

Zielona Góra, 2015-02-04

DG.IV.0003.2.2015

WPŁYNEŁO
URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA LUBUSKIEGO
Biuro Sejmiku

10 -02- 2015

Nr rej. 147 ilość zał.

Podpis

Pan
Sebastian Ciemnoczołowski
Radny Województwa Lubuskiego



W odpowiedzi na interpelacje Pana Radnego Województwa Lubuskiego, zgłoszone w dn. 02.02.2015r., podczas sesji Sejmiku Województwa Lubuskiego, odnośnie planów w zakresie inwestycji będących w gestii GDDKiA polegających na budowie obwodnic miejscowości w Województwie Lubuskim (dotyczy pkt 1 i pkt 2), uprzejmie informuję co następuje:

Ad.1 W związku z trwającym procesem konsultacji społecznych projektu „Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023”, Zarząd Województwa Lubuskiego, mając na uwadze brak w nim planów realizacji kluczowych dla terenu województwa zadań inwestycyjnych, wniósł do powyższego programu uwagi, które zostały przesłane do Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, dnia 15.01.2015 (kserokopia pisma w załączeniu). Stanowisko, zostało przesłane również do Pana Bogdana Ciepielewskiego, Dyrektora Biura Związku Województw, do projektu uchwały Rady Ministrów w sprawie ustanowienia programu wieloletniego „Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023” z informacją, że województwo lubuskie nie zaopiniowało pozytywnie dokumentu, jednocześnie informując, że uwagi dotyczące powyższego dokumentu zostały przesłane dnia 14.01.2015, znak: DG.III.8012.1.2015 do Ministerstwa Infrastruktury z prośbą o uwzględnienie i odniesienie się do uwag opracowanych przez województwo lubuskie (pismo w załączeniu).

Ponadto w dniu 28.01.2015r., zaproszono na spotkanie Pana Przemysława Hamerę - Dyrektora Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Zielonej Górze w celu wyjaśnienia stanu

przygotowania inwestycji na drogach krajowych wnioskowanych przez WL do ujęcia w PBDK 2014-2023.

W spotkaniu wzięła udział Pani Katarzyna Kubaś – Naczelnik Wydziału Planowania z Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Zielonej Górze, przedstawiając stanowisko GDDKiA.

Dnia 30.01.2015r., w Warszawie odbyło się spotkanie, w którym uczestniczyła Pani Danuta Wesołowska – Wujaszek – Zastępca Dyrektora w Departamencie Infrastruktury i Komunikacji, na którym przedstawiła, uwagi do tego dokumentu wniesione przez Panią Marszałek Elżbietę Polak.

W ramach dyskusji wymienione zostały argumenty dotyczące wniesionych uwag nt. postulowanych inwestycji w Województwie Lubuskim.

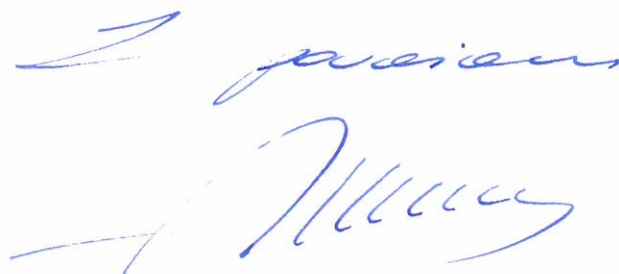
W uwagach tych znalazł się także temat nie ujęcia w PBDK 2014-2023 zadań inwestycyjnych, które wcześniej były ujęte w PBDK 2011-2015 tj. obwodnic Kargowej, Nowogrodu Bobrzańskiego i wzmocnienia DK 12 na odc. Trzebiel – Łęknica, które były już przygotowane do realizacji.

Zabiegi o wprowadzenie tych zadań inwestycyjnych do realizacji w czasie trwania PBDK 2011-2015 przez GDDKiA powinny leżeć przede wszystkim po stronie właściwych samorządów lokalnych. Jak widać nie dały one pożądaných efektów w postaci budowy tych dróg.

