niszczenia okazów, jego siedlisk, czy przemieszczania w środowisku przyrodniczym.</p> <p>11. Bezpośrednie sąsiedztwo drogi powiatowej nr 2089 R Jureczkowa – Makowa jest miejscem występowania porostów z rodzaju biedronecznik, pawężnica, żółtlica, nibyplucnik, odnożyca i innych, które wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 roku w sprawie ochrony gatunkowej grzybów, znajdują się pod ochroną ścisłą lub częściową, a dla których obowiązują m. in. zakazy umyślnego niszczenia okazów, siedlisk, czy przemieszczania w środowisku przyrodniczym.</p> <p>12. Bezpośrednie sąsiedztwo drogi powiatowej nr 2089 R Jureczkowa – Makowa jest miejscem występowania roślin chronionych, w tym mchów i wątrobowców z rodzaju miedzik, widlik, miechera, gładyszek, skosatka, nowelia, biczycza, które wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 października 2014 roku w sprawie ochrony gatunkowej roślin pod ochroną ścisłą, dla których obowiązują m. in. zakazy umyślnego niszczenia okazów, jego siedlisk, czy przemieszczania w środowisku przyrodniczym.</p> <p>13. Opisywany obszar jest miejscem występowania niedźwiedzia brunatnego, wilka szarego, rysia euroazjatyckiego oraz żbika europejskiego, czyli gatunków wymagających ochrony ścisłej z załącznika IV Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dyrektywa siedliskowa) chronionych w ramach obszarów Natura 2000, oraz będących wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt pod ochroną ścisłą. Zmiana parametrów drogi (jej poszerzenie, większa ilość i prędkość pojazdów) narazi gatunki te na śmierć w wyniku kolizji, a także zakłóci drożność korytarza ekologicznego, tworząc barierę ekologiczną.</p> <p>14. Sąsiedztwo drogi powiatowej, jak i cały opisywany obszar jest miejscem występowania płazów - kumaka górskiego, traszki grzebieniastej oraz traszki karpackiej, a także motyla krasnopani hera, czyli gatunków wymagających ochrony ścisłej z załącznika IV Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dyrektywa siedliskowa) chronionych w ramach obszarów Natura 2000, oraz będących wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt pod ochroną ścisłą. Zmiana parametrów drogi (jej poszerzenie, większa ilość i prędkość pojazdów) podniesie śmiertelność (rozjeżdżanie) tych gatunków na drodze.</p> <p>15. Potok Turnica jest miejscem występowania minoga strumieniowego, głowacza białopłetwego, czyli gatunków wymagających ochrony ścisłej z załącznika IV Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dyrektywa siedliskowa) chronionych w ramach obszarów Natura 2000, jak również chrząszcza- biegacza urozmaiconego, będącego wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt pod ochroną ścisłą. Przebudowa drogi, do której będzie trzeba wykonać prace w korycie potoku Turnica może zagrozić występowaniu tych gatunków w potoku.</p> <p>16. Sąsiedztwo drogi powiatowej, jak i cały opisywany obszar jest miejscem występowania siedlisk przyrodniczych z załącznika I Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dyrektywa siedliskowa) chronionych w ramach obszarów Natura 2000, w tym siedliska priorytetowe 91E0 – łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe, których przedstawicielką jest występująca tu olszynka górską <i>Alnetum incanae</i>. Zmiana parametrów drogi będzie wymagała jej przebudowy, polegającej na poszerzeniu, pracach ziemnych, regulacji pobliskiego potoku Turnica, wycięciu drzew i podobnych rozwiązań, co spowoduje nieodwracalne szkody w tym wrażliwym siedlisku i w efekcie jego zanik.</p> <p>17. Okolice opisywanego odcinka drogi z projektu Programu są żerowiskiem takich gatunków ptaków jak orzeł przedni, orlik krzykliwy, trzmielolajd zwyczajny i bocian czarny, będącymi gatunkami z załącznika 1 Dyrektywy rady 79/409/EWG z dnia 2 kwietnia 1979 roku w sprawie ochrony dzikich ptaków, chronionych w ramach obszarów ptasich Natura 2000, a także będących pod ścisłą ochroną gatunkową wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt. Podniesienie parametrów przedmiotowej drogi, lub</p>
--	--	--	--	--	--	--	---

								<p>przeprowadzenie podobnej drogi w innym śladzie, a co za tym idzie zwiększenie ruchu samochodowego i hałasu w opisywanym obszarze spowoduje uszczuplenie obszarów do żerowania dla tych gatunków, co pogorszy stan ich populacji i może doprowadzić do ich zaniku w opisywanym obszarze. Zwiększy się również możliwość kolizji z tymi gatunkami. Należy zauważyć, że Polska populacja orla przedniego szacowana jest na 30 -35 par, w tym w 90% w Karpatach, i jest on skrajnie nielicznym ptakiem lęgowym. Uszczuplenie możliwości jego występowania o przedmiotowy obszar z powodu przebudowy/budowy nowej drogi byłoby ogromną stratą dla Polskiej ochrony przyrody.</p> <p>18. Okolice opisywanego odcinka drogi z projektu Programu są miejscem występowania i gniazdowania takich gatunków jak jarząbek, sóweczka, puszczyk uralski, lelek, zimorodek, dzięcioł białogrzbiety, dzięcioł trójpalczasty, dzięcioł średni, dzięcioł czarny, dzięcioł zielonosiwy, dzięcioł białoszyi i mucholówka mała, będącymi gatunkami z załącznika 1 Dyrektywy rady 79/409/EWG z dnia 2 kwietnia 1979 roku w sprawie ochrony dzikich ptaków, chronionych w ramach obszarów ptasich Natura 2000, a także będących pod ścisłą ochroną gatunkową wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt. Przebudowa istniejącej bądź budowa nowej drogi w tym rejonie może przyczynić się do pogorszenia siedlisk, a co za tym idzie stanu populacji tych gatunków. Większość z tych gatunków (za wyjątkiem jarząbka) jest również chronionych w polskim prawie na mocy Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt.</p> <p>Uwagi natury ogólnej:</p> <p>19. Droga z Przemyśla w Bieszczady w priorytecie A nie skróci znacząco czasu podróży na południe województwa w stosunku do drogi z Przemyśla w priorytecie B – przez Birczę i Kuźminę (DK 28). Dla przykładu droga do Soliny (centrum turystyczne regionu) różni się tylko niecałym kilometrem (76 km dla priorytetu A, 77 km dla priorytetu B), a droga do Ustrzyk Górnych 12 kilometrami (106 km dla priorytetu A, 118 dla priorytetu B) i czasem 7 minut. Gdyby w priorytecie B wykonać odpowiednią przebudowę już istniejącej drogi, byłaby ona szybszą i bezpieczniejszą opcją dojazdu z Przemyśla w Bieszczady niż droga w priorytecie A której przebudowa/budowa w nowym śladzie naruszałaby dziedzictwo przyrodnicze regionu.</p> <p>20. Rys. 30 str. 220 Projektu Prognozy oddziaływania na środowisko projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 słusznie wskazuje dla drogi Przemyśl- DW890 w wariantcie A potencjalne kolizje przestrzenne z formami ochrony przyrody opisanymi w niniejszych uwagach.</p> <p>21. Rys. 43 str. 257 Projektu Prognozy oddziaływania na środowisko projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 – słusznie pokazuje silne oddziaływanie na korytarz ekologiczny (poziom 3 skali - najwyższy) dla drogi w priorytecie A Przemyśl- DW890. Na tą kolizję wskazują przedmiotowe uwagi.</p> <p>Ze względu na powyższe uwagi, wydaje się, że postulowany z Przemyśla na południe wariant w priorytecie A, jest bardzo złym rozwiązaniem, i ze względu na liczne kolizje z wartościami przyrodniczymi byłby narażony na niebezpieczeństwo odmowy uzgodnienia przez Dyrektora RDOŚ Oceny Oddziaływania na Środowisko, oraz na brak możliwości finansowania z funduszy unijnych. Z tego też względu postulujemy o rezygnację z pomysłu przeprowadzenia drogi we wskazywanych granicach.</p> <p>Jednakowo popieramy inwestycję w przebudowę drogi z Przemyśla na południe Województwa w priorytecie B, czyli w wariantcie najmniej kolidującym z wysokimi wartościami przyrodniczymi obszaru Pogórza Przemyskiego i Gór Słonnych.</p>	
268	pisemnie	organizacja pozarządowa	Marta Dzyr: Fundacja Noga w Łapę	rys. 49, rys. 72, rys. 64,	129, 178, 268	przebudowa/rozbudowa/budowa drogi w priorytecie A, łączącej Przemyśl z DW 890 Kuźmina – Krościenko	<p>Postulujemy o rezygnację z pomysłu przeprowadzenia drogi z Przemyśla na południe województwa w priorytecie A na odcinku Od Fredropla do DW890. Jednakowo popieramy inwestycję w przebudowę drogi z Przemyśla na południe Województwa w priorytecie B</p>	<p>1. Opisywany obszar na którym byłoby realizowana przedmiotowa inwestycja drogowa leży w dwóch obszarach „siedliskowych” Natury 2000- PLH 180012 Ostoja Przemyśka, oraz PLH 180013 Ostoja Góry Słonne (załącznik, ryc.1).</p> <p>2. Opisywany obszar leży w dwóch obszarach „ptasich” Natury 2000- PLB 180001 Pogórze Przemyskie, oraz PLB 180003 Góry Słonne (załącznik, ryc.2).</p> <p>3. Opisywany obszar leży w Parku Krajobrazowym Pogórza Przemyskiego, oraz Parku Krajobrazowym Gór Słonnych (załącznik, ryc.3).</p> <p>4. Opisywany obszar stanowi teren projektowanego Turnickiego Parku Narodowego (załącznik, ryc.4), którego powstanie zakładają i rekomendują:</p> <p>- Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, czyli najważniejszy</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Postulowana modyfikacja treści PSRT WP polegająca na rezygnacji z pomysłu przeprowadzenia inwestycji w postaci drogi z Przemyśla w Bieszczady (przyłączenie do Drogi Wojewódzkiej 890) nie zostanie wprowadzona, ze względu na kluczową rolę wspomnianej inwestycji dla procesu likwidacji wykluczenia transportowego tej części regionu. Ponadto poziom szczegółowości PSRT WP nie determinuje automatycznie dokładnego przebiegu przyszłych tras.</p> <p>Jednakże, w razie ewentualnych przygotowań inwestycyjnych na terenach</p>

							<p>(DK28), czyli w wariancie najmniej kolidującym z wysokimi wartościami przyrodniczymi obszaru Pogórza Przemyskiego i Gór Słonnych. Wnioskujemy o nadanie wariantowi przebiegającemu po śladzie DK28 priorytetu A</p>	<p>krajowy dokument strategiczny dotyczący zagospodarowania przestrzennego kraju, opracowany zgodnie z zapisami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z 27 marca 2003 roku</p> <p>- Docelowa sieć krajowego systemu obszarów chronionych (KSOCh) z uwzględnieniem łączących je korytarzy ekologicznych wykonany przez Instytut Ochrony Przyrody Państwowej Akademii Nauk oraz Narodowa Fundacja Ochrony Środowiska, na zamówienie Ministra Środowiska w 2002 r. (tamże w Zał. 10).</p> <p>Obszar projektowanego Turnickiego Parku Narodowego jest uważany za jeden z najcenniejszych przyrodniczo miejsc w Polsce. Jego walory opisane są zarówno w pierwszym projekcie parku z 1993 r. (MICHALIK S. (red.) 1993. Turnicki Park Narodowy w polskich Karpatach Wschodnich – Dokumentacja projektowa. Polska Fundacja Ochrony Przyrody PRO NATURA, Kraków), jak i w nowej dokumentacji projektowej z 2018 r. (BOČKOWSKI M. (red.) 2018. Projektowany Turnicki park narodowy. Stan walorów przyrodniczych – 35 lat od pierwszego projektu parku narodowego na Pogórzu Karpackim. Fundacja Dziedzictwo Przyrodnicze. Nowosiółki Dydyńskie).</p> <p>5. Obszar ten jest w całości Korytarzem Ekologicznym „Pogórze Przemyskie” (załącznik , ryc.5) wykazany w rejestrze Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska, będący częścią międzynarodowego i europejskiego karpackiego korytarza ekologicznego.</p> <p>6. Bezpośrednio przy drodze powiatowej nr 2089 R Jureczkowa – Makowa, znajduje się 6 stref ochronnych dla porostu- granicznika płucnika – gatunku zagrożonego wyginięciem z czerwonej listy grzybów Polski, który zgodnie z zał. 1 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 roku w sprawie ochrony gatunkowej grzybów podlega ochronie ścisłej, oraz dla którego zakazuje się m.in. umyślnego niszczenia okazów, jego siedlisk, czy przemieszczania w środowisku przyrodniczym.</p> <p>7. Na całym terenie projektowanego Turnickiego Parku Narodowego znajduje się 42 strefy ochrony gatunków grzybów oraz ptaków – wszystkie gatunki pod ochroną ścisłą, dlatego trudno znaleźć możliwość bezkolizyjnego przeprowadzenia drogi w tym terenie.</p> <p>8. Bezpośrednio przy drodze powiatowej nr 2089 R Jureczkowa – Makowa znajdują się na drzewach bardzo liczne stanowiska porostów z rodzaju brodaczka (Usnea), których wszystkie gatunki są chronione, w tym 49 gatunków – ścisłe, a 2 częściowo, dla których zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 roku w sprawie ochrony gatunkowej grzybów, zakazuje się m.in. umyślnego niszczenia okazów, jego siedlisk, czy przemieszczania w środowisku przyrodniczym. Porosty te mają również swoje stanowiska w innych częściach projektowanego Turnickiego Parku Narodowego.</p> <p>9. Bezpośrednie sąsiedztwo drogi powiatowej nr 2089 R Jureczkowa – Makowa jest rozpoznane jako siedlisko (zostały rozpoznane stanowiska) porostów z rodzaju Kobiernik (Parmotrema), których wszystkie gatunki są uznane wg czerwonej listy grzybów Polski, za krytycznie zagrożone wyginięciem, będące pod ochroną ścisłą zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 roku w sprawie ochrony gatunkowej grzybów.</p> <p>10. Bezpośrednie sąsiedztwo drogi powiatowej nr 2089 R Jureczkowa – Makowa jest miejscem występowania bezlistu okrywowego (Buxbaumia viridis) oraz widłozębu zielonego (Dicranum viride), gatunków z zał. 2 Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dyrektywa siedliskowa) chronionych w ramach obszarów siedliskowych Natury 2000, oraz będących wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 października 2014 roku w sprawie ochrony gatunkowej roślin pod ochroną ścisłą, dla których obowiązują m. in. zakazy umyślnego niszczenia okazów, jego siedlisk, czy przemieszczania w środowisku przyrodniczym.</p>	<p>środowiskowo cennych, z należytą dokładnością dopełnione zostaną w wszelkie wymogi dotyczące kwestii środowiskowych. W chwili obecnej prowadzone są prace związane z obwodnicą Przemyśla, przy czym ostateczny jej przebieg zostanie ustalony w Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydawanej przez Regionalną Dyрекcję Ochrony Środowiska w Rzeszowie. Ponadto należy dodać, że planowane połączenie odciążałoby drogi lokalne, które aktualnie absorbują istniejący ruch na tym kierunku. Przejazdy, które obecnie odbywają się w rejonie planowanej drogi, wykonywane są na trasach o niskim standardzie, co skutkuje m.in. negatywnym obciążeniem dla środowiska. Realizacja przedmiotowej inwestycji pozwoliłaby zatem na sprawne przemieszczanie się na omawianym dystansie, co wiązałoby się ze zmniejszeniem negatywnego wpływu transportu na środowisko m.in. w postaci ograniczenia emisji gazów cieplarnianych do atmosfery, ale także poprawą bezpieczeństwa.</p>
--	--	--	--	--	--	--	--	--	---

