

**Konsultacje społeczne**  
**STRATEGIA ROZWOJU WOJEWÓDZTWA LUBUSKIEGO 2020 – projekt.**

**FORMULARZ ZGŁASZANIA UWAG**

1. Wypełniony formularz należy przesłać elektronicznie w formacie .doc na adres: [strategia@lubuskie.pl](mailto:strategia@lubuskie.pl) lub pisemnie na adres: Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego Departament Rozwoju Regionalnego, ul. Podgórna 7, 65-057 Zielona Góra w terminie do 22 lutego 2012 r.
2. W tytule e-maila należy wpisać: Konsultacje społeczne SRWL 2020.

**INFORMACJA O ZGŁASZAJĄCYM UWAGI**

IMIĘ I NAZWISKO	<i>Tadeusz Jędrzejczak, Wojciech Czepułkowski, Józef Kruczkowski, Leszek Stefan Waloch, Michał Deptuch</i>
NAZWA PODMIOTU	<b>Prezydium Aglomeracji Gorzowskiej</b>
ADRES KORESPONDENCYJNY	<b>66-400 Gorzów Wlkp., ul. Sikorskiego 3-4</b>
E-MAIL	<b>bra@um.gorzow.pl</b>
TELEFON/FAKS	<b>Tel. 95 73 55 596</b>

**UWAGI, PROPOZYCJE DO PROJEKTU SRWL 2020**

LP.	CZĘŚĆ STRATEGII, DO KTÓREJ ODNOSI SIĘ UWAGA (ROZDZIAŁ, PODROZDZIAŁ, PUNKT, NR STRONY)	FRAGMENT TEKSTU STRATEGII, DO KTÓREGO ODNOSI SIĘ UWAGA (JEŻELI UWAGA ODNOSI SIĘ DO KONKRETNIEGO ZAPISU)	TREŚĆ UWAGI - PROPONOWANY ZAPIS	UZASADNIENIE UWAGI
1.	2. Diagnoza strategiczna 2.2.4.Przemysł, przedsiębiorczość i innowacje, s. 12-		W charakterystyce województwa pomija się ośrodki rozwoju przemysłowego w części „północnej województwa”, np. Miasto Kostrzyn nad	W Kostrzynie nad Odrą funkcjonuje Kostrzyńsko – Słubicka Specjalna Strefa Ekonomiczna,

	13		Odra, Witnica.	a w Witnicy – Witnicka Strefa Gospodarcza. W gospodarce lokalnej Powiatu Gorzowskiego dominują branże papiernicza i metalowa.
<b>2.</b>	2.2.4. Przemysł, przedsiębiorczość i innowacje; Przemysł, str. 13	Perspektywiczną branżą mogącą wpłynąć na rozwój gospodarczy województwa lubuskiego jest branża wydobywcza, bazująca na naturalnych złożach – pokłady węgla brunatnego (Gubin, Brody), ropa naftowa, gaz ziemny (północna część województwa).	„Perspektywiczną branżą mogącą wpłynąć na rozwój gospodarczy województwa lubuskiego jest branża wydobywcza, bazująca na naturalnych złożach – pokłady węgla brunatnego ( <b>Gubin, Brody, Wielowieś, Żaryn</b> ), ropa naftowa, gaz ziemny ( <b>północna część województwa, a szczególnie okolice Drezdenka</b> ).	Przekazanie czytelnikowi informacji, gdzie znajdują się nowe perspektywistyczne złoża gazu ziemnego, oraz uzupełnienie informacji gdzie znajdują się pokłady węgla.
<b>3.</b>	2.2.5. Dostępność komunikacyjna; Transport drogowy, str. 21	Podkreśla się także potrzebę budowy obwodnic miast w ciągach dróg krajowych i wojewódzkich, a także rozbudowę sieci dróg lokalnych. Ponadto na wielu drogach wojewódzkich w Lubuskiem występuje problem braku przepraw mostowych na Odrze na DW282 łączącej Zieloną Gorę ze Wschową (szczególnie ważna jest budowa mostu w Milsku, m.in. jako elementu przyszłej drogi ekspresowej Gubinek-Dorohusk). Brakuje też połączeń mostowych na DW138 między Gubinem a Torzymiem i DW281 stanowiącej połączenie północnej części powiatu zielonogórskiego z jego siedzibą.	Postulujemy, aby wśród mostów na Odrze, oprócz notorycznie wymienianego w projekcie mostu w Milsku, dopisać także konieczność budowy mostu w <b>Kostrzynie nad Odrą</b> , który powstałby w ciągu drogi wojewódzkiej nr 132 oraz przeprawy w <b>Słubicach</b> . Ponadto, zwracamy uwagę na to, że jeżeli mosty wymieniane są wraz z nazwą miejscowości, w której istnieje konieczność ich wybudowania, należy również konsekwentnie wskazać miejscowości, które pilnie potrzebują obwodnic. W północnej części województwa należą do nich: <b>Sulęcín, Międzyrzecz, Kostrzyn nad Odrą, Strzelce Krajeńskie, Dobiegniew, Słubice, Drezdenko</b> ), a także opisać potrzebę modernizacji DK 22 i 24.	

