



PODSUMOWANIE

Strategicznej oceny oddziaływania na środowisko

**do Planu rozwoju infrastruktury transportowej
w województwie dolnośląskim z perspektywą do 2030
wraz z uzasadnieniem zawierającym informację
o udziale społeczeństwa**

Spis treści

1.	PODSTAWA FORMALNO-PRAWNA.....	3
2.	HARMONOGRAM ORAZ FORMA ORGANIZACJI KONSULTACJI SPOŁECZNYCH	4
3.	SPORZĄDZENIE PROGNOZY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO	5
4.	UZASADNIENIE WYBORU PRZYJĘTEGO DOKUMENTU W ODNIESIENIU DO ROZPATRYWANYCH ROZWIĄZAŃ ALTERNATYWNYCH	6
5.	USTALENIA ZAWARTE W PROGNOZIE ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO	6
6.	OPINIE WŁAŚCIWYCH ORGANÓW.....	8
6.	UWAGI I WNIOSKI ZGŁOSZONE W TRAKCIE POSTĘPOWANIA SOOŚ	9
7.	WYNIKI POSTĘPOWANIA DOTYCZĄCEGO TRANSGRANICZNEGO ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO, JEŻELI ZOSTAŁO PRZEPROWADZONE	10
8.	PROPOZYCJE DOTYCZĄCE METOD I CZĘSTOTLIWOŚCI PRZEPROWADZANIA MONITORINGU SKUTKÓW REALIZACJI POSTANOWIEŃ DOKUMENTU	11
9.	ZAŁĄCZNIKI	12

1. PODSTAWA FORMALNO-PRAWNA

Dla projektu *Planu rozwoju infrastruktury transportowej w województwie dolnośląskim z perspektywą do 2030* (zwany dalej *Planem*), zgodnie z ustawą z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2023 poz. 1094) przeprowadzona została procedura strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, której zasadniczym elementem było opracowanie prognozy oddziaływania na środowisko, uzyskanie opinii właściwych organów, oraz zapewnienie udziału społeczeństwa na każdym etapie prowadzonego postępowania. Opracowanie prognozy dla projektu dokumentu zlecone zostało **Głównemu Instytutowi Górnictwa z siedzibą w Katowicach** pod kierownictwem dr inż. Pawła Zawartki – Kierownika Zakładu Ochrony Wód.

Na podstawie Ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (zwanej dalej Ustawą OOŚ), do przyjętego dokumentu:

- dołącza się, zgodnie z art. 42 pkt 2, **uzasadnienie zawierające informacje o udziale społeczeństwa** w postępowaniu oraz o tym, w jaki sposób zostały wzięte pod uwagę i w jakim zakresie zostały uwzględnione uwagi i wnioski zgłoszone w związku z udziałem społeczeństwa;
- załącza się, zgodnie z art. 55. ust. 3, **pisemne podsumowanie**, zawierające uzasadnienie wyboru przyjętego dokumentu, w odniesieniu do rozpatrywanych rozwiązań alternatywnych, jak również informację, w jaki sposób zostały wzięte pod uwagę i w jakim zakresie zostały uwzględnione:
 - ustalenia zawarte w prognozie oddziaływania na środowisko,
 - opinie właściwych organów, o których mowa w art. 57 i 58,
 - zgłoszone uwagi i wnioski,
 - propozycje dotyczące metod i częstotliwości przeprowadzania monitoringu skutków realizacji postanowień dokumentu.

Obowiązek przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko (zwanej dalej SOOŚ) dla projektu *Planu* wynika z art. 46 Ustawy OOŚ.

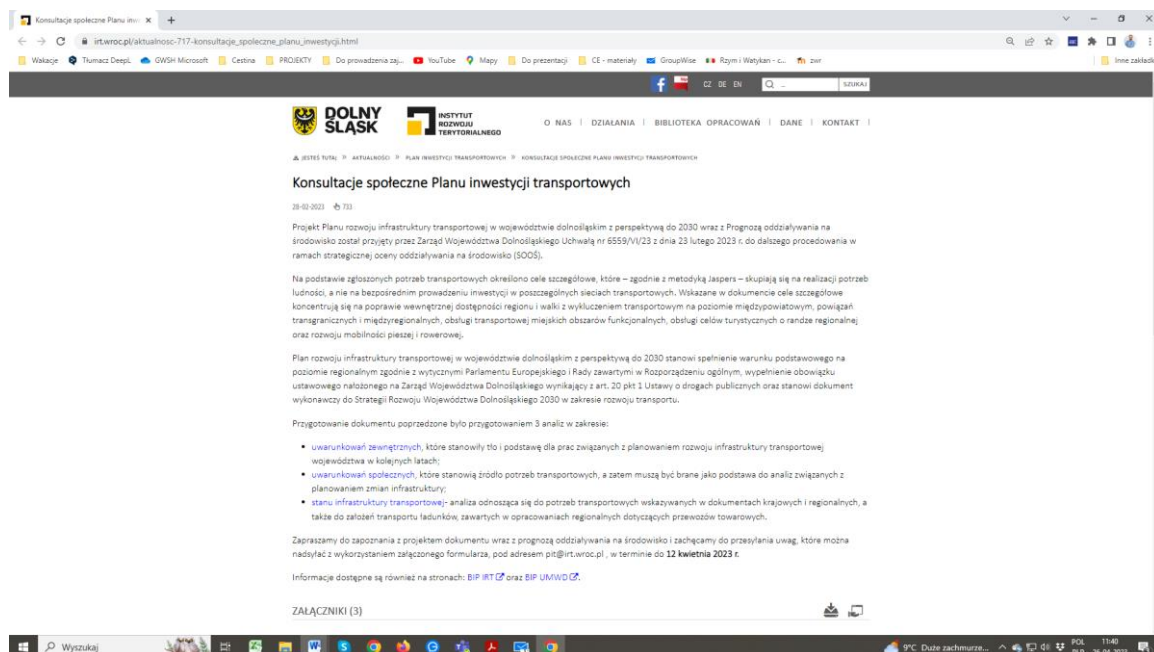
Przeprowadzenie SOOŚ dla projektu dokumentu odbyło się z zastosowaniem następujących etapów:

1. uzgodnienie z Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska oraz Dolnośląskim Państwowym Wojewódzkim Inspektorem Sanitarnym stopnia szczegółowości informacji zawartych w prognozie oddziaływania na środowisko,
2. sporządzenie prognozy oddziaływania na środowisko (zwanej dalej Prognozą),
3. opiniowanie przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska oraz Dolnośląskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego projektu dokumentu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko oraz zapewnienie możliwości udziału społeczeństwa w postępowaniu (zał. nr 1 i 2).

2. HARMONOGRAM ORAZ FORMA ORGANIZACJI KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

Zaproszenie do udziału w konsultacjach prognozy umieszczono na stronie internetowej IRT (<https://irt.wroc.pl>).

Rysunek 1. Widok ogólny strony internetowej IRT



Przez cały okres konsultacji z dokumentem Prognozy można było zapoznać się art. na stronach internetowych IRT, Urzędu Marszałkowskiego Województwa Dolnośląskiego i w siedzibie IRT przy ul. Dawida 1A, 50 – 527 Wrocław po uprzednim umówieniu.

W konsultacjach uczestniczyć mogli przedstawiciele jednostek samorządu terytorialnego województwa dolnośląskiego, instytucji nauki i kultury, jednostek naukowo-badawczych, podmiotów społeczno-gospodarczych, biznesu oraz organizacji pozarządowych oraz mieszkańcy. Uczestnikami konsultacji społecznych Prognozy oddziaływania na środowisko *Planu rozwoju infrastruktury transportowej w województwie dolnośląskim z perspektywą do 2030* mogły być również między innymi: niezależni eksperci, organizacje regionalne, samorządy studenckie i studenci, osoby fizyczne.

O opinie do treści Prognozy wystąpiono do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu i Dolnośląskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego.

Konsultacje Prognozy Oddziaływania na Środowisko projektu *Planu rozwoju infrastruktury transportowej w województwie dolnośląskim z perspektywą do 2030* trwały **od 1 marca 2023 roku do 12 kwietnia 2023 roku**.

Ustalono następującą formę składania uwag, wniosków i opinii do *Prognozy Oddziaływania na Środowisko projektu Planu rozwoju infrastruktury transportowej w województwie dolnośląskim z perspektywą do 2030*:

- na piśmie na adres: Instytut Rozwoju Terytorialnego, ul. Dawida 1A, 50 – 527 Wrocław (osobiście lub listownie),

- za pomocą środków komunikacji elektronicznej bez konieczności opatrywania ich podpisem elektronicznym na adres PIT@irt.wroc.pl,
- ustnie do protokołu w siedzibie Instytutu Rozwoju Terytorialnego.

3. SPORZĄDZENIE PROGNOZY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO

Prognoza oddziaływania na środowisko stanowi jeden z elementów strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Przy opracowaniu Prognozy uwzględniono obowiązujące przepisy prawa wspólnotowego i krajowego oraz konwencje i umowy międzynarodowe.

Celem Prognozy była analiza i zapewnienie włączenia aspektów środowiskowych oraz zrównoważonego rozwoju do zapisów projektu Planu oraz ocena środowiskowych skutków realizacji projektowanego dokumentu.

Prognoza do projektu sporządzona została zgodnie z art. 51 ust. 2 i art. 52 ust. 1 i 2 Ustawy OOŚ. Na podstawie art. 53 i 57 Ustawy OOŚ uzgodnione zostało stanowisko w sprawie zakresu i stopnia szczegółowości informacji wymaganych w Prognozie z Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska oraz Dolnośląskim Państwowym Wojewódzkim Inspektorem Sanitarnym.