							<p>11. Bezpośrednie sąsiedztwo drogi powiatowej nr 2089 R Jureczkowa – Makowa jest miejscem występowania porostów z rodzaju biedronecznik, pawężnica, żółtlica, nibyplucnik, odnożyca i innych, które wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 roku w sprawie ochrony gatunkowej grzybów, znajdują się pod ochroną ścisłą lub częściową, a dla których obowiązują m. in. zakazy umyślnego niszczenia okazów, siedlisk, czy przemieszczania w środowisku przyrodniczym.</p> <p>12. Bezpośrednie sąsiedztwo drogi powiatowej nr 2089 R Jureczkowa – Makowa jest miejscem występowania roślin chronionych, w tym mchów i wątrobowców z rodzaju miedzik, widlik, miechera, gładyszek, skosatka, nowelia, biczyca, które wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 października 2014 roku w sprawie ochrony gatunkowej roślin pod ochroną ścisłą, dla których obowiązują m. in. zakazy umyślnego niszczenia okazów, jego siedlisk, czy przemieszczania w środowisku przyrodniczym.</p> <p>13. Opisywany obszar jest miejscem występowania niedźwiedzia brunatnego, wilka szarego, rysia euroazjatyckiego oraz żbika europejskiego, czyli gatunków wymagających ochrony ścisłej z załącznika IV Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dyrektywa siedliskowa) chronionych w ramach obszarów Natura 2000, oraz będących wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt pod ochroną ścisłą. Zmiana parametrów drogi (jej poszerzenie, większa ilość i prędkość pojazdów) narazi gatunki te na śmierć w wyniku kolizji, a także zakłóci drożność korytarza ekologicznego, tworząc barierę ekologiczną.</p> <p>14. Sąsiedztwo drogi powiatowej, jak i cały opisywany obszar jest miejscem występowania płazów - kumaka górskiego, traszki grzebieniastej oraz traszki karpackiej, a także motyla krasnopani hera, czyli gatunków wymagających ochrony ścisłej z załącznika IV Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dyrektywa siedliskowa) chronionych w ramach obszarów Natura 2000, oraz będących wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt pod ochroną ścisłą. Zmiana parametrów drogi (jej poszerzenie, większa ilość i prędkość pojazdów) podniesie śmiertelność (rozjeżdżanie) tych gatunków na drodze.</p> <p>15. Potok Turnica jest miejscem występowania minoga strumieniowego, głowacza białopłetwego, czyli gatunków wymagających ochrony ścisłej z załącznika IV Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dyrektywa siedliskowa) chronionych w ramach obszarów Natura 2000, jak również chrząszcza- biegacza urozmaiconego, będącego wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt pod ochroną ścisłą. Przebudowa drogi, do której będzie trzeba wykonać prace w korycie potoku Turnica może zagrozić występowaniu tych gatunków w potoku.</p> <p>16. Sąsiedztwo drogi powiatowej, jak i cały opisywany obszar jest miejscem występowania siedlisk przyrodniczych z załącznika I Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dyrektywa siedliskowa) chronionych w ramach obszarów Natura 2000, w tym siedliska priorytetowe 91E0 – łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe, których przedstawicielką jest występująca tu olszynka górską Alnetum incanae. Zmiana parametrów drogi będzie wymagała jej przebudowy, polegającej na poszerzeniu, pracach ziemnych, regulacji pobliskiego potoku Turnica, wycięciu drzew i podobnych rozwiązań, co spowoduje nieodwracalne szkody w tym wrażliwym siedlisku i w efekcie jego zanik.</p> <p>17. Okolice opisywanego odcinka drogi z projektu Programu są żerowiskiem takich gatunków ptaków jak orzeł przedni, orlik krzykliwy, trzmielojad zwyczajny i</p>	
--	--	--	--	--	--	--	---	--

						<p>bocian czarny, będącymi gatunkami z załącznika 1 Dyrektywy rady 79/409/EWG z dnia 2 kwietnia 1979 roku w sprawie ochrony dzikich ptaków, chronionych w ramach obszarów ptasich Natura 2000, a także będących pod ścisłą ochroną gatunkową wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt. Podniesienie parametrów przedmiotowej drogi, lub przeprowadzenie podobnej drogi w innym śladzie, a co za tym idzie zwiększenie ruchu samochodowego i hałasu w opisywanym obszarze spowoduje uszczuplenie obszarów do żerowania dla tych gatunków, co pogorszy stan ich populacji i może doprowadzić do ich zaniku w opisywanym obszarze. Zwiększy się również możliwość kolizji z tymi gatunkami. Należy zauważyć, że Polska populacja orla przedniego szacowana jest na 30 -35 par, w tym w 90% w Karpatach, i jest on skrajnie nielicznym ptakiem lęgowym. Uszczuplenie możliwości jego występowania o przedmiotowy obszar z powodu przebudowy/budowy nowej drogi byłoby ogromną stratą dla Polskiej ochrony przyrody.</p> <p>18. Okolice opisywanego odcinka drogi z projektu Programu są miejscem występowania i gniazdowania takich gatunków jak jarząbek, sóweczka, puszczyk uralski, lelek, zimorodek, dzięcioł białogrzbiety, dzięcioł trójpalczasty, dzięcioł średni, dzięcioł czarny, dzięcioł zielonosiwy, dzięcioł białoszyi i mucholówka mała, będącymi gatunkami z załącznika 1 Dyrektywy rady 79/409/EWG z dnia 2 kwietnia 1979 roku w sprawie ochrony dzikich ptaków, chronionych w ramach obszarów ptasich Natura 2000, a także będących pod ścisłą ochroną gatunkową wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt. Przebudowa istniejącej bądź budowa nowej drogi w tym rejonie może przyczynić się do pogorszenia siedlisk, a co za tym idzie stanu populacji tych gatunków. Większość z tych gatunków (za wyjątkiem jarzabka) jest również chronionych w polskim prawie na mocy Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt.</p> <p>Uwagi natury ogólnej:</p> <p>19. Droga z Przemyśla w Bieszczady w priorytecie A nie skróci znacząco czasu podróży na południe województwa w stosunku do drogi z Przemyśla w priorytecie B – przez Birczę i Kuźminę (DK 28). Dla przykładu droga do Soliny (centrum turystyczne regionu) różni się tylko niecałym kilometrem (76 km dla priorytetu A, 77 km dla priorytetu B), a droga do Ustrzyk Górnych 12 kilometrami (106 km dla priorytetu A, 118 dla priorytetu B) i czasem 7 minut. Gdyby w priorytecie B wykonać odpowiednią przebudowę już istniejącej drogi, byłaby ona szybszą i bezpieczniejszą opcją dojazdu z Przemyśla w Bieszczady niż droga w priorytecie A której przebudowa/budowa w nowym śladzie naruszałaby dziedzictwo przyrodnicze regionu.</p> <p>20. Rys. 30 str. 220 Projektu Prognozy oddziaływania na środowisko projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 słusznie wskazuje dla drogi Przemyśl- DW890 w wariantcie A potencjalne kolizje przestrzenne z formami ochrony przyrody opisanymi w niniejszych uwagach.</p> <p>21. Rys. 43 str. 257 Projektu Prognozy oddziaływania na środowisko projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 – słusznie pokazuje silne oddziaływanie na korytarz ekologiczny (poziom 3 skali - najwyższy) dla drogi w priorytecie A Przemyśl- DW890. Na tą kolizję wskazują przedmiotowe uwagi.</p>
--	--	--	--	--	--	---

269	pisemnie	podmiot publiczny	Andrzej Nepelski, Radny Sejmiku Województwa, Grzegorz Dominik; Burmistrz Gminy Narol, Zdzisław Zadworny; Burmistrz Miasta i Gminy Cieszanów, Andrzej Gryńiewicz; Burmistrz Gminy Oleszyce - wystąpienie	Brak	Brak	Nawiązując do projektu Planu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 my mieszkańcy gmin: Oleszyce, Cieszanów i Narol jesteśmy zaskoczeni pominięciem drogi wojewódzkiej nr 865 relacji Jarosław - Bełżec oraz drogi wojewódzkiej nr 866 relacji Dachnów- Lubaczów- granica państwa w zestawieniu dróg ważnych dla rozwoju regionu.	Wobec tego apelujemy o zaplanowanie przebudowy DW865 i DW866 na terenie Powiatu Lubaczowskiego jako bardzo pilnej.	<p>Nadmieniamy, że droga 865 jest drogą o największym na terenie Powiatu Lubaczowskiego obciążeniu ruchem dużych samochodów ciężarowych (wg generalnego pomiaru ruchu z 2020 roku poza terenem zabudowanym SDDR wyniósł 7 - 8 tysięcy pojazdów). DW865 jako całość łączy ona drogę krajową nr 17 Warszawa -Lublin-Zamość- Hrebenne-granica państwa z drogą krajową nr 94 i autostradą A4 (obydwa te szlaki komunikacyjne należą do transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T) . Ciężki transport samochodowy rośnie z każdym rokiem, a parametry drogi na naszym terenie bez zmian od 30-tu lat (poza lokalnymi wyjątkami w postaci ostatnio zrealizowanych inwestycji). Obecny stan techniczny nawierzchni poza odcinkami przebudowanymi w ostatnich latach jest zły, a na najgorszych odcinkach tj. od granicy powiatu do Lipiny, Futory – Dachnów oraz Kowałówka – Plazów wręcz katastrofalny. Tam powierzchnia wyboi przekracza 50 % całości, po prostu góra w-wa nawierzchni bitumicznej rozlaży się "w szwach" i właściwie nie ma czego ratować. Cała warstwa ścieralna się sypie i wysiłek służb drogowych tj. bieżący zimowy remont masą "na zimno" wypada po kilku dniach wraz z pozostałością starej masy. Takiej sytuacji sprzyjają obecnie panujące warunki atmosferyczne oraz duże natężenie ruchu samochodów. Jeżeli do tego dodamy wieloletnie zaległości w przeprowadzaniu cyklicznych odnow nawierzchni to można stwierdzić, że od kilku lat drogi trzymały się właściwie „na słowo honoru” – a teraz i ta właściwość się skończyła. Jest to stan na dziś, a przed nami wiosenny okres roztopów, przełomów i wysadzin - czyli perspektywa jeszcze większych uszkodzeń. Przykro to stwierdzić, ale sami jesteśmy sobie winni bo czekaliśmy cierpliwie na naszą kolej w dystrybucji środków finansowych na drogi wojewódzkie na naszym terenie. Niestety zbyt cierpliwie i teraz mamy katastrofę która będzie coraz większa. Tym bardziej jesteśmy zaskoczeni pominięciem dróg 865 i 866 w zestawieniu dróg planowanych do przebudowy w pierwszej kolejności poprzez brak punktacji dotyczącej połączenia z TEN-T, a przecież DW865 łączy dwa korytarze TEN-T tj. DK17 z DK94 i autostradą A4(skoro łańcuch jest tak mocny, jak mocne jest najsłabsze ogniwo to logicznym jest, że każdy fragment DW865 jest połączeniem z siecią TEN-T, a nie tylko jej początek i koniec). Natomiast DW866 łączy międzynarodowe drogowe przejście graniczne Budomierz – Hruszew z drogą TEN-T w kierunku na Warszawę (wg pomiaru ruchu DW866 na odcinku Dachnów – Lubaczów ma największe obciążenie ruchem na Powiecie Lubaczowskim). Co prawda ostatnio wysiłkiem Samorządu Województwa Podkarpackiego i Samorządów Gminnych proces przebudowy dróg wojewódzkich na naszym terenie powoli rusza: powstały obwodnice Lubaczowa, Oleszyc i Cieszanowa, przebudowano odcinek Zalesie – Oleszyce, aktualnie trwa budowa obwodnicy Narola i przebudowa odcinka Lubaczów – Basznia Dolna, ale to niewiele ponad 10 % całości w 4 lata, a reszta czeka ... na plan przebudów dróg wojewódzkich na lata 2022 – 2030. Czy się doczeka na swoją kolej „w jednym kawałku” przy rosnącym ruchu samochodów ciężarowych cywilnych i być może wojskowych – chyba nie. Jeżeli teraz nie nastąpi przyspieszenie, to degradacja substancji drogowej będzie przyspieszać i nasz region ulegnie gospodarczemu wykluczeniu, a na to nie można pozwolić - to przecież nasze życie.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>W projekcie Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030, ze względu na bardzo dużą liczbę potrzeb inwestycyjnych na sieci dróg wojewódzkich, wskazano potrzebę realizacji znacznej ilości propozycji projektów drogowych. Projekty te podlegały wielokryterialnej ocenie, co pozwoliło na przygotowanie spriorytetyzowanej listy kluczowych/strategicznych inwestycji, planowanych do wsparcia w ramach regionalnego programu FEP 2021-2027 oraz programu FEPW 2021-2027. Zaznaczam, że w zestawieniu tym ujęta została droga wojewódzka Nr 865 i podlegała ona ocenie. Kryterium pierwsze spośród kryteriów priorytetyzacji projektów dotyczących infrastruktury drogowej – drogi wojewódzkie tj. „Bezpośrednie połączenie do sieci TEN-T” przyznaje punktację tylko tym ciagom drogowym, które mają bezpośredni dostęp do sieci TEN-T. Droga wojewódzka Nr 865 łączy się z siecią TEN-T w sposób pośredni przez drogi krajowe, w związku z czym nie było możliwości przyznania jej punktacji w zakresie tego kryterium. Natomiast odnosząc się do braku uwzględnienia w ww. wykazie ciągu drogowego nr 866 informuję, że odcinek od m. Lubaczów do przejścia granicznego został kompleksowo przebudowany w roku 2012, natomiast pozostały odcinek utrzymywany jest w ramach bieżącego utrzymania dróg, prowadzonego przez Zarząd drogi. Dodatkowo realizowane są odcinkowe odnowy/przebudowy nawierzchni tej drogi – ostatnia taka odnowa/przebudowa wykonana była w 2021 roku na terenie m. Lubaczów. Jak już wcześniej wspomniano, ze względu na ogrom potrzeb inwestycyjnych nie było możliwe ujęcie wszystkich dróg wojewódzkich w finansowaniu perspektywy 2021 – 2027, tym bardziej tych, które swoim stanem technicznym nie wskazują w porównaniu do innych, potrzeby najpilniejszego wykonania prac remontowo – inwestycyjnych. Rozumiejąc bardzo istotną rolę poprawy bezpieczeństwa wzdłuż drogi wojewódzkiej Nr 865 oraz dostosowania jej do wzrastających potrzeb ruchu, Departament i PZDW już w aktualnej perspektywie podejmuje przygotowania do realizacji kolejnych inwestycji na tej drodze np. w ramach wsparcia formułą Project Pipeline opracowywana jest dokumentacja projektowa na m. in następujące projekty:</p> <ul style="list-style-type: none">- „Przebudowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 865 Jarosław – Oleszyce – Cieszanów – Bełżec na odcinku Cieszanów – granica województwa”. Całkowity koszt opracowania dokumentacji szacowany jest na wartość 2 250 000,00 zł,- „Przebudowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 865 Jarosław – Oleszyce – Cieszanów – Bełżec na odcinku Oleszyce – Cieszanów”. Całkowity koszt opracowania dokumentacji szacowany jest na wartość 1 250 000,00 zł. <p>Natomiast w ramach środków budżetu Województwa wykonano/jest opracowywana dokumentacja projektowa dla następujących projektów:</p> <ul style="list-style-type: none">- „Przebudowa/rozbudowa DW865 odc. Koniaków – Zapalów”. Całkowity koszt opracowania dokumentacji szacowany jest na wartość 1 031 217,00 zł. Trwa faza projektowa, planowany ZRID 2022 rok, koszt przyszłych robót 72 mln zł.- „Przebudowa/rozbudowa DW865 odc. Zapalów – Oleszyce etap Zapalów-Lipina”. Uzyskany ZRID, koszt przyszłych robót 35,5 mln zł. (odcinek Lipina – Oleszyce został już przebudowany).- „Budowa DW865 odc. Munina – Koniaków wraz z mostem na Sanie etap I odc. Munina-Sobiecin z mostem na Sanie”. Całkowity koszt opracowania dokumentacji szacowany jest na wartość 1 146 232,00 zł. Finansowanie m. in w ramach programu Mosty dla Regionów. Trwa faza projektowa, planowany ZRID 2022 rok, koszt przyszłych robót 175 mln zł.- „Budowa DW865 odc. Munina – Koniaków wraz z mostem na Sanie etap II
-----	----------	-------------------	---	------	------	--	--	---	---