4.	2.2.5 Dostępność komunikacyjna, Transport drogowy, s. 21	„Podkreśla się także potrzebę budowy obwodnic miast w ciągach dróg krajowych i wojewódzkich, <b>a także rozbudowę sieci dróg lokalnych.</b> ”	„Podkreśla się także potrzebę budowy obwodnic miast w ciągach dróg krajowych i wojewódzkich, <b>a także modernizację oraz rozbudowę sieci dróg lokalnych.</b> ”  Postulujemy o dopisanie konieczności budowy mostu na Odrze w Kostrzynie nad Odrą, w ciągu drogi wojewódzkiej nr 132 oraz przeprawy w Słubicach.	W rozdziale 3. ANALIZA SWOT w punkcie 3.1 Czynniki wewnętrzne: Infrastruktura komunikacyjna na str. 52, w <b>mocnych</b> stronach zawarty jest zapis „ <b>Zadowolająca gęstość dróg na terenie większości Powiatów</b> ” natomiast w <b>słabych</b> stronach zawarty jest zapis: „ <b>Niezadowolający stan techniczny dużej części dróg wszystkich kategorii</b> ”. Aglomeracja Gorzowska w pełni zgadza się z powyższymi zapisami jeżeli chodzi o drogi powiatowe, że ich gęstość jest zadowolająca natomiast stan techniczny większości z nich w bardzo złym stanie technicznym. Zatem jeżeli chodzi o drogi lokalne (w tym powiatowe) priorytetem powinna być ich modernizacja (przebudowy, remonty) a dopiero w dalszej kolejności ich rozbudowa (budowanie nowych odcinków).
5.	2. Diagnoza strategiczna 2.2.5 Dostępność komunikacyjna, Transport drogowy, s. 21		Budowa małej obwodnicy miasta Kostrzyna nad Odrą.  Budowa ronda w m. Wawrów na skrzyżowaniu drogi krajowej nr 22 oraz drogi powiatowej nr 1406F.  Budowa ronda w m. Nowiny Wielkie na skrzyżowaniu dróg wojewódzkich nr 132 i nr 131 oraz drogi	Budowa małej obwodnicy miasta Kostrzyna nad Odrą znacznie ułatwi transport tranzytu z północy na południe.  Ma to na celu usprawnienie ruchu drogowego i poprawę bezpieczeństwa.  Ma to na celu

			powiatowej nr 1413F.  Modernizacja dróg lokalnych o znaczeniu regionalnym: - 1410F Witnica – Kłodawa, -1409F Kłodawa – Chwałęcice – Gorzów Wlkp., - 1382F Kostrzyn nad Odrą – Szumiłowo - 1406F Kłodawa – Wawrów -1404F Wojcieszycy- Janczewo -1365F Gorzów Wlkp. – Santok - 1288F Świerkocin - Studzionka	podniesienie jakości nawierzchni dróg i tym samym zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym.
<b>6.</b>	2.2.5.Dostępność komunikacyjna; Transport kolejowy; str. 23	Modernizacji wymaga ważne połączenie północy z południem kraju, tzw. „Odrzanka” biegnąca ze Szczecina przez Kostrzyn nad Odrą i Zieloną Górę do Wrocławia, a także linie Kostrzyn nad Odrą – Gorzów Wlkp. – Krzyż i linia Miłkowice- Żagań-Żary-Forst.	Modernizacji wymaga ważne połączenie północy z południem kraju, tzw. „Odrzanka”, biegnąca ze Szczecina przez Kostrzyn nad Odrą i Zieloną Górę do Wrocławia, a także <b>linia kolejowa nr 203 biegnąca od granicy państwa-Kostrzyn nad Odrą-Gorzów Wlkp.-Krzyż Wlkp.-Piła-Tczew (Gdańsk)-granica państwa z Federacją Rosyjską</b> oraz linia Miłkowice-Żagań-Żary-Forst.  Ponadto postulujemy, aby w tekście tym oprócz modernizacji linii kolejowej nr 203, wspomnieć również o konieczności jej elektryfikacji.	Przekazanie czytelnikowi pełnej informacji nt. znaczenia linii kolejowej nr 203. W tekście, oprócz modernizacji ww. linii kolejowej, powinna znaleźć się również informacja o jej elektryfikacji, co jest naszym zdaniem koniecznym przedsięwzięciem.
<b>7.</b>	2. Diagnoza strategiczna 2.3. Kapitał przyrodniczy Walory turystyczne regionu, s. 32		Brak informacji o możliwości utworzenia na północy województwa zintegrowanej sieci dróg rowerowych.	Istnieje konieczność i potrzeba wybudowania sieci dróg rowerowych o charakterze transgranicznym, połączonej z międzynarodową drogą rowerową R1, drogą rowerową Odra – Nysa (ONR) w Niemczech oraz Rowerowym Szlakiem Królewskim w Polsce. Drogi rowerowe można poprowadzić na