- 1) Prognoza powinna w szczególności określać, analizować i oceniać potencjalny wpływ ustaleń projektu na:
 - przedmioty ochrony obszarów Natura 2000 oraz ich integralność,
 - ochronę przyrody pozostałych obszarów chronionych na podstawie przepisów ustawy o ochronie przyrody,
 - drożność korytarzy ekologicznych,
 - cenne zbiorowiska roślinne mogące występować na terenach planowanych pod nowe zagospodarowanie,
 - prognoza winna przedstawiać działania minimalizujące negatywne oddziaływania planowanego, nowego zagospodarowania w odniesieniu do elementów środowiska przyrodniczego.
- 2) Ponadto prognoza winna:
 - identyfikować elementy krajobrazu szczególnie cenne ze względu m. in. Na wartości przyrodnicze, kulturowe, historyczne, architektoniczne lub estetyczno-widokowe, które wymagają zachowania lub określenia zasad i warunków kształtowania,
 - oceniać oddziaływanie ustaleń projektu planu na wartości krajobrazowe terenu oraz wskazywać zagrożenia dla możliwości zachowania wartości krajobrazu i działania mające na celu zapewnienie właściwej ochrony krajobrazów i możliwości ich kształtowania.
- 3) Prognoza powinna stanowić:
 - ocenę projektu z punktu widzenia ochrony środowiska jako całości — ocenie należy zatem poddać wszystkie elementy środowiska, na które ustalenia tego projektu mogą wywierać wpływ przekształcający,
 - analizę zagrożeń oraz skutków, które dla środowiska mogą stanowić zaprojektowane w planie zadania,
 - propozycje rozwiązań, które mogą przyczynić się do zmniejszenia, ograniczenia lub eliminacji tych zagrożeń,
 - prognoza winna oszacować na ile zadania zawarte w projekcie pozwolą na zachowanie istniejących wartości środowiska, wzbogacą lub odtworzą obniżone wartości środowiska oraz w jakim stopniu będą potęgować zagrożenia już istniejące.

4. UZASADNIENIE WYBORU PRZYJĘTEGO DOKUMENTU W ODNIESIENIU DO ROZPATRYWANYCH ROZWIĄZAŃ ALTERNATYWNYCH

Zgodnie z art. 51 ust. 2 pkt 3 lit. b Ustawy OOŚ prognoza powinna przedstawiać „...rozwiązania alternatywne do rozwiązań zawartych w projektowanym dokumencie wraz z uzasadnieniem ich wyboru oraz opis metod dokonania oceny prowadzącej do tego wyboru...”.

W Prognozie przeanalizowano zarówno skutki dla środowiska w przypadku odstąpienia od realizacji *Planu*, jak i możliwości zastosowania rozwiązań alternatywnych dla założeń i działań proponowanych w ww. dokumencie. Odstąpienie od realizacji założeń przedstawionych w *Planie*, może skutkować wstrzymaniem szeregu procesów pozytywnych zmian, których efektem powinien być rozwój społeczno-gospodarczy województwa dolnośląskiego. Ze względu na charakter zapisów ujętych w dokumencie, brak jest możliwości precyzyjnego określenia szczegółowych rozwiązań alternatywnych dla poszczególnych działań, tym samym w Prognozie przedstawiono jedynie przykłady alternatyw organizacyjnych, technicznych czy też lokalizacyjnych. Ponadto odniesiono się do dokumentów strategicznych w zakresie inwestycji drogowych i kolejowych, w ramach których prowadzono analizy wariantowe planowanych przedsięwzięć.

5. USTALENIA ZAWARTE W PROGNOZIE ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO

Projekt *Planu rozwoju infrastruktury transportowej w województwie dolnośląskim z perspektywą do 2030* to dokument szczebla wojewódzkiego, który nakreśla ramy działania w województwie dolnośląskim i związanych z nimi potrzeb w zakresie inwestycji transportowych. Dokument wskazuje również na ramy realizacji potencjalnych przedsięwzięć i inwestycji mogących mieć wpływ na obszar Dolnego Śląska. Struktura projektu *Planu* nawiązuje do regionalnego programu Fundusze Europejskie dla Dolnego Śląska 2021-2027, a w szczególności celu szczegółowego celu polityki 3 „Rozwój i udoskonalanie zrównoważonej”, odpornej na zmianę klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawa dostępu do sieci TEN-T oraz mobilności transgranicznej. W dokumencie zawarto **szczegółową diagnozę stanu**, a w oparciu o zgłoszone potrzeby transportowe określono **cele szczegółowe**, które skupiają się na realizacji potrzeb ludności, a nie na bezpośrednim prowadzeniu inwestycji w poszczególnych sieciach transportowych. Cele szczegółowe ustanowione w *Planie* to:

- a) **w zakresie wewnętrznej dostępności regionu i walki z wykluczeniem transportowym na poziomie międzypowiatowym:**
 - 1) poprawa dostępności transportowej powiatów złotoryjskiego i lwóweckiego oraz połączenia Jeleniej Góry i Legnicy jako ośrodków regionalnych,
 - 2) poprawa dostępności transportowej powiatu górowskiego;
- b) **w zakresie powiązań transgranicznych i międzyregionalnych regionu:**
 - 3) poprawa warunków wywozu kruszyw w kierunku Górnego Śląska,
 - 4) poprawa warunków wywozu kruszyw w kierunku Wielkopolski,
 - 5) poprawa warunków transportu na pograniczu Dolny Śląsk – Republika Czeska,
 - 6) poprawa warunków transportu na pograniczu Dolny Śląsk – Saksonia;
- c) **w zakresie obsługi komunikacyjnej obszarów funkcjonalnych (Jeleniogórski Obszar Funkcjonalny został ujęty w celach 1 i 11¹):**

¹ Odmienny sposób analizy Jeleniogórskiego Obszaru Funkcjonalnego wynika z konieczności specjalnego ujęcia wykluczonych transportowo obszarów położonych w jego północnej części (cel 1). Z kolei część południowa JOF w pełni zawiera się w problemach poprawy dostępności Sudetów Zachodnich (cel 11).

- 7) poprawa obsługi komunikacyjnej Legnicko-Głogowskiego Obszaru Funkcjonalnego,
- 8) poprawa obsługi komunikacyjnej Wałbrzyskiego Obszaru Funkcjonalnego,
- 9) poprawa obsługi komunikacyjnej w centralnej i wewnętrznej strefie Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego,
- 10) poprawa obsługi komunik. w zewn. strefie Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego;
- d) **w zakresie dostępności celów turystycznych o randze regionalnej:**
 - 11) poprawa dostępności Sudetów Zachodnich,
 - 12) poprawa dostępności Gór Sowich;
- e) **w zakresie rozwoju mobilności pieszej i rowerowej:**
 - 13) poprawa warunków ruchu pieszego i rowerowego w dojazdach codziennych i przemieszczeniach turystycznych.

Wymienione w projekcie *Planu* cele ukierunkowane są na realizację szerokiego wachlarza działań i przedsięwzięć, z których zdecydowana większość części będzie mieć charakter „twardy” i będzie się wiązać z budową i przebudową infrastruktury.

Zgodnie z wymaganiami Ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, dyrektyw Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2001/42/WE z 27 czerwca 2001r. w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko, oraz nr 2011/92/UE z 13 grudnia 2011r. w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko, projekt *Planu rozwoju infrastruktury transportowej w województwie dolnośląskim z perspektywą do 2030* jako wyznaczający ramy dla realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, wymaga przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.

Zgodnie z tymi wymaganiami została wykonana Prognoza oddziaływania na środowisko, będąca elementem wspierającym proces decyzyjny dla realizacji inwestycji ingerujących w stan środowiska, a wynikających z projektu *Planu*.

Celem Prognozy jest ocena potencjalnych i rzeczywistych skutków oddziaływania realizacji projektu *Planu* na poszczególne komponenty środowiska z uwzględnieniem możliwych wariantów projektu dokumentu. Dokonano oceny stanu środowiska dla województwa dolnośląskiego mogącej mieć związek z realizowanymi celami.

Wraz z wdrożeniem projektowanych w ramach projektu *Planu* celów i inwestycji można oczekiwać pozytywnych skutków środowiskowych. W szczególności osiągnięcia wymiernych rezultatów w postaci m.in. **poprawy spójności transportowej, zmniejszenia energochłonności gospodarki na terenie Dolnego Śląska, zwiększenia efektywności wykorzystania energii, w tym włączenia źródeł odnawialnych, rozwoju ekologicznego transportu oraz poprawy jakości życia dla mieszkańców.**

Mając na uwadze, że skala wywołanych przez potencjalne inwestycje oddziaływań środowiskowych w znacznym stopniu uzależniona jest od lokalnych uwarunkowań i rozwiązań prewencyjnych zastosowanych w trakcie realizacji inwestycji, potencjalne negatywne oddziaływania na poszczególne elementy środowiska wynikające z realizacji celów szczegółowych w projekcie *Planu* mogą zostać ograniczone lub też zredukowane do minimum poprzez racjonalny wybór lokalizacji planowanej inwestycji oraz odpowiedni dobór rozwiązań organizacyjnych, technicznych i technologicznych. Należy

podkreślić, iż skalę negatywnego oddziaływania można ograniczyć do tzw. niezbędnego minimum już na etapie opracowania projektu inwestycyjnego. **Odpowiednio sporządzony projekt uwzględniający potrzeby ochrony środowiska na etapie realizacji przedsięwzięcia, jak i w fazie eksploatacji inwestycji skutecznie ogranicza skalę negatywnych oddziaływań na środowisko.**

6. OPINIE WŁAŚCIWYCH ORGANÓW

Zgodnie z art. 57 ust. 1 Ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2023 poz. 1094), **organem właściwym w sprawach opiniowania i uzgadniania w ramach strategicznych ocen oddziaływania na środowisko jest:**

1. Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska – w przypadku dokumentów opracowywanych i zmienianych przez naczelne lub centralne organy administracji rządowej,
2. regionalny dyrektor ochrony środowiska – w przypadku dokumentów innych niż wymienione w pkt 1.

Zgodnie z art. 58 ust. 1. Organem Państwowej Inspekcji Sanitarnej właściwym w sprawach opiniowania i uzgadniania w ramach strategicznych ocen oddziaływania na środowisko jest:

1. Główny Inspektor Sanitarny – w przypadku dokumentów opracowywanych i zmienianych przez naczelne lub centralne organy administracji rządowej,
2. państwowy wojewódzki inspektor sanitarny – w przypadku dokumentów innych niż wymienione w pkt 1 i 3; 3) państwowy powiatowy inspektor sanitarny – w przypadku miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin.

Instytut Rozwoju Terytorialnego wystąpił do: Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu i Dolnośląskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego o opinię dla projektu *Planu rozwoju infrastruktury transportowej w województwie dolnośląskim z perspektywą do 2030*, wraz z prognozą oddziaływania na środowisko.

Dolnośląski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny zaopiniował **bez uwag, pozytywnie** projekt *Planu rozwoju infrastruktury transportowej w województwie dolnośląskim z perspektywą do 2030*, wraz z prognozą oddziaływania na środowisko (pismo znak ZNS.9022.4.13.2023.DG z dnia 10.03.2023).

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu zaopiniował **pozytywnie** przekazany projekt *Planu rozwoju infrastruktury transportowej w województwie dolnośląskim z perspektywą do 2030*, wraz z prognozą oddziaływania na środowisko (pismo znak WSI.410.90.2023.KM.2 z dnia 11.04.2023), wskazując na konieczność wprowadzenia korekt w użyciu określenia „rekultywacja” i weryfikacji listy wskaźników monitorowania skutków realizacji dokumentu.

