

ZESTAWIENIE UWAG ZEBRANYCH W TRAKCIE KONSULTACJI

W trakcie całego okresu trwania konsultacji społecznych, zgłoszonych zostało w formie papierowej i elektronicznej 38 uwag, wniosków i propozycji. Opinie i uwagi nadsyłane były przez przedstawicieli jednostek samorządu terytorialnego, organizacji, stowarzyszeń o zasięgu lokalnym, regionalnym i krajowym oraz osoby prywatne. Poniżej zamieszczone zostało szczegółowe zestawienie uwag, zawierające ustosunkowanie się do opinii zgłaszanych w trakcie konsultacji wraz z uzasadnieniem dla każdej z nich.

L.p	INSTYTUCJA / ORGANIZACJA	CZĘŚĆ PLANU TRANSPORTOWEGO, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA (rozdział, podrozdział, punkt, nr strony)	ZAPIS W PROJEKCIE PLANU TRANSPORTOWEGO, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA	TREŚĆ UWAGI - PROPONOWANY ZAPIS	UZASADNIENIE UWAG /PROPOZYCJA ALTERNATYWNEGO ROZWIĄZANIA	USTOSUNKOWANIE SIĘ DO UWAGI
1a	Z-ca Burmistrz za miasta Bielsk Podlaski	Str 88	Tabela 15, Lista inwestycji kolejowych	Do zadania Prace na linii kolejowej nr 32 dodać: wraz z budową wiaduktu nad linią kolejową 32 w Bielsku Podlaskim	Linia kolejowa nr 32 w Bielsku Podlaskim dzieli nasze miasto na pół. Ze względu na zmianę w ostatnich latach struktury przewozów PKP (z transportu osobowego na transport towarów) w naszym mieście ten środek komunikacji stał się głównym czynnikiem utrudniającym komunikację samochodową i pieszą naszych mieszkańców. Należy podkreślić, że inwestycje PKP zwiększające przepustowość linii kolejowych, nie mogą pogarszać przepustowości transportu kołowego, ani też pieszego w Bielsku Podlaskim na drodze krajowej S-19, drodze wojewódzkiej 659 oraz drogach miejskich. Tymczasem jest inaczej. Brak obwodnicy miasta jak również zwiększony i wydłużony w czasie transport kolejowy powoduje korki w naszym mieście, zwłaszcza w okresie wyjazdu do pracy naszych mieszkańców jak i przyjazdu z pracy, wzbudzając w nich gniew i frustracje. Miasto Bielsk Podlaski uznawane jest za subregion wzrostu gospodarczego regionu, co w żaden sposób nie przekłada się na właściwy poziom i ilość niezbędnej infrastruktury w naszym mieście, która jest niezbędna do np. przyciągnięcia inwestorów. Z roku na rok pogłębia się dysproporcja pomiędzy centralno - północną częścią naszego	Wykonawca generalnie zgadza się z postulatem budowy wiaduktu w Bielsku Podlaskim nad linią kolejową nr 32. Niemniej zadaniem Planu Transportowego była m.in. aktualizacja listy inwestycji na drogach wojewódzkich, natomiast celem dokumentu nie było planowanie nowych inwestycji względem listy przygotowanej przez Urząd Marszałkowski

					<p>województwa a częścią południową regionu. Z pewnością elementem zniechęcającym do inwestowania w naszym mieście jest niewłaściwa infrastruktura drogowa, brak płynności przewozów na linii kolejowej nr 32 (zamknięcie szlabanów w tym samym czasie przy ul. Wojska Polskiego (droga S 19) i ul. 11 Listopada (droga nr 659), powodującej korki na drogach. Wszystkie te okoliczności stanowią zmorę życia naszych mieszkańców.</p> <p>Zatem budowa wiaduktu nad linią kolejową nr 32 w Bielsku Podlaskim poprawiłaby niewątpliwie komunikację w naszym mieście, spowodowanej obecnie faktem lokalizacji linii kolejowej nr 32 na terenie naszego miasta, dzielącej miasto na pół.</p>	
1b	Z-ca Burmistrz za miasta Bielsk Podlaski	Strona 78	Lista zadań inwestycyjnych	<p>Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 659- Bielsk Podlaski- Topczewo</p>	<p>Droga nr 659 (ul. 11 Listopada w Bielsku Podlaskim) została przejęta przez Samorząd Województwa Podlaskiego z dniem 1 stycznia 2017r. i obecnie jest drogą wojewódzką. Przejęcie tej drogi nakłada liczne obowiązki na Samorząd Województwa Podlaskiego, w tym bieżące utrzymanie drogi jak i obowiązki inwestycyjne. Droga ta została pominięta w projekcie Regionalnego Planu transportowego województwa podlaskiego, a powinna być ujęta, ponieważ wymaga gruntownej przebudowy. Droga ta powinna mieć dobrą nawierzchnię, chodniki po obu stronach, jak również ścieżki rowerowe, ponieważ mieszkańcy Bielska Podlaskiego jak i sąsiadujących miejscowości bardzo często korzystają z komunikacji rowerowej. Obecnie droga ta, zwłaszcza w granicach za przejazdem kolejowym (linia kolejowa nr 32) w ul. 11 Listopada w kierunku granic administracyjnych miasta jest niebezpieczna z powodów licznych zadołowań i dziur.</p> <p>Miasto Bielsk Podlaski uznawane jest za subregion wzrostu gospodarczego regionu, co w żaden sposób nie przekłada się na odpowiednią ilość i jakość niezbędnej infrastruktury w naszym mieście, która jest potrzebna do np. przyciągnięcia inwestorów. Z roku na rok pogłębia się dysproporcja pomiędzy centralno – północną częścią naszego województwa, a częścią południową regionu, co wynika z kierowania przez Samorząd Województwa Podlaskiego środków finansowych do pozostałych subregionów (Białystok, Suwałki,</p>	<p>Zadaniem Planu Transportowego była m.in. aktualizacja listy inwestycji na drogach wojewódzkich, natomiast celem dokumentu nie było planowanie nowych inwestycji względem listy przygotowanej przez Urząd Marszałkowski</p>

					<p>łomża). Zadanie powinno być ujęte w Regionalnym planie transportowym województwa podlaskiego i powinny być podjęte działania zmierzające do pozyskania środków zewnętrznych. Zadanie może być również finansowane z własnych środków województwa podlaskiego. Pominiecie tego zadania w ww dokumencie i zaniechanie działań inwestycyjnych na drodze nr 659, zwłaszcza w granicach administracyjnych naszego miasta będzie powodować dalszą degradację infrastruktury drogowej w naszym mieście i powodować rosnącą dysproporcję w ramach regionu (województwa) w zakresie wyposażenia w odpowiednia infrastrukturę komunikacyjną.</p> <p>Mając na uwadze powyższe z punktu widzenia potrzeby równomiernego rozwoju całego regionu ujęcie proponowanego zadania jest niezbędne.</p>	
2a	Ogólnopolskie stowarzyszenie przyjazny transport	Str.27 wykres 16 - przekraczanie granicy przez samochody ciężarowe Tabela1 - osobowe	Najruchliwsze (ponad 1 mln podróży) przejścia graniczne z Białorusią w roku 2016 Ruch osób przez granicę Polski z Białorusią (1994-2016) i Litwą (1994-2007)	Przy liczeniu samochodów ciężarowych i osobowych z rejestracją innych państw należy uwzględnić przejazdy po drogach województwa. Co w zestawieniu robi Terespol? Należy dane ujednolicić	<p>SAMOCZODY Z REJESTRACJĄ INNYCH PAŃSTW MOGĄ JEŹDZIĆ WIELOKROTNIE ZANIM PRZEKROCZĄ GRANICĘ.</p> <p>BRAK JEST W TABELI DANYCH Z PRZEJŚCIA POŁOWCE – PIESZCZATKA POŁOWIECKA. DANE SĄ NIEPEŁNE DLA WOJEWÓDZTWA. PRZEZ PRZEJŚCIE GRANICZNE JEŹDŻĄ LUDZIE DO PRACY W POLSCE, NA ZAKUPY, PRZEWOŻONE SĄ TOWARY W SAMOCZODACH DO 7,5 TONY.</p>	Wykonawca powołuje się na dokładne dane zbierane przez Straż Graniczną. Przejścia graniczne w tabelach i na rycinach zostały uwzględnione powyżej określonej wielkości ruchu. Przejście Połowce-Pieszczałka nie jest duże na tyle by uważać je za duży potencjał ruchotwórczy i z tego względu nie zostało uwzględnione. Odnosnie Terespolą uzasadnieniem jest migracja ruchu. Dodano zdanie: „(...) dla obrazu całości ważna jest pełna ocena ruchu na głównym dla Podlasie kierunku wschodnim (czyli

						<p>kierunku białoruskim) z uwzględnieniem tras zlokalizowanych poza województwem.</p>
2b	Ogólnopolskie stowarzyszenie przyjazny transport	Str.28 - tabela 2	Ruch pojazdów ciężarowych na głównych polsko-białoruskich przejściach granicznych w 2016 r.	<p>Źle sformułowany tytuł tabeli . Należy wyrzucić słowo „główne” KUKURYKI I SŁAWATYCZE to przejścia w woj. Podlakim?</p>	<p>KUKURYKI I SŁAWATYCZE TO RZECZYWIŚCIE GŁÓWNE PRZEJŚCIA TYLKO POŁOŻONE POZA NASZYM WOJEWÓDZTWEW! DLACZEGO JEST BRAK PRZEJŚCIA POŁOWCE – PIESZCZATKA POŁOWIECKA? OPRACOWUJĄCY TAB. NIE UWZGLĘDNILI DANYCH ZE WSZYSTKICH PRZEJŚĆ POLSKA – BIAŁORUŚ</p>	<p>Przejścia graniczne w tabelach i na rycinach zostały uwzględnione powyżej określonej wielkości ruchu. Przejście Połowce-Pieczc atka nie jest duże na tyle by uważać je za duży potencjał ruchotwórczy i z tego względu nie zostało uwzględnione. Odnosnie Terespoła uzasadnieniem jest migracja ruchu. Dodano zdanie: „(...) dla obrazu całości ważna jest pełna ocena ruchu na głównym dla Podlasie kierunku wschodnim (czyli kierunku białoruskim) z uwzględnieniem tras zlokalizowanych poza województwem.</p>
2c	Ogólnopolskie stowarzyszenie przyjazny transport	Str. 33 pkt.10 - tabela 4	Pozostałe drogi krajowe	<p>W Bielsku Podlaskim łączą się drogi: Nr 66 Granica - Połowce - Kleszczele - Bielsk Podl., Nr 19 granica województwa - Siemiatycze - Bielsk Podl., Nr 66 Ciechanowiec - Brańsk- Bielsk</p>	<p>BRAK JEST PROPOZYCJI O PRZEBUDOWIE DROGI NR 19 Z BIELSKA PODLASKIEGO DO BIAŁEGOSTOKU JAKO DROGI CZTEROPASMOWEJ ŻEBY LUDZIE PRZESTALI JEŹDZIĆ NA ZDERZAKACH W KONWOJACH I MOŻNA BYŁO JECHAĆ NORMALNIE.</p>	<p>Tabela 4 nie dotyczy propozycji, a jedynie prezentuje aktualny stan infrastruktury drogowej</p>

				Podl., Dalej na północ z Bielska Podlaskiego prowadzi ruch tylko droga Nr.19 Z Bielska do Białegostoku musi być przebudowana po 2 pasy w każdym kierunku.		
2d	Ogólnopolskie stowarzyszenie przyjazny transport	Str.32 mapa - ryc 18.	Mapa istniejącej sieci dróg krajowych i wojewódzkich	Uzasadnia braki w tabeli 4	POPRAWI PRĘDKOŚĆ I BEZPIECZEŃSTWO. TAK SAMO NALEŻY ANALIZOWAĆ PRZEJAZDY Z BIAŁEGOSTOKU DO BIELSKA PODL. I DALEJ NA ZACHÓD I POŁUDNIE WOJEWÓDZTWA.	Planowana droga ekspresowa nr 19 jest ujęta na rycinie
2e	Ogólnopolskie stowarzyszenie przyjazny transport	Str. 40 pkt 3 Wykaz dróg	Wykaz dróg krajowych w województwie podlaskim o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej 11,5 t, 10 t, < 10 t:	< 10 ton na pozostałych drogach: ??Nr 66 Bielsk Podlaski - Kleszczele - Czeremcha - Połowce - granica państwa.	DLACZEGO PRZEJŚCIE POŁOWCE - PIEESZCZATKA POŁOWIECKA JEST BLOKOWANE? DLACZEGO PRZEJŚCIE POŁOWCE - PIESZCZATKA POŁOWIECKA JEST W OPRACOWANIACH WOJ. PODLASKIEGO POMIJANE? MOGĄ JUŻ JEŹDZIĆ I BYĆ ODPRAWIANE SAMOCHODY CIĘŻAROWE - 10 TON. (A NIE 7,5 TONY) DROGA NR 66 SPEŁNIA TE WARUNKI.	Ryc. 25 i ograniczenia w tonażu pojazdów w 2017 r. została przygotowana w oparciu o materiał przekazany przez ZDW w Białymstoku
2f	Ogólnopolskie stowarzyszenie przyjazny transport	Str 87 Tabela 14 pkt 7	Lista inwestycji kolejowych planowanych do realizacji w ramach RPOWP 2014-2020	brak środków (lista rezerwowa) 2017 r. linia została wyremontowana - to jest fałszywy zapis W rubryce - harmonogram realizacji - brak zapisów , puste rubryki	OD ZMIANY ROZKŁADU TJ. OD 10.12.2017 R. OSOBOWE JEŹDŻĄ 100 KM/H , A TOWAROWE 60 KM/H.	Szczegóły o tej inwestycji np. na stronie: „ http://www.rynek-kolejowy.pl/mobile/podlaski-e-brak-srodkow-na-rewitalizacje-odcinka-lewki--c-zeremcha-86744.html ”
2g	Ogólnopolskie stowarzyszenie przyjazny transport	Str 87 Tabela 14 pkt 7	Prace na linii kolejowej Nr 32	Należy uwzględnić przebudowę przystanku Suchowolce	ZAŁĄCZNIK - UCHWAŁA NR 03/18 WALNEGO ZGROMADZENIA CZŁONKÓW OSPT.	Wykonawca zgadza się z uwagą, jednak jest to zbyt szczegółowa uwaga by uwzględnić ją w Planie Transportowym
2h	Ogólnopolskie stowarzyszenie przyjazny transport	Str 87 Tabela 14 pkt 7	Prace na linii kolejowej Nr 32	Należy uwzględnić budowę przystanku Repczyce Zalew.	ZAŁĄCZNIK - UCHWAŁA NR 04/18 WALNEGO ZGROMADZENIA CZŁONKÓW OSPT	Wykonawca zgadza się z uwagą, jednak jest to zbyt szczegółowa uwaga by uwzględnić ją w Planie Transportowym
2i	Ogólnopolskie stowarzyszenie przyjazny transport	Brak wpisu -Str 88	Brak wpisu - Lista inwestycji	Brak jest wpisu remontu linii Nr 43	OBECNIE LINIA NR M43 JEST JUŻ REMONTOWANA. PO STRONIE BIAŁORUSKIEJ REMONT LINII GRANICA PAŃSTWA - BREST	Wykonawca generalnie zgadza się z