				nieczynnych nasypach kolejowych i wałach przeciwpowodziowych. Pozwoli to na lepsze wykorzystanie atutów i walorów przyrodniczych i umożliwi turystom ich poznanie.
<b>8.</b>	2.3. Kapitał przyrodniczy; Walory turystyczne regionu; str. 33	Analiza liczby korzystających w 2010 r. z noclegów w rozbiciu na powiaty ukazała, że najwięcej osób zatrzymało się w powiatach: świebodzińskim (118 tys.), słubickim (87,7 tys.), sulęcińskim (56,4 tys.), międzyrzeckim (51,2 tys.) oraz mieście Gorzowie Wlkp. (62,1 tys.). Są to jednostki, przez teren których przebiega droga krajowa nr 2 (od roku 2011 autostrada A2), stanowiąca jeden z głównych korytarzy transportowych ze wschodu na zachód Europy.	Analiza liczby korzystających w 2010 r. z noclegów w rozbiciu na powiaty ukazała, że najwięcej osób zatrzymało się w powiatach: świebodzińskim (118 tys.), słubickim (87,7 tys.), sulęcińskim (56,4 tys.), międzyrzeckim (51,2 tys.) oraz mieście Gorzowie Wlkp. (62,1 tys.). Są to <b>w większości</b> jednostki, przez teren których przebiega droga krajowa nr 2 (od roku 2011 autostrada A2), stanowiąca jeden z głównych korytarzy transportowych ze wschodu na zachód Europy.	Zwracamy uwagę, że przez Miasto Gorzów Wlkp. nie przebiega A2.
<b>9.</b>	2. Diagnoza strategiczna 2.4.3. Edukacja i nauka, s.40-41		W określonych kierunkach rozwoju szkolnictwa nie określono ich dla Gorzowa Wlkp.	Nie wskazuje się utworzenia Akademii Gorzowskiej i konieczności rozbudowy istniejącej bazy, w tym ratownictwa medycznego w Kostrzynie nad Odrą. Zakłada się jedynie budowę kierunku lekarskiego na Uniwersytecie Zielonogórskim - analogicznie dotyczy to sfery kierunków rozwoju lecznictwa.
<b>10.</b>	2. Diagnoza strategiczna 2.4.4 Ochrona zdrowia, s.41-42		Brak aktualizacji i wsparcia dla sieci szpitali w północnej części województwa	Szpital w Kostrzynie nad Odrą oferuje usługi zdrowotne i dba o bezpieczeństwo medyczne mieszkańców obszarów przygranicznych. Szpitale nie są traktowane na równym poziomie. Brak równego dostępu do usług medycznych.