Zgłoszone w trakcie trwania konsultacji uwagi i wnioski wniesione przez organy właściwe w sprawach opiniowania i uzgadniania w ramach strategicznych ocen oddziaływania na środowisko nie wpłynęły znacząco na zmianę w treści prognozy.

7. UWAGI I WNIOSKI ZGŁOSZONE W TRAKCIE POSTĘPOWANIA SOOŚ

Jednym z założeń metodycznych było szerokie uspołecznienie prac nad *Planem rozwoju infrastruktury transportowej w województwie dolnośląskim z perspektywą do 2030*, dlatego też na każdym etapie prac (diagnostycznych i kierunkowych) prowadzono konsultacje z udziałem szerokiego grona interesariuszy (jednostki samorządu terytorialnego, zarządcy infrastruktury, przewoźnicy, uczelnie wyższe i inni), których uwagi na bieżąco rozpatrywano i dokonywano uzupełnień lub zmian w konsultowanym materiale.

Zasadnicze konsultacje społeczne projektu *Planu* wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko przeprowadzone zostały zgodnie z przepisami Ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2023 poz. 1094).

Obejmowały one okres **marzec – kwiecień 2023** roku i trwały **35 dni**. W wyznaczonym czasie interesariusze mogli zgłaszać uwagi i wnioski do projektu przy pomocy formularza konsultacyjnego, w formie: pisemnej lub za pomocą środków komunikacji elektronicznej.

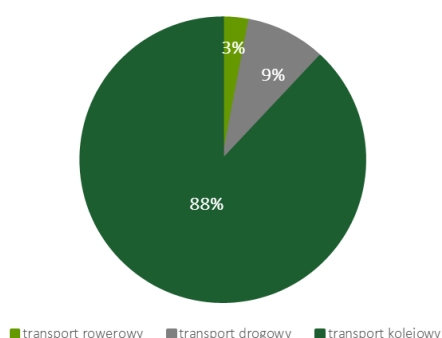
W celu dotarcia do jak największej liczby interesariuszy informację o prowadzonych konsultacjach społecznych opublikowano na stronie internetowej Instytutu Rozwoju Terytorialnego, na stronach BIP Urzędu Marszałkowskiego Województwa Dolnośląskiego i IRT a także w prasie o zasięgu ogólnopolskim.

W konsultacjach uczestniczyć mogli przedstawiciele jednostek samorządu terytorialnego województwa dolnośląskiego, instytucji nauki i kultury, jednostek naukowo-badawczych, podmiotów społeczno-gospodarczych, biznesu oraz organizacji pozarządowych a także mieszkańcy. W ramach konsultacji opinie wyraziły również właściwe organy ochrony środowiska. Zgłoszone w ramach konsultacji uwagi i wnioski zostały rozpatrzone przez Zarząd Województwa Dolnośląskiego.

W ramach zbierania uwag wpłynęło razem 38 wniosków (wszystkie drogą elektroniczną). W sumie wpłynęło 13 unikalnych wniosków, pozostałe stanowiły kopie wcześniej nadesłanych (ewentualnie były sprostowaniami, lub poprawkami wcześniej przekazanych stanowisk). Po przeanalizowaniu wpływów, z wniosków zestawiono łącznie 67 postulatów.

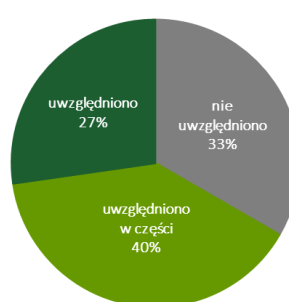
Wykres 1.

Zakres tematyczny zgłaszanych wniosków



Wykres 2.

Sposób rozpatrzenia wniosków



Ponadto, w związku z tym, że *Plan* stanowi dokument wykonawczy do Strategii Rozwoju Województwa Dolnośląskiego 2030 w zakresie rozwoju transportu i podlega procedurze koordynacji procesu planowania strategicznego zawartej w Planie Wykonawczym Strategii Rozwoju Województwa Dolnośląskiego 2030, został on skonsultowany z Komitetem Koordynującym ds. Strategii Rozwoju

Województwa Dolnośląskiego 2030, który wydał pozytywną opinię o zgodności zapisów projektu dokumentu z zapisami Strategii Rozwoju Województwa Dolnośląskiego 2030.

Sposób rozpatrzenia uwag stanowi załącznik nr 3 do niniejszego Podsumowania.

8. WYNIKI POSTĘPOWANIA DOTYCZĄCEGO TRANSGRANICZNEGO ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO, JEŻELI ZOSTAŁO PRZEPROWADZONE

Zakres Prognozy, opracowanej zgodnie z zapisami zawartymi w art. 51 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, zawiera w szczególności **informacje o możliwym transgranicznym oddziaływaniu na środowisko**.

Podstawą do podjęcia oceny transgranicznej jest stwierdzenie możliwości wystąpienia znaczącego negatywnego oddziaływania w wyniku realizacji któregośkolwiek z działań w ramach celów projektu *Planu rozwoju infrastruktury transportowej w województwie dolnośląskim z perspektywą do 2030*. W ramach prac nad Prognozą, ocenie poddano możliwość wystąpienia znaczących oddziaływań na środowisko w aspekcie transgranicznym, rozumianych jako znaczące negatywne oddziaływanie przedsięwzięć planowanych do realizacji w ramach projektu *Planu* na kraje sąsiednie.

Sformułowane w projekcie *Planu* cele i inwestycje mają charakter regionalny i ewentualne negatywne ich oddziaływanie będzie koncentrować się na obszarze Dolnego Śląska. Na etapie przeprowadzania analizy potencjalnych oddziaływań transgranicznych stwierdzono brak podstaw do jednoznacznej identyfikacji ryzyka wystąpienia znaczących negatywnych oddziaływań na kraje sąsiadujące, które implikowałyby konieczność przeprowadzenia dla niego tzw. postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Największe ryzyko związane z możliwością wystąpienia negatywnych oddziaływań transgranicznych na środowisko, związane jest z realizacją działań w obszarze rozbudowy infrastruktury komunikacyjnej, która zgodnie z zapisami projektu *Planu* może obejmować m.in. poprawę stanu i jakości lokalnej infrastruktury transportowej, budowę i przebudowę dróg i poprawę wewnętrznej dostępności drogowej.

Przeprowadzone w Prognozie analizy przestrzenne i dostępne informacje o planowanych przybliżonych lokalizacjach, pozwalają na stwierdzenie, że zamierzenia zawarte w ocenianym projekcie *Planu* na poziomie szczegółowości dostępnych informacji na temat inwestycji drogowych planowanych w rejonach przygranicznych, **nie powinny powodować oddziaływania transgranicznego na kraje trzecie**.

Podsumowując, bardziej szczegółowa analiza oddziaływania transgranicznego będzie dotyczyła jedynie konkretnych przedsięwzięć i będzie możliwa do przeprowadzenia na etapie oceny (raportu) oddziaływania na środowisko dla inwestycji zdefiniowanych w ujęciu miejsca i skali.

Kierunki działań w ramach *Planu rozwoju infrastruktury transportowej w województwie dolnośląskim z perspektywą do 2030* i potencjalne przedsięwzięcia mają charakter lokalny i ewentualne negatywne oddziaływanie tych przedsięwzięć będą koncentrowały się na obszarze Dolnego Śląska. Na etapie przeprowadzonej analizy potencjalnych oddziaływań transgranicznych **nie ma podstaw do jednoznacznej identyfikacji ryzyka wystąpienia znaczących negatywnych oddziaływań na kraje sąsiadujące**, które implikowałyby konieczność przeprowadzenia dla niego tzw. postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko.

9. PROPOZYCJE DOTYCZĄCE METOD I CZĘSTOTLIWOŚCI PRZEPROWADZANIA MONITORINGU SKUTKÓW REALIZACJI POSTANOWIEŃ DOKUMENTU

Proponowane zasady monitoringu skutków realizacji postanowień projektu *Planu rozwoju infrastruktury transportowej w województwie dolnośląskim z perspektywą do 2030* wynikają bezpośrednio z zapisów art. 55 ust. 3 pkt. 5 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, a ostatecznie obligują województwa dolnośląskiego do realizacji jego postanowień (art. 55 ust.5 Ustawy OOŚ).

Zaproponowana w projekcie *Planu* metoda wskaźnikowa monitoringu jest jedną z najczęściej stosowanych metod oceny osiągnięcia celów. W projekcie *Planu* poprzez zestaw wskaźników bezpośrednio lub pośrednio odzwierciedlany będzie stan i jakość środowiska Dolnego Śląska oraz presja antropogeniczna na jego komponenty w wybranych celach szczegółowych.

Monitoring skutków realizacji postanowień zawartych w *Planie* może zostać przeprowadzony również poprzez wykonanie ocen eksperckich, a także pogłębionych analiz, których celem będzie określenie rzeczywistego wpływu inwestycji wynikających z realizacji *Planu* na poszczególne komponenty środowiska. W sposób szczególny podczas przeprowadzania tych działań, należy zwrócić uwagę czy w trakcie realizacji inwestycji zastosowano ogólne zalecenia wynikające z niniejszego dokumentu oraz czy przedsięwzięcia te zostały zrealizowane zgodnie z zapisami decyzji środowiskowych, które należało uzyskać przed rozpoczęciem poszczególnych inwestycji.

Ponadto zaleca się zweryfikowanie oddziaływania na środowisko w oparciu o zaproponowane poniżej wskaźniki, dla których dane pochodzić mogą z ogólnodostępnych systemów statystyki publicznej. Wśród przykładowych wskaźników obrazujących stopień oddziaływania realizacji projektu aktualizacji *Planu* na środowisko wyróżnić można:

- Poziom emisji PM 10,
- Poziom emisji PM 2.5,
- Średnioroczne stężenie pyłu PM10,
- Emisja zanieczyszczeń powietrza SO₂ na 1 mieszkańca,
- Emisja zanieczyszczeń powietrza NO_x na 1 mieszkańca,
- Odsetek ludności miast narażonej na stężenie PM10 przewyższające dzienny limit (przez więcej niż 35 dni w roku) – średnia 3 letnia.

Ponadto, zaproponowano zestaw dodatkowych wskaźników, których monitorowanie umożliwić może ocenę bezpośrednich i pośrednich wpływów realizacji *Planu* na środowisko i jakość życia (tabela poniżej).