	szenie przyjazny transport	Tabela 15	kolejowych planowanych do realizacji na terenie województwa podlaskiego – finansowanie z innych źródeł	Czeremcha Granica Państwa przejście kolejowe Czeremcha Wysokolitowsk	– JUŻ SIĘ KOŃCZY. NAJWIĘKSZY ZAKŁAD W GMINIE CZEREMCHA, JEDNYM Z 4 W POLSCE – NASYCALNIA PODKŁADÓW OBECNIE OTRZYMUJE ZAKUPIONY SUROWIEC DO PRODUKCJI PRZEZ PRZEJŚCIA SAMOCHODOWE: W KUŹNICY, BOBROWNIKACH, TERESPOLU, SŁAWATYCZACH I DALEJ NA POŁUDNIE POLSKI. Z WYSOKOLITOWSKA DO CZEREMCH JEST 10 KM. DLACZEGO NIE MOŻNA WOZIĆ SUROWCA PRZEZ TO PRZEJŚCIE. REMONTY LINII KOLEJOWYCH BĘDĄ TAŃSZE, BO CENA KOSZTÓW PRODUKCJI PODKŁADÓW BĘDZIE NIŻSZA. ZAŁĄCZNIK – UCHWAŁA NR 05/18 WALNEGO ZGROMADZENIA CZŁONKÓW OSPT.	postulatem remontu linii kolejowej nr 43. Niemniej zadaniem Planu Transportowego była m.in. aktualizacja listy inwestycji, natomiast celem dokumentu nie było planowanie nowych inwestycji względem listy przygotowanej przez Urząd Marszałkowski
2j	Ogólnopolskie stowarzy szenie przyjazny transport	Brak wpisu – Str 88 Tabela 15	Brak wpisu - Lista inwestycji kolejowych planowanych do realizacji na terenie województwa podlaskiego – finansowanie z innych źródeł	Brak jest wpisu remontu linii Nr 43 Czeremcha Granica Państwa przejście kolejowe Czeremcha Wysokolitowsk dla ruch pasażerskiego	ZAŁĄCZNIK – UCHWAŁA NR 03/17 WALNEGO ZGROMADZENIA CZŁONKÓW OSPT POCIĄG PASAŻERSKI POWINIEN POJECHAĆ Z BRZEŚCIA DO BIAŁEGOSTOKU I DALEJ DO GRODNA. ZWIĘKSZYŁOBY TO ZASADNICZO POTOK PODRÓŻNYCH W TYM PRZEJEŹDZIE.	Wykonawca generalnie zgadza się z postulatem remontu linii kolejowej nr 43. Niemniej zadaniem Planu Transportowego była m.in. aktualizacja listy inwestycji, natomiast celem dokumentu nie było planowanie nowych inwestycji względem listy przygotowanej przez Urząd Marszałkowski
2k	Ogólnopolskie stowarzy szenie przyjazny transport	Str.88 Tabela 15- pkt 3	Lista inwestycji... - Prace na linii kolejowej nr 31 odc. Granica województwa – Czeremcha – Hajnówka	Brak jest danych w Tabeli	REMONT JEST PROWADZONY OD 2017 ROKU. WYREMONTOWANO JUŻ MOST NA BUGU.	Wykonawca nie rozumie uwagi. W tabeli 15 wyraźnie zaznaczono, że inwestycja trwa od 2017 roku
2l	Ogólnopolskie stowarzy szenie przyjazny transport	Str. 88 Tabela 15 pkt 4	Lista inwestycji Prace na linii kolejowej Nr 52 Hajnówka – Lewki	Brak wpisu o planowaniu	OBECNIE TRWAJĄ JUŻ PRACE REMONTOWE.	Wykonawca nie rozumie uwagi. W tabeli 15 wyraźnie zaznaczono, że inwestycja trwa od 2017 roku
3	Gmina Radziłów	Tabela 12 . 79-84 Lista rankingowa zadań	Brak ujęcia zadania przebudowy drogi wojewódzkiej 668 na odcinku Kubra	Ujęcie na liście rankingowej zadań inwestycyjnych na sieci dróg województwa podlaskiego	KONIECZNOŚĆ DOMKNIECIA CIĄGU DROGI 668 PIĄTNICA PODUCHOWNA – OSOWIEC, UZYSKANIE POŁĄCZENIA Z DK 65 ORAZ Z PLANOWANĄ PO ROKU 2023 DROGĄ S16, BUDOWA KANALIZACJI BURZOWEJ W MIEJSCOWOŚCI KLIMASZEWNICA ORAZ KONIECZNOŚĆ OGRANICZENIA ZASTOISK WODY	Wykonawca generalnie zgadza się z postulatem przebudowy drogi wojewódzkiej

	<p>inwestycyjnych na sieci dróg województwa podlaskiego</p>	<p>Nowa połączenie z DK nr 65.</p>	<p>- zadania przebudowy drogi wojewódzkiej 668 na odcinku Kubra Nowa - połączenie się z DK 65.</p>	<p>W PASIE DROGOWYM. KONIECZNOŚĆ POPRAWY SPÓJNOŚCI KOMUNIKACYJNEJ WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO ORAZ OBSZARU TURYSTYCZNEGO BIEBRZAŃSKIEGO PARKU NARODOWEGO.</p> <p>- DW 668 POSIADA DUŻE ZNACZENIE DLA OBSŁUGI KOMUNIKACYJNEJ GMINY RADZIŁÓW ORAZ DLA RUCHU TRANZYTOWEGO O ZNACZENIU REGIONALNYM Z ŁOMŻY W KIERUNKU GONIADZA I SUCHOWOLI</p> <p>- DROGA TA POŁOŻONA JEST W CIĄGU WAŻNEGO SZLAKU KOMUNIKACYJNEGO ŁĄCZĄCEGO SIĘ Z DROGAMI KRAJOWYMI NR 61 (WARSZAWA - ŁOMŻA - SUWAŁKI - PRZEJŚCIE GRANICZNE Z LITWĄ), NR 64 ORAZ NR 65.</p> <p>- INWESTYCJA BYŁABY UZUPEŁNIENIEM SIECI DRÓG MIĘDZY REGIONALNYCH I KRAJOWYCH JAK RÓWNIEŻ MIĘDZYNARODOWYCH SIECI TRANSPORTOWYCH (PAN-EUROPEJSKIEGO KORYTARZA TRANSPORTOWEGO - KORYTARZ I- HELSINKI - TALLIN - RYGA - KANAS - WARSZAWA).</p> <p>- BARDZO ZŁY STAN TECHNICZNY NAWIERZCHNI STWARZA REALNE ZAGROŻENIE DO UCZESTNIKÓW RUCHU DROGOWEGO</p> <p>- UTRUDNIENIA W TRANSPORCIE DROGOWYM Z M. BIAŁYSTOK (OGRANICZENIE W TONAŻU NA OBIEKCIE MOSTOWYM) ORAZ ŁOMŻA</p> <p>- DLA MIESZKAŃCÓW GMINY RADZIŁÓW DW 668 STANOWI CIĄG PONADREGIONALNY ŁĄCZĄCY NASZ REGION Z MIASTEM WOJEWÓDZKIM BIAŁYSTOK , GDZIE MIESZCZA SIĘ STRATEGICZNE INSTYTUCJE TJ. URZĄD WOJEWÓDZKI, URZĄD MARSZAŁKOWSKI , ARIMR, SIEDZIBA BIEBRZAŃSKIEGO PARKU NARODOWEGO W OSOWCU, GRAJEWO-SZPITAL POWIATOWY, BIURO TERENOWE ARIMR , STAROSTWO POWIATOWE, KOMENDA POWIATOWA POLICJI, STRAŻY POŻARNEJ, SĄD REJONOWY, STACJA PKP (TRANSPORT KOLEJOWY),</p> <p>- POŁĄCZENIE Z DROGĄ NR 64 POPRAWA DOSTĘPNOŚCI DO LOTNISKA WARSZAWA-OKĘCIE I WARSZAWA-MODLIN (TRANSPORT LOTNICZY)</p> <p>- REALIZACJA PRZEBUDOWY WNIOSKOWANEJ DROGI PRZYCZYNI SIĘ W ZNACZNYM STOPNIU DO ZWIĘKSZENIA RUCHU TURYSTYCZNEGO W DOLINIE BIEBRZY, NA TERENIE BPN I OTULINIE A CO ZA TYM IDZIE ZWIĘKSZENIA ATRAKCYJNOŚCI TERENU GMINY RADZIŁÓW CHOĆBY Z UWAGI NA BIEGNĄCE TĘDY SZLAKI ROWEROWE MIĘDZYNARODOWA TRASA ROWEROWA EURO VELO R 11 E VIII, ŻÓŁTY I CZARNY SZLAK PIESZY, SZLAK ROWEROWY DOLINĄ WISSY, KAJAKOWY SZLAK BIEBRZĄ. (OSIĄGNIĘCIA WPISANE W MIEJSCOWY PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO)</p> <p>- POMIARY NATĘŻENIA RUCHU NA DW 668 WYKAZUJĄ NISKI POZIOM RUCHU NA ODCINKU, KTÓRY POSIADA NAJGORSZĄ</p>	<p>668 na odcinku Kubra Nowa - połączenie się z DK 65. Niemniej zadaniem Planu Transportowego była m.in. aktualizacja listy inwestycji na drogach wojewódzkich, natomiast celem dokumentu nie było planowanie nowych inwestycji względem listy przygotowanej przez Urząd Marszałkowski</p>
--	---	------------------------------------	--	---	--

					<p>NAWIERZCHNIĘ POD WZGLĘDEM TECHNICZNYM. ZJAWISKO TO SPOWODOWANE JEST ŚWIADOMĄ ZMIANĄ TRASY PRZEZ KIEROWCÓW, KTÓRZY TO NIEJEDNOKROTNI WOLĄ POKONAĆ DŁUŻSZY ODCINEK DROGI, STAWIAJĄC NA KOMFORT I BEZPIECZEŃSTW PODRÓŻY, A TAKŻE DBAJĄC O STAN TECHNICZNY POJAZDU.</p>	
4	<p>Spółczny Komitet Obrony Przystanku Suchowolce</p>	<p>Str. 87 tab. 14 poz. 7</p>	<p>Prace na linii kolejowej nr 32 odc. Lewki-Czeremcha</p>	<p>Realizując inwestycję proszę o uwzględnienie modernizacji przystanku Suchowolce</p>	<p>LIKWIDACJA PRZYSTANKU SUCHOWOLCE SPOWODUJE ODCIĘCIE OD DOSTĘPU DO TRANSPORTU PUBLICZNEGO MIEJSCOWOŚCI WÓLKA WYGONOWSKA, PAWLINOWO, MOSKIEWCE. UNIEMOŻLIWI DOJAZD DZIECI Z TYCH MIEJSCOWOŚCI DO SZKÓŁ PONADGIMNAZJALNYCH. ZMNIJSZY DOSTĘPNOŚĆ TRANSPORTU PUBLICZNEGO MIEJSCOWOŚCI: SUCHOWOLCE, SAKI, ZALESZANY, TOPORKI. UNIEMOŻLIWI PRZEJAZD PASAŻEROM Z ROWERAMI, SKOMPLIKUJE DOJAZD ZBIERACZOM RUNA LEŚNEGO. ZUBOŻY OFERTĘ DOJAZDU DLA PIELGRZYMÓW ODWIEDZAJĄCYCH MONASTERY W SAKACH I ZALESZANACH. POGORSZY DOSTĘP MIESZKAŃCÓW DO OGÓLNOPOLSKIEJ SIECI KOLEJOWEJ. UTRUDNI DOJAZD DO W/W MIEJSCOWOŚCI WSZYSTKIM SPOZA TEGO REGIONU</p>	<p>Plan Transportowy nie precyzuje dokładnych uwarunkowań inwestycji i nie odnosi się w szczególności do dokumentacji projektowej</p>
5a	<p>Miasto Suwałki</p>	<p>3.3.5. Analiza SWOT, Szanse, ppkt 4</p>	<p>„Poparcie społeczeństwa oraz sił politycznych dla rozwoju dróg ekspresowych oraz dróg głównych”</p>	<p>„Poparcie społeczeństwa oraz sił politycznych dla rozwoju dróg ekspresowych S-8 i S-61”</p>	<p>Plany dotyczące poprowadzenia drogi S-19 poprzez łącznik dróg S16 Ełk – Knyszyn S19 napotyka na szeroki opór wielu środowisk. Krytyczne stanowiska w tej sprawie przyjęła Rada Miejska w Suwałkach (z dnia 17.08.2016 r.), Rada Miejska w Augustowie (30.08.2018 r.), Rada Gminy Korycin (13.10.2016 r.), Rada Miejska w Suchowoli (28.06.2016 r.). Swój sprzeciw wobec budowy tego połączenia wyrażali również przedsiębiorcy z regionu skupieni w Podlaskim Forum Gospodarczym (stanowisko z dnia 17.10.2018 r.). Wszystkie stanowiska wyrażają zaniepokojenie i wzywają do ponownego przeanalizowania wariantu połączenia dróg ekspresowych Via Baltica i Via Carpatia. Preferowanym wariantem jest połączenie tych dróg na węźle Raczki wraz z budową drogi ekspresowej Białystok-Augustów.</p>	<p>Dodano w tabeli SWOT: „(przede wszystkim S8 i S61)</p> <p>Dodano zapis zgodny z postulatem miasta Suwałki: „Plany dotyczące poprowadzenia drogi S-19 poprzez łącznik dróg S16 Ełk – Knyszyn S19 napotyka na szeroki opór wielu środowisk. Krytyczne stanowiska w tej sprawie przyjęła Rada Miejska w Suwałkach (z dnia 17.08.2016 r.), Rada Miejska w Augustowie (30.08.2018 r.), Rada Gminy Korycin (13.10.2016 r.), Rada Miejska w Suchowoli (28.06.2016 r.). Swój sprzeciw wobec budowy</p>