11.	2.4 Kapitał ludzki; 2.4.4 Ochrona zdrowia; str. 42	Postulujemy, aby tą uwagę dopisać na koniec tego podrozdziału.	Do ww. podrozdziału należy dopisać informację, że istotną sprawą w ochronie zdrowia jest brak <b>bazy HEMS w systemie lotniczego pogotowia ratownictwa medycznego, północnej części województwa.</b>	Dzisiejsze rozlokowanie baz HEMS w naszym regionie stawia Gorzów i jego okolice w bardzo niekorzystnej sytuacji, gdyż podstawowy zasięg działania śmigłowca EC 135 wynosi 80 km i jest osiągany w ciągu 22 minut. Rejon operacyjny działania śmigłowców – według oficjalnych danych ze strony LPR – startujących z Zielonej Góry, Poznania czy Szczecina sięga w najlepszym wypadku terenu gmin sąsiadujących od północy, południa i wschodu z Gorzowem Wielkopolskim. Potrzeba wybudowania bazy HEMS w Gorzowie została dostrzeżona również przez autorów „Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030” i w konsekwencji naniesiona na mapę przedstawiającą infrastrukturę społeczną wyższego rzędu, jako bazę znajdującą się w planach.
12.	3. Analiza SWOT; 3.1 Czynniki wewnętrzne; Kapitał ludzki, społeczny i spójność społeczna, po stronie słabych stron; str. 51	-	Do słabych stron należy bezwzględnie dopisać <b>Brak bazy lotniczego pogotowia ratunkowego zlokalizowanego w północnej części województwa lubuskiego.</b>	Uzasadnienie jak wyżej.
13.	3. Analiza SWOT; 3.1 Czynniki wewnętrzne; Infrastruktura komunikacyjna; po stronie silnych stron; str. 52	Dostęp do portów lotniczych – niewielka odległość od międzynarodowych portów lotniczych (Berlin, Poznań, Wrocław) oraz infrastruktura lotniska w Babimoście;	Dostęp do portów lotniczych – niewielka odległość od międzynarodowych portów lotniczych (Berlin, Poznań, <b>Szczecin</b> , Wrocław) oraz infrastruktura lotniska w Babimoście;	Szczecin jest także miastem z międzynarodowym portem lotniczym, oddalonym w niewielkiej odległości od naszego województwa.
14.	3. Analiza SWOT; 3.2 Czynniki zewnętrzne; po stronie szans; str.	Położenie w niedużej odległości od ośrodków metropolitalnych – w trójkącie pomiędzy	Położenie w niedużej odległości od ośrodków metropolitalnych – w <b>czworokącie</b> pomiędzy	Wymienione ośrodki metropolitalne tworzą czworokąt względem województwa

	54	aglomeracją poznańską, wrocławską, szczecińską i berlińską, a także Dreznem	aglomeracją poznańską, wrocławską, szczecińską i berlińską, a także Dreznem	lubuskiego.
<b>15.</b>	4. Wyzwania rozwojowe województwa lubuskiego 4.2 Wyzwania związane z tworzeniem wysokiej dostępności komunikacyjnej zewnętrznej i wewnętrznej, s. 56.	„Konieczne są działania wymuszające zasadniczą modernizację sieci dróg kołowych i kolejowych, zarówno tranzytowych, jak i o <b>wewnętrznym – wojewódzkim znaczeniu.</b> ”	„Konieczne są działania wymuszające zasadniczą modernizację sieci dróg kołowych i kolejowych, zarówno tranzytowych, jak i o <b>wewnętrznym – wojewódzkim oraz lokalnym znaczeniu.</b> ”	Spośród wszystkich kategorii dróg: krajowych, wojewódzkich oraz lokalnych (powiatowych, gminnych), w najgorszym stanie technicznym, na terenie województwa, jak i całego kraju są drogi lokalne. Potwierdza ten fakt choćby realizowany przez Rząd program wieloletni pn. „Narodowy program przebudowy dróg lokalnych”. Modernizacja dróg lokalnych prowadzi do zwiększenia płynności ruchu i poprawy bezpieczeństwa, rozwoju spójnej, funkcjonalnej i efektywnej sieci dróg publicznych w skali lokalnej i regionalnej, przywrócenia funkcji komunikacyjnej zniszczonych dróg, poprawy dostępności komunikacyjnej lokalnych ośrodków gospodarczych i instytucji publicznych. Na terenie Powiatu Gorzowskiego większość odcinków dróg powiatowych jest w złym lub bardzo złym stanie technicznym. Dla Powiatu Gorzowskiego nie jest więc zrozumiałe dlaczego autorzy „Strategii Rozwoju Województwa Lubuskiego” uznając konieczność modernizacji sieci dróg w Polsce, pomijają przy tym konieczność modernizacji zniszczonych dróg lokalnych.