									<p>odc. Sobiecin-Koniaków". Całkowity koszt opracowania dokumentacji szacowany jest na wartość 565 960,00 zł (finansowanie: BW). Trwa faza projektowa, planowany ZRID 2022 rok, koszt przyszłych robót 41,5 mln zł. Uwzględniając powyżej przedstawione informacje należy stwierdzić, że opracowywane dokumentacje stanowią pierwszy etap poprawy infrastruktury ziemi lubaczowskiej i nie mają na celu spełniać roli „pulkowników”. Natomiast biorąc pod uwagę specyfikę prac drogowych realizacja robót drogowych wymagać będzie odpowiednio długiego okresu i pozyskania środków finansowych. Przygotowany przez Województwo Podkarpackie plan rozwoju infrastruktury drogowej jest dojrzały i zaawansowany, uwzględniając również potrzeby w zakresie drogi wojewódzkiej Nr 865.</p>
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

III. Stanowisko Zarządu Województwa Podkarpackiego ws. uwag do *Prognozy oddziaływania na środowisko projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030*

L.p.	Forma zgłoszenia (formularz on-line; pismen; słownie)	Podmiot zgłaszający (osoba fizyczna; podmiot publiczny; podmiot prywatny; organizacja pozarządowa, inne)	Nazwa podmiotu	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga	Nr strony	Zapis w projekcie Prognozy, do którego zgłaszane są uwagi	Sugerowana zmiana (konkretna propozycja nowego brzmienia zapisu)	Uzasadnienie	Stanowisko Zarządu Województwa Podkarpackiego (uwaga uwzględniona; uwaga częściowo uwzględniona; uwaga nieuwzględniona; uwaga zawiera się w istniejących zapisach Programu)
1	formularz on-line	osoba fizyczna	Osoba fizyczna 1	Zwiększenie powiązań transportowych w regionie, w tym likwidowanie obszarów wykluczenia transportowego spowodowanego niskim zaludnieniem, obszarami górzystymi, obszarami o niskiej skali zatrudniania	187	Wzmocnienie szans rozwojowych, dzięki modernizacji i rozbudowie lotnisk lokalnych w kierunku lotnictwa ogólnego, transportu pasażerskiego i towarowego, w tym: - Turbia k/Stalowej Woli;	Usunąć z projektu lotnisko Turbia k/Stalowej Woli;	Jako mieszkaniec Stalowej Woli (osiedle Sochy) wyrażam kategoryczny sprzeciw do planów rozwoju lotniska w miejsc. Turbia k/Stalowej Woli ze szkoda dla środowiska naturalnego, w tym dla gatunków chronionych zwierząt i dla mieszkańców okolicznych osiedli Sochy, Posanie, Charzewice II w Stalowej Woli oraz miejscowości Gminy Zaleszany tj. Turbia, Pilchów, Agatówka, Obojna. Uzasadnienie szczegółowe: Lotnisko w Turbii k/Stalowej Woli to polowe lotnisko służące nielicznej grupie osób, które uprawiają na nim swoje hobby tj. lotnictwo i szybownictwo. Wokół lotniska w Turbii rozwijają się osiedla domów jednorodzinnych gminy Zaleszany tj. miejscowość Pilchów, Agatówka, Turbia, Obojna oraz miasta Stalowa Wola tj. osiedla Sochy, Posanie, Charzewice II. Na osiedlu Charzewice II w Stalowej Woli przystąpiono do planowania i budowy dwóch nowych wielkich osiedli domów wielorodzinnych (osiedle Parkowe i Ogrodowe) w ramach Społecznej Inicjatywy Mieszkaniowej. Według ogłoszonych planów ma powstać 1250 nowych lokali mieszkalnych dla około 5-6 tysięcy nowych mieszkańców. Te dwa nowe osiedla mieszkaniowe mają powstać w bliskim sąsiedztwie (3-4 km) od lotniska w Turbii na tzw. ścieżce startu i lądowania samolotów, a pomysłem Prezydenta Stalowej Woli i Wójta Gminy Zaleszany jest drastyczne zwiększenie ruchu lotniczego poprzez wybudowanie stałego utwardzonego pasa startowego i rozpoczęcie lotów cargo! Niestety lotnisko w Turbii już obecnie jest bardzo uciążliwe dla nas mieszkańców o czym informowałem władze Stalowej Woli, Urząd Lotnictwa Cywilnego, Marszałka Woj. Podkarpackiego, Wojewodę Podkarpackiego oraz Komisję Europejską. Startujące i lądujące samoloty jedno- i dwupłatowe przelatują tuż nad naszymi domami wyjąc przeraźliwie swoimi silnikami. Z kolei samoloty wyciągające szybowce na pułap przelotowy krążą w kółko nad naszymi domami, co niejednokrotnie trwa ponad 10 minut dla każdego szybowca, a takich cykli jest nawet kilkadziesiąt w ciągu jednego dnia, zwłaszcza w trakcie zawodów. Nie są to więc pojedyncze przeloty lecz stały hałas generowany przez silniki turbośmigłowe. Proszę sobie wyobrazić 50 samolotów turbośmigłowych przelatujących nisko nad moim domem w ciągu	Uwaga nieuwzględniona. Lotnisko w Turbii wpisane jest do rejestru lotnisk publicznych, funkcjonujących na terenie województwa podkarpackiego, dlatego też nie można go pominąć w zapisach Prognozy. W Programie wskazuje się ogólny zapis w ramach 2 celu szczegółowego Transportowa spójność wewnętrzna, dotyczący modernizacji i rozbudowy lotnisk lokalnych w kierunku lotnictwa ogólnego, transportu pasażerskiego czy towarowego, w tym m.in. lotniska Turbia koło Stalowej Woli. Projekt Programu jest dokumentem ogólnym, deklaratywnym, wyznaczającym jedynie podstawowe kierunki działań. Wpisanie określonych przedsięwzięć projektu Programu nie przesądza o ich realizacji. Zgodnie z obowiązującymi przepisami, realizacja każdego z planowanych przedsięwzięć poprzedzona zostanie procedurą oceny oddziaływania na środowisko (w ramach której dokonana zostanie szczegółowa analiza skutków oddziaływania tych przedsięwzięć), a ich realizacja uzależniona będzie od decyzji środowiskowych wydanych przez właściwe organy administracyjne. Na etapie uzyskiwania określonych pozwoleń oraz wydawania decyzji środowiskowych będzie możliwość zgłaszania ewentualnych uwag do planowanego przedsięwzięcia.

							<p>dwóch godzin w trakcie zawodów na lotnisku w Turbii! Czuliśmy się w naszym domu jak podczas lotniczego bombardowania w czasie wojny! Tak było codziennie w trakcie zawodów od 9 do 18 lipca 2021 r.</p> <p>W trakcie zawodów na lotnisku w Turbii w dn. 9-18.07.2021 r. samoloty przelatywały także tuż nad gniazdem bociana białego, gatunku chronionego, zlokalizowanego na działce przy ulicy Posanie w Stalowej Woli. Zgłoszenie o zagrożeniu dla pary bociana białego (gatunku chronionego ptactwa) zostało wysłane przeze mnie drogą e-mailową do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie w dniu 13.07.2021 r. wraz z dokumentacją filmową. Do tej pory brak jest jakiegokolwiek odpowiedzi RDOŚ w Rzeszowie na to zgłoszone zagrożenie dla gatunku chronionego ptactwa przez samoloty startujące i lądujące na lotnisku w miejsc. Turbia k/Stalowej Woli.</p> <p>Rozbudowa lotniska w Turbii jest wbrew oficjalnemu miejscowemu programowi ochrony środowiska w Gminie Stalowa Wola. W dokumencie „Program ochrony środowiska Gminy Stalowa Wola na lata 2020-2023 z perspektywą do roku 2026” (Uchwała Rady Miejskiej w Stalowej Woli nr XXXVIII/433/2021 z dn. 26.03.2021 r.) na wniosek mieszkańców, dodano krótką wzmiankę nt. zagrożeń generowanych przez lotnisko w Turbii:</p> <p>„Na terenie gminy Stalowa Wola źródłem hałasu lotniczego jest lotnisko cywilne Stalowa Wola-Turbia. Lotnisko położone jest w odległości ok. 9 km od centrum Stalowej Woli. Najbardziej narażonymi obszarami na oddziaływanie lotnika są osiedla Posanie i Sochy. W ostatnich latach nie prowadzono pomiarów hałasu na ww. lotnisku.”</p> <p>Podkreślam, że w ww „Programie ochrony środowiska Gminy Stalowa Wola ...” nie ma żadnego programu ochrony środowiska, żadnych działań ochronnych dla zdrowia i życia mieszkańców i gatunków chronionych zwierząt, przed źródłem hałasu jakim jest hałas lotniczy. Z jednej strony władze Stalowej Woli potwierdzają występowanie źródła hałasu lotniczego i lokalizują jego oddziaływanie na osiedla Posanie i Sochy, a równocześnie planują rozbudowę lotniska w Turbii, a tym samym zwielokrotnienie szkodliwego dla zdrowia mieszkańców osiedli Posanie i Sochy hałasu lotniczego. Czy jest w tym jakiś sens i logika oprócz wybujałych ambicji lokalnych władz wybudowania lotniska towarowo-pasażerskiego wśród osiedli mieszkaniowych?</p> <p>Czy władze Stalowej Woli ogłaszając konkretne plany rozbudowy lotniska w Turbii tj. (cytat za Radiem Leliwa):</p> <p>„budowa takiego pasa z systemem naprowadzania samolotów może kosztować nawet około 30 milionów złotych. Prezydent Stalowej Woli zakłada, że jeszcze w tym roku powinna być gotowa koncepcja przestrzennego zagospodarowania płyty lotniska wraz z pasem startowym. Natomiast w przyszłym roku ruszyłoby projektowanie pasa, zaś w 2023 mógłby ruszyć przetarg na tą inwestycję”</p> <p>zasięgnęły opinii okolicznych mieszkańców, przeprowadziły konsultacje społeczne a przede wszystkim czy wykonały badania i pomiary szkodliwego hałasu lotniczego? To pytanie jest oczywiście wyłącznie retoryczne bo Prezydent Stalowej Woli od lat ignoruje wnioski i apele mieszkańców w tej sprawie. Zaznaczam, że zgodnie z informacją z „Programu ochrony środowiska Gminy Stalowa Wola na lata 2020-2023 z perspektywą do roku 2026” takie pomiary nie zostały wykonane (cyt. W ostatnich latach nie prowadzono pomiarów hałasu na ww. lotnisku.”). Mimo to, wbrew woli okolicznych mieszkańców Prezydent Stalowej Woli i Wójt Gminy Zaleszany zamierzają zniszczyć warunki życia nam okolicznym mieszkańcom. Jeśli ambicją lokalnych władz jest wybudowanie kolejnego lotniska pasażersko-towarowego w województwie Podkarpackim to powinno ono zostać wybudowane na niezamieszkałych terenach, a nie po środku licznych istniejących (i planowanych) osiedli, zaludnionych za namową tych samych władz lokalnych.</p> <p>Konkludując, jako mieszkaniec osiedla Sochy w Stalowej Woli kategorycznie sprzeciwiam się planom rozbudowy lotniska w Turbii i apeluję do Regionalnych</p>
--	--	--	--	--	--	--	---