Ad.2 Władze Województwa Lubuskiego wniosły uwagi do ww. dokumentu w sprawie ujęcia w planach rządowych ww. inwestycji. Wyżej wymienione pismo, z uwagami do PBDK 2014-2023, zostanie skierowane także do Parlamentarzystów Lubuskich, z prośbą o ewentualną interwencję.

Jednocześnie informuję, że o udzielenie informacji dot. odpowiedzi na pkt 3, pkt 4 niniejszej interpelacji zwróciliśmy się do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, w kompetencji której są sprawy wymienione w tych punktach.

Po otrzymaniu powyższych informacji niezwłocznie przekazemy je Panu Radnemu za pośrednictwem Biura Sejmiku.



Otrzymują do wiadomości:

1. Biuro Sejmiku Województwa Lubuskiego
2. a/a Departament Infrastruktury i Komunikacji



Lubuskie

Marszałek Województwa Lubuskiego
Elżbieta Anna Polak

WYSŁANO

15-01-2015

— KOPIA —

Za dowodem: doręczenie

Zielona Góra, 2015-01-12

DG.III.8012.1.2015

12-01-2015

41

Pani
Maria Wasiak
Minister Infrastruktury i Rozwoju

Województwo Lubuskie – jako region położony w najbliższym sąsiedztwie Republiki Federalnej Niemiec – jest w trudnej sytuacji, gdyż jest narażony na bezpośrednią konfrontację z terenami wschodnich Niemiec, szczególnie w kontekście oceny stanu infrastruktury technicznej, przede wszystkim stanu dróg. Przez nasze województwo przebiegają główne drogi, relacji wschód-zachód, tj. autostrady A-2, (przyszła) A-18 oraz drogi krajowe nr 12, 27, 32, 92, 22, 24 i północ-południe, tj. droga ekspresowa S-3 oraz drogi krajowe 29 i 31.

Tak duże nasycenie drogami krajowymi powoduje, że kluczowym zagadnieniem na naszym terenie jest realizacja inwestycji na drogach krajowych – zadanie przynależne ich zarządcy tj. Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Zrealizowanie na obszarze naszego województwa dwóch dużych zadań inwestycyjnych dotyczących: A2 i S-3 spowodowało, że nie zostały zaplanowane i nie są realizowane inne przebudowy dróg, bardzo ważne dla sieci dróg krajowych (spełniającej na zachodzie Polski przede wszystkim funkcję tranzytową). Inwestycje te – przede wszystkim budowa obwodnic i mostów (głównie na Odrze) – są kluczowe dla obszaru województwa, ale również całego makroregionu Polski Zachodniej.

W związku z trwającym procesem konsultacji społecznych projektu „**Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023**” Zarząd Województwa Lubuskiego, mając na uwadze brak w nim planów realizacji kluczowych dla terenu województwa zadań inwestycyjnych, wnosi do powyższego programu następujące uwagi:

Urząd Marszałkowski
Województwa Lubuskiego

ul. Podgórna 7
65-057 Zielona Góra
tel +48/68/456 52 82 fax +48/68/325 33 99
www.lubuskie.pl

1. W załączniku Nr 1 do przedmiotowego Programu, pn.: *Lista zadań inwestycyjnych - lista podstawowa*, nie zostały uwzględnione zadania, których realizacja jest kwestią kluczową dla rozwoju województwa lubuskiego – co odzwierciedlają zapisy zarówno w Strategii Rozwoju Województwa Lubuskiego do 2020 r. (SRWL) jak i w Kontrakcie Terytorialnym (KT), negocjowanym z Ministerstwem Infrastruktury i Rozwoju:

- a) **Przebudowa drogi krajowej nr 18 do parametrów autostrady (budowa jezdni południowej tej autostrady)** – zadanie ujęte w SRWL i KT (lista warunkowa), w projekcie PBDK 2014-23 jest na liście warunkowej (zał. nr 2.1, pkt 5)