Tabela 1. Proponowana lista wskaźników umożliwiająca ocenę bezpośrednich i pośrednich wpływów realizacji Planu na środowisko i jakość życia

L.p.	Wskaźniki w obszarze inwestycji drogowych
1	Liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych
2	Liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych na 100 tys. mieszkańców
3	Liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych na 100 tys. pojazdów samochodowych zarejestrowanych
4	Liczba wypadków drogowych na 100 tys. mieszkańców
5	Liczba wypadków drogowych w miastach na prawach powiatu poza siecią TEN-T na 100 tys. mieszkańców
6	Liczba wypadków drogowych w miastach na prawach powiatu w sieci TEN-T na 100 tys. mieszkańców
Wskaźniki w obszarze inwestycji kolejowych	
1	Ilość odprawionych pasażerów (wyjazdy) transportem kolejowym – przewozy wewnątrz województwa
2	Wskaźnik Kolejowej Dostępności Transportowej (WKDT II) syntetyczny

Proponuje się również oprócz uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla każdej inwestycji wymienionej w Planie, przeprowadzenie również oceny oddziaływania na środowisko. Pozytywne opinie uzyskane w tych dwóch dokumentach, pozwolą na realizację przedsięwzięć, które gwarantować będzie korzystne oddziaływanie na środowisko. Ponadto zaleca się przeprowadzenie badań ewaluacyjnych w trakcie i po realizacji *Planu*.

10. ZAŁĄCZNIKI

1. Opinia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu pismo z dnia 11.04.2023 znak WSI.410.90.2023.KM.2.
2. Opinia Dolnośląskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego pismo z dnia 10.03.2023 znak ZNS.9022.4.13.2023.DG.
3. Zestawienie uwag zgłoszonych w ramach konsultacji społecznych SOOŚ wraz ze sposobem rozpatrzenia uwag przez Zarząd Województwa Dolnośląskiego.



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
WE WROCŁAWIU**

AL. JANA MATEJKI 6
50-333 WROCŁAW



Wrocław, dnia 11 kwietnia 2023 r.

WSI.410.90.2023.KM.2

**Marszałek Województwa
Dolnośląskiego**
ul. Walońska 3
50-413 Wrocław
-ePUAP-

OPINIA

Na podstawie art. 57 ust. 1 pkt 2 i art. 54 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2022 r., poz. 1029 ze zm.), w odpowiedzi na wniosek Marszałka Województwa Dolnośląskiego znak: IRT.ZIN.4211.1.2022 z dnia 3 marca 2023 r. (data wpływu: 6 marca 2023 r.), uzupełniony pismem znak: ZIN.4211.1.2022 z dnia 14 marca 2023 r. (data wpływu: 14 marca 2023 r.), w sprawie zaopiniowania projektu dokumentu pn. „Plan rozwoju infrastruktury transportowej w województwie dolnośląskim z perspektywą do 2030” wraz z prognozą oddziaływania na środowisko, przedstawiam poniżej swoje stanowisko.

Jak wynika z przedłożonej dokumentacji, realizacja zapisów projektu Planu ma prowadzić do osiągnięcia celów szczegółowych, które służyć będą realizacji potrzeb ludności w zakresie transportu. W projekcie Planu wyznaczono 13 celów szczegółowych, w ramach których przedstawiono scenariusze rozwoju transportowego na terenie województwa dolnośląskiego. W dokumencie określono szereg potrzeb inwestycyjnych, tj. ok. 85 inwestycji z zakresu rozwoju infrastruktury kolejowej, drogowej oraz rowerowej. Projektowane inwestycje obejmują głównie: rewitalizację linii kolejowych, prace na liniach kolejowych, elektryfikację odcinków kolejowych, budowę obwodnic miast i łącznic drogowych, budowę, przebudowę rozbudowę dróg wojewódzkich oraz prace na tych drogach, budowę głównych tras rowerowych, budowę infrastruktury transportu zeroemisyjnego.

Na terenie województwa dolnośląskiego znajdują się obszary i obiekty chronione na mocy ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t.j. Dz. U. z 2022 r., poz. 916 ze zm.), tj.: parki narodowe, parki krajobrazowe, obszary chronionego krajobrazu, rezerwaty przyrody, obszary Natura 2000, zespoły przyrodniczo-krajobrazowe, użytki ekologiczne, stanowiska dokumentacyjne, pomniki przyrody. Ponadto stwierdzono występowanie stanowisk roślin chronionych na mocy rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin (Dz. U. z 2014 r.,

poz. 1409) i grzybów chronionych na mocy rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej grzybów (Dz. U. z 2014 r., poz. 1408) oraz zwierząt objętych ochroną na mocy rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (t.j. Dz. U. z 2022 r., poz. 2380).

Z treści załączonej prognozy oddziaływania na środowisko wynika, że planowane inwestycje z zakresu infrastruktury kolejowej i drogowej wiązać się mogą z potencjalnie negatywnym oddziaływaniem na środowisko przyrodnicze (bezpośrednie zniszczenie siedlisk przyrodniczych, fragmentacja siedlisk przyrodniczych, zajęcie siedlisk chronionych gatunków, wycinka drzew i krzewów, płoszenie zwierząt, zaburzenie tras migracji zwierząt, kolizje pociągów i samochodów ze zwierzętami, umożliwienie rozprzestrzeniania się gatunków inwazyjnych, zwiększenie antropopresji), zarówno na etapie prac remontowych oraz na etapie eksploatacji przedsięwzięć. W prognozie oceniono, że oddziaływanie na etapie prac budowlanych powinno być krótkotrwałe i ograniczone do najbliższego otoczenia inwestycji.

Potencjalnie negatywne oddziaływanie na środowisko przyrodnicze wiązać się może również z realizacją dróg rowerowych i infrastruktury transportu zeroemisyjnego. Oddziaływanie te będą jednak krótkotrwałe i ograniczone do fazy budowy. Podczas projektowania i budowy tras rowerowych powinny być stosowane odpowiednie rozwiązania techniczno-organizacyjne.

Jednocześnie według treści prognozy, z uwagi na lokalizację planowanych inwestycji, nie można wykluczyć negatywnego oddziaływania na obszary objęte ochroną, w tym również obszary Natura 2000 (15 zadań inwestycyjnych z zakresu infrastruktury kolejowej oraz 11 zadań z zakresu infrastruktury drogowej zlokalizowanych będzie w granicach obszarów chronionych).

W prognozie wskazano również, że część z planowanych działań inwestycyjnych z zakresu infrastruktury kolejowej i drogowej może negatywnie oddziaływać na drożność i prawidłowość funkcjonowania korytarzy ekologicznych. Dotyczy to w szczególności inwestycji planowanych na nowym śladzie. Dlatego, w granicach korytarzy ekologicznych, należy bezwzględnie wybudować przejścia dla zwierząt o odpowiedniej konstrukcji i w ilości umożliwiającej swobodną migrację wszystkim dużym gatunkom ssaków.

W związku z potencjalnie negatywnym oddziaływaniem części projektowanych inwestycji na środowisko przyrodnicze w prognozie zaproponowano szereg rozwiązań mających na celu zmniejszenie negatywnych oddziaływań na środowisko, w tym m.in. dobór odpowiednich technologii, zaplanowanie harmonogramu robót budowlanych z uwzględnieniem okresów lęgowych, zwłaszcza ptaków, wskazanie odpowiedniego terminu wycinki drzew i krzewów, wykonanie inwentaryzacji przyrodniczej przed przystąpieniem do prac budowlanych, tworzenie przejść dla zwierząt (np. górne: mosty krajobrazowe, wielofunkcyjne przejścia górne dla dużych ssaków, przejścia górne na koronach drzew dla nietoperzy, dolne: wiadukty i przejścia rzeczne, wielofunkcyjne przejścia dolne dla płazów). Wskazano również, że priorytet w planowaniu przebiegu infrastruktury transportowej powinna stanowić szczegółowa, rzetelna analiza wariantów lokalizacji przebiegów już na jak najwcześniejszym etapie planowania inwestycji, przy uwzględnieniu wariantów omijających obszary cenne przyrodniczo, w tym obszary chronione, szczególnie te objęte najwyższym reżimem ochronnym.

Ponadto jak wskazano w prognozie, prowadzenie wszelkich robót budowlanych, zarówno w ramach inwestycji dotyczących infrastruktury kolejowej, jak i drogowych zamierzeń inwestycyjnych, wiąże się z prawdopodobieństwem wystąpienia negatywnego wpływu na ludzi. Niedogodności w postaci hałasu, wibracji, pylenia czy emisji pyłów będą dotyczyły przede wszystkim społeczności lokalnej, której domostwa zlokalizowane są najbliżej przebiegu planowanych inwestycji. Podczas prowadzonych prac budowlanych mogą pojawić się również utrudnienia komunikacyjne, w postaci zwężenia odcinków dróg, objazdów, zmiany organizacji ruchu. Jednocześnie, jak podkreślono w prognozie, przy zachowaniu ostrożności i uwzględnieniu zasad zrównoważonego rozwoju zarówno na etapie wyboru, jak i realizacji różnego typu przedsięwzięć, w większości ich realizacja docelowo będzie miała pozytywny wpływ na środowisko. W ogólnym ujęciu realizacja zadań przewidzianych w dokumencie przyczyni się do poprawy dostępności, jak i komfortu oraz usprawnienia procesu przemieszczania się zarówno ludzi, jak i towarów. Integracja systemów transportowych oraz zwiększenie przepustowości przyczynią się do poprawy energochłonności transportu, zmniejszenia uciążliwości transportu drogowego dla mieszkańców (w zakresie hałasu) oraz wpłyną na poprawę jakości powietrza w regionie. Planowane inwestycje będą miały przełożenie na zwiększenie dostępności terenów turystycznych, jak również na poprawę przemieszczeń pieszych i rowerowych.

Reasumując należy stwierdzić, że analizowany projekt Planu ma charakter ogólny, koncepcyjny i ramowy. W dokumencie wskazano do realizacji konkretne inwestycje liniowe, jednakże bez określenia ich parametrów technicznych, sposobu prowadzenia prac budowlanych, czy przewidywanego harmonogramu prac. Biorąc pod uwagę powyższe należy stwierdzić, że stopień oddziaływania na środowisko uzależniony będzie od określenia dokładnej lokalizacji inwestycji oraz zastosowanych rozwiązań technologicznych i działań ograniczających negatywny ich wpływ. Szacuje się jednak, że dobór właściwej lokalizacji i technologii, w tym odpowiednich działań minimalizujących oraz zachowanie wymogów ochrony środowiska wynikających z przepisów odrębnych, przyczynią się do ograniczenia negatywnego wpływu wymienionych w projekcie zadań inwestycyjnych na środowisko, w tym na środowisko przyrodnicze oraz obszary chronione występujące na terenie województwa dolnośląskiego. Niemniej jednak o możliwości, zakresie i sposobach realizacji poszczególnych działań inwestycyjnych, dla których ramy wyznacza przedmiotowy projekt, mogących znacząco oddziaływać na środowisko, ostatecznie przesądzi ocena oddziaływania na środowisko, przeprowadzona na zasadach określonych w ww. *ustawie o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie (...)*.