						tego połączenia wyrażali również przedsiębiorcy z regionu skupieni w Podlaskim Forum Gospodarczym (stanowisko z dnia 17.10.2018 r.). Wszystkie stanowiska wzywają do ponownego przeanalizowania wariantu połączenia dróg ekspresowych Via Baltica i Via Carpatia. Preferowanym wariantem przez władze lokalne jest połączenie tych dróg na węźle Raczki”.
5b	Miasto Suwałki	3.3.5. Analiza SWOT, Zagrożenia, ppkt 4	„konflikty środowiskowe i opór społeczny podczas procesu planowania i realizacji inwestycji”	„konflikty środowiskowe i opór społeczny podczas procesu planowania i realizacji inwestycji (w szczególności dotyczące poprowadzenia drogi S-19 poprzez łącznik dróg S16 Ełk - Knyszyn S19).	Jw.	Zmieniono zgodnie z sugestią: „konflikty środowiskowe i opór społeczny podczas procesu planowania i realizacji inwestycji, m.in. przy poprowadzeniu drogi S-19 poprzez łącznik dróg S16 Ełk-Knyszyn S19”
5c	Miasto Suwałki	4.6. Wnioski i rekomendacje, str. 96	„W ujęciu gospodarczym (...) Część północna i wschodnia jest ponadprzeciętnie nie związana z partnerami wschodnimi, w tym przede wszystkim z Litwą, Rosją i Białorusią. Istniejący rozkład powiązań może być przesłanką dla podejmowania inwestycji łączących południe województwa z przyszłą autostradą A2, a także dla działań poprawiających	Część północna i wschodnia jest ponadprzeciętnie związana z partnerami wschodnimi, w tym przede wszystkim z Litwą i Rosją. Istniejący rozkład powiązań może być przesłanką dla podejmowania inwestycji łączących południe województwa z przyszłą autostradą A2, a także dla działań poprawiających	Część północno-wschodnia nie ma silnych połączeń z Białorusią dlatego też podejmowanie działań poprawiających dostęp z północy regionu do granicy białoruskiej nie jest konieczny. Konieczna jest natomiast poprawa połączeń północy regionu z przejściem granicznym z Rosją Gołdap-Gusiew (DW nr 652).	Wykreślono kontrowersyjny zapis

			południe województwa z przyszłą autostradą A2, a także dla działań poprawiających dostęp z północy regionu do granicy białoruskiej.	dostęp z północy regionu do granic Rosją i Litwą.		
5d	Miasto Suwałki	4.6. Wnioski i rekomendacje, str. 97		Dodanie nowej rekomendacji: W związku z planowaną budową drogi ekspresowej S16 Knyszyn-Ełk-Olsztyn oraz utrzymującą się izolacją transportową północno-wschodniej części województwa, budowie nowego odcinka S16 powinien towarzyszyć remont połączenia Augustów-Białystok i podniesienie jego standardu do parametrów drogi ekspresowej”.	Budowa nowego odcinka drogi ekspresowej S16 Ełk (S61) - Knyszyn (S19) może nieść ze sobą wiele daleko idących, negatywnych konsekwencji dla dalszego rozwoju północno-wschodniej części województwa podlaskiego w tym Suwałk i Suwalszczyzny. Realizacja inwestycji łączącej Via Carpatia z Via Baltica poprzez Ełk może oznaczać w praktyce rezygnację z poprawienia przepustowości połączenia Augustowa z Białymstokiem co jeszcze bardziej wydłuży czas dojazdu z Suwałk do Białegostoku, który już teraz wynosi powyżej 2 godzin.	Wykonawca rozumie, że w związku z planowaną budową drogi ekspresowej S16 Knyszyn-Ełk-Olsztyn należy uważnie przyjrzeć się postulatом lokalnych społeczności i rozpatrzyć możliwości poprawy płynności ruchu na drodze krajowej nr 8 między węzłem Raczki (S61) a Białymstokiem. Wprowadzono dodatkowe zapisy w części dotyczącej natężenia ruchu i analizy SWOT (jak wyżej)
6	Gmina Miasto Zambrów	uwaga generalna dot. całego dokumentu	cały dokument	Ujęcie w obecnie opracowywanym Regionalnym planie transportowym województwa podlaskiego na lata 2014-2020 zadania inwestycyjnego dotyczącego budowy drogi zbiorczej łączącej sieć TEN-T z DK nr 63 w Zambrowie. Przebieg planowanej nowej drogi pokrywa się z planowanym przebiegiem	- Inwestycja wyeliminuje z centrum miasta ruch tranzytowy z DK 63 w kierunku na Warszawę, Łomżę i Białystok, - wyeliminuje z centrum miasta ruch lokalny z części ul. Al. Wojska Polskiego na południe od ul. Fabrycznej w kierunku na Warszawę, Łomżę i Białystok, - zapewni lepszą obsługę komunikacyjną do terenów inwestycyjnych o pow. ponad 50 ha, które posiadają opracowane mpzp. Obecnie zatrudnienie w firmach zlokalizowanych na tych terenach wynosi ok 100 osób. Docelowo planuje się, że na przedmiotowych terenach inwestycyjnych działalność gospodarczą prowadzić będzie ok 20 podmiotów gospodarczych, zatrudniających ok 500-600 osób.	Wykonawca generalnie zgadza się z postulatem odciążenia centrum Zambrowa. Niemniej zadaniem Planu Transportowego była m.in. aktualizacja listy inwestycji na drogach wojewódzkich, natomiast celem dokumentu nie było planowanie nowych inwestycji względem listy

			<p>zaniechanej w realizacji południowo-wschodniej obwodnicy Zambrowa. Realizacja zadania inwestycyjnego - budowa drogi zbiorczej o dł. 2,1 km połączy DK 63 z węzłem komunikacyjnym „Zambrów Zachód”.</p>	<p>- zapewni lepszą obsługę komunikacyjną firm działających na terenie Zambrowskiego Parku Przemysłowego.</p> <p>- Powołując się na badanie SDR przeprowadzone przez GDDKiA w 2010 r. - ruch drogowy w Zambrowie w ponad 36 % dotyczy samochodów ciężarowych (tranzyt). Natężenie ruchu w Zambrowie na DK 63 (Kisielnica - Łomża - <u>Zambrów</u> - granica województwa - Sokołów Podlaski (...) - granica państwa) generuje SRD na poziomie 3 124 poj/dobę, na DK 66 (<u>Zambrów</u> - Wysokie Mazowieckie - Brańsk - Bielsk - Podlaski - Kleszczele - Czeremcha - Połowce - granica państwa) generuje SDR 5243 poj/dobę. Droga DK nr 66 bierze swój początek w Zambrowie bezpośrednio ze skrzyżowaniem z DK nr 63. Ruch tranzytowy i lokalny skumulowany z DK 63 i DK 66, które w połączeniu z ruchem z DK nr 8 powodują ogromne utrudnienia w płynności ruchu w centrum miasta i wykazuje na poziomie SDR 13255 poj/doba.</p> <p>- Projektowana droga odciąży centrum miasta Zambrowa (Na podstawie przeprowadzonej analizy wynikającej z koncepcji projektowej planuje się, że docelowo z drogi zbiorczej skorzysta ponad 11 tys. pojazdów na dobę).</p>	<p>przygotowanej przez Urząd Marszałkowski</p>
7	<p>Stowarzyszenie Federacja Zielonych w Białymstoku (Rafał Kosno)</p>			<p>Szkokujące, że pociągi Warszawa-Białystok-Wilno ciągnięte parowozami jeździły szybciej (5godzin) przed II wojną światową niż dziś! Zamiast bajek o lotnisku należy uruchomić szybkie wygodne tanie regularne połączenie KOLEJOWE Warszawa - Białystok - Augustów - Suwałki (z największym lotniskiem w Polsce) i regionalne Białystok-Bielsk Podlaski-Hajnówka-Białowieża przy prędkości pociągu 160 km/h Białystok-Warszawa =1 godz 30 minut, wybór połączeń co 1-2 godziny do tego najlepiej bezprzewodowym Internetem w wagonach:) np. z trasy Warszawa-Białowieża korzystałoby 200 tys. turystów rocznie nie tylko 4(1) pasażerów jak z lotniska koło Zielonej Góry, POKi co bali się przejąć PODlaskie PKSy, czy ktoś kto boi się zarządzać kilkudziesięcioma autobusami jest w stanie zbudować i zarządzać lotniskiem:)? Białystok bankrutuje coraz gorsze POrażki i katastrofy: Wydatki w UE:60% na drogi, 40% na kolej Polska: 85% na drogi tylko 15% na kolej więc NIEDOINWESTOWANA</p>	<p>Większość przedstawionych w nim postulatów dotyczy spraw będących w gestii władz centralnych lub lokalnych, a zatem odnosimy się w niniejszej odpowiedzi jedynie do spraw będących w gestii Urzędu Marszałkowskiego. Trudno polemizować z wyliczeniami Stowarzyszenia Zielonych co do planowanej liczby pasażerów w wyniku uaktywnienia połączenia kolejowego Warszawa-Biał</p>

				<p>BANKRUTUJE CORAZ WIĘCEJ WYPADKÓW I KATASTROF 16.04.2010 r w dniu wydania decyzji o lotnisku dla Białegostoku koło Tykocina która została unieważniona Podobnie jak w sprawie obwodnic Augustowa sprzecznej z prawem Polski i UE, obok dworca PKP/PKS i Urzędu Marszałkowskiego znowu wykoleiła się kolejowa cysterna z gazem propan-butan prawie wysadzając całe centrum miasta! Ewakuowano ludzi z dworców PKP/PKS i wyłączono prąd w całej okolicy! Podczas 22 godzinnej akcji 42 strażaków przepompowywano gaz do autocystern. A 8 listopada 2010 r. spłonęło 17 cystern z ropą – gdyby zapaliły się na dworcu PKP, nad tunelem Kub pod wiaduktem na ul. Dąbrowskiego?</p> <p>Projekt kolei miejskiej i aglomeracyjnej w Białymstoku http://federacjazielenych.blogspot.com/p/projekt-biaostocka-kolej-miejska.html Bezpłatna komunikacja miejska dla mieszkańców Białegostoku – bezpłatna dla mieszkańców komunikacja w 400 tysięcznej stolicy Estonii – Tallinie (autobusy, tramwaje, trolejbusy, kolej) – kosztuje rocznie ok. 50 mln zł =2 x taniej niż w 300 tysięcznym Białymstoku! Wynika to m.in. braku w tak dużym mieście kolei miejskiej, tramwajów czy trolejbusów które są tańsze w eksploatacji niż autobusy marnotrawiące paliwo stanowiącego większość kosztów działalności, ze złej organizacji linii i rozkładów.</p> <p>Szybka Kolej Miejska i Aglomeracyjna – Urząd Miasta Białystok już w 2007 r. zamówił opracowanie, z którego wynika zasadniczość uruchomienia kolei miejskiej i aglomeracyjnej http://www.komunikacja.bialystok.pl/cms/File/download/KolejeBialostockie.pdf a podczas eksperymentu 22 września 2014 r. skorzystało z niej ponad 1500 osób.</p> <p>Białystok nie ma tramwajów, nie stać nas na metro, ale mamy istniejące już tory który powinny być osiami rozwoju miasta i kręgosłupem komunikacyjnym.</p> <p>Białystok nie będzie metropolią bez kolei miejskiej i aglomeracyjnej, ponieważ sieć kolejowa jest niezależna od dróg i</p>	<p>wieża. Prace na wspomnianych odcinkach są planowane w ramach RPO, m.in. na odcinku Lewki-Hajnówka oraz Białystok-Bielsk-Podlaski. Tym samym zarówno władze centralne (modernizacja linii Warszawa-Białystok) jak i władze samorządowe wychodzą naprzeciw oczekiwaniom Stowarzyszenia Federacji Zielonych. Kolejne uwagi dotyczące kolei miejskiej, remontów dróg, komunikacji rowerowej, deweloperów oraz dworców PKS odnoszą się głównie do miasta Białystok oraz do innych miast województwa, a także, w przypadku PKS-ów, uprzejmie informujemy, że 2 stycznia 2017 roku nastąpiło połączenie Spółki Przedsiębiorstw o Komunikacji Samochodowej w Białymstoku Spółka Akcyjna z siedzibą w Białymstoku (Spółka Przejmująca) oraz następujących Spółek Przejmowanych: PKS w Suwałkach Spółka Akcyjna z siedzibą w</p>
--	--	--	--	--	---