Absolutną koniecznością jest dokończenie budowy autostrady A 18, tj. budowa jej południowej nitki. Bez niej droga ta zostanie wkrótce zdegradowana do rangi drogi krajowej i co za tym idzie utraci możliwość pełnienia istotnej roli w sieci autostrad i dróg ekspresowych komunikujących Polskę z obszarem Niemiec, szczególnie w połączeniu z miastami Cottbus i Berlin. Autostrada A-18 zlokalizowana jest w III drogowym paneuropejskim korytarzu transportowym. Dotychczas przejazd w kierunku Niemiec wybudowaną już nitką północną, o parametrach autostradowych, odbywał się z zachowaniem wszelkich wymogów i standardów europejskich, natomiast podróż z kierunku Berlina do Polski to koszmarne doświadczenie unicestwiający to dobre wrażenie, w związku z faktem, że jest to 80-letnia droga betonowa o zniszczonej fakturze, nie spełniająca podstawowych wymogów bezpieczeństwa i komfortu jazdy. Obecnie Oddział GDDKiA w Zielonej Górze wprowadził odcinkowo ruch dwukierunkowy na jezdni północnej, co miało być jedynie rozwiązaniem krótkotrwałym, tymczasowym do czasu przebudowania jezdni południowej.

- b) **Systemowa poprawa dostępności drogowej północy województwa poprzez przebudowę dróg krajowych nr 22 i 24** – zadanie ujęte w SRWL i proponowane do KT

Przebudowa dróg krajowych nr 22 i 24, położonych w północnej części województwa lubuskiego i stanowiących podstawowe połączenie tego obszaru z północnymi Niemcami i terenem Pomorza, jest dla tego terenu jedynym sposobem na przeniesienie intensywnego ruchu tranzytowego, który przy tym stanie technicznym infrastruktury stwarza ogromne zagrożenie dla położonych wzdłuż nich miejscowości oraz jest niezbędnym warunkiem ich rozwoju. Ze względu na warunki ruchu tranzytowego, jaki

odbywa się na tych drogach oraz biorąc pod uwagę ich rolę w sieci dróg Polski Zachodniej, postulowana jest przebudowa DK 22 i 24 do parametrów dróg ekspresowych.

W ciągu DK 22 niezbędna jest także budowa obwodnicy miasta Strzelce Krajeńskie, które od wielu lat boryka się z intensywnym tranzytowym ruchem drogowym na drodze przebiegającej przez centrum miasta, co stwarza duże zagrożenie i uciążliwości dla jego mieszkańców. Środowisko lokalne miasta i okolic jest bardzo zdeterminowane i wywiera duży nacisk na decydentów w sprawie podjęcia decyzji o budowie tej obwodnicy.

Pomimo to także tej obwodnicy nie ma w planach inwestycyjnych GDDKiA.

- c) **Rozbudowa drogi krajowej nr 27 relacji: Zielona Góra – Żary - autostrada A18** - zadanie ujęte w SRWL i proponowane do KT,

Dla społeczności województwa lubuskiego oraz podróżujących na południowy zachód ważnym połączeniem drogowym jest także droga krajowa nr 27 od granicy z Niemcami przez Żary do Zielonej Góry (także jako połączenie z S-3). Stanowi ona także dojazd do A 18 i A 4 czyli komunikuje ten obszar z południową Polską i z trasą w kierunku Ukrainy. Na DK 27, szczególnie na odcinku Zielona Góra – Żary występuje bardzo duże natężenie ruchu, co skutkuje rosnącą statyką wypadków, w tym śmiertelnych.

Przebudowa tej drogi do parametrów GP rozwiąże problem komunikacji w tej części kraju oraz wpłynie na bezpieczeństwo tego połączenia.