								Władz Samorządowych o ochronę zdrowia i życia mieszkańców oraz środowiska naturalnego i usunięcie tego lotniska z Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030, gdyż zagraża ono środowisku naturalnemu oraz sąsiadującej ludności.	
2	pisemnie	organizacja pozarządowa	Piotr Klub; Fundacja Dziedzictwo Przyrodnicze	Rys. 17	98	Na mapie p.t. Waloryzacja przyrodnicza a sieć transportowa w 2030 roku, jako obiekty o najwyższych walorach przyrodniczych zostały podane tylko istniejące parki narodowe oraz rezerваты przyrody. Wykaz ten nie wyczerpuje jednak wszystkich obiektów o najwyższych walorach przyrodniczych	Zaznaczenie na mapie dodatkowo, jako obiektu o najwyższych walorach przyrodniczych terenu Projektowanego Turnickiego Parku Narodowego (w załączeniu Ryc. 4)	1. Obszar projektowanego Turnickiego Parku Narodowego jest uważany za jeden z najcenniejszych przyrodniczo miejsc w Polsce. Jego walory opisane są zarówno w pierwszym projekcie parku z 1993 r. (MICHALIK S. (red.) 1993. Turnicki Park Narodowy w polskich Karpatach Wschodnich – Dokumentacja projektowa. Polska Fundacja Ochrony Przyrody PRO NATURA, Kraków), jak i w nowej dokumentacji projektowej z 2018 r. (BOČKOWSKI M. (red.) 2018. Projektowany Turnicki park narodowy. Stan walorów przyrodniczych – 35 lat od pierwszego projektu parku narodowego na Pogórzu Karpackim. Fundacja Dziedzictwo Przyrodnicze. Nowosiółki Dydyńskie). Opisywany obszar stanowi teren projektowanego Turnickiego Parku Narodowego (załącznik, ryc.4), którego powstanie zakładają i rekomendują: - Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, czyli najważniejszy krajowy dokument strategiczny dotyczący zagospodarowania przestrzennego kraju, opracowany zgodnie z zapisami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z 27 marca 2003 roku - Docelowa sieć krajowego systemu obszarów chronionych (KSOCh) z uwzględnieniem łączących je korytarzy ekologicznych wykonany przez Instytut Ochrony Przyrody Państwowej Akademii Nauk oraz Narodowa Fundacja Ochrony Środowiska, na zamówienie Ministra Środowiska w 2002 r. (tamże w Zał. 10).	Uwaga nieuwzględniona W Prognozie ujęte zostały tylko istniejące obszary chronione. Obszaru projektowanego Turnickiego Parku Narodowego nie uwzględniono, ponieważ: 1. Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 – nie jest dokumentem obowiązującym, (M.P. 2012 poz. 252 został uchylony – akt uchylający: Ustawa z dnia 15 lipca 2020 r. o zmianie ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2020 r., poz. 1378). 2. W Prognozie ujęte są tylko te obszary, które mają określone granice i są uwzględnione w obowiązujących dokumentach planistycznych dot. zagospodarowania przestrzennego. 3. Brak podstaw prawnych.
3	pisemnie	organizacja pozarządowa	Piotr Klub; Fundacja Dziedzictwo Przyrodnicze	XV. Informacja o możliwym transgranicznym oddziaływaniu na środowisko	275	Nie uwzględniono transgranicznego oddziaływania priorytetu A drogi Przemysł- DW890 pomiędzy terenem projektowanego Turnickiego Parku Narodowego a istniejącym po stronie ukraińskiej jego odpowiednikiem Parkiem Narodowym „Koroliwski Beskydy”	Dopisanie transgranicznego oddziaływania drogi w priorytecie A Przemysł- DW890 do tej części Prognozy	Projektowana droga w priorytecie A Przemysł-DW890 będzie stanowić bardzo znaczącą barierę ekologiczną pomiędzy bardzo cennymi obszarami Projektowanego Turnickiego Parku Narodowego- po stronie polskiej, a Parkiem Narodowym „Koroliwski Beskydy” po stronie ukraińskiej.	Uwaga uwzględniona Obecny zapis: Jedyne oddziaływania o zasięgu transgranicznym mogą być identyfikowane w odniesieniu do budowy, rozbudowy i modernizacji infrastruktury transportowej (drogowej i kolejowej) w strefie przygranicznej, w zakresie poszczególnych komponentów środowiska (głównie różnorodności biologicznej, atmosfery, klimatu akustycznego i krajobrazu). Proponowany zapis: Jedyne oddziaływania o zasięgu transgranicznym mogą być identyfikowane w odniesieniu do budowy, rozbudowy i modernizacji infrastruktury transportowej (drogowej, m.in. projektowanej drogi DW890, i kolejowej) w strefie przygranicznej, w zakresie poszczególnych komponentów środowiska (głównie różnorodności biologicznej, atmosfery, klimatu akustycznego i krajobrazu).
4	pisemnie	organizacja pozarządowa	Michał Adamczyk; Stowarzyszenie na Rzecz	Rys. 17	98	Na mapie p.t. Waloryzacja przyrodnicza a sieć transportowa w	Zaznaczenie na mapie dodatkowo, jako obiektu o najwyższych walorach przyrodniczych terenu	1. Obszar projektowanego Turnickiego Parku Narodowego jest uważany za jeden z najcenniejszych przyrodniczo miejsc w Polsce. Jego walory opisane są zarówno w pierwszym projekcie parku z 1993 r. (MICHALIK S. (red.) 1993. Turnicki Park Narodowy w polskich	Uwaga nieuwzględniona W Prognozie ujęte zostały tylko istniejące obszary chronione. Obszaru projektowanego Turnickiego Parku Narodowego nie uwzględniono, ponieważ:

			Ochrony Lasów i Zwierząt „Duchy Lasu”			2030 roku, jako obiekty o najwyższych walorach przyrodniczych zostały podane tylko istniejące parki narodowe oraz rezerwy przyrody. Wykaz ten nie wyczerpuje jednak wszystkich obiektów o najwyższych walorach przyrodniczych	Projektowanego Turnickiego Parku Narodowego (w załączeniu Ryc. 4)	Karpatach Wschodnich – Dokumentacja projektowa. Polska Fundacja Ochrony Przyrody PRO NATURA, Kraków), jak i w nowej dokumentacji projektowej z 2018 r. (BOČKOWSKI M. (red.) 2018. Projektowany Turnicki park narodowy. Stan walorów przyrodniczych – 35 lat od pierwszego projektu parku narodowego na Pogórzu Karpackim. Fundacja Dziedzictwo Przyrodnicze. Nowosiółki Dydyńskie). Opisywany obszar stanowi teren projektowanego Turnickiego Parku Narodowego (załącznik, ryc.4), którego powstanie zakładają i rekomendują: - Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, czyli najważniejszy krajowy dokument strategiczny dotyczący zagospodarowania przestrzennego kraju, opracowany zgodnie z zapisami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z 27 marca 2003 roku - Docelowa sieć krajowego systemu obszarów chronionych (KSOCh) z uwzględnieniem łączących je korytarzy ekologicznych wykonany przez Instytut Ochrony Przyrody Państwowej Akademii Nauk oraz Narodowa Fundacja Ochrony Środowiska, na zamówienie Ministra Środowiska w 2002 r. (tamże w Zał. 10).	1. Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 – nie jest dokumentem obowiązującym, (M.P. 2012 poz. 252 został uchylony – akt uchylający: Ustawa z dnia 15 lipca 2020 r. o zmianie ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2020 r., poz. 1378). 2. W Prognozie ujęte są tylko te obszary, które mają określone granice i są uwzględnione w obowiązujących dokumentach planistycznych dot. zagospodarowania przestrzennego. 3. Brak podstaw prawnych.
5	pisemnie	organizacja pozarządowa	Michał Adamczyk; Stowarzyszenie na Rzecz Ochrony Lasów i Zwierząt „Duchy Lasu”	XV. Informacja o możliwym transgranicznym oddziaływaniu na środowisko	275	Nie uwzględniono transgranicznego oddziaływania priorytetu A drogi Przemysł- DW890 pomiędzy terenem projektowanego Turnickiego Parku Narodowego a istniejącym po stronie ukraińskiej jego odpowiednikiem Parkiem Narodowym „Koroliwski Beskydy”	Dopisanie transgranicznego oddziaływania drogi w priorytecie A Przemysł- DW890 do tej części Prognozy	Projektowana droga w priorytecie A Przemysł-DW890 będzie stanowić bardzo znaczącą barierę ekologiczną pomiędzy bardzo cennymi obszarami Projektowanego Turnickiego Parku Narodowego- po stronie polskiej, a Parkiem Narodowym „Koroliwski Beskydy” po stronie ukraińskiej.	Uwaga uwzględniona Obecny zapis: Jedyne oddziaływania o zasięgu transgranicznym mogą być identyfikowane w odniesieniu do budowy, rozbudowy i modernizacji infrastruktury transportowej (drogowej i kolejowej) w strefie przygranicznej, w zakresie poszczególnych komponentów środowiska (głównie różnorodności biologicznej, atmosfery, klimatu akustycznego i krajobrazu). Proponowany zapis: Jedyne oddziaływania o zasięgu transgranicznym mogą być identyfikowane w odniesieniu do budowy, rozbudowy i modernizacji infrastruktury transportowej (drogowej, m.in. projektowanej drogi DW890 , i kolejowej) w strefie przygranicznej, w zakresie poszczególnych komponentów środowiska (głównie różnorodności biologicznej, atmosfery, klimatu akustycznego i krajobrazu).
6	pisemnie	organizacja pozarządowa	Józefina Bendiuk; Inicjatywa Dzikie Karpaty	Rys. 17	98	Na mapie p.t. Waloryzacja przyrodnicza a sieć transportowa w 2030 roku, jako obiekty o najwyższych walorach przyrodniczych zostały podane tylko istniejące parki narodowe	Zaznaczenie na mapie dodatkowo, jako obiektu o najwyższych walorach przyrodniczych terenu Projektowanego Turnickiego Parku Narodowego (w załączeniu Ryc. 4)	1. Obszar projektowanego Turnickiego Parku Narodowego jest uważany za jeden z najcenniejszych przyrodniczo miejsc w Polsce. Jego walory opisane są zarówno w pierwszym projekcie parku z 1993 r. (MICHALIK S. (red.) 1993. Turnicki Park Narodowy w polskich Karpatach Wschodnich – Dokumentacja projektowa. Polska Fundacja Ochrony Przyrody PRO NATURA, Kraków), jak i w nowej dokumentacji projektowej z 2018 r. (BOČKOWSKI M. (red.) 2018. Projektowany Turnicki park narodowy. Stan walorów przyrodniczych – 35 lat od pierwszego projektu parku narodowego na Pogórzu Karpackim. Fundacja Dziedzictwo Przyrodnicze. Nowosiółki Dydyńskie). Opisywany obszar stanowi teren projektowanego Turnickiego Parku	Uwaga nieuwzględniona W Prognozie ujęte zostały tylko istniejące obszary chronione. Obszaru projektowanego Turnickiego Parku Narodowego nie uwzględniono, ponieważ: 1. Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 – nie jest dokumentem obowiązującym, (M.P. 2012 poz. 252 został uchylony – akt uchylający: Ustawa z dnia 15 lipca 2020 r. o zmianie ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2020 r., poz. 1378). 2. W Prognozie ujęte są tylko te obszary, które mają określone granice i są uwzględnione w obowiązujących dokumentach planistycznych dot.

						oraz rezerwy przyrody. Wykaz ten nie wyczerpuje jednak wszystkich obiektów o najwyższych walorach przyrodniczych		Narodowego (załącznik, ryc.4), którego powstanie zakładają i rekomendują: - Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, czyli najważniejszy krajowy dokument strategiczny dotyczący zagospodarowania przestrzennego kraju, opracowany zgodnie z zapisami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z 27 marca 2003 roku - Docelowa sieć krajowego systemu obszarów chronionych (KSOCh) z uwzględnieniem łączących je korytarzy ekologicznych wykonany przez Instytut Ochrony Przyrody Państwowej Akademii Nauk oraz Narodowa Fundacja Ochrony Środowiska, na zamówienie Ministra Środowiska w 2002 r. (tamże w Zał. 10).	zagospodarowania przestrzennego. 3. Brak podstaw prawnych.
7	pisemnie	organizacja pozarządowa	Józefina Bendiuk; Inicjatywa Dzikie Karpaty	XV. Informacja o możliwym transgranicznym oddziaływaniu na środowisko	275	Nie uwzględniono transgranicznego oddziaływania priorytetu A drogi Przemysł- DW890 pomiędzy terenem projektowanego Turnickiego Parku Narodowego a istniejącym po stronie ukraińskiej jego odpowiednikiem Parkiem Narodowym „Koroliwski Beskydy”	Dopisanie transgranicznego oddziaływania drogi w priorytecie A Przemysł- DW890 do tej części Prognozy	Projektowana droga w priorytecie A Przemysł-DW890 będzie stanowił bardzo znaczącą barierę ekologiczną pomiędzy bardzo cennymi obszarami Projektowanego Turnickiego Parku Narodowego- po stronie polskiej, a Parkiem Narodowym „Koroliwski Beskydy” po stronie ukraińskiej.	Uwaga uwzględniona Obecny zapis: Jedyne oddziaływania o zasięgu transgranicznym mogą być identyfikowane w odniesieniu do budowy, rozbudowy i modernizacji infrastruktury transportowej (drogowej i kolejowej) w strefie przygranicznej, w zakresie poszczególnych komponentów środowiska (głównie różnorodności biologicznej, atmosfery, klimatu akustycznego i krajobrazu). Proponowany zapis: Jedyne oddziaływania o zasięgu transgranicznym mogą być identyfikowane w odniesieniu do budowy, rozbudowy i modernizacji infrastruktury transportowej (drogowej, m.in. projektowanej drogi DW890, i kolejowej) w strefie przygranicznej, w zakresie poszczególnych komponentów środowiska (głównie różnorodności biologicznej, atmosfery, klimatu akustycznego i krajobrazu).
8	pisemnie	organizacja pozarządowa	Jakub Rok; Centrum Europejskich Studiów Regionalnych i Lokalnych	Rys. 17	98	Na mapie p.t. Waloryzacja przyrodnicza a sieć transportowa w 2030 roku, jako obiekty o najwyższych walorach przyrodniczych zostały podane tylko istniejące parki narodowe oraz rezerwy przyrody. Wykaz ten nie wyczerpuje jednak wszystkich obiektów o najwyższych walorach przyrodniczych	Zaznaczenie na mapie dodatkowo, jako obiektu o najwyższych walorach przyrodniczych terenu Projektowanego Turnickiego Parku Narodowego (w załączeniu Ryc. 4)	1. Obszar projektowanego Turnickiego Parku Narodowego jest uważany za jeden z najcenniejszych przyrodniczo miejsc w Polsce. Jego walory opisane są zarówno w pierwszym projekcie parku z 1993 r. (MICHALIK S. (red.) 1993. Turnicki Park Narodowy w polskich Karpatach Wschodnich – Dokumentacja projektowa. Polska Fundacja Ochrony Przyrody PRO NATURA, Kraków), jak i w nowej dokumentacji projektowej z 2018 r. (BOČKOWSKI M. (red.) 2018. Projektowany Turnicki park narodowy. Stan walorów przyrodniczych – 35 lat od pierwszego projektu parku narodowego na Pogórzu Karpackim. Fundacja Dziedzictwo Przyrodnicze. Nowosiółki Dydyńskie). Opisany obszar stanowi teren projektowanego Turnickiego Parku Narodowego (załącznik, ryc.4), którego powstanie zakładają i rekomendują: - Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, czyli najważniejszy krajowy dokument strategiczny dotyczący zagospodarowania przestrzennego kraju, opracowany zgodnie z zapisami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z 27 marca 2003 roku - Docelowa sieć krajowego systemu obszarów chronionych (KSOCh) z	Uwaga nieuwzględniona W Prognozie ujęte zostały tylko istniejące obszary chronione. Obszaru projektowanego Turnickiego Parku Narodowego nie uwzględniono, ponieważ: 1. Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 – nie jest dokumentem obowiązującym, (M.P. 2012 poz. 252 został uchylony – akt uchylający: Ustawa z dnia 15 lipca 2020 r. o zmianie ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2020 r., poz. 1378). 2. W Prognozie ujęte są tylko te obszary, które mają określone granice i są uwzględnione w obowiązujących dokumentach planistycznych dot. zagospodarowania przestrzennego. 3. Brak podstaw prawnych.