16.	5. Obszary strategicznej interwencji; 5.1 Miasta wojewódzkie i ich obszary funkcjonalne; str. 60	Obecnie można zaobserwować kształtowanie się powiązań funkcjonalnych Zielonej Góry w ramach tzw. Lubuskiego Trójmiasta (Sulechów – Zielona Góra – Nowa Sól), które tworzy teren o wysokim potencjale demograficzno-inwestycyjnym (wraz z rozwojem dużej strefy aktywności gospodarczej i innowacyjnej w Nowym Kisielinie). W otoczeniu Gorzowa Wlkp. powiązania funkcjonalne kształtują się, w kierunku zachodnim przez Witnicę do Kostrzyna nad Odrą oraz w kierunku wschodnim przez Strzelce Krajeńskie do Drezdenka i południowym w kierunku Skwierzyny. Ze względu na stosunkowo duże odległości w stosunku do stopnia urbanizacji powiązania są słabe.	W treści dotyczącej kształtowania się powiązań funkcjonalnych Zielonej Góry oraz Gorzowa Wlkp., należy nie tylko podać stwierdzenie, które dotyczy obszaru funkcjonalnego Gorzowa, do którego zalicza się również południową część województwa zachodniopomorskiego (Dębno), że „Ze względu na stosunkowo duże odległości w stosunku do stopnia urbanizacji powiązania są słabe”, ale także podać uzasadnienie do ww. stwierdzenia i wyjaśnić wskazywany wysoki potencjał w obszarze funkcjonalnym Zielonej Góry. Powiązaniem obydwu stwierdzeń będzie podanie wspólnego miernika, wskazującego stan rzeczywisty.	Będzie to wiarygodniejszy przekaz informacji.
17.	5. Obszary strategicznej interwencji 5.2. Ośrodki subregionalne i lokalne, s. 62-63	Wskazuje się, że miasta powiatowe są ośrodkami subregionalnymi i że oprócz nich są inne miasta o takim znaczeniu np. Słubice (które są miastem powiatowym) i inne miasta z południa województwa	Brak miast z północy województwa, np. Kostrzyna nad Odrą, Witnicy, Międzyrzecz.	
18.	5. Obszary strategicznej interwencji 5.3. Obszary o najwyższych walorach kulturowych i przyrodniczych, w tym objęte ochroną prawną, s. 64		Postulujemy o wymienienie wśród terenów o oryginalnych walorach kulturowych: Twierdzy Kostrzyn. Ponadto w treści powielono myślniki 1 i 5 (są takie same).	W Kostrzynie nad Odrą istnieją unikalne w skali europejskiej umocnienia kostrzyńskiej twierdzy oraz unikatowe zabytki architektury militarnej. Ponadto turystom w poznawaniu historii regionu i najstarszych polskich umocnień bastionowych pomaga Muzeum Twierdzy



				Kostrzyn.
<b>19.</b>	Cel operacyjny 3.5 str.65		<b>Brak ujęcia pokładów gazu i ropy w Gminie Krzeszyce</b>	<b>Prowadzone są badania geologiczne dotyczące pokładów gazu i ropy.</b>
<b>20.</b>	5. Obszary strategicznej interwencji 5.8. Obszary zagrożone powodzią, s. 68-69		Wątpliwości budzą wskazane tereny zagrożone powodzią – wynika z nich, że na północy województwa takie zagrożenie praktycznie nie występuje (jest minimalne i w związku z tym zagrożone są tutaj inwestycje przeciwpowodziowe, a także brak możliwości pozyskiwania środków unijnych).	Na obszarze Powiatu Gorzowskiego (Deszczno – Kostrzyn nad Odrą) istnieje bardzo duże zagrożenie powodziowe. Koryto rzeki Warty wymaga zabezpieczenia i pogłębienia. Istnieje konieczność regulacji melioracji i poprawy wałów przeciwpowodziowych.
<b>21.</b>	6.6.4. Cel strategiczny 2: Wysoka dostępność transportowa i teleinformatyczna, s. 74		Proponuje się dopisanie projektu: „Budowa systemu informacji o terenie – SIP”.	System pozwoli na szybkie pozyskanie informacji dot. np. katastru, stanu zagospodarowania, planowanego rozwoju (planowanie przestrzenne), turystyki, ochrony środowiska , i inne, co ma bezpośredni wpływ tak na budowę społeczeństwa informatycznego, jaki i na rozwój i osiągnięcie pozostałych celów strategicznych.