- d) **Budowa przeprawy mostowej w Kostrzynie nad Odrą w ciągu północnej obwodnicy miasta** – zadanie ujęte w SRWL i KT (lista warunkowa), w projekcie PBDK 2014-23 jest na liście warunkowej (zał. nr 2.2, pkt 5)

Budowa mostu w Kostrzynie nad Odrą (granicznego) wraz z obwodnicą tego miasta była ujęta we wcześniejszych planach inwestycyjnych GDDKiA, jednak nie doczekała się realizacji, a w ostatnich dokumentach zniknęła całkowicie z planów inwestycyjnych tej instytucji na rzecz remontu, a właściwie budowy nowego mostu w miejscu istniejącego **w ciągu DK 31 i DK 22**, który wprowadza ruch z Niemiec do centrum miasta. Ujęcie powyższego zadania na liście rezerwowej dla obwodnic w projekcie PBDK oraz planowanie przebiegu inwestycji niezgodnie z oczekiwaniami społeczności lokalnej jest nie do zaakceptowania przez samorząd regionalny, władze lokalne oraz partnerów gospodarczych będących użytkownikami specjalnej strefy ekonomicznej. Należy mieć na uwadze, że istniejący most na Odrze w Kostrzynie nad Odrą jest przystosowany wyłącznie do ruchu aut

osobowych (nośność 7,5 t), co stanowi utrudnienie i przeszkodę dla inwestorów lokujących swoje fabryki w Kostrzyńsko – Słubickiej Specjalnej Strefie Ekonomicznej (objazd o długości ok. 30 km do bardzo obciążonego ruchem mostu w Świecku). Brak odpowiedniej przeprawy wpływa również na negatywne decyzje lokalizacyjne dla nowych potencjalnych inwestorów. Z uwagi na ekspansywny rozwój przemysłowy terenów inwestycyjnych na terenie Kostrzyńsko-Słubickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, budowa północnej obwodnicy miasta Kostrzyna nad Odrą z mostem na Odrze wpłynęłaby na separację ruchu tranzytowego i lokalnego. Niedalekie sąsiedztwo stolicy Niemiec – Berlina, stanowi duże znaczenie i potencjał dla rozwoju miasta Kostrzyna i regionu pod wieloma względami, ale też wymaga odpowiednich połączeń komunikacyjnych, by z tego waloru w pełni korzystać. Dla strony niemieckiej sprawne połączenia z Kostrzynem to też szansa wzmożenia efektów synergicznych, oraz rozwoju turystyki poprzez ułatwienie komunikacji z resztą Polski, a poprzez to – ze Środkową i Wschodnią Europą. Wymienianie się świadczeniami stanowiłoby korzyść dla obu stron. Brak obwodnicy miasta oraz nowego mostu na rzece Odrze wpływa negatywnie na rozwój transportu międzynarodowego i specjalnych stref ekonomicznych całego regionu. Gorzów Wlkp., Witnica, Kostrzyn leżą na linii komunikacyjnej prowadzącej do Berlina. 70% produkcji z tych stref trafia na zachód Europy. Niezbędne jest więc połączenie drogowe obsługujące wszystkie strefy. Umożliwi to rozwój gospodarczy regionu.

Podsumowując: budowa nowej przeprawy wraz z obwodnicą w znaczący sposób poprawi komunikację między Polską, a Niemcami. Nowa przeprawa w Kostrzynie ma fundamentalne znaczenie dla obsługi logistycznej także stref przemysłowych zlokalizowanych w Gorzowie Wlkp., Witnicy i Dębnie oraz wyprowadzeniu ciężkiego tranzytowego ruchu kołowego z centrum miasta.