								uwzględnieniem łączących je korytarzy ekologicznych wykonany przez Instytut Ochrony Przyrody Państwowej Akademii Nauk oraz Narodowa Fundacja Ochrony Środowiska, na zamówienie Ministra Środowiska w 2002 r. (tamże w Zał. 10).	
9	pisemnie	organizacja pozarządowa	Jakub Rok; Centrum Europejskich Studiów Regionalnych i Lokalnych	XV. Informacja o możliwym transgranicznym oddziaływaniu na środowisko	275	Nie uwzględniono transgranicznego oddziaływania priorytetu A drogi Przemysł- DW890 pomiędzy terenem projektowanego Tumickiego Parku Narodowego a istniejącym po stronie ukraińskiej jego odpowiednikiem Parkiem Narodowym „Koroliwski Beskydy”	Dopisanie transgranicznego oddziaływania drogi w priorytecie A Przemysł- DW890 do tej części Prognozy	Projektowana droga w priorytecie A Przemysł-DW890 będzie stanowić bardzo znaczącą barierę ekologiczną pomiędzy bardzo cennymi obszarami Projektowanego Tumickiego Parku Narodowego- po stronie polskiej, a Parkiem Narodowym „Koroliwski Beskydy” po stronie ukraińskiej.	<p>Uwaga uwzględniona Obecny zapis: Jedyne oddziaływania o zasięgu transgranicznym mogą być identyfikowane w odniesieniu do budowy, rozbudowy i modernizacji infrastruktury transportowej (drogowej i kolejowej) w strefie przygranicznej, w zakresie poszczególnych komponentów środowiska (głównie różnorodności biologicznej, atmosfery, klimatu akustycznego i krajobrazu). Proponowany zapis: Jedyne oddziaływania o zasięgu transgranicznym mogą być identyfikowane w odniesieniu do budowy, rozbudowy i modernizacji infrastruktury transportowej (drogowej, m.in. projektowanej drogi DW890, i kolejowej) w strefie przygranicznej, w zakresie poszczególnych komponentów środowiska (głównie różnorodności biologicznej, atmosfery, klimatu akustycznego i krajobrazu).</p>
10	pisemnie	osoba fizyczna	Osoba fizyczna 2	1.6	83	Zapisy dot. analizy klimatu akustycznego	<p>Dokumenty w bardzo niewielkim stopniu odnoszą się do hałasu lotniczego. Temat ten powinien być bardziej dogłębnie opisany w konsultowanych dokumentach. Program nie odwołuje się także do badań Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska dot. hałasu lotniczego przeprowadzonych dla Portu Lotniczego Rzeszów-Jasionka. W Programie wykonawczym monitoringu klimatu akustycznego na 2021r. Główny Inspektorat Ochrony środowiska zaplanował monitoring hałasu lotniczego na lotnisku Rzeszów - Jasionka. Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 powinna uwzględniać wyniki tych pomiarów oraz ich analizę. Odpowiednie zapisy dot. hałasu lotniczego powinny być zawarte także w samym SRTW. W dokumencie projekt Prognozy</p>	<p>Należy zaznaczyć, iż hałas lotniczy jest znacznie bardziej dokuczliwy niż inne hałasy komunikacyjne – drogowy czy kolejowy, ze względu na swoją specyfikę: pojawia się nagle i szybko narasta powodując uczucie zagrożenia, szczególnie w pomieszczeniach zamkniętych i np. w lesie, gdzie nie można ocenić odległości i kierunku zbliżającego się statku powietrznego. Związany z tym silny stres powoduje poważne zaburzenia w organizmach ludzi i zwierząt, wpływa niekorzystnie na narząd słuchu, układ nerwowy i krążenia oraz inne narządy wewnętrzne .</p> <p>Szczególne znaczenie analiza ta powinna mieć dla terenów Gminy Trzebownisko, gdzie funkcjonują Port Lotniczy Rzeszów – Jasionka, Aeroklub Rzeszowski (AR) i Ośrodek Kształcenia Lotniczego Politechniki Rzeszowskiej (OKL). Gminę Trzebownisko w pobliżu lotnisk przecina też Autostrada A4 i droga ekspresowa S19 i liczne drogi wojewódzkie, co potęguje problemy z hałasem komunikacyjnym w wielu miejscowościach Gminy Trzebownisko. Należy zauważyć, że OKL Politechniki Rzeszowie j i Aeroklub Rzeszowski funkcjonują od lat i można przeanalizować liczbę operacji lotniczych na tych lotniskach oraz trasy przelotów samolotów szkolnych, których ilości są coraz większe. W dokumentach nie ma aktualnej analizy ruchu lotniczego i ilości operacji lotniczych. Należy zauważyć, że liczba operacji lotniczych dochodzi do 20 tysięcy rocznie i w ciągu dekady wzrosła ponad dwukrotnie . Pandemia COVID-19 ograniczyła jedynie czasowo tą tendencję. Podkreślić trzeba, że w ostatnich latach zauważalnie wzrosła liczba operacji lotniczych o charakterze szkoleniowym realizowanych przez OKL i AR. W OKL w 2018 r., który był rekordowy dla OKL szkolilo się 118 studentów natomiast w bieżącym</p>	<p>Uwaga uwzględniona Tekst uzupełniony o następujący zapis: „Obowiązek prowadzenia pomiarów hałasu lotniczego wynika z art. 175 ustawy Prawo Ochrony Środowiska i realizowany jest w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska. Wyniki pomiarów są gromadzone w elektronicznej bazie EHAŁAS. Analiza wyników badań przeprowadzonych w 2019 r w 8 punktach pomiarowych wokół Portu Lotniczego „Rzeszów-Jasionka” wykazała, że nie zostały odnotowane przekroczenia dopuszczalnych norm hałasu zarówno w ciągu dnia, jak i w ciągu nocy.”</p>

						<p>oddziaływania na środowisko projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 na stronie 187 w tabeli w części Zwiększenie powiązań transportowych w regionie, w tym likwidowanie obszarów wykluczenia transportowego spowodowanego niskim zaludnieniem, obszarami górzystymi, obszarami o niskiej skali zatrudniania wskazano że zadanie Wzmocnienie szans rozwojowych, dzięki modernizacji i rozbudowie lotnisk lokalnych w kierunku lotnictwa ogólnego, transportu pasażerskiego i towarowego, w tym (...) - Rzeszów (Ośrodek Kształcenia Lotniczego Politechniki Rzeszowskiej) (...) ma wpływ na klimat akustyczny potencjalnie negatywny nie ma wpływu. Należy wykreślić opcję 0 (brak negatywnego wpływu).</p>	<p>roku jest to 148 studentów . Wzrost ilości operacji lotniczych bezpośrednio przekłada się na rosnący problem hałasu lotniczego w miejscowościach Gminy Trzebownisko przylegających do lotnisk w Jasionce. Operacje lotnicze samolotów szkolnych odbywają się najczęściej w pobliżu lotniska i są najbardziej dotkliwe są dla terenów na południe od Lotniska, gdzie występuje intensywny ruch samolotów szkolnych.</p> <p>Ponadto od 2 lipca 2019 roku obowiązują nowe przepisy regulujące wysokości, na jakich mogą odbywać się loty statków powietrznych. Nowe przepisy zostały opublikowane w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 5 marca 2019 r. w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące (Dz. U. z 2019 r., poz. 617). W poprzedniej wersji rozporządzenia ograniczenie obowiązywało tylko dla terenów „rozdzielalnych na mapie lotniczej” – tzw. terenów gęstej zabudowy). Teraz mamy „granice administracyjne miast”. Zmiana przepisów w sposób istotny dotyczy więc terenów Gminy Trzebownisko, nad którymi prowadzone są operacje lotnicze, zwłaszcza loty szkoleniowe. W związku z tym, iż nie są to tereny administracyjne miasta pomimo gęstej zabudowy jednorodzinnej zezwalają pilotowi na niższy lot. Możliwość niższych lotów od wejścia w życie tego rozporządzenia jest zauważalnie wykorzystywana przez pilotów/instruktorów.</p>	
11	pisemnie	osoba fizyczna	Osoba fizyczna 2	2.5	110	<p>Zapisy dot. analizy klimatu akustycznego</p> <p>Dokumenty w bardzo niewielkim stopniu odnoszą się do hałasu lotniczego. Temat ten powinien być bardziej dogłębnie opisany w konsultowanych dokumentach. Program nie odwołuje się także do badań Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska dot. hałasu lotniczego przeprowadzonych dla Portu Lotniczego Rzeszów-Jasionka. W Programie wykonawczym monitoringu klimatu akustycznego na 2021r. Główny Inspektorat Ochrony środowiska zaplanował monitoring hałasu lotniczego na lotnisku Rzeszów - Jasionka. Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030</p>	<p>Należy zaznaczyć, iż hałas lotniczy jest znacznie bardziej dokuczliwy niż inne hałasy komunikacyjne – drogowy czy kolejowy, ze względu na swoją specyfikę: pojawia się nagle i szybko narasta powodując uczucie zagrożenia, szczególnie w pomieszczeniach zamkniętych i np. w lesie, gdzie nie można ocenić odległości i kierunku zbliżającego się statku powietrznego. Związany z tym silny stres powoduje poważne zaburzenia w organizmach ludzi i zwierząt, wpływa niekorzystnie na narząd słuchu, układ nerwowy i krążenia oraz inne narządy wewnętrzne .</p> <p>Szczególne znaczenie analiza ta powinna mieć dla terenów Gminy Trzebownisko, gdzie funkcjonują Port Lotniczy Rzeszów – Jasionka, Aeroklub Rzeszowski (AR) i Ośrodek Kształcenia Lotniczego Politechniki Rzeszowskiej (OKL). Gminę Trzebownisko w pobliżu lotnisk przecina też Autostrada A4 i droga ekspresowa S19 i liczne drogi wojewódzkie, co potęguje problemy z hałasem komunikacyjnym w wielu miejscowościach Gminy Trzebownisko. Należy zauważyć, że OKL Politechniki Rzeszowie j i Aeroklub Rzeszowski funkcjonują od lat i można przeanalizować liczbę operacji lotniczych na tych lotniskach oraz trasy przelotów samolotów szkolnych, których ilości są coraz większe. W dokumentach nie ma aktualnej analizy ruchu lotniczego i ilości operacji lotniczych. Należy zauważyć, że liczba operacji lotniczych</p>	<p>Uwaga uwzględniona</p> <p>Tekst uzupełniony o następujący zapis:</p> <p>„Problem hałasu lotniczego na terenie województwa praktycznie nie występuje. Na terenie województwa zlokalizowane jest tylko jedno duże, międzynarodowe lotnisko Rzeszów-Jasionka. W 2021 roku na lotnisku wykonano 13 470 operacji lotniczych (startów i lądowań) samolotów (w 2020 r. było ich 12 918, natomiast w roku 2019 było ich 18806). W stosunku do roku 2019 liczba ta zmalała o 5336. Hałas lotniczy ma charakter lokalny, a jego uciążliwość związana jest z pojedynczymi przelotami samolotów.</p> <p>Analiza wyników badań przeprowadzonych w 2019 r w 8 punktach pomiarowych wokół Portu Lotniczego „Rzeszów-Jasionka” wykazała (4 w porze dnia i 4 w porze nocy), że większość wyników w ciągu dnia była <50 dB, jeden wynik znalazł się w przedziale 50-55 dB. Natomiast nie zostały odnotowane wartości, które przekraczały 55 dB. W porze nocnej wyniki osiągnęły wartość <50 dB. Z przeprowadzonych badań wynika, że zarówno w porze dnia jak i nocy nie odnotowano przekroczeń dopuszczalnych norm dla ocenianych stanowisk.”</p>

							powinna uwzględnić wyniki tych pomiarów oraz ich analizę. Odpowiednie zapisy dot. hałasu lotniczego powinny być zawarte także w samym SRTW. W dokumencie projekt Prognozy oddziaływania na środowisko projektu Programu Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 na stronie 187 w tabeli w części Zwiększenie powiązań transportowych w regionie, w tym likwidowanie obszarów wykluczenia transportowego spowodowanego niskim zaludnieniem, obszarami górzystymi, obszarami o niskiej skali zatrudniania wskazano że zadanie Wzmocnienie szans rozwojowych, dzięki modernizacji i rozbudowie lotnisk lokalnych w kierunku lotnictwa ogólnego, transportu pasażerskiego i towarowego, w tym (...) - Rzeszów (Ośrodek Kształcenia Lotniczego Politechniki Rzeszowskiej) (...) ma wpływ na klimat akustyczny potencjalnie negatywny nie ma wpływu. Należy wykreślić opcję 0 (brak negatywnego wpływu).	dochodzi do 20 tysięcy rocznie i w ciągu dekady wzrosła ponad dwukrotnie . Pandemia COVID-19 ograniczyła jedynie czasowo tą tendencję. Podkreślić trzeba, że w ostatnich latach zauważalnie wzrosła liczba operacji lotniczych o charakterze szkoleniowym realizowanych przez OKL i AR. W OKL w 2018 r., który był rekordowy dla OKL szkoliło się 118 studentów natomiast w bieżącym roku jest to 148 studentów . Wzrost ilości operacji lotniczych bezpośrednio przekłada się na rosnący problem hałasu lotniczego w miejscowościach Gminy Trzebownisko przylegających do lotnisk w Jasionce. Operacje lotnicze samolotów szkolnych odbywają się najczęściej w pobliżu lotniska i są najbardziej dotkliwe są dla terenów na południe od Lotniska, gdzie występuje intensywny ruch samolotów szkolnych. Ponadto od 2 lipca 2019 roku obowiązują nowe przepisy regulujące wysokości, na jakich mogą odbywać się loty statków powietrznych. Nowe przepisy zostały opublikowane w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 5 marca 2019 r. w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące (Dz. U. z 2019 r., poz. 617). W poprzedniej wersji rozporządzenia ograniczenie obowiązywało tylko dla terenów „rozdzielnych na mapie lotniczej” – tzw. terenów gęstej zabudowy). Teraz mamy „granice administracyjne miast”. Zmiana przepisów w sposób istotny dotyczy więc terenów Gminy Trzebownisko, nad którymi prowadzone są operacje lotnicze, zwłaszcza loty szkoleniowe. W związku z tym, iż nie są to tereny administracyjne miasta pomimo gęstej zabudowy jednorodzinnej zezwalają pilotowi na niższy lot. Możliwość niższych lotów od wejścia w życie tego rozporządzenia jest zauważalnie wykorzystywana przez pilotów/instruktorów.	
12	pisemnie	organizacja pozarządowa	Monika Skrzyńska; Marcin Mystkowski; Inicjatywa społeczna Jaki Będzie Las	Rys. 17	98	Na mapie p.t. Waloryzacja przyrodnicza a sieć transportowa w 2030 roku, jako obiekty o najwyższych walorach przyrodniczych zostały podane tylko istniejące parki narodowe oraz rezerwy przyrody. Wykaz ten nie wyczerpuje jednak wszystkich	Zaznaczenie na mapie dodatkowo, jako obiektu o najwyższych walorach przyrodniczych terenu Projektowanego Turnickiego Parku Narodowego (w załączeniu Ryc. 4)	1. Obszar projektowanego Turnickiego Parku Narodowego jest uważany za jeden z najcenniejszych przyrodniczo miejsc w Polsce. Jego walory opisane są zarówno w pierwszym projekcie parku z 1993 r. (MICHALIK S. (red.) 1993. Turnicki Park Narodowy w polskich Karpatach Wschodnich – Dokumentacja projektowa. Polska Fundacja Ochrony Przyrody PRO NATURA, Kraków), jak i w nowej dokumentacji projektowej z 2018 r. (BOČKOWSKI M. (red.) 2018. Projektowany Turnicki park narodowy. Stan walorów przyrodniczych – 35 lat od pierwszego projektu parku narodowego na Pogórzu Karpackim. Fundacja Dziedzictwo Przyrodnicze. Nowosiółki Dydyńskie). Opisany obszar stanowi teren projektowanego Turnickiego Parku Narodowego (załącznik, ryc.4), którego powstanie zakładają i rekomendują: - Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, czyli najważniejszy krajowy dokument strategiczny dotyczący	Uwaga nieuwzględniona W Prognozie ujęte zostały tylko istniejące obszary chronione. Obszaru projektowanego Turnickiego Parku Narodowego nie uwzględniono, ponieważ: 1. Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 – nie jest dokumentem obowiązującym, (M.P. 2012 poz. 252 został uchylony – akt uchylający: Ustawa z dnia 15 lipca 2020 r. o zmianie ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2020 r., poz. 1378). 2. W Prognozie ujęte są tylko te obszary, które mają określone granice i są uwzględnione w obowiązujących dokumentach planistycznych dot. zagospodarowania przestrzennego. 3. Brak podstaw prawnych.