Jednocześnie zwracam uwagę na nomenklaturę stosowaną w przedłożonej dokumentacji. Z analizy projektu oraz prognozy oddziaływania na środowisko wynika, że autorzy posługują się pojęciem rekultywacji, w odniesieniu do realizacji planowanych działań. W tabeli 61 w pkt. 14, na str. 85 projektu planu, jak również w tabeli 42 na str. 222 prognozy, *„rekomenduje się aby projekty inwestycyjne realizowane w ramach Projektu zawierały zalecenia odnośnie sposobów pełnej i kompleksowej rekultywacji terenów zajmowanych podczas prac budowlanych oraz modernizacyjnych”* co umożliwi *„zmniejszenie presji na środowisko poprzez minimalizację ryzyka zanieczyszczenia powierzchni ziemi, wód gruntowych”*. Zwracam przy tym uwagę, że pojęciem rekultywacji stosowane jest przede wszystkim w dwóch aspektach, tj. w przypadku rekultywacji składowiska odpadów w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (t.j. Dz. U. z 2022 r.,

poz. 699 ze zm.) lub w przypadku rekultywacji gruntów w rozumieniu ustawy z dnia 3 lutego 1995 r. o ochronie gruntów rolnych i leśnych (t.j. Dz. U. z 2022 r., poz. 2409). Jednocześnie wskazuję, że w przypadku zanieczyszczenia powierzchni ziemi należy posługiwać się pojęciem remediacji, która zgodnie z definicją zawartą w ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2022 r., poz. 2556 ze zm.) oznacza m.in. poddanie gleby, ziemi i wód gruntowych działaniom mającym na celu usunięcie lub zmniejszenie ilości substancji powodujących ryzyko.

W związku z powyższym użycie pojęcia „rekultywacji” w odniesieniu do terenów wykorzystywanych na potrzeby prac budowlanych i modernizacyjnych jest niewłaściwe.

Ponadto wskazuję, że w przedłożonej prognozie, w tabeli 41 pn. „Proponowania lista wskaźników umożliwiającą ocenę bezpośrednich i pośrednich wpływów realizacji Planu na środowisko”, wśród zaproponowanych wskaźników monitoringu realizacji ustaleń projektu dokumentu wymieniono takie wskaźniki, które zdaniem tut. organu nie mają bezpośredniego przełożenia na ocenę środowiskowych skutków realizacji dokumentu. Prognoza nie zawiera także propozycji częstotliwości przeprowadzania analizy skutków realizacji ustaleń projektu, o której mowa w art. 51 ust. 2 pkt 1 lit. c ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie (...).

Regionalny Dyrektor Ochrony
Środowiska we Wrocławiu

Wojciech Rejman

/podpisano kwalifikowanym
podpisem elektronicznym/

Sprawę prowadzi: Kamila Moczydłowska, tel. (71)747-93-00,
w zakresie przyrodniczym: Gabriela Kurowska, tel. (71)747-93-00.



IRT RPW/588/2023
Data: 2023-03-10



ZIN.4211.1.2022

DOLNOŚLĄSKI PAŃSTWOWY WOJEWÓDZKI INSPEKTOR SANITARNY we WROCŁAWIU
WOJEWÓDZKA STACJA SANITARNO-EPIDEMIOLOGICZNA we WROCŁAWIU

ul. Marii Curie-Skłodowskiej 73/77, 50-950 Wrocław,
e-mail: wsse.wroclaw@sanepid.gov.pl
tel. centrala 71-328-30-41, Dyrektor 71-328-21-25, Fax 71-328-35-92
www.gov.pl/web/wsse-wroclaw REGON: 000291658 NIP: 896-000-56-15

ZNS.9022.4.13.2023. DG

Wrocław, dnia 10 marca 2023 roku

POSTANOWIENIE

Na podstawie art. 3 pkt. 1 i art. 10 ust. 1 pkt. 2 i ust. 2 ustawy z dnia 14 marca 1985 r. o Państwowej Inspekcji Sanitarnej (Dz. U. z 2023 r., poz. 338 t.j.), art. 58 pkt. 2 i art. 54 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2022 r. poz. 1029 z późn. zm.) i art. 106 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2022 r. poz. 2000 z późn. zm.).

Dolnośląski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny we Wrocławiu
po zapoznaniu się z pismem Pana Cezarego Przybylskiego z dnia 03 marca 2023 r., znak: IRT.ZIN.4211.1.2022 (data wpływu do Wojewódzkiej Stacji Sanitarnej - Epidemiologicznej we Wrocławiu dnia 06 marca 2023 r.), dotyczącym zaopiniowania projektów dokumentów pn.: „Plan rozwoju infrastruktury transportowej w województwie dolnośląskim z perspektywą do 2030” wraz z prognozą oddziaływania na środowisko

INSTYTUT ROZWOJU TERYTORIALNEGO
50-527 Wrocław, ul. J. Wł. Dawida 1A

Wpł. projekt
Wysł. 10-03-2023

L.dz. Pismem

opiniuje pozytywnie

projekt wyżej wymienionego dokumentu pod względem wymagań higienicznych

UZASADNIENIE

Pismem z dnia 03 marca 2023 r., znak: IRT.ZIN.4211.1.2022 (data wpływu do Wojewódzkiej Stacji Sanitarnej - Epidemiologicznej we Wrocławiu dnia 06 marca 2023 r.), Pan Cezary Przybylski Marszałek Województwa Dolnośląskiego zwrócił się do Dolnośląskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego we Wrocławiu z prośbą o zaopiniowanie projektów dokumentów pn.: „Plan rozwoju infrastruktury transportowej w województwie dolnośląskim z perspektywą do 2030” wraz z prognozą oddziaływania na środowisko.

Niniejsze opracowania dotyczą województwa dolnośląskiego, położonego w południowo-zachodniej części Polski. Województwo zajmuje powierzchnię 19947 km² oraz jest zamieszkiwane przez około 2,9 mln osób. Plan Rozwoju Infrastruktury Transportowej w województwie dolnośląskim z perspektywą do 2030, koncentruje się na realizacji potrzeby poprawy obsługi mieszkańców (ruch pasażerski) oraz przewozu ładunków (ruch towarowy). Realizacja zadań przewidzianych w Planie zwiększy wewnętrzną dostępność regionu oraz transportu na poziomie międzypowiatowym. Ponadto, zwiększony zostanie zakres powiązań transgranicznych i międzynarodowych regionu. Ważnym elementem będzie również zwiększony zakres obsługi transportu miejskich obszarów funkcjonalnych w ramach dojazdów codziennych i ruchu turystycznego. Inwestycje zawarte w planie przełożą się na zwiększenie dostępności terenów turystycznych o randze regionalnej, a także poprawę przemieszczeń pieszych i rowerowych. Według autorów opracowania plan stanowi odpowiedź na istniejące potrzeby transportowe mieszkańców i przyczyni się głównie do poprawy jakości życia społeczeństwa poprzez usprawnienie funkcjonowania szeroko rozumianej infrastruktury transportowej. W planie wyznaczono następujące cele szczegółowe:

- W zakresie wewnętrznej dostępności regionu i walki z wykluczeniem transportowym na poziomie międzypowiatowym:

cele - poprawa dostępności transportowej powiatów złotoryjskiego i lwóweckiego, połączenia Jeleniej Góry i Legnicy jako ośrodków regionalnych oraz poprawa dostępności transportowej powiatu górowskiego.

- W zakresie powiązań transgranicznych i międzyregionalnych regionu:

cele - poprawa warunków wywozu kruszyw w kierunku Górnego Śląska i Wielkopolski, poprawa warunków transportu na pograniczu Dolny Śląsk – Republika Czeska i Dolny Śląsk – Saksonia.

- W zakresie obsługi komunikacyjnej obszarów funkcjonalnych:

cele - poprawa obsługi komunikacyjnej Legnicko-Głogowskiego Obszaru Funkcjonalnego, Wałbrzyskiego Obszaru Funkcjonalnego, oraz Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego.

- W zakresie dostępności celów turystycznych o randze regionalnej:

cele - poprawa dostępności Sudetów Zachodnich oraz Gór Sowich.

- W zakresie rozwoju mobilności pieszej i rowerowej:

cel - poprawa warunków ruchu pieszego i rowerowego w dojazdach codziennych i przemieszczeniach turystycznych.

Analiza Planu wykazała, iż realizacja jego przedsięwzięć, w większości będzie miała pozytywny wpływ na środowisko. W części przypadków (związanych z etapem realizacji danego przedsięwzięcia) mogą to być krótkoterminowe oddziaływania niekorzystnie, jednak w opracowaniu wskazano również propozycje rozwiązań przyczyniających się do zmniejszenia negatywnych oddziaływań takie jak odpowiednie procedury, technologie oraz rozwiązania techniczno-organizacyjne. Realizacja zadań zawartych w programie nie pociągnie za sobą transgranicznego oddziaływania na środowisko. Reasumując, należy stwierdzić, że ocena oddziaływań realizacji działań ujętych w dokumencie wskazuje na zdecydowanie korzystny ich wpływ na stan środowiska we wszystkich analizowanych elementach.

Po zapoznaniu się z treścią dokumentów dołączonych do pisma dotyczących przedsięwzięcia, oraz biorąc pod uwagę powyższe postanowiono jak w sentencji.

PODSTAWA PRAWNA

Ustawa z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2022 r. poz. 1029z późn. zm.).

POUCZENIE

Na niniejsze postanowienie stronie nie służy zażalenie.

Otrzymują:

1. Urząd Marszałkowski Województwa
Dolnośląskiego
Instytut Rozwoju Terytorialnego
ul. J. Wł. Dawida 1a
50-527 Wrocław
2. ZNS a/a

Dolnośląski Państwowy
Wojewódzki Inspektor Sanitarny
we Wrocławiu
z up. Dawid Grzybowski
Kierownik Działu
Zapobiegawczego Nadzoru Sanitarnego

(pismo wydane w postaci elektronicznej,
podpisane kwalifikowanym podpisem elektronicznym)

Dane osoby podpisujące:

Dawid Grzybowski
Kierownik Działu

Załącznik
do Uchwały Nr 4016/VI/23
Zarządu Województwa Dolnośląskiego
z dnia 18 czerwca 2023 r.