				<p>korków, jest bezkonkurencyjna czasowo – krótkie czasy przejazdów wobec autobusów i nawet samochodu. Także tramwaje czy trolejbusy stałyby w tych samych korkach co samochody, spowalniałyby je te same skrzyżowania. Tylko kolej korzystająca z niezależnych torów gwarantuje przemieszczanie się ze skrajnych punktów w mieście w 10-15 minut bezkonkurencyjnym dla autobusów a nawet samochodów.</p> <p>Sposób budowy i remontów dróg w Białymstoku powoduje nieustanne korki, co więcej w każdym mieście na świecie rozbudowa dróg zamiast zmniejszenia korków powoduje ich wzrost, wydłużanie czasu dojazdu, większą emisję hałasu i zanieczyszczeń. Przykładowo po przebudowie ul. Mazowieckiej i Legionowej czy Zielonogórskiej i Wrocławskiej przejazd tego samego odcinka zajmuje ok. 5 minut dłużej niż przed „modernizacją” ze względu na sygnalizację drogową.</p> <p>Tymczasem kosztem budowy 1-5 km drogi rocznie można uruchomić kursy szynobusu na trasie kolei miejskiej np.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Białystok Stadion (Kleosin, Politechnika itp.) - Nowe Miasto - Zielone Wzgórza stacja przesiadkowa przy pętli autobusów 21, 23, 25 - Zielone Wzgórza stacja przesiadkowa przy „nowym” tunelu - Dworzec PKP Białystok Główny/PKS (centrum przesiadkowe) - skrzyżowanie ul. Poleska/Sitarska/Częstochowska - Wiadukt przy rondzie ul. Poleska/Jurowiecka - Węglówka/wiadukt przy ul. Sienkiewicza/Wasilkowska/Towarowa - Dworzec PKP Białystok Fabryczny - ul. Towarowa - Włociańska/Piasta (Pieczurki) - ul. Ciołkowskiego - ul. Baranowicka/Szosa Baranowicka (Zaścianki) <p>i/lub w kierunku osiedla Białostoczek i Wasilkowa</p> <p>Dla mieszkańców peryferiów jak Kleosin, Starosielce, Zaścianki mogłoby to skrócić czas dojazdu do centrum autobusami o ile miejskie szynobusy kursowałyby co 15 – 30 minut.</p> <p>W godzinach szczytu</p>	<p>Suwałkach, Przedsiębiorstw o Komunikacji Samochodowej w Łomży Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Łomży, Przedsiębiorstw o Komunikacji Samochodowej w Zambrowie Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Zambrowie oraz Przedsiębiorstw o Komunikacji Samochodowej w Siemiatyczach Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Siemiatyczach.</p> <p>Spółka Przejmująca Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Białymstoku Spółka Akcyjna z dniem 2 stycznia 2017 r. dokonała zmiany nazwy na następującą:</p> <p>Podlaska Komunikacja Samochodowa Nova Spółka Akcyjna, która to spółka powinna być adresatem zawartych w piśmie uwag. Kolejne uwagi dotyczące „tór na tory”, tranzytu, sposobu pracy kierowców dotyczą przepisów prawnych, ustaw i rozporządzeń wydawanych przez odpowiednie organy władzy centralnej, a nie</p>
--	--	--	--	--	---

				<p>komunikacyjnego zatłoczone autobusy tkwią w korkach. A popularność rowerów miejskich Biker świadczy o tym, że czasem szybciej poruszać można się po mieście rowerem niż autobusem komunikacji miejskiej, którego średnia prędkość na godzinę niestety często spada do np. 13 kilometrów! Z powodu braku „zielonej fali” postoje autobusu na 20-30 skrzyżowaniach na trasie z sygnalizacją świetlną trwające 1-2 minuty wydłużają podróż o np. 30 minut, marnują czas pasażerów, zwiększają zużycie paliwa (każde zatrzymanie i ruszenie to spalania paliwa równoważne przejechaniu 1 kilometra, stąd prawie 2-krotny wzrost zużycia paliwa: z 30 litrów na 100 kilometrów w 1997 r. do 60 litrów obecnie). Autobusy zamiast wozić pasażerów stoją na światłach, gdyby jeździły szybciej mogłyby przewieźć dwa razy więcej pasażerów lub można by ich używać 2 razy mniej, opłacać 2 x mniej kierowców, zużyć 2 razy mniej paliwa, zmniejszyć 2 razy wydatki na komunikację itp.</p> <p>Komunikacja Miejska w Białymstoku straciła dla pasażerów zalety szybkości, wygody, taniości.</p> <p>Rozwiązaniem tego problemu jest wykorzystanie istniejącej sieci torów kolejowych do uruchomienie kursów kolei miejskiej w Białymstoku, która ze względu na niezależność od dróg, korków zapewnia bezkonkurencyjnie szybki wobec autobusów czy nawet samochodów czas jazdy pomiędzy np. skrajnymi miejscami na terenie miasta – 10 – 15 minut, ponieważ pociągi jak autobusy, samochody czy ewentualnie tramwaje nie muszą stać w korkach, nie zatrzymują się na każdym skrzyżowaniu regulowanym sygnalizacją świetlną itp.</p> <p>Białystok nie będzie metropolią bez kolei miejskiej i aglomeracyjnej.</p> <p>Białystok nie ma tramwajów, nie stać nas na metro, ale mamy istniejące już tory kolejowe, który powinny być osiami rozwoju miasta i kręgosłupem komunikacyjnym.</p> <p>Projekt zakłada dofinansowanie przejazdów pociągów kolei miejskiej zakupionych już m.in. ze środków Unii Europejskiej na istniejących już torach w ramach</p>	<p>samorządowej. Urząd Marszałkowski chciałby podkreślić, że promuje zrównoważony transport i przychyła się do uwag związanych z elektromobilnością. Niemniej adresatem tych uwag jest Urząd Miasta w Białymstoku, ponieważ one dotyczą kwestii taboru autobusowego w Białymstoku.</p>
--	--	--	--	--	--

promocji bezpłatnych dla pasażerów.

W pierwszym etapie proponujemy uruchomienie dodatkowych przejazdów kolei miejskiej z wykorzystaniem szynobusów w godzinach szczytu komunikacyjnego i największego zatłoczenia autobusów na trasie Dworzec PKP Białystok Starosielce – Dworzec PKP Białystok Główny (przyszłe centrum przesiadkowe na inne linie komunikacji miejskiej, autobusy komunikacji regionalnej, pociągi) – Dworzec PKP Białystok Fabryczny.

Koszt jednorazowego przejazdu kolejowego szynobusu (wyposażonego np. w klimatyzację, toaletę, monitoring itp.) na odcinku Dworzec PKP Białystok Starosielce – Dworzec PKP Białystok Główny (możliwy postój przy peronach od strony Dworca PKS) – Dworzec PKP Białystok Fabryczny wyniesie około 250 zł.

Zamiast programu WWW.TiryNaTory.pl modernizacja dróg i Polacy zamiast zarabiać na tranzycie dopłacają do tirów zalewających Rosję towarami z krajów Europy Zachodniej, POnosząc koszty remontów, wypadków i zatrucia środowiska w Polsce brakuje 300 obwodnic, np. Warszawy, za cenę 4 obwodnic można rozwiązać problem w całej Polsce wprowadzając jako zasadę że zagraniczne tiry w tranzycie od granicy do granicy nie niszczą dróg tylko dają zarobić polskim kolejom! 1 TIR niszczy nawierzchnie drogi jak 163 840 samochodów osobowych. Rocznie w wypadkach z TIR-ami ginie ok. 400 osób. Dzieci mieszkające przy ruchliwych ulicach, zwłaszcza tranzytowych, są 6 razy bardziej narażone na wystąpienie nowotworów.

TIRY NA TORY! Do transportu ciężkich ładunków przystosowana jest kolej, a nie drogi. Szwajcarzy w referendum w 1994 r. postanowili by transport towarów odbywał się głównie koleją, ale także perfekcyjnie wykorzystali tę zmianę do zarabiania pieniędzy... TIR-y jadą koleją (tzw. Autostradą kolejową) albo płacą za każde 100 km jazdy po zwykłej autostradzie o małym natężeniu ruchu ok. 85 euro. W myśl zasady: jeżeli chcesz jeździć po drogach

przeznaczonych dla samochodów osobowych - płać więcej - proporcjonalnie do zniszczeń, jakie powodujesz. Dzięki tym opłatom do szwajcarskiej kasy wpływa rocznie ok. 3,5 miliarda franków, czyli ponad 8 miliardów złotych, które są przeznaczane m.in. na modernizację infrastruktury kolejowej i rozwój transportu kombinowanego.

Tiry na Tory dotyczą tylko zagranicznych tirów w tranzycie od granicy do granicy! Szwajcarzy, Niemcy, Austriacy, Holendrzy, Francuzi a nawet Czesi inwestują w transport kombinowany, a my czekamy na łatanie dziur! Dlaczego polskie drogi są jak seks bez zabezpieczeń? Bo wpadniesz w setkę dziur lub na TIR-a które ją powodują! 1 TIR=163840 aut osobowych! 1 TIR niszczy nawierzchnię drogi jak 163 840 samochodów osobowych. Rocznie w wypadkach z TIR-ami ginie ok. 400 osób. Dzieci mieszkające przy ruchliwych ulicach, zwłaszcza tranzytowych, są 6 razy bardziej narażone na wystąpienie nowotworów. Przeróżające? A to dopiero początek długiej listy TIR-owych grzechów.

POlskim

POLitykom-aferzystom zawdzięczamy upadającą kolej w kraju tranzytowym pomiędzy wschodem i zachodem Europy! Tiry na Tory=sposób na rozwiązanie problemów tirów w tranzycie w Polsce brakuje 300 obwodnic, np. Warszawy, za cenę 4 obwodnic można rozwiązać problem w całej Polsce. Wspomnijmy że te drogi są dobre dla osobówek ale problem to TIRY przejazd 1 przeładowanego tira niszczy drogę tak jak przejazd 140 000 samochodów osobowych (oficjalne dane) skąd się biorą koleiny!?

Np. dziennie z w tranzycie Litwa (Rosja) - Niemcy przez Polskę przejeżdża 5000 tirów (w obie strony) 1 pociąg zabiera 50 tirów tak więc wystarczy 100 pociągów dziennie (100 podzielić na 24 godziny =4 na godzinę) by 100% tych tirów zniknęło z dróg to oznacza że wystarczyłoby co 30 minut odprawić po 1 pociągu w stronę Niemiec i 1 w stronę Litwy (Rosji). Leganie kierowca mogący jechać maksimum ok. 10 godzin dziennie nie pokona w całości trasy od granicy z

Litwą/Białorusią do granicy z Niemcami, musi mieć ok. 8 godzin przerwy. W ciągu tych 10-18 godzin mógłby wypoczywać np. w wagonie sypialnym doczepionym do pociągu transportującego np. 50 takich tirów jadących od granicy do granicy.

Kto sprzedaje najatrakcyjniejsze tereny w centrach miast, zamiast np. Samemu budować centra handlowo – usługowe (jeśli są w jednym budynku z dworcem. Mogą być czynne także w niedziele niehandlowe) i zarabiać? A winni z PSL/PO, którzy PKS doprowadzili do bankructwa, wyprzedają majątek i wyburzają dworce poniosą wkrótce karę? To skandal: chcą ominąć prawo i przyciąć na kasie? Odnośnie sytuacji PKS: autobusy trzeba przerobić na ekologiczny tańszy napęd CNG/LNG na co można dostać dotację (program „GAZela” NFOŚiGW), którego nie mogą kraść kierowcy, co jest powszechną praktyką (np. PKS Łomża) doprowadzającą do bankructwa wiele PKSów, przydałby się także kamera monitoringu kierowcy/pasażerów z zapisem na dysk w autobusie, by kontrolować sprzedaż biletów z pominięciem kasy do kieszeni kierowcy i poprawić bezpieczeństwo pasażerów.

W Białymstoku warszawska firma wybudowała dworzec PKS mniejszy od poprzedniego, by zmieściły się ich budynki handlowe (podzielone na 2 bo 1 cały wymagałby raportu oddziaływania na środowisko), bez powiązania z koleją i komunikacją miejską, zamiast prawdziwego centrum przesiadkowego? Zburzono jeden z największych dworców PKS w Polsce z przejściami podziemnymi do peronów, wcześniej celowo zaniedbany, brudny, zamiast go posprzątać i wymyć. Postawiono wiatę z 4 kasami, chcą sprzedać też inne dworce PKS w Augustowie, Siemiatyczach itp.