						obiektów o najwyższych walorach przyrodniczych		zagospodarowania przestrzennego kraju, opracowany zgodnie z zapisami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z 27 marca 2003 roku - Docelowa sieć krajowego systemu obszarów chronionych (KSOCh) z uwzględnieniem łączących je korytarzy ekologicznych wykonany przez Instytut Ochrony Przyrody Państwowej Akademii Nauk oraz Narodowa Fundacja Ochrony Środowiska, na zamówienie Ministra Środowiska w 2002 r. (tamże w Zał. 10).	
13	pisemnie	organizacja pozarządowa	Monika Skrzyńska; Marcin Mystkowski; Inicjatywa społeczna Jaki Będzie Las	XV. Informacja o możliwym transgranicznym oddziaływaniu na środowisko	275	Nie uwzględniono transgranicznego oddziaływania priorytetu A drogi Przemysł- DW890 pomiędzy terenem projektowanego Turnickiego Parku Narodowego a istniejącym po stronie ukraińskiej jego odpowiednikiem Parkiem Narodowym „Koroliwski Beskydy”	Dopisanie transgranicznego oddziaływania drogi w priorytecie A Przemysł- DW890 do tej części Prognozy	Projektowana droga w priorytecie A Przemysł-DW890 będzie stanowił bardzo znaczącą barierę ekologiczną pomiędzy bardzo cennymi obszarami Projektowanego Turnickiego Parku Narodowego- po stronie polskiej, a Parkiem Narodowym „Koroliwski Beskydy” po stronie ukraińskiej.	Uwaga uwzględniona Obecny zapis: Jedyne oddziaływania o zasięgu transgranicznym mogą być identyfikowane w odniesieniu do budowy, rozbudowy i modernizacji infrastruktury transportowej (drogowej i kolejowej) w strefie przygranicznej, w zakresie poszczególnych komponentów środowiska (głównie różnorodności biologicznej, atmosfery, klimatu akustycznego i krajobrazu). Proponowany zapis: Jedyne oddziaływania o zasięgu transgranicznym mogą być identyfikowane w odniesieniu do budowy, rozbudowy i modernizacji infrastruktury transportowej (drogowej, m.in. projektowanej drogi DW890, i kolejowej) w strefie przygranicznej, w zakresie poszczególnych komponentów środowiska (głównie różnorodności biologicznej, atmosfery, klimatu akustycznego i krajobrazu).
14	pisemnie	organizacja pozarządowa	Marta Dzyr: Fundacja Noga w Łapę	Rys. 17	98	Na mapie p.t. Waloryzacja przyrodnicza a sieć transportowa w 2030 roku, jako obiekty o najwyższych walorach przyrodniczych zostały podane tylko istniejące parki narodowe oraz rezerwy przyrody. Wykaz ten nie wyczerpuje jednak wszystkich obiektów o najwyższych walorach przyrodniczych	Zaznaczenie na mapie dodatkowo, jako obiektu o najwyższych walorach przyrodniczych terenu Projektowanego Turnickiego Parku Narodowego (w załączeniu Ryc. 4)	1. Obszar projektowanego Turnickiego Parku Narodowego jest uważany za jeden z najcenniejszych przyrodniczo miejsc w Polsce. Jego walory opisane są zarówno w pierwszym projekcie parku z 1993 r. (MICHALIK S. (red.) 1993. Turnicki Park Narodowy w polskich Karpatach Wschodnich – Dokumentacja projektowa. Polska Fundacja Ochrony Przyrody PRO NATURA, Kraków), jak i w nowej dokumentacji projektowej z 2018 r. (BOČKOWSKI M. (red.) 2018. Projektowany Turnicki park narodowy. Stan walorów przyrodniczych – 35 lat od pierwszego projektu parku narodowego na Pogórzu Karpackim. Fundacja Dziedzictwo Przyrodnicze. Nowosiółki Dydyńskie). Opisywany obszar stanowi teren projektowanego Turnickiego Parku Narodowego (załącznik, ryc.4), którego powstanie zakładają i rekomendują: - Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, czyli najważniejszy krajowy dokument strategiczny dotyczący zagospodarowania przestrzennego kraju, opracowany zgodnie z zapisami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z 27 marca 2003 roku - Docelowa sieć krajowego systemu obszarów chronionych (KSOCh) z uwzględnieniem łączących je korytarzy ekologicznych wykonany przez Instytut Ochrony Przyrody Państwowej Akademii Nauk oraz Narodowa Fundacja Ochrony Środowiska, na zamówienie Ministra Środowiska w 2002 r. (tamże w Zał. 10).	Uwaga nieuwzględniona W Prognozie ujęte zostały tylko istniejące obszary chronione. Obszaru projektowanego Turnickiego Parku Narodowego nie uwzględniono, ponieważ: 1. Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 – nie jest dokumentem obowiązującym, (M.P. 2012 poz. 252 został uchylony – akt uchylający: Ustawa z dnia 15 lipca 2020 r. o zmianie ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2020 r., poz. 1378). 2. W Prognozie ujęte są tylko te obszary, które mają określone granice i są uwzględnione w obowiązujących dokumentach planistycznych dot. zagospodarowania przestrzennego. 3. Brak podstaw prawnych.

15	pisemnie	organizacja pozarządowa	Marta Dzyr: Fundacja Noga w Łapę	XV. Informacja o możliwym transgranicz- nym oddziaływa- niu na środowisk o	275	Nie uwzględniono transgranicznego oddziaływania priorytetu A drogi Przemysł- DW890 pomiędzy terenem projektowanego Turnickiego Parku Narodowego a istniejącym po stronie ukraińskiej jego odpowiednikiem Parkiem Narodowym „Koroliwski Beskydy”	Dopisanie transgranicznego oddziaływania drogi w priorytecie A Przemysł- DW890 do tej części Prognozy	Projektowana droga w priorytecie A Przemysł-DW890 będzie stanowić bardzo znaczącą barierę ekologiczną pomiędzy bardzo cennymi obszarami Projektowanego Turnickiego Parku Narodowego- po stronie polskiej, a Parkiem Narodowym „Koroliwski Beskydy” po stronie ukraińskiej.	<p>Uwaga uwzględniona Obecny zapis: Jedyne oddziaływania o zasięgu transgranicznym mogą być identyfikowane w odniesieniu do budowy, rozbudowy i modernizacji infrastruktury transportowej (drogowej i kolejowej) w strefie przygranicznej, w zakresie poszczególnych komponentów środowiska (głównie różnorodności biologicznej, atmosfery, klimatu akustycznego i krajobrazu). Proponowany zapis: Jedyne oddziaływania o zasięgu transgranicznym mogą być identyfikowane w odniesieniu do budowy, rozbudowy i modernizacji infrastruktury transportowej (drogowej, m.in. projektowanej drogi DW890, i kolejowej) w strefie przygranicznej, w zakresie poszczególnych komponentów środowiska (głównie różnorodności biologicznej, atmosfery, klimatu akustycznego i krajobrazu).</p>
16	pisemnie	organizacja pozarządowa	Krzysztof Cibor; Fundacja Greenpeace Polska	Rys. 17	98	Na mapie p.t. Waloryzacja przyrodnicza a sieć transportowa w 2030 roku, jako obiekty o najwyższych walorach przyrodniczych zostały podane tylko istniejące parki narodowe oraz rezerваты przyrody. Wykaz ten nie wyczerpuje jednak wszystkich obiektów o najwyższych walorach przyrodniczych	Zaznaczenie na mapie dodatkowo, jako obiektu o najwyższych walorach przyrodniczych terenu Projektowanego Turnickiego Parku Narodowego (w załączeniu Ryc. 4)	<p>1. Obszar projektowanego Turnickiego Parku Narodowego jest uważany za jeden z najcenniejszych przyrodniczo miejsc w Polsce. Jego walory opisane są zarówno w pierwszym projekcie parku z 1993 r. (MICHALIK S. (red.) 1993. Turnicki Park Narodowy w polskich Karpatach Wschodnich – Dokumentacja projektowa. Polska Fundacja Ochrony Przyrody PRO NATURA, Kraków), jak i w nowej dokumentacji projektowej z 2018 r. (BOČKOWSKI M. (red.) 2018. Projektowany Turnicki park narodowy. Stan walorów przyrodniczych – 35 lat od pierwszego projektu parku narodowego na Pogórzu Karpackim. Fundacja Dziedzictwo Przyrodnicze. Nowosiółki Dydyńskie). Opisywany obszar stanowi teren projektowanego Turnickiego Parku Narodowego (załącznik, ryc.4), którego powstanie zakładają i rekomendują: - Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, czyli najważniejszy krajowy dokument strategiczny dotyczący zagospodarowania przestrzennego kraju, opracowany zgodnie z zapisami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z 27 marca 2003 roku - Docelowa sieć krajowego systemu obszarów chronionych (KSOCh) z uwzględnieniem łączących je korytarzy ekologicznych wykonany przez Instytut Ochrony Przyrody Państwowej Akademii Nauk oraz Narodowa Fundacja Ochrony Środowiska, na zamówienie Ministra Środowiska w 2002 r. (tamże w Zał. 10).</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona W Prognozie ujęte zostały tylko istniejące obszary chronione. Obszaru projektowanego Turnickiego Parku Narodowego nie uwzględniono, ponieważ: 1. Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 – nie jest dokumentem obowiązującym, (M.P. 2012 poz. 252 został uchylony – akt uchylający: Ustawa z dnia 15 lipca 2020 r. o zmianie ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2020 r., poz. 1378). 2. W Prognozie ujęte są tylko te obszary, które mają określone granice i są uwzględnione w obowiązujących dokumentach planistycznych dot. zagospodarowania przestrzennego. 3. Brak podstaw prawnych.</p>
17	pisemnie	organizacja pozarządowa	Krzysztof Cibor; Fundacja Greenpeace Polska	XV. Informacja o możliwym transgranicznym oddziaływa- niu na środowisko	275	Nie uwzględniono transgranicznego oddziaływania priorytetu A drogi Przemysł- DW890 pomiędzy terenem projektowanego Turnickiego Parku	Dopisanie transgranicznego oddziaływania drogi w priorytecie A Przemysł- DW890 do tej części Prognozy	Projektowana droga w priorytecie A Przemysł-DW890 będzie stanowić bardzo znaczącą barierę ekologiczną pomiędzy bardzo cennymi obszarami Projektowanego Turnickiego Parku Narodowego- po stronie polskiej, a Parkiem Narodowym „Koroliwski Beskydy” po stronie ukraińskiej.	<p>Uwaga uwzględniona Obecny zapis: Jedyne oddziaływania o zasięgu transgranicznym mogą być identyfikowane w odniesieniu do budowy, rozbudowy i modernizacji infrastruktury transportowej (drogowej i kolejowej) w strefie przygranicznej, w zakresie poszczególnych komponentów środowiska (głównie różnorodności biologicznej, atmosfery, klimatu akustycznego i krajobrazu). Proponowany zapis: Jedyne oddziaływania o zasięgu transgranicznym mogą być identyfikowane</p>

						Narodowego a istniejącym po stronie ukraińskiej jego odpowiednikiem Parkiem Narodowym „Koroliwski Beskydy”			w odniesieniu do budowy, rozbudowy i modernizacji infrastruktury transportowej (drogowej, m.in. projektowanej drogi DW890 , i kolejowej) w strefie przygranicznej, w zakresie poszczególnych komponentów środowiska (głównie różnorodności biologicznej, atmosfery, klimatu akustycznego i krajobrazu).
18	słownie	podmiot publiczny	Marek Andruch; starosta bieszczadzki	Brak	Brak	Brak	Należy mieć na względzie problemy środowiskowe dla potencjalnych inwestycji ze względu na położenie [tereny cenne przyrodniczo]. Jeśli np. chodzi o drogę Ustrzyki Dln. – Przemyśl, to są względem tej trasy duże oczekiwania i nadzieje ze strony Bieszczadów, ponieważ dotychczasowe standardowe ukierunkowanie dojazdów i wyjazdów jest w stronę Leska, Sanoka i z Sanoka. Wspomniane kwestie środowiskowe są czynnikiem budzącym obawy co do powodzenia tej inwestycji – chodzi o ewentualne jej zablokowanie.	Brak	Uwaga zawiera się w istniejących zapisach Prognozy. Niemniej powodzenie inwestycji będzie zależało od wyniku procedury oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i otrzymania wymaganych prawem pozwoleń.
19	pisemnie	organizacja pozarządowa	Katarzyna Hromek	Rys. 17	98	Na mapie p.t. Waloryzacja przyrodnicza a sieć transportowa w 2030 roku, jako obiekty o najwyższych walorach przyrodniczych zostały podane tylko istniejące parki narodowe oraz rezerwy przyrody. Wykaz ten nie wyczerpuje jednak wszystkich obiektów o najwyższych walorach przyrodniczych	Zaznaczenie na mapie dodatkowo, jako obiektu o najwyższych walorach przyrodniczych terenu Projektowanego Turnickiego Parku Narodowego (w załączeniu Ryc. 4)	1. Obszar projektowanego Turnickiego Parku Narodowego jest uważany za jeden z najcenniejszych przyrodniczo miejsc w Polsce. Jego walory opisane są zarówno w pierwszym projekcie parku z 1993 r. (MICHALIK S. (red.) 1993. Turnicki Park Narodowy w polskich Karpatach Wschodnich – Dokumentacja projektowa. Polska Fundacja Ochrony Przyrody PRO NATURA, Kraków), jak i w nowej dokumentacji projektowej z 2018 r. (BOŃKOWSKI M. (red.) 2018. Projektowany Turnicki park narodowy. Stan walorów przyrodniczych – 35 lat od pierwszego projektu parku narodowego na Pogórzu Karpackim. Fundacja Dziedzictwo Przyrodnicze. Nowosiółki Dydyńskie). Opisywany obszar stanowi teren projektowanego Turnickiego Parku Narodowego (załącznik, ryc.4), którego powstanie zakładają i rekomendują: - Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, czyli najważniejszy krajowy dokument strategiczny dotyczący zagospodarowania przestrzennego kraju, opracowany zgodnie z zapisami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z 27 marca 2003 roku - Docelowa sieć krajowego systemu obszarów chronionych (KSOCh) z uwzględnieniem łączących je korytarzy ekologicznych wykonany przez Instytut Ochrony Przyrody Państwowej Akademii Nauk oraz Narodowa Fundacja Ochrony Środowiska, na zamówienie Ministra Środowiska w 2002 r. (tamże w Zał. 10).	Uwaga nieuwzględniona W Prognozie ujęte zostały tylko istniejące obszary chronione. Obszaru projektowanego Turnickiego Parku Narodowego nie uwzględniono, ponieważ: 1. Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 – nie jest dokumentem obowiązującym, (M.P. 2012 poz. 252 został uchylony – akt uchylający: Ustawa z dnia 15 lipca 2020 r. o zmianie ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2020 r., poz. 1378). 2. W Prognozie ujęte są tylko te obszary, które mają określone granice i są uwzględnione w obowiązujących dokumentach planistycznych dot. zagospodarowania przestrzennego. 3. Brak podstaw prawnych.