- e) **Budowa mostu na Odrze w Krośnie Odrz. wraz z obwodnicą miasta** – zadanie ujęte w SRWL i KT (lista warunkowa)

Budowa mostu w Krośnie Odrzańskim w ciągu DK 29, który wraz z obwodnicą tego miasta jest absolutną koniecznością gdyż istniejący ok. stuletni most kratownicowy nie spełnia żadnych norm technicznych obowiązujących dla przepraw mostowych. Budowa obwodnicy

Krosna Odrzańskiego wraz z nowym mostem na Odrze zdecydowanie usprawni połączenie południa województwa z przejściem granicznym w Świecku. W przypadku powodzi powstanie dodatkowa przeprawa przez Odrę, zarówno dla mieszkańców województwa lubuskiego, jak i ruchu tranzytowego na drodze krajowej nr 29. Obecnie istniejący w Krośnie Odrzańskim most jest tzw. „wąskim” gardłem na ciągu drogi krajowej nr 29, która stanowi dojazd do przejścia granicznego w Świecku i Słubicach.

Budowa tej obwodnicy i mostu nie została ujęta w żadnych planach inwestycyjnych GDDKiA. Inwestycja, co wykazała koncepcja jaką sporządziło stowarzyszenie obywatelskie, jest także warunkiem *sine qua non* dalszego rozwoju miasta i okolic.

- f) **Przebudowa drogi krajowej nr 12 wraz z obwodnicami miast Wschowa, Szlichtyngowa, Szprotawa** – zadanie ujęte w KT (lista warunkowa)

Przebudowa drogi krajowej nr 12, która jest południową arterią tranzytową naszego województwa i jako taka łączy wszystkie większe miasta położone w jego południowej części przebiega od granicy z Niemcami (w Łęknicy) przez Żary, Żagań, Szprotawę i dalej na wschód Polski - jest zadaniem o ponad wojewódzkim znaczeniu. Budowa **obwodnicy Szprotawy** jest jej częścią, dla tego miasta od wielu lat w GDDKiA są procedowane czynności związane z wyborem wariantu jej przebiegu, jednak także i to zadanie inwestycyjne zniknęło z ostatnich planów GDDKiA. Kolejnymi ważnymi inwestycjami są także **obwodnica Szlichtyngowy**, niezbędna przy tak dużym ruchu tranzytowym, która nie została dotąd wpisana do programu inwestycji na drogach krajowych oraz **obwodnica Wschowy**, która już miała decyzję o pozwoleniu na budowę, i jako część drogi obwodowej miasta miała zostać zrealizowana razem z fragmentem obwodnicy w ciągu drogi wojewódzkiej nr 305, wybudowanej przez Zarząd Dróg Wojewódzkich, jednak nie została dotąd przez GDDKiA wybudowana. Ten korytarz transportowy jest dla południowej Polski jednym z najważniejszych gdyż łączy granicę zachodnią (w Łęknicy) ze wschodnią, przez Leszno- Kalisz-Piotrków Trybunalski- Radom- Lublin i dalej do Dorohuska.

- g) **Dokończenie budowy węzłów na „lubuskim” odcinku autostrady A2 (węzły Łągów i Myszęcin)** – zadanie ujęte w SRWL i proponowane do KT


Ilość połączeń A-2 z otaczającym autostradę terenem województwa lubuskiego jest niewystarczająca, szczególnie w przypadku bardzo intensywnie użytkowanej drogi krajowej 92, która jest dobrze wyposażona w sieć punktów obsługi, stacji paliw i miejsc obsługi kierowców i pasażerów. Węzły „Łagów” i „Myszęcín” zostały zaplanowane właśnie na skrzyżowaniach A-2 z DK 92, co powoduje, że ich wybudowanie będzie stanowiło bezpośrednio (bez potrzeby budowy nowych odcinków dróg) skomunikowanie z terenami położonymi przy tej drodze. Zaobserwowane jest zjawisko odchodzenia części kierowców dotąd będących użytkownikami usług realizowanych przez te punkty na teren poza granicą niemiecką, gdyż sieć usług w Miejscach Obsługi Podróżnych na A-2 jest uboższa i niewystarczająca w stosunku do realizowanej przy DK 92 (dawnej „dwójce”). Postulowane przyspieszenie budowy węzłów „Łagów” i „Myszęcín” jest bardzo oczekiwane przez samorządy gmin, położonych przy tej autostradzie i dotąd z nią niepołączonych węzłami (Łagów, Lubrza, Szczaniec), które planują działania w celu włączenia się w gospodarcze możliwości, jakie stwarzają węzły autostradowe. Ponadto przyspieszenie budowy węzłów „Łagów” i „Myszęcín” jest bardzo oczekiwane przez przedsiębiorców, którzy z powodzeniem obsługiwali i obsługują ruch drogowy na DK 92 i wcześniej inwestowali w punkty obsługi samochodów, stacje paliw, hotele, gastronomię i handel.