„PKS firma fest wszyscy kradli jeszcze jest” „Zapis monitoringu z placówki PKS ujawnia kradzieże paliwa na ogromną skalę. Nagrań dokonano przed rokiem, ale prezes firmy, na polecenie którego zakupiono i potajemnie zainstalowano monitoring, twierdzi, że o nagraniach nic nie wiedział. Utrzymuje, że dowiedział się o

nich - w lutym tego roku - gdy nagrania przesłał mu Urząd Marszałkowski. Zarząd spółki PKS mimo naszych błagalnych próśb, nie podjął żadnych działań, aby ukrócić haniebny proceder. Gdyby nie nagranie nikt by nie uwierzył że dyrektor PKS przymykał oczy na złodziejstwo. W PKS zrobiono dokładnie odwrotnie. Człowieka który nakrył i nagrał złodziei usunięto a złodzieje mają się doskonale”.

Jak Białystok spełni wymagania wynikające z Ustawy o elektromobilności nie posiadając na 240 autobusów Anie jednego autobusu elektrycznego (zero emisyjnego) lub tańszych, mniej emisyjnych autobusów na gaz np. LNG, CNG? A do 2021 roku powinien posiadać 5% czyli 12, do 2023 roku 26, do 2025 r. 52, ostatecznie wszystkie muszą być elektryczne. A ostatni przetarg: zamiast ekologicznych autobusów elektrycznych rdzewiejąca, rakotwórcza tandeta mer=sedesa? Zwracam się o unieważnienie przetargów na zakup autobusów miejskich z silnikami diesla. Inne miasta już dawno kupują autobusy elektryczne (np. Zielona Góra, Warszawa), Autonomiczne (Lublin) na gaz CNG/LNG (Rzeszów, Tarnów, Warszawa), a Białystok jak wieś dalej kupuje rakotwórcze diesle, które niedługo będą miały zakaz wjazdu do centrów miast? „Jak dotąd, niemal wszystkie autobusy komunikacji miejskiej w Białymstoku napędzane są silnikami wysokoprężnymi. Mimo iż są to już najczęściej pojazdy nowszej generacji, to nadal są one dosyć głośne i emitują spore ilości spalin. Wiadomo, że w niedługim czasie władze Białegostoku przymierzają się do kolejnej wymiany części taboru. Może zatem warto skorzystać z okazji i rozpocząć przystawianie go na bardziej ekologiczny i przyjazny ludziom oraz środowisku. (...) miasto powinno wziąć udział w programie e-Bus, ponieważ w przyszłości są duże szanse na wsparcie finansowe zarówno od rządu, jak i z Unii Europejskiej”.

Autobus elektryczny nie emituje spalin, jest cichy i zapewnia komfortowe warunki podróżowania bez zbędnych szarpnięć, wibracji czy hałasu silnika spalinowego, daje też oszczędność paliwa. Koszt prądu na 100

km dla autobusu elektrycznego to ok. 50 zł, zaś autobusy spalinowe zużywają zwykle 40-60 l paliwa/100 km co kosztuje 200-400 zł/100km. Przy dziennym przebiegu autobusu na poziomie 300 km daje to oszczędności na paliwie 500 zł dziennie, oszczędności miesięczne to 15 000 zł, a roczne oszczędności to 200 000 zł.

Np. autobus Elektryczny BYD E-bus12 osiąga zasięg przekraczający 300 km po jednym, pełnym cyklu ładowania, także z włączoną nieustannie klimatyzacją, autobus ładuje się w zajezdni w zaledwie 4 godziny.

Autobus elektryczny Solaris ładuje się podczas postoju na pętli poprzez wysuwany pantograf lub indukcyjnie – bezprzewodowo poprzez infrastrukturę ukrytą w nawierzchni jezdni.

Przykładowe autobusy elektryczne dostępne w Polsce: np. Solaris, Ursus.

Art. 36 ustawy o elektromobilności, wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2028 r. Powyższe wynika z art. 86 pkt. 4 ustawy o elektromobilności. Od tego momentu jednostka samorządu terytorialnego. Świadczy usługę lub zleca świadczenie usługi komunikacji miejskiej podmiotowi, którego udział autobusów zero emisyjnych lub jednostek pływających wykorzystujących do napędu wyłącznie silnik, którego cykl pracy nie prowadzi do emisji gazów cieplarnianych lub innych substancji objętych systemem zarządzania emisjami gazów cieplarnianych, we flocie użytkowanych pojazdów na obszarze tej jednostki samorządu terytorialnego wynosił co najmniej 30%. Na podstawie art. 68 ust. 4 jednostki samorządu terytorialnego, o których mowa w art. 36 ustawy o elektromobilności zapewniają, aby udział autobusów zero emisyjnych we flocie użytkowanych pojazdów wynosił:

- 1) 5% - od dnia 1 stycznia 2021 r.;
- 2) 10% - od dnia 1 stycznia 2023 r.;
- 3) 20% - od dnia 1 stycznia 2025 r.;
- 4) 30% - od dnia 1 stycznia 2028 r.

85% Polaków jest przeciwko wycince i

					<p>za ochroną Puszczy Białowieskiej. By pokazać że zależy nam na poprawie jakości życia lokalnej społeczności, trzeba ponownie uruchomić zaniedbaną linię kolejową Białowieża – Hajnówka, by znowu jeździły pociągi Warszawa – Hajnówka – Białowieża, by turyści (szczególnie zagraniczni mogli tu dojechać pociągiem np. wprost z lotniska w Warszawie, Anie tylko samochodami, trzeba poszerzyć obszar Parku Narodowego, by turyści zwiedzali nie tylko samą Białowieżę, ale i okolice np. Hajnówkę, Narewkę, zalew Siemianówka itp. Obecnie Białowieżę odwiedza około 200 tysięcy turystów rocznie, podczas gdy np. Zakopane 1,5 miliona rocznie, a obóz koncentracyjny Oświęcim 2 miliony turystów rocznie. Do Białowieży nie ma jak dojechać pociągiem, a do np. Zakopanego pociąg najszybciej z Warszawy jedzie 5 godzin 30 minut. Jest to szczególnie ważne dla turystów z zagranicy, poruszających się po Polsce transportem zbiorowym z np. lotniska 160 000 turystów rocznie, każdy wydaje co najmniej 100 zł = 16 milionów zł rocznie, jeśli wydają więcej, np.. 500zł = 80 milionów zł rocznie.</p> <p>Brak przekazania moich pism do wszystkich wymienionych spraw stanowi podstawę skargi na bezczynność, oraz podstawę zawiadomienia o podejrzeniu popełnienia przestępstwa z art. 231 KK.</p> <p>Brak odpowiedzi w ustawowym 14 dniowym terminie na pisemne wnioski o bezpłatną informację publiczną o np. stanie wymienionych spraw, także stanowi podstawę zawiadomienia o podejrzeniu popełnienia przestępstwa z USTAWY o dostępie do informacji publicznej: Art. 13.1. Udostępnianie informacji publicznej na wniosek</p>	
8	Powiatowy Zarząd Dróg w Bielsku Podlaskim				<p>Powiatowy Zarząd Dróg w Bielsku Podlaskim, działając z upoważnienia Zarządu Powiatu, dokonał analizy „Aktualizacji Regionalnego planu transportowego województwa podlaskiego na lata 2014-2020.” Stwierdzamy, iż w programie tym pominięto dość istotne odcinki dróg wojewódzkich tj. dw. Nr 659 na odcinku Brańsk – Rudka – granica powiatu oraz dw. Nr 681 na odcinku Bielsk Podlaski –</p>	Wykonawca w pełni rozumie przedstawione argumenty, niemniej musi poinformować, że lista rankingowa została wykonana w sposób

					<p>Wyszki - Topczewo, które to drogi stanowią ważne arterie komunikacyjne powiatu bielskiego. Drogi te stanowią istotne powiązania komunikacyjne pomiędzy ośrodkami administracji państwowej (siedziby gmin) oraz ośrodków kulturalnych i oświatowych na terenie powiatu. Powyższe ciągi komunikacyjne wykorzystywane są bardzo intensywnie w transporcie ładunków masowych (kruszywa drogowe i budowlane, drewno tartaczne) oraz stanowią jedno z głównych połączeń z powiatami sąsiednimi.</p> <p>W związku z powyższym zasadne jest wprowadzenie w jak najszybszym czasie do planów modernizacji i przebudowy dróg na obszarze województwa podlaskiego w/w odcinków dróg wojewódzkich.</p> <p>Modernizacja i rewitalizacja linii kolejowych nr 32 (Bielsk Podlaski - Hajnówka - Białowieża) i nr 52 (Białystok - Bielsk Podlaski - Czeremcha) nie uwzględnia w żaden sposób problemów wynikających ze wzrostu ilości przejeżdżających pociągów przez Bielsk Podlaski, który to wzrost powoduje powstawanie zatorów drogowych (a wręcz „paraliżu komunikacyjnego”) w obrębie centrum miasta na ciągach dróg krajowych DK 66, DK 19 i DP Nr 1601B. Zasadnym zatem jest jak najszybsze opracowanie koncepcji bezkolizyjnego skrzyżowania dróg krajowych i powiatowych z linią kolejową nr 52 i wprowadzenie go do realizacji w najbliższych latach dzięki czemu usprawni się przepływ ruchu samochodowego (a w szczególności tranzytowego) przez Bielsk Podlaski.</p> <p>Rozwiązanie powyższych problemów komunikacyjnych przyczyni się w istotny sposób do poprawy funkcjonowania infrastruktury drogowej w obrębie powiatu bielskiego i miasta Bielsk Podlaski które jest istotnym węzłem komunikacyjnym w województwie podlaskim.</p>	<p>obiektywny, tzn. każdej z dróg przyznano liczbę punktów zgodną z kryteriami i najnowszymi danymi na bazie pełnej listy planowanych inwestycji otrzymanej z Zarządu Dróg Wojewódzkich w Białymstoku</p>
9a	Starostwo Powiatowe w Hajnówce	4. Część prognozy/strony 78-84	Tab. 12 Lista rankingowa zadań inwestycyjnych na sieci dróg wojewódzkich województwa podlaskiego	Wszystkie drogi wojewódzkie na terenie Powiatu Hajnowskiego przesunięte zostały na dalsze pozycje w rankingu w stosunku do poprzedniej wersji „Regionalnego	WSZYSTKIE DROGI WOJEWÓDZKIE POWIATU HAJNOWSKIEGO MAJĄ DUŻE ZNACZNIE GOSPODARCZE, W TYM TURYSTYCZNE, PONIEWAŻ STANOWIĄ ONE PODSTAWOWE SIECI KOMUNIKACYJNE W POWIECIE HAJNOWSKIM. STAN TECHNICZNY TYCH DRÓG JEST ZŁY I POWINNY BYĆ ONE BEZWZGLĘDNIE PRZEBUDOWANE, PONIEWAŻ, PORUSZENIE SIĘ PO NICH STWARZA NIEBEZPIECZEŃSTWO DLA PODRÓŻUJĄCYCH. DROGA NR 685 JEST	Wykonawca w pełni rozumie przedstawione argumenty, niemniej musi poinformować, że lista rankingowa została wykonana w sposób obiektywny, tzn.

			<p>planu...”:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Zabłudów – Nowosady – przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 685 (z 3 na 4); 2. 2 Juskowy Gród – Zwodzieckie – przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 687+ Tarnopol – Siemianówka – przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 688 (z 8 na 10); 3. Kleszczele – Siemiatycze – przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 693 (z 15 na 16); 4. 4 Bielsk Podlaski – Hajnówka – przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 689 (z 17 na 18) <p>Przesunięcie w/w dróg na dalsze pozycje nie ma uzasadnienia ponieważ stan techniczny wszystkich dróg uległ znacznemu pogorszeniu, co nie ma odzwierciedlenia w tabeli 12 np. punktacja za stan techniczny nawierzchni dróg Zabłudów – Nowosady i Juskowy Gród – Zwodzieckie wzrosła tylko to 0,1 pkt. co wydaje się nieadekwatne do stanu tych dróg w</p>	<p>JEDYNĄ DROGĄ DOJAZDOWĄ DO STOLICY WOJEWÓDZTWA, Z KTÓREJ KORZYSTAJĄ PODMIOTY GOSPODARCZE M.IN. FIRMA PRONAR Z NARWI A TAKŻE PODMIOTY GOSPODARCZE Z HAJNÓWKI, MIESZKAŃCY DOJEŻDŻAJĄCY DO PRACY W NARWI I BIAŁYMSTOKU, A TAKŻE TURYSŃCI. DROGI NR 687 I 688 TO PRZEDE WSZYSTKIM DROGI WYKORZYSTYWANE W RUCHU TRANSPORTU TOWARÓW PRZEZ SAMOCHODY CIĘŻAROWE Z/DO PRZEJŚCIA GRANICZNEGO W SIEMIANÓWCE, KTÓRE PO ROZBUDOWIE W 2014 R. PROWADZI CORAZ WIĘKSZĄ WYMIANĘ TOWARÓW. OBECNIE PROWADZONE SĄ DO 2019 R. DALSZE, 25-MILIONOWE INWESTYCJE I ZWIĄZKU Z TYM OBCIĄŻENIE RUCHEM BĘDZIE CIĄGLE WZRSTAŁO.PO TYCH DROGACH ODBYWA SIĘ RÓWNIEŻ WZMOŻONY RUCH TURYSTYCZNY DO ZBIORNIKA SIEMIANÓWKA I PÓŁNOCNEJ CZĘŚCI BIAŁOWIESKIEGO PARKU NARODOWEGO. STAN TEJ DROGI JEST FATALNY I ZAGRAŻA BEZPIECZEŃSTWU PODRÓŻUJĄCYCH. DROGA NR 693 TO PRZEDE WSZYSTKIM DROGA DOJAZDOWA DO PRZEJŚCIA W POŁOWCACH A TAKŻE DROGA DOJAZDOWA DLA TURYSTÓW, PODRÓŻUJĄCYCH OD STRONY LUBLINA I WARSZAW. DROGA NR 689 TO NAJKRÓTSZA DROGA Z HAJNÓWKI DO DROGI KRAJOWEJ NR 19 A TAKŻE NAJCZĘSTSZA DROGA DOJAZDOWA DO PUSZCZY BIAŁOWIESKIEJ OD STRONY WARSZAWY. WSZYSTKIE W/W DROGI WOJEWÓDZKIE STANOWIĄ WIZERUNEK REGIONU PUSZCZY BIAŁOWIESKIEJ A TAKŻE WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO DLA TURYSTÓW Z KARJU I ZAGRANICY.</p>	<p>każdej z dróg przyznano liczbę punktów zgodną z kryteriami i najnowszymi danymi. Dane te dotyczą zarówno natężenia ruchu (2015 r.), stanu nawierzchni (2017 r.) oraz dojazdów do pracy (2011). Źródłem danych dla wszystkich dróg była GDDKiA (natężenie ruchu), ZDW (stan nawierzchni) oraz GUS (dojazdy do pracy). Droga otrzymała najwyższą możliwą liczbę punktów dla kryterium Obsługi potencjałów ruchotwórczych.</p>
--	--	--	---	--	--