20	pisemnie	organizacja pozarządowa	Katarzyna Hromek	XV. Informacja o możliwym transgranicznym oddziaływaniu na środowisko	275	Nie uwzględniono transgranicznego oddziaływania priorytetu A drogi Przemysł- DW890 pomiędzy terenem projektowanego Turnickiego Parku Narodowego a istniejącym po stronie ukraińskiej jego odpowiednikiem Parkiem Narodowym „Koroliwski Beskydy”	Dopisanie transgranicznego oddziaływania drogi w priorytecie A Przemysł- DW890 do tej części Prognozy	Projektowana droga w priorytecie A Przemysł-DW890 będzie stanowić bardzo znaczącą barierę ekologiczną pomiędzy bardzo cennymi obszarami Projektowanego Turnickiego Parku Narodowego- po stronie polskiej, a Parkiem Narodowym „Koroliwski Beskydy” po stronie ukraińskiej.	<p>Uwaga uwzględniona Obecny zapis: Jedyne oddziaływania o zasięgu transgranicznym mogą być identyfikowane w odniesieniu do budowy, rozbudowy i modernizacji infrastruktury transportowej (drogowej i kolejowej) w strefie przygranicznej, w zakresie poszczególnych komponentów środowiska (głównie różnorodności biologicznej, atmosfery, klimatu akustycznego i krajobrazu).</p> <p>Proponowany zapis: Jedyne oddziaływania o zasięgu transgranicznym mogą być identyfikowane w odniesieniu do budowy, rozbudowy i modernizacji infrastruktury transportowej (drogowej, m.in. projektowanej drogi DW890, i kolejowej) w strefie przygranicznej, w zakresie poszczególnych komponentów środowiska (głównie różnorodności biologicznej, atmosfery, klimatu akustycznego i krajobrazu).</p>
21	pisemnie	organizacja pozarządowa	Tomasz Gromadka; Stowarzyszenie Pedagogów Teatru Grupa Performatywna Chłopaki Stół Powszechny	Rys. 17	98	Na mapie p.t. Waloryzacja przyrodnicza a sieć transportowa w 2030 roku, jako obiekty o najwyższych walorach przyrodniczych zostały podane tylko istniejące parki narodowe oraz rezerwy przyrody. Wykaz ten nie wyczerpuje jednak wszystkich obiektów o najwyższych walorach przyrodniczych	Zaznaczenie na mapie dodatkowo, jako obiektu o najwyższych walorach przyrodniczych terenu Projektowanego Turnickiego Parku Narodowego (w załączeniu Ryc. 4)	<p>1. Obszar projektowanego Turnickiego Parku Narodowego jest uważany za jeden z najcenniejszych przyrodniczo miejsc w Polsce. Jego walory opisane są zarówno w pierwszym projekcie parku z 1993 r. (MICHALIK S. (red.) 1993. Turnicki Park Narodowy w polskich Karpatach Wschodnich – Dokumentacja projektowa. Polska Fundacja Ochrony Przyrody PRO NATURA, Kraków), jak i w nowej dokumentacji projektowej z 2018 r. (BOČKOWSKI M. (red.) 2018. Projektowany Turnicki park narodowy. Stan walorów przyrodniczych – 35 lat od pierwszego projektu parku narodowego na Pogórzu Karpackim. Fundacja Dziedzictwo Przyrodnicze. Nowosiółki Dydyńskie).</p> <p>Opisywany obszar stanowi teren projektowanego Turnickiego Parku Narodowego (załącznik, ryc.4), którego powstanie zakładają i rekomendują:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, czyli najważniejszy krajowy dokument strategiczny dotyczący zagospodarowania przestrzennego kraju, opracowany zgodnie z zapisami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z 27 marca 2003 roku - Docelowa sieć krajowego systemu obszarów chronionych (KSOCh) z uwzględnieniem łączących je korytarzy ekologicznych wykonany przez Instytut Ochrony Przyrody Państwowej Akademii Nauk oraz Narodowa Fundacja Ochrony Środowiska, na zamówienie Ministra Środowiska w 2002 r. (tamże w Zał. 10). 	<p>Uwaga nieuwzględniona W Prognozie ujęte zostały tylko istniejące obszary chronione. Obszaru projektowanego Turnickiego Parku Narodowego nie uwzględniono, ponieważ:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 – nie jest dokumentem obowiązującym, (M.P. 2012 poz. 252 został uchylony – akt uchylający: Ustawa z dnia 15 lipca 2020 r. o zmianie ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2020 r., poz. 1378). 2. W Prognozie ujęte są tylko te obszary, które mają określone granice i są uwzględnione w obowiązujących dokumentach planistycznych dot. zagospodarowania przestrzennego. 3. Brak podstaw prawnych.
22	pisemnie	organizacja pozarządowa	Tomasz Gromadka; Stowarzyszenie Pedagogów Teatru Grupa Performatywna Chłopaki	XV. Informacja o możliwym transgranicznym oddziaływaniu na środowisko	275	Nie uwzględniono transgranicznego oddziaływania priorytetu A drogi Przemysł- DW890 pomiędzy terenem projektowanego Turnickiego Parku	Dopisanie transgranicznego oddziaływania drogi w priorytecie A Przemysł- DW890 do tej części Prognozy	Projektowana droga w priorytecie A Przemysł-DW890 będzie stanowić bardzo znaczącą barierę ekologiczną pomiędzy bardzo cennymi obszarami Projektowanego Turnickiego Parku Narodowego- po stronie polskiej, a Parkiem Narodowym „Koroliwski Beskydy” po stronie ukraińskiej.	<p>Uwaga uwzględniona Obecny zapis: Jedyne oddziaływania o zasięgu transgranicznym mogą być identyfikowane w odniesieniu do budowy, rozbudowy i modernizacji infrastruktury transportowej (drogowej i kolejowej) w strefie przygranicznej, w zakresie poszczególnych komponentów środowiska (głównie różnorodności biologicznej, atmosfery, klimatu akustycznego i krajobrazu).</p> <p>Proponowany zapis: Jedyne oddziaływania o zasięgu transgranicznym mogą być identyfikowane</p>

			Stół Powszechny			Narodowego a istniejącym po stronie ukraińskiej jego odpowiednikiem Parkiem Narodowym „Koroliwski Beskydy”			w odniesieniu do budowy, rozbudowy i modernizacji infrastruktury transportowej (drogowej, m.in. projektowanej drogi DW890, i kolejowej) w strefie przygranicznej, w zakresie poszczególnych komponentów środowiska (głównie różnorodności biologicznej, atmosfery, klimatu akustycznego i krajobrazu).
23	pisemnie	organizacja pozarządowa	Anna Blachno; Fundacja Siła Lasu!	Rys. 17	98	Na mapie p.t. Waloryzacja przyrodnicza a sieć transportowa w 2030 roku, jako obiekty o najwyższych walorach przyrodniczych zostały podane tylko istniejące parki narodowe oraz rezerwy przyrody. Wykaz ten nie wyczerpuje jednak wszystkich obiektów o najwyższych walorach przyrodniczych	Zaznaczenie na mapie dodatkowo, jako obiektu o najwyższych walorach przyrodniczych terenu Projektowanego Turnickiego Parku Narodowego (w załączeniu Ryc. 4)	1. Obszar projektowanego Turnickiego Parku Narodowego jest uważany za jeden z najcenniejszych przyrodniczo miejsc w Polsce. Jego walory opisane są zarówno w pierwszym projekcie parku z 1993 r. (MICHALIK S. (red.) 1993. Turnicki Park Narodowy w polskich Karpatach Wschodnich – Dokumentacja projektowa. Polska Fundacja Ochrony Przyrody PRO NATURA, Kraków), jak i w nowej dokumentacji projektowej z 2018 r. (BOČKOWSKI M. (red.) 2018. Projektowany Turnicki park narodowy. Stan walorów przyrodniczych – 35 lat od pierwszego projektu parku narodowego na Pogórzu Karpackim. Fundacja Dziedzictwo Przyrodnicze. Nowosiółki Dydyńskie). Opisywany obszar stanowi teren projektowanego Turnickiego Parku Narodowego (załącznik, ryc.4), którego powstanie zakładają i rekomendują: - Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, czyli najważniejszy krajowy dokument strategiczny dotyczący zagospodarowania przestrzennego kraju, opracowany zgodnie z zapisami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z 27 marca 2003 roku - Docelowa sieć krajowego systemu obszarów chronionych (KSOCh) z uwzględnieniem łączących je korytarzy ekologicznych wykonany przez Instytut Ochrony Przyrody Państwowej Akademii Nauk oraz Narodowa Fundacja Ochrony Środowiska, na zamówienie Ministra Środowiska w 2002 r. (tamże w Zał. 10).	Uwaga nieuwzględniona W Prognozie ujęte zostały tylko istniejące obszary chronione. Obszaru projektowanego Turnickiego Parku Narodowego nie uwzględniono, ponieważ: 1. Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 – nie jest dokumentem obowiązującym, (M.P. 2012 poz. 252 został uchylony – akt uchylający: Ustawa z dnia 15 lipca 2020 r. o zmianie ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2020 r., poz. 1378). 2. W Prognozie ujęte są tylko te obszary, które mają określone granice i są uwzględnione w obowiązujących dokumentach planistycznych dot. zagospodarowania przestrzennego. 3. Brak podstaw prawnych.
24	pisemnie	organizacja pozarządowa	Anna Blachno; Fundacja Siła Lasu!	XV. Informacja o możliwym transgranicznym oddziaływaniu na środowisko	275	Nie uwzględniono transgranicznego oddziaływania priorytetu A drogi Przemysł- DW890 pomiędzy terenem projektowanego Turnickiego Parku Narodowego a istniejącym po stronie ukraińskiej jego odpowiednikiem Parkiem Narodowym „Koroliwski Beskydy”	Dopisanie transgranicznego oddziaływania drogi w priorytecie A Przemysł- DW890 do tej części Prognozy	Projektowana droga w priorytecie A Przemysł-DW890 będzie stanowić bardzo znaczącą barierę ekologiczną pomiędzy bardzo cennymi obszarami Projektowanego Turnickiego Parku Narodowego- po stronie polskiej, a Parkiem Narodowym „Koroliwski Beskydy” po stronie ukraińskiej.	Uwaga uwzględniona Obecny zapis: Jedyne oddziaływania o zasięgu transgranicznym mogą być identyfikowane w odniesieniu do budowy, rozbudowy i modernizacji infrastruktury transportowej (drogowej i kolejowej) w strefie przygranicznej, w zakresie poszczególnych komponentów środowiska (głównie różnorodności biologicznej, atmosfery, klimatu akustycznego i krajobrazu). Proponowany zapis: Jedyne oddziaływania o zasięgu transgranicznym mogą być identyfikowane w odniesieniu do budowy, rozbudowy i modernizacji infrastruktury transportowej (drogowej, m.in. projektowanej drogi DW890, i kolejowej) w strefie przygranicznej, w zakresie poszczególnych komponentów środowiska (głównie różnorodności biologicznej, atmosfery, klimatu akustycznego i krajobrazu).

25	pisemnie	organizacja pozarządowa	Dominik Wludyga; Łukasz Misiunia; Stowarzyszenie MOST	Rys. 17	98	Na mapie p.t. Waloryzacja przyrodnicza a sieć transportowa w 2030 roku, jako obiekty o najwyższych walorach przyrodniczych zostały podane tylko istniejące parki narodowe oraz rezerваты przyrody. Wykaz ten nie wyczerpuje jednak wszystkich obiektów o najwyższych walorach przyrodniczych	Zaznaczenie na mapie dodatkowo, jako obiektu o najwyższych walorach przyrodniczych terenu Projektowanego Turnickiego Parku Narodowego (w załączeniu Ryc. 4)	1. Obszar projektowanego Turnickiego Parku Narodowego jest uważany za jeden z najcenniejszych przyrodniczo miejsc w Polsce. Jego walory opisane są zarówno w pierwszym projekcie parku z 1993 r. (MICHALIK S. (red.) 1993. Turnicki Park Narodowy w polskich Karpatach Wschodnich – Dokumentacja projektowa. Polska Fundacja Ochrony Przyrody PRO NATURA, Kraków), jak i w nowej dokumentacji projektowej z 2018 r. (BOČKOWSKI M. (red.) 2018. Projektowany Turnicki park narodowy. Stan walorów przyrodniczych – 35 lat od pierwszego projektu parku narodowego na Pogórzu Karpackim. Fundacja Dziedzictwo Przyrodnicze. Nowosiółki Dydyńskie). Opisywany obszar stanowi teren projektowanego Turnickiego Parku Narodowego (załącznik, ryc.4), którego powstanie zakładają i rekomendują: - Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, czyli najważniejszy krajowy dokument strategiczny dotyczący zagospodarowania przestrzennego kraju, opracowany zgodnie z zapisami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z 27 marca 2003 roku - Docelowa sieć krajowego systemu obszarów chronionych (KSOCh) z uwzględnieniem łączących je korytarzy ekologicznych wykonany przez Instytut Ochrony Przyrody Państwowej Akademii Nauk oraz Narodowa Fundacja Ochrony Środowiska, na zamówienie Ministra Środowiska w 2002 r. (tamże w Zał. 10).	Uwaga nieuwzględniona W Prognozie ujęte zostały tylko istniejące obszary chronione. Obszaru projektowanego Turnickiego Parku Narodowego nie uwzględniono, ponieważ: 1. Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 – nie jest dokumentem obowiązującym, (M.P. 2012 poz. 252 został uchylony – akt uchylający: Ustawa z dnia 15 lipca 2020 r. o zmianie ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2020 r., poz. 1378). 2. W Prognozie ujęte są tylko te obszary, które mają określone granice i są uwzględnione w obowiązujących dokumentach planistycznych dot. zagospodarowania przestrzennego. 3. Brak podstaw prawnych.
26	pisemnie	organizacja pozarządowa	Dominik Wludyga; Łukasz Misiunia; Stowarzyszenie MOST	XV. Informacja o możliwym transgranicznym oddziaływaniu na środowisko	275	Nie uwzględniono transgranicznego oddziaływania priorytetu A drogi Przemysł- DW890 pomiędzy terenem projektowanego Turnickiego Parku Narodowego a istniejącym po stronie ukraińskiej jego odpowiednikiem Parkiem Narodowym „Koroliwski Beskydy”	Dopisanie transgranicznego oddziaływania drogi w priorytecie A Przemysł- DW890 do tej części Prognozy	Projektowana droga w priorytecie A Przemysł-DW890 będzie stanowił bardzo znaczącą barierę ekologiczną pomiędzy bardzo cennymi obszarami Projektowanego Turnickiego Parku Narodowego- po stronie polskiej, a Parkiem Narodowym „Koroliwski Beskydy” po stronie ukraińskiej.	Uwaga uwzględniona Obecny zapis: Jedyne oddziaływania o zasięgu transgranicznym mogą być identyfikowane w odniesieniu do budowy, rozbudowy i modernizacji infrastruktury transportowej (drogowej i kolejowej) w strefie przygranicznej, w zakresie poszczególnych komponentów środowiska (głównie różnorodności biologicznej, atmosfery, klimatu akustycznego i krajobrazu). Proponowany zapis: Jedyne oddziaływania o zasięgu transgranicznym mogą być identyfikowane w odniesieniu do budowy, rozbudowy i modernizacji infrastruktury transportowej (drogowej, m.in. projektowanej drogi DW890, i kolejowej) w strefie przygranicznej, w zakresie poszczególnych komponentów środowiska (głównie różnorodności biologicznej, atmosfery, klimatu akustycznego i krajobrazu).
27	pisemnie	organizacja pozarządowa	Łukasz_Synowiecki; Wegańska ofensywa	Rys. 17	98	Na mapie p.t. Waloryzacja przyrodnicza a sieć transportowa w 2030 roku, jako obiekty o najwyższych walorach	Zaznaczenie na mapie dodatkowo, jako obiektu o najwyższych walorach przyrodniczych terenu Projektowanego Turnickiego Parku Narodowego (w załączeniu Ryc. 4)	1. Obszar projektowanego Turnickiego Parku Narodowego jest uważany za jeden z najcenniejszych przyrodniczo miejsc w Polsce. Jego walory opisane są zarówno w pierwszym projekcie parku z 1993 r. (MICHALIK S. (red.) 1993. Turnicki Park Narodowy w polskich Karpatach Wschodnich – Dokumentacja projektowa. Polska Fundacja Ochrony Przyrody PRO NATURA, Kraków), jak i w nowej dokumentacji projektowej z 2018 r. (BOČKOWSKI M. (red.) 2018. Projektowany Turnicki park narodowy. Stan walorów przyrodniczych –	Uwaga nieuwzględniona W Prognozie ujęte zostały tylko istniejące obszary chronione. Obszaru projektowanego Turnickiego Parku Narodowego nie uwzględniono, ponieważ: 1. Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 – nie jest dokumentem obowiązującym, (M.P. 2012 poz. 252 został uchylony – akt uchylający: Ustawa z dnia 15 lipca 2020 r. o zmianie ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2020