Wykaz uwag, które wpłynęły do wyłożonego do publicznego wglądu projektu Plan rozwoju infrastruktury transportowej w województwie dolnośląskim z perspektywą do 2030 wraz z prognozą oddziaływania na środowisko, w ramach procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, wraz z zestawieniem zgłoszonych uwag, informacją o sposobie ich rozpatrzenia oraz uzasadnieniem nieuwzględnionych uwag							
Lp.	Instytucja	Data wpływu	Sposób zgłoszenia uwagi	Treść planu lub prognozy, której dotyczy uwaga	Treść zgłoszonych uwag	Uzasadnienie do zgłoszonych uwag	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie nieuwzględnionych uwag
1	2	3	4	5	6	7	8
1.	Departament Spraw Społecznych i Rynku Pracy Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	16.03.2023	e-mail	Cel szczegółowy 13. Poprawa warunków ruchu pieszego i rowerowego w dojazdach codziennych i przemieszczaniach turystycznych	Uzupełnienie dokumentu o zapisy dotyczące zapewnienia dostępności architektonicznej, cyfrowej oraz informacyjno-komunikacyjnej, co najmniej w zakresie określonym w art. 6 ustawy o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami.	Inwestycje publiczne podlegają regulacjom Ustawy z dnia 19 lipca 2019 r. o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami.	uwaga przyjęta
2.	Urząd Miasta i Gminy Radków	23.03.2023	pocztą tradycyjną	Cel szczegółowy 5. Poprawa warunków transportu na pograniczu Dolny Śląsk – Republika Czeska Odcinek drogi wojewódzkiej nr 387 na odcinku Karłów – Kudowa-Zdrój.	Wpisanie zadania polegającego na realizacji odcinka drogi nr 387 Radków – Karłów.	Obecnie ten odcinek jest bardziej wymagający remontu. Pokazały to ostatnie wydarzenia związane z zamknięciem tego odcinka ze względu na osuwisko powstałe w górach. Droga będzie zamknięta przez ponad 5 miesięcy.	uwaga przyjęta
3.	Urząd Miasta i Gminy Radków	23.03.2023	pocztą tradycyjną	Cel szczegółowy 5. Poprawa warunków transportu na pograniczu Dolny Śląsk – Republika Czeska	Ograniczenie ruchu samochodowego w Parku Narodowym Gór Stołowych.	Ograniczenie ruchu w celu uniknięcia powtórki sytuacji z osuwiskiem w Górach Stołowych. Alternatywą dla tego przedsięwzięcia może być budowa kolei gondolowej z Radkowa na łąki pasterskie pod Szczelicem.	uwaga odrzucona Dokument nie analizuje infrastruktury lokalnych kolei niekonwencjonalnych (w tym kolei gondolowych).

1

4.	Artur Kotlarek	10.03.2023/11.03.2023	e-mail	Cel szczegółowy 5. Poprawa warunków transportu na pograniczu Dolny Śląsk – Republika Czeska str. 30, tabela nr 16. Tabela 16. Inwestycje analizowane w związku z poprawą warunków transportu na pograniczu Dolny Śląsk – Republika Czeska.	Dodanie do planu inwestycji: Rewitalizacja 7 km odcinka linii kolejowej (dawna 284) w relacji Mirk – Pobiedna - Jindrychovice Pod Smrkem (CZ) dla turystycznego ruchu pasażerskiego.	Połączenie realizowane poprzez wydłużenie relacji Liberec – Jindrychovice pod Smrkem do Mirska. Obsługa Czeskie Drah tak jak ma to miejsce w przypadku połączenia Liberec – Słklarska Poreba. Pociągi skomunikowane z pociągami z/do Świeradowa-Zdroju. Odbudowa tego odcinka pozwoli na utworzenie tzw. Okrężnej Kolei Gór Iżerskich Euroregionu Nysa. Docelową grupą projektu stanowią mieszkańcy Mirska, Pobiednej i okolic dojeżdżający do pracy we Frydlądzie (fabryka) oraz turyści odwiedzający region. Poprawa komunikacji zwiększy dostępności do regionu i jego walorów turystycznych oraz usprawni poruszanie się wewnątrz omawianego obszaru. Połączenie regionu z czeską i ogólnopolską siecią linii kolejowych stworzy nowe możliwości dla transportu towarów i ludności w wymiarze regionalnym, ponadregionalnym i transgranicznym. Pozytywnie wpłynie na rozwój turystyki transgranicznej, a tym samym przyczyni się do zwiększenia ilości turystów, co przełoży się również na rozwój gospodarczy i wzrost poziomu życia mieszkańców. Poprawie ulegną także warunki transportu zbiorowego dla mieszkańców regionu.	uwaga odrzucona Celowość odbudowy odcinka była analizowana w ramach Studium Wykonalności rewitalizacji trasy Gryfów Śląski – Mirk – Świeradow-Zdrój i została oceniona negatywnie. Informacji o tych ustaleniach została dodana do dokumentu (Cel szczegółowy 11).
5.	Artur Kotlarek	10.03.2023/11.03.2023	e-mail	Cel szczegółowy 11. Poprawa dostępności Sudetów Zachodnich, str. 54, str. 55. Tabela 39. Inwestycje analizowane w związku z poprawą dostępności Sudetów Zachodnich Mapa 16. Inwestycje realizowane w związku z poprawą dostępności Sudetów Zachodnich Tabela 40. Warianty obsługi komunikacyjnej rozpatrywane w związku z poprawą dostępności Sudetów Zachodnich	Wniosek o dodanie do planu inwestycji: Rewitalizacja 7 km odcinka linii kolejowej (dawna 284) w relacji Mirk – Pobiedna - Jindrychovice Pod Smrkem (CZ) dla turystycznego ruchu pasażerskiego. Dodanie zapisu w tabeli: rubryka: WARIANT -11C rubryka: obsługa Kolejowa - (Liberec – Jindrychovice pod Smrkem-) Pobiedna – Mirk (spalin.)	jw.	jw.

2

6.	Artur Kotlarek	10.03.2023/11.03.2023	e-mail	<p>Cel szczegółowy 11. Prawa dostępnosci Sude-tów Zachodnich, str. 55, str. 57.</p> <p>Tabela 40. Warianty ob-sługi komunikacyjnej roz-patrywane w związku z po-prawą dostępności Sude-tów Zachodnich.</p> <p>Tabela 42. Ocena wari-antów 11A realizacji komu-nikacji zbiorowej.</p>	<p>Wnioskuje o dodanie zapisu w tabeli: rubryka: WARIANT -11A/4 rubryka: obsługa kolejowa - (Wrocław – Lubań) Gryfów Śl. – (Mirsk – Świeradów-Zdrój (hybr.)</p> <p>rubryka: WARIANT -11A/5 rubryka: obsługa kolejowa - (Wrocław – Lubań) Gryfów Śl – Mirsk - Świeradów-Zdrój (elekt.)</p> <p>Wnioskuje o dodanie do tabeli analizy wariantów: 11A/4 i 11A/5 wraz z analizą dotyczą-cą całkowitej potencjalnej liczby lud-ności objętej obsługą nowej relacji oraz czasu przejazdu.</p>	<p>Połączenie o charakterze regionalnym realizowane po-przez wydłużenie do Świeradowa-Zdroju istniejącej re-lacji Wrocław/ Lubań Śląski. W tym przypadku uzysku-jemy bezpośrednie połączenie legnickiego zagłębia miedziowego jak i aglomeracji wrocławskiej z uzdrowi-skiem i stolicą Gór Iżerskich. Należy podkreślić, że przy tym wariancie znacząco wzrasta całkowita potencjalna liczba ludności objęta obsługą nowej relacji. Natomiast Świeradów uzyskuje bezpośred. połączenie z dużym wę-złem kolejowym jakim niewątpliwie jest Wrocław oraz Węgliniec co dla połączeń kolejowych do miejscowości turystycznej (Świeradów) z dalszych regionów Polski ma ogromne znaczenie. Przy takim rozwiązaniu inacej wygląda podróż np. z Zielonej Góry czy Poznania z jedną przesiadką niż z kilkoma. Taka oferta jest znacznie atrakcyjniejsza dla potencjalnego pasażera. Również pod względem ekonomicznym taka relacja pozwoli zbilansować ogólne koszty uruchomienia połączeń kolej-o-wych do Świeradowa-Zdroju. Z pewnością inaczej bę-dzie wyglądała sumaryczna koszt/zysk w przypadku od-cinka tylko Gryfów/Świeradów a inaczej w przypadku relacji Wrocław/Lubań/Gryfów/ Świeradów-Zdrój.</p> <p>- Brak konieczności zatrudniania dodatkowego taboru do obsługi połączeń w kierunku Świeradowa-Zdroju, gdyż efektywniej zostanie wykorzystany tabor przezna-czony do obsługi połączenia Wrocław/Lubań.</p> <p>- Biorąc pod uwagę fakt, że połączenie skierowane jest do miejscowości uzdrowskiej i terenów chronionych przyrodniczo (Natura 2000) to pod względem uwarun-kowań środowiskowych elektryfikacja jest najkorzyst-niejszym wariantem.</p>	<p>uwaga odrzucona</p> <p>W opinii organizatora pasa-żerskiego regionalnego trans-portu kolejowego (DI UMWKO): Na wskazanym odcinku wy-stępują bardzo duże różnice w zakresie istniejącego po-tencjału, stąd prowadzenie przewozów w relacjach bez-pośrednich będzie wymagało stosowania taboru nadkolejnie przekraczającego spodzie-wany popyt na znaczącej czę-ści odcinka. Takie rozwiązanie będzie technicznie, eksploata-cyjnie i ekonomicznie nieuzo-sadnione. W miarę poprawy warunków technicznych infra-struktury kolejowej, rozwo-żane jest wydłużenie pociąg-ów rel. Wrocław Główny – Lubań Śląski do Gryfowa Ślą-skiego w celu zapewnienia do-godnego połączenia do Świe-radowa-Zdroju ze skomuniko-waniem w st. Gryfów Śląski.</p>
7.	Artur Kotlarek	10.03.2023/11.03.2023	e-mail	<p>Cel szczegółowy 11. Po-prawa dostępności Sude-tów Zachodnich, str. 57.</p> <p>Tabela 42. Ocena wari-antów 11A realizacji komu-nikacji zbiorowej.</p>	<p>Uwaga: w tabeli jest błąd, który należy poprawić. Wartość inwestycji K11 powinna wy-nosić 58,3 natomiast wartość inwe-stycji K22 powinna wynieść 27,6.</p>	<p>Błędny zapis o wielkości kosztów może mieć istotny wpływ na podjęcie decyzji o przeprowadzeniu ewentu-ajnej elektryfikacji. Koszt rewitalizacji linii powinien być wyższy od samej elektryfikacji.</p>	<p>uwaga częściowo przyjęta</p> <p>Dokonano uszczegółowienia szacowania kosztów inwesty-cji, wydzielając w obliczeniach zadania związane z rewitaliza-cją, odbudową, budową i elektryfikacją odcinków linii kole-jowych.</p>