22.	7. Cele operacyjne, kierunki interwencji i zadania; Cel strategiczny 1 Konkurencyjna i innowacyjna gospodarka regionalna, cel operacyjny 1.1 Rozwój sektora B+R oraz mechanizmów transferu innowacji i technologii; str. 80	-	Należy się wyjaśnienie, że problemem województwa lubuskiego, ale i całego kraju nie jest brak instytucji, które tu się proponuje, ale fakt, że przedsiębiorstwa wydają niewystarczającą ilość pieniędzy na badania.
23.	Cel operacyjny 1.1 Rozwój sektora B+R oraz mechanizmów transferu innowacji i technologii, str. 80	-	Proponujemy ujęcie w Kierunkach interwencji: <b>„Stworzenie ośrodków badawczo-rozwojowych w zakresie ekoinnowacji i wsparcie dla wdrożeń działań ekoinnowacyjnych.”</b> Postulat ten wychodzi naprzeciw zapisów „Strategii Europa 2020”.
24.	Cel operacyjny 1.4 Rozwój funkcji metropolitarnych ośrodków wojewódzkich; str. 82	Kwestia związana ze wzmocnieniem roli transportu miejskiego	Postulujemy, aby do kwestii związanej ze wzmocnieniem roli transportu miejskiego dopisać <b>rozbudowę szynowych systemów komunikacji miejskiej (tramwaje)</b> , jako rozwiązanie bardziej ekologiczne od autobusów, co jest zgodne z Celem 2.2 „Usprawnienie systemu transportu publicznego”, z działaniami na rzecz poprawy zarządzania komunikacją: „rozwój i promocja zbiorowego transportu publicznego, w tym z zastosowaniem rozwiązań proekologicznych”.
25.	Cel 1.5 Rozwój subregionalnych i lokalnych ośrodków miejskich, Str. 83	Kwestia związana z rewitalizacją zdegradowanych przestrzeni powojennych	Postulujemy o dopisanie Zurbanizowanego Wojskowego Poligonu NATO w Wędrzynie co pozwoli na rozwój infrastruktury wokół poligonu.
26.	Cel operacyjny 1.6 Udoskonalenie oraz rozbudowa infrastruktury energetycznej oraz ochrony środowiska, str. 84	Kwestia związana z gospodarką odpadami	<b>Postulujemy o ujęcie w tym temacie niepełnej utylizacji odpadów CZG 12</b>
27.	Cel strategiczny 2 Wysoka dostępność transportowa i teleinformatyczna; Cel operacyjny 2.1 Budowa nowej i modernizacja istniejącej infrastruktury komunikacyjnej; str. 86	Kwestia związana z rozwojem infrastruktury drogowej – drogi wojewódzkie i lokalne.	<b>Dlaczego wszystkie obwodnice i drogi (oprócz dróg ekspresowych i autostrad) zostały tutaj nieokreślone z nazwy, a został nazwany most w Miłsku?</b> Nie odnajdujemy metodologicznych powodów dla takiego wyróżnienia. Można wymienić tę inwestycję z nazwy, ale wówczas powinny znaleźć się również inne, ważne dla regionu inwestycje drogowe, jak np. obwodnica Strzelec Krajeńskich czy Drezdenka, które leżą odpowiednio w ciągu dróg krajowej i wojewódzkiej. W przypadku pozostawienia jakichkolwiek inwestycji drogowych z nazwy, postulujemy aby

			<p>wśród dróg krajowych wskazać konieczność modernizacji DK 22 i 24 oraz ująć obwodnice następujących miast: <b>Sulęcina, Międzyrzecza, Kostrzyzna nad Odrą, Strzelec Krajeńskich, Dobiegniewa, Słubic i Drezdenka, Krzeszyce.</b></p> <p>Za najwłaściwszy sposób ujęcia wskazujemy to, jak został w Celu 2.1 ujęty opis inwestycji kolejowych, gdzie autorzy najpierw wskazali kierunek interwencji, a następnie wymienili priorytetowe inwestycje. Metoda taka przejrzystość wskazuje co chcemy osiągnąć, jakie inwestycje będą realizowane w pierwszym rządzie, a jednocześnie wymienione zadania nie są enumeratywną, zamkniętą listą przyszłych inwestycji kolejowych.</p>	
<b>28.</b>	<b>Kierunki inwestycji celu operacyjnego 2.1</b> <b>Str. 86</b>		<b>Modernizacja drogi wojewódzkiej nr 138 w obrębie m.Muszkowo , przebudowa skrzyżowania drogi wojewódzkiej 138 oraz drogi powiatowej Nr F 1278 z drogą krajową nr 22</b>	<b>Drogi nr 138 i F 1287 są jest elementem łączącym autostradę A2 z drogą Krajową nr 22</b>
<b>29.</b>	Cel strategiczny 2 Wysoka dostępność transportowa i teleinformatyczna; Cel operacyjny 2.1 Budowa nowej i modernizacja istniejącej infrastruktury komunikacyjnej; str. 87	Kwestia związana z działaniami na rzecz rozwoju infrastruktury komunikacji lotniczej: Wsparcie działań na rzecz modernizacji lotniska w Przylepie oraz budowy lotniska w okolicach Gorzowa Wlkp. z przeznaczeniem na cele sportowo-turystyczne”	Należy do zdania „wsparcie działań na rzecz modernizacji lotniska w Przylepie oraz budowy lotniska w okolicach Gorzowa Wlkp. z przeznaczeniem na cele sportowo-turystyczne” dopisać „ <b>oraz biznesowe, a przede wszystkim służące jako baza Lotniczego Pogotowia Ratunkowego</b> ”.	Niezrozumiałe jest odmienianie w tekście projektu Strategii portu lotniczego ZG/B przez wszystkie przypadki, przy jednoczesnym ograniczaniu funkcji przyszłego podgorzowskiego lotniska tylko do celów sportowo – turystycznych, pomimo tego, że kilkakrotnie zwracaliśmy uwagę, że obiekt taki powinien pełnić również funkcje biznesowe i przede wszystkim, bazy Lotniczego Pogotowia Ratunkowego.
<b>30.</b>	Cel strategiczny 2 Wysoka dostępność transportowa i teleinformatyczna; Cel operacyjny 2.1 Budowa nowej i modernizacja istniejącej infrastruktury	w kwestii związanej z rozwojem transportu wodnego, w zdaniu: „wsparcie modernizacji Drogi Wodnej E-30 (rzeka Odra) oraz <b>projektowanej Międzynarodowej Drogi</b>	„wsparcie modernizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej E-30 (rzeka Odra) oraz Międzynarodowej Drogi Wodnej E-70 (rzeki Warta, Noteć) na terenie województwa, współpraca w tym zakresie z innymi województwami”	Proponujemy wykreślić słowo „ <b>projektowane</b> ”, ponieważ droga ta istnieje.