						przyrodniczych zostały podane tylko istniejące parki narodowe oraz rezerwy przyrody. Wykaz ten nie wyczerpuje jednak wszystkich obiektów o najwyższych walorach przyrodniczych		35 lat od pierwszego projektu parku narodowego na Pogórzu Karpackim. Fundacja Dziedzictwo Przyrodnicze. Nowosiółki Dydyńskie). Opisywany obszar stanowi teren projektowanego Turnickiego Parku Narodowego (załącznik, ryc.4), którego powstanie zakładają i rekomendują: - Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, czyli najważniejszy krajowy dokument strategiczny dotyczący zagospodarowania przestrzennego kraju, opracowany zgodnie z zapisami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z 27 marca 2003 roku - Docelowa sieć krajowego systemu obszarów chronionych (KSOCh) z uwzględnieniem łączących je korytarzy ekologicznych wykonany przez Instytut Ochrony Przyrody Państwowej Akademii Nauk oraz Narodowa Fundacja Ochrony Środowiska, na zamówienie Ministra Środowiska w 2002 r. (tamże w Zał. 10).	r., poz. 1378). 2. W Prognozie ujęte są tylko te obszary, które mają określone granice i są uwzględnione w obowiązujących dokumentach planistycznych dot. zagospodarowania przestrzennego. 3. Brak podstaw prawnych.
28	pisemnie	organizacja pozarządowa	Łukasz Synowiecki; Wegańska ofensywa	XV. Informacja o możliwym transgranicznym oddziaływaniu na środowisko	275	Nie uwzględniono transgranicznego oddziaływania priorytetu A drogi Przemysł- DW890 pomiędzy terenem projektowanego Turnickiego Parku Narodowego a istniejącym po stronie ukraińskiej jego odpowiednikiem Parkiem Narodowym „Koroliwski Beskydy”	Dopisanie transgranicznego oddziaływania drogi w priorytecie A Przemysł- DW890 do tej części Prognozy	Projektowana droga w priorytecie A Przemysł-DW890 będzie stanowić bardzo znaczącą barierę ekologiczną pomiędzy bardzo cennymi obszarami Projektowanego Turnickiego Parku Narodowego- po stronie polskiej, a Parkiem Narodowym „Koroliwski Beskydy” po stronie ukraińskiej.	Uwaga uwzględniona Obecny zapis: Jedyne oddziaływania o zasięgu transgranicznym mogą być identyfikowane w odniesieniu do budowy, rozbudowy i modernizacji infrastruktury transportowej (drogowej i kolejowej) w strefie przygranicznej, w zakresie poszczególnych komponentów środowiska (głównie różnorodności biologicznej, atmosfery, klimatu akustycznego i krajobrazu). Proponowany zapis: Jedyne oddziaływania o zasięgu transgranicznym mogą być identyfikowane w odniesieniu do budowy, rozbudowy i modernizacji infrastruktury transportowej (drogowej, m.in. projektowanej drogi DW890, i kolejowej) w strefie przygranicznej, w zakresie poszczególnych komponentów środowiska (głównie różnorodności biologicznej, atmosfery, klimatu akustycznego i krajobrazu).
29	pisemnie	osoba fizyczna	Osoba fizyczna 3	Rys. 17	98	Na mapie p.t. Waloryzacja przyrodnicza a sieć transportowa w 2030 roku, jako obiekty o najwyższych walorach przyrodniczych zostały podane tylko istniejące parki narodowe oraz rezerwy przyrody. Wykaz ten nie wyczerpuje jednak wszystkich	Zaznaczenie na mapie dodatkowo, jako obiektu o najwyższych walorach przyrodniczych terenu Projektowanego Turnickiego Parku Narodowego (w załączeniu Ryc. 4)	1. Obszar projektowanego Turnickiego Parku Narodowego jest uważany za jeden z najcenniejszych przyrodniczo miejsc w Polsce. Jego walory opisane są zarówno w pierwszym projekcie parku z 1993 r. (MICHALIK S. (red.) 1993. Turnicki Park Narodowy w polskich Karpatach Wschodnich – Dokumentacja projektowa. Polska Fundacja Ochrony Przyrody PRO NATURA, Kraków), jak i w nowej dokumentacji projektowej z 2018 r. (BOCKOWSKI M. (red.) 2018. Projektowany Turnicki park narodowy. Stan walorów przyrodniczych – 35 lat od pierwszego projektu parku narodowego na Pogórzu Karpackim. Fundacja Dziedzictwo Przyrodnicze. Nowosiółki Dydyńskie). Opisywany obszar stanowi teren projektowanego Turnickiego Parku Narodowego (załącznik, ryc.4), którego powstanie zakładają i rekomendują: - Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, czyli najważniejszy krajowy dokument strategiczny dotyczący	Uwaga nieuwzględniona W Prognozie ujęte zostały tylko istniejące obszary chronione. Obszaru projektowanego Turnickiego Parku Narodowego nie uwzględniono, ponieważ: 1. Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 – nie jest dokumentem obowiązującym, (M.P. 2012 poz. 252 został uchylony – akt uchylający: Ustawa z dnia 15 lipca 2020 r. o zmianie ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2020 r., poz. 1378). 2. W Prognozie ujęte są tylko te obszary, które mają określone granice i są uwzględnione w obowiązujących dokumentach planistycznych dot. zagospodarowania przestrzennego. 3. Brak podstaw prawnych.

						obiektów o najwyższych walorach przyrodniczych		zagospodarowania przestrzennego kraju, opracowany zgodnie z zapisami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z 27 marca 2003 roku - Docelowa sieć krajowego systemu obszarów chronionych (KSOCh) z uwzględnieniem łączących je korytarzy ekologicznych wykonany przez Instytut Ochrony Przyrody Państwowej Akademii Nauk oraz Narodowa Fundacja Ochrony Środowiska, na zamówienie Ministra Środowiska w 2002 r. (tamże w Zał. 10).	
30	pisemnie	osoba fizyczna	Osoba fizyczna 3	XV. Informacja o możliwym transgranicznym oddziaływaniu na środowisko	275	Nie uwzględniono transgranicznego oddziaływania priorytetu A drogi Przemysł- DW890 pomiędzy terenem projektowanego Turnickiego Parku Narodowego a istniejącym po stronie ukraińskiej jego odpowiednikiem Parkiem Narodowym „Koroliwski Beskydy”	Dopisanie transgranicznego oddziaływania drogi w priorytecie A Przemysł- DW890 do tej części Prognozy	Projektowana droga w priorytecie A Przemysł-DW890 będzie stanowił bardzo znaczącą barierę ekologiczną pomiędzy bardzo cennymi obszarami Projektowanego Turnickiego Parku Narodowego- po stronie polskiej, a Parkiem Narodowym „Koroliwski Beskydy” po stronie ukraińskiej.	Uwaga uwzględniona Obecny zapis: Jedyne oddziaływania o zasięgu transgranicznym mogą być identyfikowane w odniesieniu do budowy, rozbudowy i modernizacji infrastruktury transportowej (drogowej i kolejowej) w strefie przygranicznej, w zakresie poszczególnych komponentów środowiska (głównie różnorodności biologicznej, atmosfery, klimatu akustycznego i krajobrazu). Proponowany zapis: Jedyne oddziaływania o zasięgu transgranicznym mogą być identyfikowane w odniesieniu do budowy, rozbudowy i modernizacji infrastruktury transportowej (drogowej, m.in. projektowanej drogi DW890, i kolejowej) w strefie przygranicznej, w zakresie poszczególnych komponentów środowiska (głównie różnorodności biologicznej, atmosfery, klimatu akustycznego i krajobrazu).
31	pisemnie	organizacja pozarządowa	Elżbieta Skrzyszowska ; Lokalna Organizacja Turystyczna „Wrota Karpat Wschodnich”	Rys. 17	98	Na mapie p.t. Waloryzacja przyrodnicza a sieć transportowa w 2030 roku, jako obiekty o najwyższych walorach przyrodniczych zostały podane tylko istniejące parki narodowe oraz rezerwy przyrody. Wykaz ten nie wyczerpuje jednak wszystkich obiektów o najwyższych walorach przyrodniczych	Zaznaczenie na mapie dodatkowo, jako obiektu o najwyższych walorach przyrodniczych terenu Projektowanego Turnickiego Parku Narodowego (w załączeniu Ryc. 4)	1. Obszar projektowanego Turnickiego Parku Narodowego jest uważany za jeden z najcenniejszych przyrodniczo miejsc w Polsce. Jego walory opisane są zarówno w pierwszym projekcie parku z 1993 r. (MICHALIK S. (red.) 1993. Turnicki Park Narodowy w polskich Karpatach Wschodnich – Dokumentacja projektowa. Polska Fundacja Ochrony Przyrody PRO NATURA, Kraków), jak i w nowej dokumentacji projektowej z 2018 r. (BOČKOWSKI M. (red.) 2018. Projektowany Turnicki park narodowy. Stan walorów przyrodniczych – 35 lat od pierwszego projektu parku narodowego na Pogórzu Karpackim. Fundacja Dziedzictwo Przyrodnicze. Nowosiółki Dydyńskie). Opisywany obszar stanowi teren projektowanego Turnickiego Parku Narodowego (załącznik, ryc.4), którego powstanie zakładają i rekomendują: - Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, czyli najważniejszy krajowy dokument strategiczny dotyczący zagospodarowania przestrzennego kraju, opracowany zgodnie z zapisami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z 27 marca 2003 roku - Docelowa sieć krajowego systemu obszarów chronionych (KSOCh) z uwzględnieniem łączących je korytarzy ekologicznych wykonany przez Instytut Ochrony Przyrody Państwowej Akademii Nauk oraz Narodowa Fundacja Ochrony Środowiska, na zamówienie Ministra Środowiska w 2002 r. (tamże w Zał. 10).	Uwaga nieuwzględniona W Prognozie ujęte zostały tylko istniejące obszary chronione. Obszaru projektowanego Turnickiego Parku Narodowego nie uwzględniono, ponieważ: 1. Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 – nie jest dokumentem obowiązującym, (M.P. 2012 poz. 252 został uchylony – akt uchylający: Ustawa z dnia 15 lipca 2020 r. o zmianie ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2020 r., poz. 1378). 2. W Prognozie ujęte są tylko te obszary, które mają określone granice i są uwzględnione w obowiązujących dokumentach planistycznych dot. zagospodarowania przestrzennego. 3. Brak podstaw prawnych.

32	pisemnie	organizacja pozarządowa	Elżbieta Skrzyszowska ; Lokalna Organizacja Turystyczna „Wrota Karpat Wschodnich”	XV. Informacja o możliwym transgranicznym oddziaływaniu na środowisko	275	Nie uwzględniono transgranicznego oddziaływania priorytetu A drogi Przemysł- DW890 pomiędzy terenem projektowanego Turnickiego Parku Narodowego a istniejącym po stronie ukraińskiej jego odpowiednikiem Parkiem Narodowym „Koroliwski Beskydy”	Dopisanie transgranicznego oddziaływania drogi w priorytecie A Przemysł- DW890 do tej części Prognozy	Projektowana droga w priorytecie A Przemysł-DW890 będzie stanowić bardzo znaczącą barierę ekologiczną pomiędzy bardzo cennymi obszarami Projektowanego Turnickiego Parku Narodowego- po stronie polskiej, a Parkiem Narodowym „Koroliwski Beskydy” po stronie ukraińskiej.	<p>Uwaga uwzględniona Obecny zapis: Jedyne oddziaływania o zasięgu transgranicznym mogą być identyfikowane w odniesieniu do budowy, rozbudowy i modernizacji infrastruktury transportowej (drogowej i kolejowej) w strefie przygranicznej, w zakresie poszczególnych komponentów środowiska (głównie różnorodności biologicznej, atmosfery, klimatu akustycznego i krajobrazu).</p> <p>Proponowany zapis: Jedyne oddziaływania o zasięgu transgranicznym mogą być identyfikowane w odniesieniu do budowy, rozbudowy i modernizacji infrastruktury transportowej (drogowej, m.in. projektowanej drogi DW890, i kolejowej) w strefie przygranicznej, w zakresie poszczególnych komponentów środowiska (głównie różnorodności biologicznej, atmosfery, klimatu akustycznego i krajobrazu).</p>
33	słownie	podmiot publiczny	Czesław Łączak, Radny Województwa Podkarpackiego	Brak	Brak	Brak	Brak	Jaki jest związek pomiędzy prędkością poruszania się pojazdów samochodowych a emisyjnością substancji szkodliwych. Biorąc pod uwagę liczbę pojazdów przejeżdżających. Ta sprawa powinna być wyjaśniona w celu poprawy życia mieszkańców.	<p>Uwaga uwzględniona. Odpowiedź nie jest jednoznaczna, bo kształtuje się to inaczej w odniesieniu do różnych substancji: np. emisja węglowodorów jest najmniejsza przy prędkości około 50-60 km/h, gdyż właśnie wtedy zachodzi pełne spalanie, a więc najwięcej paliwa przechodzi w wodę i dwutlenek węgla. Przy niższych prędkościach, zimnym silniku emisja jest większa. Przy wyższych prędkościach i nagrzanym silniku emisja również jest większa, gdyż silnik nie nadąża spalać paliwa w całości i powstają dodatkowo inne związki.</p> <p>Na str. 109 w przypisach zostanie umieszczony następujący zapis: „Emisja węglowodorów jest najmniejsza przy prędkości około 50-60 km/h, gdyż właśnie wtedy zachodzi pełne spalanie. Przy niższych prędkościach, zimnym silniku emisja jest większa. Przy wyższych prędkościach i nagrzanym silniku emisja również jest większa, gdyż silnik nie nadąża spalać paliwa w całości i powstają dodatkowo inne związki.”</p>