			<p>rzeczywistości.</p> <p>W badaniu GPR2015 w stosunku do badań GPR 2010 znacznie zmniejszyło się natężenie ruchu i jednocześnie zmniejszyła się punktacja za obciążenie ruchem na drodze NR 685. Badania stają się mało wiarygodne, ze względu na fakt, iż od 2010 r. istnieje tendencja wzrostu liczby samochodów i jednocześnie wzrost natężenie ruchu na drogach całego województwa w tym także na drodze wojewódzkiej Nr 685.</p> <p>Poza tym, droga nr 685 Zabłudów - Nowosady powinna otrzymać 10 pkt., ponieważ droga ta już jest częściowo wykonana na odcinku Zabłudów - Żywkowo, więc jak najbardziej jest kontynuacją ciągu.</p> <p>Punktacja dotycząca gotowości projektu do realizacji przy drodze Nr 687 i 688 Juskowy Gród - Zwodzieckie - Tarnopol - Siemianówka powinna być 7 lub 8 pkt.,</p>	
--	--	--	---	--

				ponieważ większa część dokumentacji jest gotowa a na drogę Nr 687 całkowicie gotowa. Droga Nr 687 i Nr 688 powinna być wyżej punktowana min. 25 pkt. W pozycji funkcja drogi, ponieważ ma ona ogromne znaczenie gospodarcze ze względu na połączenie z przejściem gr. W Siemianówce.		
9b	Starostwo Powiatowe w Hajnówce	Część prognostyczna/strony 78-84	Tab. 12 Lista rankingowa zadań inwestycyjnych na sieci dróg wojewódzkich województwa podlaskiego	Prosimy o umieszczenie inwestycji: Budowa ścieżki rowerowej wzdłuż drogi wojewódzkiej Nr 689 na odcinku Hajnówka - Białowieża - granica państwa	ISTNIEJE OGROMNA POTRZEBA BUDOWY ŚCIEŻKI ROWEROWEJ Z UWAGI NA BEZPIECZEŃSTWO MIESZKAŃCÓW TURYSTÓW PODRÓŻUJĄCYCH ROWERAMI. UMWP JAK RÓWNIEŻ TRZT SAMORZĄDY POWIATU HAJNOWSKIEGO ZABEZPIECZYŁY W BUDŻECIE NA 2018 R. ŚRODKI FINANSOWE NA PRZYGOTOWANIE DOKUMENTACJI TECHNICZNEJ.	Na liście rankingowej umieszczone są jedynie inwestycje drogowe na drogach wojewódzkich
9c	Starostwo Powiatowe w Hajnówce	Część prognostyczna/strony 85	Tab. 13 Harmonogram realizacji projektów drogowych w województwie podlaskim	Poz.18, Bielsk Podlaski - Hajnówka - przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 689, termin realizacji: po 2020/ proponujemy aby przyspieszyć realizację zadania przynajmniej w części dotyczącej ul. Bielskiej w mieście Hajnówka, na lata 2019-2020	STAN TECHNICZNY UL. BIELSKIEJ W HAJNÓWCE JEST ZŁY. JEST TO ULICA WJAZDOWA DO MIASTA A JEDNOCZEŚNIE DROGA WOJEWÓDZKA NA 689 JEST DROGĄ DOJAZDOWĄ DO REGIONU PUSZCZY BIAŁOWIESKIEJ, POŁĄCZONĄ Z DROGĄ KRAJOWĄ NR 19 I NIE TWORZY DOBREGO WIZERUNKU MIASTA HAJNÓWKA I CAŁEGO REGIONU DLA TURYSTÓW I GOŚCI PRZYJEŹDŻAJĄCYCH Z KRAJU I ZAGRANICY.	Harmonogram realizacji dróg wojewódzkich został przedstawiony według prognozy wykonania prac przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku
10	Radny Województwa Podlaskiego Mikołaj Janowski				W imieniu mieszkańców województwa podlaskiego uprzejmie proszę o zweryfikowanie „listy rankingowej zadań inwestycyjnych na sieci dróg wojewódzkich woj. Podlaskiego”. W konsultowanym projekcie Wojewódzkiego Planu Transportowego droga wojewódzka Nr 687 Juskowy Gród - Zwodzieckie i dołączona do niej droga Nr 688 Tarnopol - Siemianówka zostały umieszczone na pozycji nr 10, co w ocenie mieszkańców jest	Wykonawca w pełni rozumie przedstawione argumenty, niemniej musi poinformować, że lista rankingowa została wykonana w sposób obiektywny, tzn.

				<p>nieporozumieniem, gdyż jest to jedna z najważniejszych dróg w województwie podlaskim. Moim zdaniem przyjęte wskaźniki poszczególnych kryteriów nie są aktualne i obiektywne. W kryterium obciążenia ruchem przyjęta wartość natężenia ruchu jest historyczną, a nie faktyczną. Droga ta prowadzi do międzynarodowego kolejowego przejścia granicznego, w tym przejścia fitosanitarnego, które jest jednym z kluczowych przejść na trasie przyszłego „Jedwabnego szlaku”, łączącego Azję z Europą. Droga jest ciągiem komunikacyjnym łączącym międzynarodowe kolejowe przejście graniczne wraz z terminalami przeładunkowymi w Siemianówce, Wiąckowie, Plancie, Skupowie, Chryzanie oraz Podstrefy Narewka Suwalskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej z systemem dróg krajowych: nr 66 Połowce (międzynarodowe drogowe przejście graniczne) – Bielsk Podlaski – Zambrów, nr 19 (Via Carpatia), a także łączącą z systemem drogi krajowej nr 65 Białystok – Bobrowniki (międzynarodowe drogowe przejście graniczne). W 2017 r. na kolejowym przejściu granicznym Oddział Celný w Siemianówce odprawił 1.269.667,7 ton towarów, z czego ok. 90% z nich przewieziono transportem kołowym. Liczba 1.269.667,7 ton podzielona na 25 ton daje ponad 50.786 samochodów ciężarowych rocznie. Zinwentaryzowana liczba turystów w 2017 r. stanowi ok. 40 tys. Osób. Oprócz tego w okresie wiosenno-letnim i jesiennym na odpoczynek dojeżdżają właściciele 400 zainwestowanych działek letniskowych i ich goście. Ponadto z uroków Zbiornika „Siemianówka” korzysta w okresie letnim do 50 tys. osób (plażowicze, windsurfing, wędkarstwo). Ruch lokalny też z roku na rok wzrasta. Z tej drogi korzysta transport wywożący produkcję wyrobów ceramicznych z CB Lewkowo sp. z o.o., dostawa surowców i wywóz wyrobów gotowych z kołowni i montowni przyczep ze zlokalizowanych w Narewce zakładów Pronar sp. z o.o.. Jest też to trasa wywozu drewna z lasów Puszczy Białowieskiej.</p> <p>Uważam, że „Kryterium funkcji drogi” też nie jest obiektywnie ocenione. 2 punkty za usprawnienie połączenie to zbyt mało przy uwzględnieniu, że inne drogi mają po 12-15 punktów, a droga ta jest jedyną arterią komunikacyjną łączącą ze „światem zewnętrznym”</p>	<p>każdej z dróg przyznano liczbę punktów zgodną z kryteriami i najnowszymi danymi. Dane te dotyczą zarówno natężenia ruchu (2015 r.), stanu nawierzchni (2017 r.) oraz dojazdów do pracy (2011). Źródłem danych dla wszystkich dróg była GDDKiA (natężenie ruchu), ZDW (stan nawierzchni) oraz GUS (dojazdy do pracy). Droga otrzymała najwyższą możliwą liczbę punktów dla kryterium Obsługi potencjałów ruchotwórczych. Przekwalifikowana nie DW689 na drogę kategorii krajowej nie jest w gestii województwa i nie jest przedmiotem analizy Regionalnego Planu Transportowego</p>
--	--	--	--	---	---

mieszkańców tego terenu, ale też i przedsiębiorców funkcjonujących na terenie gminy Narewka, to też jedyny dojazd do Urzędu Celnego w Siemianówce, gdzie odprawiane są TIR-y, które później udają się w stronę granicy z Białorusią na przejściu w Bobrownikach i Połowcach. Zero punktów za ruch dojazdowy do pracy jest trudne do zrozumienia. Codziennie do pracy na terenie gminy Narewka, jak i do innych miejscowości dojeżdża około 1 tys. osób (do PONAR-u 200 osób, prawie po 100% załóg Urzędu Celnego i Straży Granicznej, Krex-u w Siemianówce, Naftan-u, Bilax-u, terminalu Andrez-Logistic). Kryterium stanu nawierzchni przy założeniu, że 50% nawierzchni jest w stanie krytycznym aktualnie nie jest prawdziwe. W mojej ocenie ten stan nawierzchni to ok. 70 - 90%. Skutkiem złego jej stanu zdarzyły się kilkakrotnie katastrofy drogowe z udziałem cystern przewożących materiały niebezpieczne, a ostatnio w dniu dzisiejszym wydarzył się wypadek z udziałem TIR-a przewożącego szkło, który wywrócił się na nierównościach na zakręcie drogi w miejscowości Tarnopol.

Punktacja zawansowania gotowości projektu do realizacji pozostała bez zmian mimo, iż są już opracowane projekty techniczne, prawomocna decyzja środowiskowa oraz niezbędne uzgodnienia. Moim zdaniem powinno być przynajmniej o 2 punkty więcej.

Oprócz powyższych faktów nie uwzględniono przyszłych inwestycji, planowanych do realizacji na terenie gminy Narewka, a mianowicie:

- działalności kolejowego terminalu kontenerowego w Chryzanowie,

- rozpoczęcia budowy zakładu w Podstrefie Narewka SSSE na pow. 6,5 ha.

W ostatnim czasie zakupiony został teren przez inwestora w Plancie (12 ha) na lokalizację zakładu produkującego płyty meblowe. Planowane jest też rozpoczęcie rewitalizacji terminalu w Wiąckowie. Teren został przejęty przez Inwestora.