	komunikacyjnej; str. 87	Wodnej E-70 (rzeki Warta, Noteć) na terenie województwa, współpraca w tym zakresie z innymi województwami”		
<b>31.</b>	Cel operacyjny 3 Społeczna i terytorialna spójność regionu; Cel operacyjny 3.2 Zwiększenie dostępu do usług medycznych i profilaktyka zdrowotna; str. 88	Rozwój bazy ratownictwa medycznego	Rozwój bazy ratownictwa medycznego, <b>poprzez m.in. utworzenie bazy LPR/HEMS na północy województwa lubuskiego.</b>	Niezrozumiałe jest, dlaczego utworzenie bazy HEMS/LPR jest zbyt szczegółowe, by znaleźć się w Strategii w celu 3.2, a zasada uogólniania kierunków interwencji w tym samym celu nie dotyczy kwestii planowanego utworzenia kierunku lekarskiego na Uniwersytecie Zielonogórskim.
<b>32.</b>	Cel operacyjny 3.3 Zapewnienie różnorodnej oferty kulturalnej i sportowej; str. 89	-	Wnioskujemy ponownie, żeby <b>Filharmonia Gorzowska została włączona do placówek wojewódzkich, jako zadanie wspólne samorządu miasta i województwa.</b> Aby postulat ten został wcielony w życie, proponujemy wpisać to przedsięwzięcie jako jedno z zadań w Celu strategicznym 3 lub 4, tym bardziej, że działania wymienione w Celu operacyjnym 3.3 „Zapewnienie różnorodnej oferty kulturalnej i sportowej”, które polegają m.in. na: <i>„Wspieraniu ponadlokalnych przedsięwzięć kulturalnych i promocyjnych realizowanych na terenie miast, gmin i powiatów”, „Wspieraniu tworzenia nowych instytucji kultury”, „Rozszerzeniu świadczenia usług kulturalnych przez odpowiednie instytucje (szersze otwarcie się na potencjalnych klientów)”, „Rozwoju mechanizmów wsparcia i współpracy między różnymi podmiotami i osobami działającymi w sektorze kultury”</i> – przemawiają za naszym wnioskiem. Ponadto sami autorzy projektu Strategii, na str. 44, słusznie zauważają, że <i>„Centrum Edukacji Artystycznej – Filharmonia Gorzowska jest jedną z najnowocześniejszych tego typu placówek w Polsce.”</i>	
<b>33.</b>	Cel strategiczny 3 Społeczna i terytorialna spójność regionu; Cel operacyjny 3.3 Zapewnienie różnorodnej oferty kulturalnej i sportowej; str. 89	Zwiększenia dostępności do aktywności fizycznej dla wszystkich grup społecznych poprzez budowę, rozbudowę i modernizację bazy ośrodków sportowo-rekreacyjnych oraz wspieranie organizacji imprez sportowych.	Postulujemy dopisać istnienie potrzeby utworzenia <b>centrum sportowego z halą sportową na północy regionu</b> (pełniącego podobną funkcję jak ośrodek w Drzonkowie).	