8.	Artur Kotlarek	10.03.2023/11.03.2023	e-mail	<p>Cel szczegółowy 11. Po-prawa dostępności Sude-tów Zachodnich, str. 57.</p> <p>Ocena wariantów 11A rea-lizacji komunikacji zbioro-wej, tekst: „Zastrzec jednak należy, że w razie elektryfikacji pozos-tałych fragmentów trasy, pozostających we włada-niu zarządców nardo-owych (Görlitz – granica państwa oraz granica pań-stwa – Zgorzelec – Lubań Śląski), gdyby analizowany krótki odcinek wymuszał stosowanie trakcji spalin-o-wej na całej (w większości zelektryfikowanej) trasie przebiegu, cełowym bę-dzie przeprowadzenie też inwestycji elektryfikacyj-nej pomiędzy Gryfowem Śląskim i Świeradowem-Zdrój”.</p>	<p>Wnioskuje o zmianę tekstu. Propono-wany zapis: Celowym będzie przeprowadzenie in-westycji elektryfikacyjnej pomiędzy Gryfowem Śląskim i Świeradowem-Zdrój niezależnie od elektryfikacji pozos-tałych fragmentów trasy, pozostają-cych we władaniu zarządców nardo-owych (Görlitz – granica państwa oraz granica państwa – Zgorzelec – Lu-bań Śląski), gdyż elektryfikacja anali-zowanego krótkiego odcinka pozwoli na prowadzenie połączeń regional-nych i międzywojewódzkich trakcją elektryczną na pozostałych trasach będących we władaniu zarządców na-rodowych tj. w kierunku Węglinca i Wrocławia.</p>	<p>Elektryfikacja analizowanego odcinka powinna zostać wykonana niezależnie od braku elektryfikacji odcinka Lubań Śl./ Zgorzelec/ Görlitz , ponieważ pozwoli na:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. uruchomienie bezpośredniej relacji trakcją elektryczną do legnickiego zagłębia miedziowego i aglomera-cji wrocławskiej poprzez wydłużenie do Świeradowa-Zdroju istniejącej relacji Wrocław/Lubań. 2. uruchomienie połączeń międzywojewódzkich reali-zowanych przez PKP IC. 	<p>uwaga odrzucona</p> <p>W związku z negatywną opinią Organizatora przewozów (por. poz. 6), utrzymano wcze-sniejszy zapis, warunkujący elektryfikację odcinka od real-nych potrzeb eksploatacyj-nych.</p>
9.	Artur Kotlarek	10.03.2023/11.03.2023	e-mail	<p>Cel szczegółowy 11. Po-prawa dostępności Sude-tów Zachodnich, podroz-dział: Podsumowanie oceny inwestycji str. 60.</p> <p>Podsumowanie oceny in-westycji tekst: „realizację inwestycji K22 po spełnie-niu dodatkowych warun-ków związanych z elektry-fikacją trasy na odcinku Görlitz – granica państwa oraz granica państwa – Zgorzelec – Lubań Śląski”;</p>	<p>Wnioskuje o zmianę tekstu. Propono-wany zapis: „realizację inwestycji K22”.</p>	<p>Elektryfikacja analizowanego odcinka powinna zostać wykonana niezależnie od braku elektryfikacji odcinka Lubań Śl./ Zgorzelec/ Görlitz , ponieważ pozwoli na:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. uruchomienie bezpośredniej relacji trakcją elektryczną do legnickiego zagłębia miedziowego i aglomera-cji wrocławskiej poprzez wydłużenie do Świeradowa-Zdroju istniejącej relacji Wrocław/Lubań. 2. uruchomienie połączeń międzywojewódzkich reali-zowanych przez PKP IC. 	<p>jw.</p>

10.	Artur Kotlarek	10.03.2023/11.03.2023	e-mail	Cel szczegółowy 11. Prawa dostępnosci Sude-tów Zachodnich, podroz-dział: Podsumowanie oceny inwestycji str. 61. Tabela 44. Rekomendacje realizacji inwestycji w ra-mach celu szczegółowego 11.	Wnioskuje o usuniecie zapisu doty-czącego inwestycji K22 w rubryce „uwagi” tj. „po spełnieniu warun-ków”.	1. Elektryfikacja analizowanego odcinka powinna zo-stać zrealizowana niezależnie od braku elektryfikacji odcinka Lubią Śl./Zgorzelec/ Görlitz i funkcjonujących na nim połączeń trakcją spaliniową. 2. Brak konsekwencji zapisu w rubryce „uwagi” przy in-westycji K21, gdyż w tym przypadku analiza również była prowadzona na podstawie połączeń do Zgorzelca/ Görlitz. Tabela nr 40 str. 55.	jw.
11.	Artur Kotlarek	10.03.2023/11.03.2023	e-mail	7. Podsumowanie oceny (lista projektów ustalonych do realizacji) str. 78. Tabela 58. Inwestycje re-komendowane do realiza-cji celów szczegółowych.	Wnioskuje o usuniecie zapisu doty-czącego inwestycji K22 w rubryce „uwagi” tj. „po spełnieniu warunków	Elektryfikacja analizowanego odcinka powinna zostać wykonana niezależnie od braku elektryfikacji odcinka Lubią Śl./Zgorzelec/ Görlitz, ponieważ pozwoli na: 1. Uruchomienie bezpośredniej relacji trakcją elektryczną do legnickiego zagłębia miedziowego i aglomera-cji wrocławskiej poprzez wydłużenie do Świeradowa-Zdroju istniejącej relacji Wrocław/Lubią. 2. Brak konieczności zatrudniania dodatkowego taboru do obsługi połączeń w kierunku Świeradowa-Zdroju, gdyż efektywniej zostanie wykorzystany tabor przeznaczo-ny do obsługi połączenia Wrocław/Lubią. 3. Biorąc pod uwagę fakt, że połączenie skierowane jest do miejscowości uzdrowskiej i obszarów przyrodni-co chronionych (Natura2000) to pod względem uwa-runkowań środowiskowych elektryfikacja jest najko-rzystniejszym wariantem. 4. uruchomienie połączeń międzywojewódzkich reali-zowanych przez PKP IC.	jw.
12.	Urząd Miejski w Ząbkowi-cach Śląskich	16.03.2023	e-mail	Str. 79 Rekomendowane zadania. Str. 24 Cel 3. Poprawa wa-runków wywozu kruszyw w kierunku Górnego Ślą-ska.	Dodanie inwestycji pn.: Przebudowa części drogi 385 w ciągu ulicy Kamie-nieckiej i ulica Cukrownicza w Ząbko-wicach Śląskich.	Zły stan techniczny części drogi wojewódzkiej nr 385 na odcinku łączącym drogi 382 i 385. Przy realizacji drogi krajowej 58 przedmiotowy frag-ment drogi będzie pełnił funkcję łącznika drogi krajowej z drogą wojewódzką nr 382.	uwaga odrzucona Wskazana inwestycja jest ści-śle powiązana z planowaną budową drogi ekspresowej 58 (Wrocław – Kłodzko) i dopiero realizacja tej inwestycji po-zwoli na ocenę zakresu i za-sadności przebudowy DW 385 w podanym zakresie – ujęcie na tym etapie wskazanej pro-pozycji w dokumencie jest niezasadne.

13.	Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu	24.03.2023	e-mail	Pkt. 7. Podsumowanie oceny (lista projektów ustalonych do realizacji) Tabela 58 – symbol K9 – nazwa rekomendowanego zadania – Rewitalizacja li-nii kolejowej nr 310 na od-cinku Kobierzycze – Łagiew-niki Dzierżoniowskie.	Rozszerzenie nazwy rekomendowa-nego zadania na: Rewitalizacja linii kolejowej nr 310 na odcinku Koble-rycze – Łagiewniki Dzierżoniowskie – Piława Górna	Wniosek o rozszerzenie nazwy rekomendowanego za-dania wynika z konieczności unifikacji systemów sterowa-nia ruchem kolejowym, zabezpieczeniem przejazd-ów kolejowo- drogowych (SSP) budową przystanków pasażerskich w nowych dogodnych lokalizacjach, umożliwiających bezpieczną i komfortową obsługę pa-sażerów o ograniczonych możliwościach ruchowych.	uwaga przyjęta
14.	Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu	24.03.2023	e-mail	Pkt 7 Podsumowanie oceny (lista projektów ustalonych do realizacji) Tabela 58 - nazwa reko-mendowanego zadania.	Wprowadzenie nazwy rekomendowa-nego zadania: Rewitalizacja linii kole-jowej nr 303 na odcinku Chocianów – Przemków Odlewnia – Niegosławice.	Wniosek o wprowadzenie nazwy rekomendowanego zadania wynika z analizy czynników które przemawiają za restrykcją połączenia kolejowego na trasie Chocianów – Przem-ków Odlewnia – Niegosławice. Całość inwestycji umo-zliwi włączenie linii nr 303 do linii nr 14 i tym samym utworzenie ciągu komunikacyjnego Chocianów – Przemków – Niegosławice – Głogów.	uwaga przyjęta
15.	Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu	24.03.2023	e-mail	Pkt 7 Podsumowanie oceny (lista projektów ustalonych do realizacji) Tabele 58, 59 i 60.	Wprowadzenie jednej tabeli z wyka-zem rekomendowanych zadań z po-minięciem kolumny uwagi.	Wniosek o ujednolicenie wykazu rekomendowanych zadań wynika z ich charakteru, który wpisuje się w za-łożenia Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 z dnia 24.06 2021 r. ustanawia-jące wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Fundu-szu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Fundu-szu Społecznego Plus, Funduszu Spójności, Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji i Europejskiego Fun-duszu Morskiego, Rybackiego i Akwakultury, a także przepisy finansowe na potrzeby tych funduszy oraz na potrzeby Funduszu Azylu, Migracji i Integracji, Fundu-szu Bezpieczeństwa Wewnętrznego i Instrumentu Wspierania Finansowego na rzecz Zarządzania Granicami i Polityki wizowej (rozporządzenie ogólne) tj. rozwój i udoskonalenie zrównoważonej, odpornej na zmiany kil-matu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na po-zioomie regionalnym i lokalnym, w tym poprawę do-stępu do sieci TEN-T oraz mobilności transgranicznej. Ponadto, ujęcie zadania w Planie transportowym wska-zuje na konieczność podjęcia określonych działań z uwagi na obecny stan infrastruktury transportowej.	uwaga przyjęta