W bezpośrednim sąsiedztwie tej drogi jest jeszcze w ofercie dla inwestorów 22 ha terenów inwestycyjnych SSSE oraz ok. 7 ha uzbrojonych terenów inwestycyjnych nad Zbiornikiem Wodnym „Siemianówka” na cele pensjonatowe i hotelarskie. Uzbrojenie to było wykonane przy wsparciu środków RPOWP. Szanse na znalezienie

					<p>inwestorów są w dużym stopniu determinowane dostępnością komunikacyjną. Dla turystów jest to też jedyna droga dojazdowa do Białowieskiego Parku Narodowego i Puszczy Białowieskiej.</p> <p>Obecny stan techniczny nawierzchni drogi grozi katastrofą ekologiczną, gdyż jest to trasa przewozu materiałów niebezpiecznych przewożonych transportem samochodowym, a na Terenia gminy Narewka są zlokalizowane 3 obiekty o potencjalnym zagrożeniu wg dyrektywy Seveso.</p> <p>Ponadto wnioskuję o rozważenie przekwalifikowania drogi wojewódzkiej nr 689 Bielsk Podlaski - Hajnówka - Białowieża - Grudki (międzynarodowe przejście graniczne) na drogę kategorii krajowej. Nadmieniam, że w latach 909-ch droga ta miała kategorię drogi krajowej, mimo iż nie było funkcjonującego przejścia granicznego. Hajnówka jest jedynym miastem powiatowym w województwie podlaskim, przez które nie przechodzi droga krajowa. Wnioskuję także o zweryfikowanie na liście rankingowej pozycji nr 693 Kleszczele - Siemiatycze i umieszczenie jej na wyższej pozycji ze względu na fakt, iż ta droga łączy bezpośrednio międzynarodowe przejście graniczne w Połowcach z siecią dróg krajowych.</p> <p>Biorąc pod uwagę powyższe fakty i argumenty uprzejmie proszę o zweryfikowanie listy rankingowej. W proponowanym kształcie lista jest nieobiektywna i krzywdząca, a drogi te będą oddziaływać nie tylko na Powiat Hajnowski, ale na całe południowe Podlasie.</p>	
11a	Stowarzyszenie Sympatyków Kolejnictwa „Kolejowe Podlasie”	3.3.1. Transeuropejska Sieć Transportowa (TEN-T)	Planowaną linię kolejową Rail Baltica (międzynarodowa linia E75) w Polsce tworzyć ma dwutorowa linia kolejowa nr 6 na odcinku Warszawa - Białystok i jednotorowe linie kolejowe nr: 38 na odcinku Białystok - Ełk, 41 na odcinku Ełk - Olecko,	Planowaną linię kolejową Rail Baltica (międzynarodowa linia E75) w Polsce tworzyć mają dwutorowe linie kolejowa nr 449 Warszawa Rembertów - Zielonka, 6 Zielonka - Białystok oraz obecnie jednotorowe linie kolejowe 38 na odcinku Białystok - Ełk, 41 na odcinku Ełk - Olecko, 39	Zmiana redakcyjna. Autor opracowania nieprecyzyjnie określił ciąg komunikacyjny „Rail Baltica”, a także pominął plany inwestycyjne PKP PLK SA, które do odcinka Białystok-Ełk-Trakiszki (Granica Państwa) uwzględniają budowę drugiego toru.	Poprawiono zgodnie z uwagą Stowarzyszenia Kolejnictwa „Kolejowe Podlasie”

			<p>39 Olecko – Suwałki i 51 Suwałki – Trakiszki (granica państwa). Większość tych linii, poza odcinkami na trasie Warszawa – Czyżew oraz Grajewo – Ełk – Olecko – Raczki, znajduje się na terenie województwa podlaskiego.</p>	<p>Olecko – Suwałki i 51 Suwałki – Trakiszki (Granica Państwa). Większość tych linii, poza odcinkami na trasie Warszawa – Czyżew oraz Grajewo – Ełk – Olecko – Raczki, znajduje się na terenie województwa podlaskiego.</p>		
11b	Stowarzyszenie Sympatyków Kolejnictwa „Kolejowe Podlasie”		<p>Przewozy pasażerskie w województwie podlaskim skupiają się na liniach nr 6 i 38. Największe natężenie obserwowane było między Szepietowem a Białymstokiem (28-37 pociągów na dobę). Na istniejący w 2017 r. ruch dalekobieżny nakładały się tam połączenia regionalne. Pozostałe odcinki wymienionych linii charakteryzowały się natężeniami na poziomie 10-22 pociągów (22 dla relacji Białystok-Sokołka na linii nr 6), przy czym odcinek między Białymstokiem a Kuźnicą był wykorzystywany wyłącznie w ruchu</p>	<p>Przewozy pasażerskie w województwie podlaskim głównie skupiają się na liniach nr 6 i 38. Największe natężenie obserwowane było między Szepietowem a Białymstokiem (28-37 pociągów na dobę). Na istniejący w 2017 r. ruch dalekobieżny nakładały się tam połączenia regionalne. Pozostałe odcinki wymienionych linii charakteryzowały się natężeniami na poziomie 10-22 pociągów (22 dla relacji Białystok-Sokołka na linii nr 6), przy czym odcinek między Białymstokiem a Kuźnicą był wykorzystywany wyłącznie w ruchu</p>	<p>Autor opracowania nieprecyzyjnie określił rodzaj prowadzonego ruchu pasażerskiego w województwie. Brak wzmianki o połączeniu kolejowym Białystok-Waliby oraz nierealizowaniu przewozów pomiędzy województwem podlaskim a mazowieckim na odc. Śniadowo-Ostrołęka. Z ośmiu jak napisał autor opracowania de facto jest siedem odcinków, bowiem w roku 2010 rozebrano szerokotorową linię Zubki Białostockie- Granica Państwa.</p>	<p>Poprawiono zgodnie z sugestią Stowarzyszenia Kolejnictwa „Kolejowe Podlasie”</p>

		<p>regionalnym. Na obszarze granicznym między województwa mi podlaskim a mazowieckim zaznaczało się zmniejszone natężenie ruchu, wynikające z czynników organizacyjnych w sektorze samorządowych przewozów regionalnych (brak pełnej integracji na styku sieci połączeń obsługiwanych przez Koleje Mazowieckie, a siecią połączeń realizowanych przez Przewozy Regionalne sp. z o.o. Oddział Podlaski z siedzibą w Białymstoku). Ciągłość przewozów występuje natomiast na styku z województwem warmińskomazurskim. Znacznie mniejsze potoki ruchu (poniżej 10 pociągów na dobę, z wyjątkiem odcinka linii 31 Czeremcha - Hajnówka - nieznacznie powyżej 10 par pociągów pasażerskich) rejestrowane były na pozostałych odcinkach</p>	<p>mazowieckim zaznaczało się zmniejszone natężenie ruchu, wynikające z czynników organizacyjnych w sektorze samorządowych przewozów regionalnych (brak pełnej integracji na styku sieci połączeń obsługiwanych przez Koleje Mazowieckie, a siecią połączeń realizowanych przez Przewozy Regionalne sp. z o.o. Oddział Podlaski z siedzibą w Białymstoku). Ciągłość przewozów występuje natomiast na styku z województwem warmińskomazurskim. Znacznie mniejsze potoki ruchu (poniżej 10 pociągów na dobę, z wyjątkiem odcinka linii 31 Czeremcha - Hajnówka - nieznacznie powyżej 10 par pociągów pasażerskich) rejestrowane były na pozostałych odcinkach</p> <p>Niskie natężenie dobowe (około 5 pociągów) osiągał na odcinku Białystok - Czeremcha. Natomiast na</p>	
--	--	---	---	--

		<p>będących w eksploatacji w ruchu pasażerskim, tj. liniach nr: 31, 32 i 40. Odbywat się tam wyłącznie ruch regionalny, który najmniej natężenie (około 5 pociągów na dobę) osiągał na odcinku Białystok - Czeremcha (na odcinku między Suwałkami, granicą województwa, a Oleckiem ruchu pociągów pasażerskich w 2017 r. nie było). Spośród ośmiu istniejących fragmentów linii prowadzących do granicy państwowej (po uwzględnieniu dwóch linii szerokotorowych), tylko normalnotorowy odcinek linii nr 6 od Kuźnicy do granicy z Białorusią był eksploatowany w międzynarodowym ruchu pasażerskim do Grodna. W czerwcu 2016 r. reaktywowano również weekendowe połączenie między Białymstokiem a Kownem.</p>	<p>odcinku Białystok-Waliły pociągi kursowały w wybrane dni tygodnia przez kilka miesięcy roku. Zaś na odcinku między Suwałkami, granicą województwa, a Oleckiem oraz Śniadowem, granicą województwa a Ostrołęką ruchu pociągów pasażerskich w 2017 r. nie było. Spośród siedmiu istniejących fragmentów linii prowadzących do granicy państwowej (po uwzględnieniu dwóch linii szerokotorowych) , tylko normalnotorowy odcinek linii nr 6 od Kuźnicy do granicy z Białorusią był eksploatowany w międzynarodowym ruchu pasażerskim do Grodna. W czerwcu 2016 r. reaktywowano również weekendowe połączenie między Białymstokiem a Kownem. Prowadzone kilka lat wcześniej przewozy na odcinku Czeremcha - Wysokolitowski (Białoruś) zostały w 2011 r. zawieszono.</p>	
--	--	--	--	--

			<p>Prowadzone kilka lat wcześniej przewozy na odcinku Czeremcha – Wysokolitowski (Białoruś) zostały w 2011 r. zawieszono.</p>			
11c	<p>Stowarzyszenie Sympatyków Kolejnictwa „Kolejowe Podlasie”</p>		<p>Celem interwencji w Działaniu 4.2 RPOWP 2014-2020 (PI 7d) jest zwiększona dostępność transportowa regionu w ruchu kolejowym. Problemem infrastruktury kolejowej w regionie jest przede wszystkim jej bardzo zły stan techniczny, który powoduje, że na znacznej części sieci prędkości maksymalne maleją a czas przejazdu ulega wydłużeniu, co może prowadzić do niższej konkurencyjności kolei na rynku przewozowym. Dzięki inwestycjom prowadzącym do unowocześnienia tego środka transportu, ma on szansę odgrywać większą rolę szczególnie w przewozach towarowych. Przywrócenie</p>	<p>Celem interwencji w Działaniu 4.2 RPOWP 2014-2020 (PI 7d) jest zwiększona dostępność transportowa regionu w ruchu kolejowym. Problemem infrastruktury kolejowej w regionie jest przede wszystkim jej bardzo zły stan techniczny, który powoduje, że na znacznej części sieci prędkości maksymalne maleją a czas przejazdu ulega wydłużeniu, co może prowadzić do niższej konkurencyjności kolei na rynku przewozowym. Dzięki inwestycjom prowadzącym do unowocześnienia tego środka transportu, ma on szansę odgrywać większą rolę szczególnie w przewozach towarowych. Przywrócenie</p>	<p>Doprecyzowanie opisu inwestycji prowadzonych z RPOWP i POPW</p>	<p>Poprawiono zgodnie z sugestią Stowarzyszenia Kolejnictwa „Kolejowe Podlasie”</p>

		<p>do 2023 r. przewozów w relacji Łomża – Białystok może stanowić potencjalnie atrakcyjną ofertę alternatywną wobec transportu samochodowego, jednak będzie możliwe dopiero po przeprowadzeniu rewitalizacji linii kolejowych nr 36 (odcinek Łapy – Śniadowo) oraz 49 (Śniadowo – Łomża). Inwestycja znajduje się na liście przedsięwzięć planowanych do sfinansowania ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podlaskiego na lata 2014-2020 (lista w tab. 14). Dzięki środkom z tego samego funduszu możliwa będzie także reaktywacja przewozów</p> <p>między Hajnówką a Białowieżą – miejscowości o dużych walorach turystycznych. Inwestycje kolejowe mają być częścią tzw. Magistrali Wschodniej, łączącej miasta wojewódzkie Polski (Olsztyn, Białystok, Lublin, Rzeszów, Kielce), mogą skutkować zmianą udziału kolei w realizowanych przewozach na poszczególnych relacjach co jest zgodne z filozofią polityki transportowej realizowanej w Unii Europejskiej. Wskazana jest ponadto rozbudowa infrastruktury przeładunkowej, umożliwiającej</p>		
--	--	--	--	--

			<p>udziału kolei w realizowanych przewozach na poszczególnych relacjach co jest zgodne z filozofią polityki transportowej realizowanej w Unii Europejskiej. Wskazana jest ponadto rozbudowa infrastruktury przeładunkowej, umożliwiającej obsługę pociągów intermodalnych w bezpośrednim ruchu międzynarodowym. Służyć temu może m.in. planowana w ramach RPOWP 2014-2020 rewitalizacja szerokotorowej linii nr 923 (Bufałowo - Bufałowo Wsch.), linii nr 57 (Kuźnica Białostocka - Gieniusze) oraz linii nr 59 (Granica Państwa - Chryzanów). Infrastruktura przeładunkowa wymaga także odpowiednich inwestycji w doprowadzającą sieć drogową (np. dojazd do stacji Siemianówka).</p>			
11d	Stowarzyszenie Sympatyków	3.2.4 Transport lotniczy			<p>Autor opracowania w diagnozie nie wskazał i nie przeanalizował planów budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego (gm. Baranów, woj. Lubelskie).</p>	<p>Wykonawcy skupili się na lotniskach w obrębie</p>

	Kolejnictwa „Kolejowe Podlasie”				mazowieckie), co może mieć skutki w dostępności transportu lotniczego województwa podlaskiego.	województwa, zaznaczając połączenia do tych poza województwem, ale już istniejących. Plan dotyczy krótkiego okresu, a lotnisko w Baranowie to temat raczej po 2030 r.
11e	Stowarzyszenie Sympatyków Kolejnictwa „Kolejowe Podlasie”	4.6. Wnioski i rekomendacje	Najlepszą dostępnością kolejową charakteryzują się gminy zlokalizowane wzdłuż linii kolejowej Warszawa-Białystok. Najslabiej dostępna jest Suwalszczyzna oraz powiat kolneński. Rozkład dostępności kolejowej jest zdeterminowany niską gęstością sieci i przebiegiem głównych linii. Ogranicza to również możliwości spektakularnej poprawy wartości wskaźników na drodze inwestycji wewnątrzregionalnych. Dlatego muszą być one zlokalizowane na odcinkach stanowiących wąskie gardła systemu, a także tam gdzie możliwa jest ich dobra integracja z innymi gałęziami transportu.	Najlepszą dostępnością kolejową charakteryzują się gminy zlokalizowane wzdłuż linii kolejowej Zielonka-Białystok-(Kuznica Biał.). Najslabiej dostępna jest Suwalszczyzna oraz powiat kolneński. Rozkład dostępności kolejowej jest zdeterminowany niską gęstością sieci, przebiegiem linii oraz lokalizacją punktów eksploatacyjnych (stacji i przystanków osobowych). Ogranicza to również możliwości spektakularnej poprawy wartości wskaźników na drodze inwestycji wewnątrzregionalnych. Dlatego muszą być one zlokalizowane na odcinkach stanowiących wąskie gardła systemu, a także tam gdzie możliwa jest ich dobra integracja z innymi gałęziami transportu.	W pierwszej części zmiana redakcyjna związana z przebiegiem linii. W dalszej części, Wartość wskaźników determinowana jest nie tylko przebiegiem linii, ale też lokalizacją stacji i przystanków. W wielu wypadkach ich usytuowanie sprawia że transport kolejowy jest nieatrakcyjny ze względu na znaczne oddalenie od większych skupisk ludzkich. Dalej należy wskazać na oddane do użytku lub planowane inwestycje integrujące środki transportu (np. Białystok: nowy dworzec PKS, węzeł intermodalny, Łapy, itp)	Poprawiono „między Warszawą a Białymstokiem”, pozostałe zapisy zgodnie z sugestią Stowarzyszenia Kolejnictwa „Kolejowe Podlasie”