34.	7.Cele operacyjne, kierunki interwencji i zadania, Cel operacyjny 3.5. Zrównoważony rozwój obszarów wiejskich, s. 91		W programie zrównoważonego rozwoju obszarów wiejskich pominięto całkowicie konieczność budowy sieci kanalizacyjnych i gazowych. Brak ujęcia strefy Karkoszków	
35.	Cel operacyjny 3.6 Wsparcie budowy oraz modernizacji systemów i infrastruktury zapobiegania zagrożeniom; str.92	Rozbudowa i modernizacja infrastruktury służb ratowniczych i porządkowych	Rozbudowa i modernizacja infrastruktury służb ratowniczych i porządkowych, poprzez m.in. <b>utworzenie LPR/HEMS w północnej części województwa.</b>	Uzasadnienie jak powyżej przy kwestii związanej z LPR.
36.	8. Wskaźniki stopnia realizacji celu głównego i celów strategicznych; str. 94	-	Postulujemy, aby w rozdziale „ <i>Wskaźniki stopnia realizacji celu głównego i celów strategicznych</i> ” wskaźniki te były określane na poziomie <b>całego województwa (NTS 2), a także dla dwóch lubuskich podregionów (NTS 3).</b>	Jest to kluczowa kwestia, ponieważ chcemy uniknąć takich sytuacji jak ta, gdzie „ <i>Strategia Rozwoju Województwa Lubuskiego</i> ” z 2000r. wskazuje, jako jedno z zadań, powołanie Uniwersytetu Lubuskiego z kampusami w Zielonej Górze i Gorzowie Wlkp., a jej aktualizacja z 2005r. ocenia, że cel został zrealizowany, bo powstał Uniwersytet Zielonogórski. Nasz postulat zgodny jest z Przewodnikiem Ministerstwa Rozwoju Regionalnego „ <i>Aktualizacja strategii rozwoju województw z uwzględnieniem uwarunkowań krajowych i unijnych</i> ”, na który powołuje się Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego, gdzie można przeczytać (str. 17): „ <i>Analiza, zgodnie z filozofią nowej polityki regionalnej powinna być dokonywana na możliwie najniższym poziomie (poniżej NTS 2), przy ograniczonej liczbie wskaźników. Dotyczy to również</i>

				określania wskaźników monitorowania celów.”
<b>37.</b>	8. Wskaźniki stopnia realizacji celu głównego i celów strategicznych, s. 94-95		W tabelach brak danych wskaźników rozwoju bieżących i do osiągnięcia.	
<b>38.</b>	8.2.2 Wskaźniki realizacji 2. Celu strategicznego – Wysoka dostępność transportowa i teleinformatyczna; str. 95	-	Wnioskujemy także, aby do tabeli w podrozdziale 8.2.2 „Wskaźniki realizacji 2. celu strategicznego – Wysoka dostępność transportowa i teleinformatyczna”, do nazw mierników dopisać: <b>„Długość zelektryfikowanych linii kolejowych”</b> .	Tylko takie ujęcie stanowić będzie o faktycznej realizacji postulowanych celów związanych z rozwojem infrastruktury kolejowej w przypadku linii kolejowej nr 203.
<b>39.</b>	9. Ponadregionalne przedsięwzięcia rozwojowe; str. 97	-	W rozdziale <i>„Ponadregionalne przedsięwzięcia rozwojowe”</i> , w wymienionych priorytetach i przedsięwzięciach brakuje zgłoszonych wcześniej: <b>modernizacji dróg krajowych nr 22 i 24 oraz linii kolejowej nr 203 Kostrzyn nad Odrą-Gorzów Wilp.-Krzyż Wilp.-Piła</b> . Zwracamy uwagę, aby ww. elementy zostały dopisane do zakresu współpracy międzyregionalnej.	
<b>40.</b>	10. Spójność Strategii Rozwoju Województwa Lubuskiego z europejskimi i krajowymi dokumentami strategicznymi 10.1.1. Strategia Europa 2020, rysunek 24, s. 100	4. Region efektywnie zarządzany	Brak programu operacyjnego (inicjatywy przewodniej) do realizacji celu strategicznego w temacie „region efektywnie zarządzany”	
<b>41</b>	11. Podstawowe założenia polityki przestrzennej województwa lubuskiego 11.2. Polityka przestrzenna województwa, s. 110		Brak pasma rozwoju województwa wschód – zachód (jest tylko rozwój pasma północ – południe).	