2. W załączniku Nr 1 do przedmiotowego programu, na *Liście zadań inwestycyjnych - lista podstawowa* **powinny znaleźć się** także inwestycje, **które były ujęte we wcześniejszym programie PBDK na lata 2011-2015, i nie zostały wybudowane** tj.: obwodnica m. Kargowa na DK 32 (zał.1a poz.2), obwodnica m. Nowogród Bobrzański na DK 27 (zał.2 poz.62) oraz wzmocnienie DK 12 odc. Łęknica – Trzebiel (zał. 2 poz.76). Odsunięcie na późniejsze lata, realizacji tych obwodnic i wzmocnień dróg, i tak już opóźnione, gdyż miały być one realizowane we wcześniejszych latach, blokuje możliwość rozwoju sieci drogowej w tej części województwa i co za tym idzie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.
3. Zadaniem, o którego ujęcie w powyższym programie także wnioskuje Zarząd Województwa Lubuskiego jest **Budowa mostu na Odrze w miejscowości Miłsko wraz z drogami dojazdowymi**. Inwestycja ta jest dla terenu Województwa Lubuskiego kluczowa gdyż jest to miejscowość położona w pobliżu Zielonej Góry, gdzie występuje brak przepraw mostowych na Odrze, na trasie prowadzącej z zachodu na wschód Polski, tj. przez Wolsztyn do Poznania i poprzez Leszno, Kalisz, Łódź do wschodniej granicy w Dorohusku.


Jest to połączenie alternatywne do autostrad i jako takie uzyskało poparcie innych województw, które także traktują je jako istotne połączenie tranzytowe. Dotyczy to m.in. poprawy skomunikowania południowej Wielkopolski z zachodem Polski.

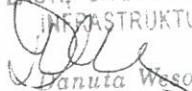
Mając na uwadze niezwykle istotny dla rozwoju sieci drogowej województwa lubuskiego oraz całego obszaru Polski Zachodniej, o znaczeniu dalece przekraczającym granice naszego województwa, charakter połączeń drogowych wymienionych wyżej, Zarząd Województwa Lubuskiego **nie opiniuje pozytywnie** przedstawionego do konsultacji społecznych projektu Programu oraz wnosi o **ujęcie wymienionych powyżej budów i przebudów odcinków dróg krajowych i autostrad, do planu inwestycji drogowych przewidzianych do realizacji - poprzez wpisanie ich na listę podstawową Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014 - 2023**".

Przedstawione uwagi do planów rządowych w zakresie inwestycji na drogach krajowych wynikają ze wspólnie wypracowanego stanowiska władz regionalnych oraz innych partnerów społecznych i gospodarczych, które wyrażone zostało w Strategii Rozwoju Województwa Lubuskiego 2020, następnie zaprezentowane zostało w stanowisku negocjacyjnym województwa w sprawie Kontraktu Terytorialnego. Podkreślam, że propozycja władz regionu jest przemyślaną koncepcją rozwoju niezbędnej infrastruktury, o której uwzględnienie stanowczo apeluję.