				Istotne w tym aspekcie są inwestycje w centra przesiadkowe.		
11f	Stowarzyszenie Sympatyków Kolejnictwa „Kolejowe Podlasie”	4.6. Wnioski i rekomendacje (dodanie nowego)		Dla części powiatów województwa podlaskiego (białostocki, bielski, hajnowski, łomżyński, zambrowski i wysokomazowiecki) można zwiększyć dostępność do kolejowych połączeń pasażerskich poprzez wznowienie przewozów na nieczynnych liniach kolejowych.	Wznowienie ruchu pasażerskiego na liniach kolejowych nr 36, 37, 49 i 52 zwiększy dostępność dla powiatów (wschodnia część białostockiego – linia nr 37; bielski i hajnowski – linia 52; łomżyński, zambrowski, północna część wysokomazowieckiego – linia 36 i 49.)	W tym miejscu zrezygnowano z dodatkowego zapisu, ze względu na priorytety inwestycyjne realizowane ze środków pomocowych UE. Dopiero w dalszej perspektywie, po zrealizowaniu niezbędnych inwestycji, można realizować kolejne, m.in. rozważenie przywrócenia ruchu na niektórych liniach
11g	Stowarzyszenie Sympatyków Kolejnictwa „Kolejowe Podlasie”	4.6. Wnioski i rekomendacje	Zachodzące procesy demograficzne, w tym ruchy migracyjne powodują, że w województwie podlaskim wzrasta potrzeba rozwoju sieci transportowych doprowadzających ruch do Białegostoku oraz w mniejszym stopniu do trzech ośrodków subregionalnych. Jednocześnie stopniowo maleją potrzeby transportowe niektórych stref peryferyjnych. Powinno to	Zachodzące procesy demograficzne, w tym ruchy migracyjne powodują, że w województwie podlaskim wzrasta potrzeba rozwoju sieci transportowych doprowadzających ruch do Białegostoku (potencjał linii kolejowej nr 37) oraz w mniejszym stopniu do trzech ośrodków subregionalnych. Jednocześnie stopniowo maleją potrzeby transportowe niektórych stref peryferyjnych. Powinno to mieć wpływ na, terytorialnie zróżnicowaną, skalę podejmowanych inwestycji	Ruchy migracyjne skutkiem czego jest rozwój wschodnich peryferii Białegostoku oraz gmin ościennych – gm. Supraśl, Zabłudów powoduje wzrost znaczenia linii kolejowej nr 37, która może stanowić dobre połączenie tych obszarów z Białymstokiem.	Poprawiono zgodnie z sugestią Stowarzyszenia Kolejnictwa „Kolejowe Podlasie”

			<p>mieć wpływ na, terytorialnie zróżnicowaną, skalę podejmowanych inwestycji transportowych. Zróżnicowanie może także dotyczyć pojedynczych inwestycji, których parametry mogą być różne na odcinkach bliskich i bardziej odległych od istotnych potencjałów ruchotwórczych. Procesy demograficzne lokalnie zmniejszają potrzeby inwestycyjne, zwiększając jednocześnie zapotrzebowanie na działania organizacyjne w transporcie (transport publiczny na terenach słabiej zaludnionych, rozwiązania intermodalne).</p>			
11h	Stowarzyszenie Sympatyków Kolejnictwa „Kolejowe Podlasie”	4.6. Wnioski i rekomendacje (dodanie nowego)		<p>Poprawy wskaźników dostępności transportu kolejowego należy upatrywać w inwestycjach w nowe przystanki osobowe lub relokalizację obecnych w ramach prac modernizacyjnych realizowanych na liniach kolejowych przez</p>	<p>Praktyka obserwowana w innych województwach pokazała że oddanie do użytku nowych przystanków osobowych lub przeniesienie istniejących w inne miejsce spowodowało wzrost frekwencji w pociągach, a co za tym idzie uzyskano poprawę dostępności do transportu kolejowego.</p>	<p>Poprawiono zgodnie z sugestią Stowarzyszenia Kolejnictwa „Kolejowe Podlasie”</p>

				PKP PLK SA.		
12a	Zarząd powiatu kolneński ego	Tabela nr 12, str. 78 i następane	Lp. 19. Nazwa zadania: Granica województwa - Kolno - przebudowa drogi wojewódzkiej nr 647.	Proponujemy rozszerzenie zadania w pozycji 19 i jego nową nazwę: Granica województwa - Kolno - Gromadzyn Wykno - Stawiski - przebudowa drogi wojewódzkiej nr 647.	Droga wojewódzka 647: Granica województwa - Kolno - Gromadzyn Wykno - Stawiski to poza drogami krajowymi nr 61 i 63 podstawowy szlak komunikacyjny powiatu. Droga łączy cztery gminy z siedzibą powiatu. Proponowany do przebudowy odcinek drogi obejmuje tylko jego część zachodnią (gmina Turośl i Gmina Kolno) a całkowicie pomija modernizację w najbliższych latach odcinka Kolno - Stawiski. Brak działań naprawczych na tym odcinku spowoduje jego całkowitą degradację. Już dziś ten odcinek jest bardzo trudno przejezdny, a wykonanie manewrów wymijania i wyprzedzania bardzo niebezpieczne. Dla mieszkańców Stawisk, gminy Stawiski i części gminy Kolno to najkrótsze połączenie z Kolnem oraz działającymi na jego terenie jednostkami obsługi ludności. Obecnie na odcinku Kolno - Stawiski rozpoczęto prace modernizacyjne i naszym zdaniem powinny być one kontynuowane	Zadaniem Planu Transportowego była m.in. aktualizacja listy inwestycji na drogach wojewódzkich, natomiast celem dokumentu nie było planowanie nowych inwestycji, rozszerzanie proponowanych inwestycji lub zmiana nazwy inwestycji, które zostały przekazane Wykonawcy przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku
12b	Zarząd powiatu kolneński ego	Tabela nr 12, str. 78 i następane	Lp. 29. Nazwa zadania: Stawiski - Przytuły - przebudowa drogi wojewódzkiej nr 648.	Proponujemy rozszerzenie zadania w pozycji 29 i jego nową nazwę: Granica województwa - Kąty - Korzeniste - Stawiski - Przytuły - Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 648.	Konieczność rozszerzenia zadania w pozycji 29 o odcinek od granicy województwa do - Stawisk drogi wojewódzkiej nr 648 wynika z jej fatalnego stanu. Droga ta została bardzo mocno zniszczona w trakcie budowy obwodnicy Stawisk na dk nr 61 oraz jest dalej niszczone z powodu transportu żwiru z okolicznych żwirowni. Jest to także droga wykorzystywana przez transport ciężarowy w przypadku blokad przejazdu przez Łomżę na drodze 61. Jest to bardzo ważna droga dla mieszkańców gminy Stawiski i Gminy Mały Płock dlatego uważamy, że jej modernizacja powinna być kontynuowana.	Zadaniem Planu Transportowego była m.in. aktualizacja listy inwestycji na drogach wojewódzkich, natomiast celem dokumentu nie było planowanie nowych inwestycji, rozszerzanie proponowanych inwestycji lub zmiana nazwy inwestycji, które zostały przekazane Wykonawcy przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku
13	Wójt gminy Narewka				W imieniu samorządu Gminy Narewka uprzejmie proszę o zweryfikowanie „listy rankingowej zadań inwestycyjnych na sieci dróg wojewódzkich woj. Podlaskiego”. W konsultowanym projekcie Wojewódzkiego Planu Transportowego droga wojewódzka Nr 687 Juskowy Gród - Zwodzieckie i dołączona do niej droga Nr 688 Tarnopol - Siemianówka zostały umieszczone pod pozycją Nr 10 listy. W dokumencie pierwotnym była	Wykonawca w pełni rozumie przedstawione argumenty, niemniej musi poinformować, że lista rankingowa została wykonana w sposób obiektywny, tzn.

				<p>to pozycja Nr 8. Naszym zdaniem przyjęte wskaźniki poszczególnych kryteriów nie są aktualne i obiektywne.</p> <p>W kryterium obciążania ruchem przyjęta wartość natężenia ruchu jest historyczną a nie faktyczną. W 2017 r. na kolejowym przejściu granicznym Oddział Celny w Siemianówce odprawił 1.269.667,7 ton towarów w około 90% przewiezionych transportem kołowym. Dla potrzeb jednego z projektów RPOWP mamy inwentaryzowaną ilość turystów i w 2017 r. było to 34.421 osób. Oprócz tego właściciele 400 zainwestowanych działek lotniskowych i ich goście w okresie wiosenno - letnim i jesiennym dojeżdżają na odpoczynek. Ponadto z uroków Zbiornika „Siemianówka” korzysta w okresie letnim po ponad 1 tys. osób (plażowicze, Windsurfing, wędkarstwo). Ruch lokalny też z roku na rok wzrasta.</p> <p>Z tej drogi korzysta transport wywożący produkcję wyrobów ceramicznych z CB Lewkowo sp. Z o.o., dostawa surowców i wywóz wyrobów gotowych z kołowni i montowni przyczep ze zlokalizowanych w Narewce zakładów Pronar sp. Z o.o.. Jest też trasa wywozu drewna z lasów Puszczy Białowieskiej.</p> <p>Uważamy, że „kryterium funkcji drogi” też nie jest obiektywne ocenione. 2 punkty za usprawnienie połączenia to zbyt mało przy uwzględnieniu, że inne drogi mają po 12 - 15 punktów, a droga ta jest jedyną arterią komunikacyjną łączącą ze „światem zewnętrznym” mieszkańców naszej gminy, ale też i przedsiębiorców funkcjonujących na terenie gminy, to też jedyny to też jedyny dojazd do Urzędu Celnego w Siemianówce, gdzie odprawiane są TIR-y. Zero punktów za ruch dojazdowy do pracy jest trudne do zrozumienia. Codziennie do pracy na teren gminy jacy i do innych miejscowości mieszkańców naszej gminy dojeżdża około 1 tys. osób (do PRONAR-u dojeżdża 200 osób, prawie po 100% załóg Urzędu Celnego i Straży Granicznej, Krex-u w Siemianówce, Naftan-u, Bilax-u, terminalu Andrex - Logistic.</p> <p>Kryterium stanu nawierzchni przy założeniu, że 50% nawierzchni jest w stanie krytycznym aktualnie nie jest prawdziwe. W naszej ocenie ten stan nawierzchni to ok. 75 - 85 %.</p> <p>Punktacja zawansowania gotowości projektu do realizacji pozostała bez zmian, a są już</p>	<p>każdej z dróg przyznano liczbę punktów zgodną z kryteriami i najnowszymi danymi. Dane te dotyczą zarówno natężenia ruchu (2015 r.), stanu nawierzchni (2017 r.) oraz dojazdów do pracy (2011). Źródłem danych dla wszystkich dróg była GDDKiA (natężenie ruchu), ZDW (stan nawierzchni) oraz GUS (dojazdy do pracy). Droga otrzymała najwyższą możliwą liczbę punktów dla kryterium Obsługi potencjałów ruchotwórczych.</p>
--	--	--	--	--	--

				<p>opracowane projekty techniczne, prawomocna decyzja środowiskowa oraz niezbędne uzgodnienia. Naszym zdaniem powinno być przynajmniej 2 punkty więcej.</p> <p>Oprócz powyższych faktów nie uwzględniono przyszłych inwestycji, a mianowicie:</p> <ul style="list-style-type: none">- działalności kolejowego terminalu kontenerowego w Chryzanie, w Chryzanie,- rozpoczęcia budowy zakładu w Podstrefie Narewka SSSE na pow. 6,5 ha. <p>W ostatnim czasie zakupiony został teren przez inwestora w Plancie (12 ha) na lokalizację zakładu produkującego płyty meblowe. Planowane jest też rozpoczęcie rewitalizacji terminalu w Wiąckowie. Teren został przejęty przez Inwestora.</p> <p>W bezpośrednim sąsiedztwie tej drogi jest jeszcze w ofercie dla inwestorów 22 ha terenów inwestycyjnych SSSE oraz ok. 7 ha uzbrojonych terenów inwestycyjnych nad Zbiornikiem Wodnym „Siemianówka” na cele pensjonatowe i hotelarskie. Uzbrojenie to było wykonane przy wsparciu środków RPOWP. Szanse na znalezienie inwestorów są w dużym stopniu determinowane dostępnością komunikacyjną. Dla turystów jest to też jedyna droga dojazdowa do BPN i Puszczy Białowieskiej.</p> <p>Obecnie stan techniczny nawierzchni drogi grozi katastrofą ekologiczną, gdyż jest to trasa przewozu materiałów niebezpiecznych przewożonych transportem samochodowym, a na terenie gminy są zlokalizowane 3 obiekty o potencjalnym zagrożeniu wg dyrektywy Seveso.</p> <p>Biorąc pod uwagę powyższe fakty i argumenty uprzejmie proszę o zweryfikowanie listy rankingowej. W proponowanym kształcie lista jest nieobiektywna i krzywdząca, a droga ta będzie oddziaływać nie tylko na Powiat Hajnowski ale i na południowe Podlasie.</p>	
--	--	--	--	--	--