MARSZAŁEK WOJEWÓDZTWA
Elżbieta Anna Polak

CZŁONEK ZARZĄDU


Alicja Makarska

ZASTĘPCA DYREKTORA DEPARTAMENTU
INFRASTRUKTURY I KOMUNIKACJI

Danuta Wesotowska-Wujaszek

POTWIERDZENIE ODBIORU

Wypełnia Nadawca



Adresat przesyłki/kwoty przekazu

PANI MARIA WASIAK
MINISTER INFRASTRUKTURY I ROZWOJU
UL. WSPOLNA 2/4

Numer nadawczy

(00)259007734394230570



00-926 WARSZAWA
kod pocztowy miejscowość

ZWRÓCIĆ DO NADAWCY:

URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA LUBUSKIEGO

w Zielonej Górze

ul. Podgórna 7

65-057 Zielona Góra (58)

- przesyłka polecona
- przesyłka listowa z zadeklarowaną wartością
- paczka pocztowa
- kwota przekazu
- przesyłka



kod pocztowy

miejscowość

DE III. 8012 .1. 2015

Potwierdzam własnoręcznym podpisem

odbior przesyłki / kwoty przekazu

Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju
Ekspedytor Poczty

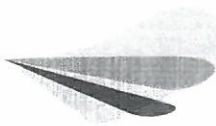
19 STY. 2015

(data i podpis odbiorcy) *Anna Gozińska*
Pełnomocnictwo Pocztowe Nr 76



(Miejsce na dodatkowe informacje Nadawcy)

Poczta Polska



Lubuskie

Członek Zarządu Województwa Lubuskiego
Alicja Makarska

Zielona Góra, 2015-01-22

DG.III.8012.1.2015

Pan
Bogdan Ciepielewski
Dyrektor
Biura Związku Województw RP.

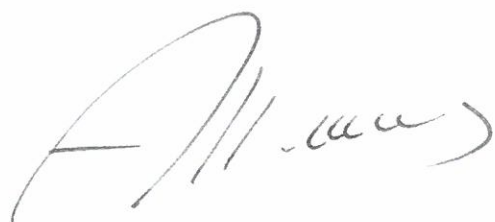
Po zapoznaniu się z treścią pisma znak: DDA-II-020-402(42)mz/14 z dnia 14 stycznia 2014 r., dotyczącego przekazania uwag zgłoszonych przez województwa RP do projektu uchwały Rady Ministrów w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023”, uprzejmie informuję, że województwo lubuskie nie zaopiniowało pozytywnie powyższego dokumentu, jednocześnie informując, że uwagi dotyczące powyższego dokumentu zostały przesłane dnia 14.01.2015, znak: DG.III.8012.1.2015 do Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju.

Zastanawia fakt nie ujęcia zgłoszonych przez nasze województwo uwag w ww. piśmie, pomimo ich przesłania do Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju oraz do Biura Związku Województw RP z dniem 14 stycznia br.

Uprzejmie proszę o odniesienie się także do uwag województwa lubuskiego zgłoszonych w piśmie z dnia 12 stycznia br., znak: DG.III.8012.1.2015 – wówczas nasze województwo ustosunkuje się do nich, co jest treścią państwa prośby.

ZASTĘPCA DYREKTORA DEPARTAMENTU
INFRASTRUKTURY I KOMUNIKACJI


Danuta Wesołowska-Wujaszek





Lubuskie

Członek Zarządu Województwa Lubuskiego
Alicja Makarska

Zielona Góra, 2015-01-09

DG.III.8012.1.2015

Pan
Bogdan Ciepielewski
Dyrektor
Biura Związku Województw RP.

Po zapoznaniu się z treścią pisma znak: DDA-II-020-402(38)mz/14 z dnia 23 grudnia 2014 r., dotyczącego przekazania uwag do projektu uchwały Rady Ministrów w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023”, uprzejmie informuję, że województwo lubuskie nie opiniuje pozytywnie powyższego dokumentu, jednocześnie wnosząc uwagi do jego treści, zawarte w załączonym piśmie do Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju.

W załączeniu:

1. Pismo do Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju.

ZASTĘPCA DYREKTORA DEPARTAMENTU
INFRASTRUKTURY I KOMUNIKACJI

Danka Wesotowska-Wujaszek