16.	Patryk Wild – Radny Sejmiku Województwa Dolnośląskiego	24.03.2023	e-mail	<p>Cel szczegółowy 5 Cel szczegółowy 12</p> <p>1. Połączenie celów szczegółowych nr 5 i 12 w jeden punkt pod nazwą „Poprawa dostępności regionu Sudetów Środkowych, w tym w zakresie powiązań transgranicznych”.</p> <p>2. Wpisanie do Planu Inwestycji Transportowych województwa i przeanalizowanie w ramach tego celu określonego w p.1 w sposób kompleksowy (opisany poniżej) następujących przedsięwzięć inwestycyjnych:</p> <ul style="list-style-type: none"> – odbudowy na całości trasy dawnej linii Kolei Sowiogórskiej tj. dopisanie do planu odcinka linii Srebrna Góra-Dzikowiec – w tym wpisanego do rejestru zabytków odcinka górskiego tej linii wraz z niewielką korektą przebiegu tej linii (tj. łącznicą w Dzikowcu w nowym śladzie o długości około 450 m- już poza obszarem wpisu do rejestru zabytków) umożliwiającą uniknięcie zmiany kierunku ruchu pociągów na tym odcinku. – odbudowy transgranicznego odcinka linii kolejowej Tłumaczów – Otovice zastawka i wykorzystanie jako linii kolejowej Ścinawka Średnia – Tłumaczów (mającej obecnie status bocznic do kamieniołomu) wraz z ewentualną elektryfikacją odcinków linii kolejowych Kłodzko Głównie – Ścinawka Średnia – Tłumaczów- Meziměstí – Boguszków Gorce oraz Kłodzko nowe- Stronie Śląskie. 3. Analiza winna być przeprowadzona w sposób kompleksowy – tj. zbiorczy łącznie z analizowanymi oddzielenie innymi odcinkami infrastruktury kolejowej na tym terenie tj. odcinkiem linii Kolei Stowogórskiej Ścinawka Średnia- Radków, odcinkiem linii Bielawa- Srebrna Góra, odcinkiem linii Kłodzko Nowe- Stronie Śląskie. Analiza powinna być przeprowadzona przy założeniu uruchomienia na w.w. odbudowanych odcinkach infrastruktury kolejowej relacji: <p>Zgodnie z Raportem GUŚ "Turystyka w 2018 r" ze wszystkich krajowych podróży turystycznych które odbyły w 2018r osoby powyżej wieku 15 lat około 10% zostało odbytych tak zwanym "innym środkiem transportu" niż samochód autobus oraz samolot - co w praktyce oznacza w Polsce transport kolejowy (transport wodny i rowerowy to w Polsce zupełnie margines).</p> <p>Natomiast wg badań portalu Triverna.pl około 28% turystów preferuje podróżowanie koleją (https://triverna.pl/blog/jak-podrozujemy-po-polsce-raport/). Zatem istnieje poważna luka pomiędzy oczekiwaniami turystów a faktycznymi ich wyborami, spowodowana prawdopodobnie jakością oferty transportowej w tym możliwościami dojazdu koleją do atrakcji turystycznych. Dlatego bardzo ważnym elementem wspierającym gospodarkę turystyczną jest zapewnienie dostępu koleją do najważniejszych miejsc turystycznych a także integracja transportem kolejowym głównych atrakcji.</p> <p>Opisane powyżej relacje kolejowe zapewnią zarówno dojazd do wykluczonych transportowo obszarów regionu, będących jednocześnie ponadregionalnymi „eksportowym” atrakcjami turystycznymi, jak i skomunikowanie ich zarówno ze stolicą województwa jak i ze wszystkimi najważniejszymi miastami aglomeracji walbrzyskiej a także wzajemnie ze sobą i z ponadregionalnymi atrakcjami turystycznymi po stronie czeskiej (Skalne Mesto, Broumov). W ten sposób utworzona zostanie zintegrowana polsko- czeska oferta transportowo-turystyczna w zakresie dostępu do wybitnych obiektów o skali ponadregionalnej możliwych do zwiedzania z wykorzystaniem transportu kolejowego. W szczególności wśród tych obiektów wymienić należy Park Narodowy Góry Stołowe, Twierdza Srebrna Góra (pomnik historii i kandydat na listę UNESCO), Kościół Pokoju w Świdnicy (obiekt z listy UNESCO), Katedra w Świdnicy (pomnik Historii) Zamek Książ (kandydat do wpisu na listę Pomników Historii) czy Sanktuarium w Wambierzycach zwane „Śląską Jeruzolimą” (kandydat do wpisu na listę Pomników Historii). Natomiast po stronie czeskiej zintegrowane istniejącym lub nowo utworzonymi relacjami kolejowymi będą wybitne atrakcje turystyczne takie jak Stare miasto oraz opactwo w Broumovie i Skalne Mesto Adrspah. Połączenie tyłu wybitnych transgranicznych ponadregionalnych atrakcji turystycznych oraz wielu pomniejszych o skali regionalnej (stok narciarski w Dzikowcu, Jezioro Bielawskie, historyczne miasta, etc.) będzie unikatem w skali Polskiej.</p> <p>uwaga częściowo przyjęta Przeprowadzona analiza wykazała, że obsługa rejonu Nowej Rudy Słupca, Ścinawki Średniej, Radkowa itp. jest efektywniejsza w przypadku dojazdu od strony Kłodzka. Połączenie Srebrna Góra – Nowa Ruda Słupiec będzie miało natomiast znaczenie turystyczne. W związku z powyższym cele szczegółowe 5 i 12 pozostawiono odrębnymi. Kwestia odbudowy Kolei Sowiogórskiej została uwzględniona w dokumencie – w ramach celu szczegółowego 12. Kwestia odbudowy odcinka Tłumaczów – Otovice została uwzględniona w dokumencie – w ramach celu szczegółowego 5. Kwestia elektryfikacji linii kolejowej 322 została uwzględniona w dokumencie – w ramach celu szczegółowego 5. Wskazywane relacje ruchu pociągów w regionalnej kolejowej komunikacji pasażerskiej zyskały negatywną opinię Organizatora przewozów (DI UMWD): <i>Niewzeględzone w Planie zrewnowowanego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Dolnośląskiego. Brak spodziewanego potencjału w transporcie regionalnym.</i></p>
-----	--	------------	--------	--

7

				<p>– Wrocław- Dzierżonów – Bielawa- Ścinawka Średnia – Radków w relacji bezpośredniej lub bezpośrednio skomunikowanej (tj. na tym samym peronie z przesiadką drzwi – drzwi z czasem skomunikowania poniżej 5 minut).</p> <p>– kursujących w transgranicznej pętli (tzw. pętli sudeckiej) Walbrzych- Świebodzice – Świdnica- Dzierżonów – Nowa ruda Słupiec- Ścinawka Średnia-Broumov- Meziměstí- Mieroszów- Boguszków Gorce – Walbrzych, obsługujących najważniejsze miasta tzw aglomeracji walbrzyskiej i najważniejsze transgraniczne atrakcje turystyczne rejonu Gór Sowich i ich okolicy.</p> <p>– transgranicznej: Stronie Śląskie- Łądek Zdrój – Kłodzko – Ścinawka Średnia- Broumov- Meziměstí – Mieroszów- Boguszków Gorce – Walbrzych- Świdnica).</p> <p>– bezpośredniej Wrocław- Kłodzko- Łądek Zdrój – Stronie Śląskie oraz międzyregionalnych relacji dalekobieżnych wykorzystujących ww. infrastrukturę.</p> <p>Dodatkowo opisywane relacje łączą bezpośrednio wszystkie większe ośrodki miejskie tzw. aglomeracji walbrzyskiej w subregionie walbrzyskim.</p> <p>Wyżej opisane relacje mają szansę należeć do najbardziej rentownych relacji kolejowych w województwie przewożących pasażerów zarówno w dni wolne jak i robocze oraz w okresie ferii i wakacji.</p> <p>Jednocześnie należy zaznaczyć że pomimo iż odcinek górski linii kolei Sowiogórskiej miał dawniej charakter odcinka zębatego istniejejsza pojazdy szynowe z napędem dieslowym lub elektrycznym pokonują tego typu wzniesienia bez konieczności korzystania z trakcji zębatej – czego przykładem jest kolej izerska po stronie czeskiej mająca tego samego rzędu wielkości nachylenia podłużne obsługiwana zwykłymi pojazdami szynowymi.</p>			
17.	Jerzy Dec – Radny Sejmiku Województwa Dolnośląskiego	03.04.2023	e-mail	Analogicznie do poz. nr 16	Analogicznie do poz. nr 16	Analogicznie do poz. nr 16	Analogicznie do poz. nr 16
18.	Gmina Stoszowice	05.04.2023	e-mail	Analogicznie do poz. nr 16	Analogicznie do poz. nr 16	Analogicznie do poz. nr 16	Analogicznie do poz. nr 16
19.	Wodociągi Srebnogórskie sp. z o. o.	05.04.2023	e-mail	Analogicznie do poz. nr 16	Analogicznie do poz. nr 16	Analogicznie do poz. nr 16	Analogicznie do poz. nr 16
20.	Gminny Ośrodek Kultury, Sportu i Rekreacji w Stoszowicach z siedzibą w Srebrnej Górze	05.05.2023	e-mail	Analogicznie do poz. nr 16	Analogicznie do poz. nr 16	Analogicznie do poz. nr 16	Analogicznie do poz. nr 16

8

21.	Twierdza Srebrna Góra sp. z o.o.	06.04.2023	e-mail	Analogicznie do poz. nr 16	Analogicznie do poz. nr 16	Analogicznie do poz. nr 16	Analogicznie do poz. nr 16
22.	Justyna Kaczorowska	07.04.2023	e-mail	Analogicznie do poz. nr 16	Analogicznie do poz. nr 16	Analogicznie do poz. nr 16	Analogicznie do poz. nr 16
23.	Marcin Widera	07.04.2023	e-mail	Analogicznie do poz. nr 16	Analogicznie do poz. nr 16	Analogicznie do poz. nr 16	Analogicznie do poz. nr 16
24.	Jan Nalepa	07.04.2023	e-mail	Analogicznie do poz. nr 16	Analogicznie do poz. nr 16	Analogicznie do poz. nr 16	Analogicznie do poz. nr 16
25.	Grzegorz Krzyslak	11.04.2023	e-mail	Analogicznie do poz. nr 16	Analogicznie do poz. nr 16	Analogicznie do poz. nr 16	Analogicznie do poz. nr 16
26.	Gmina Miejska Nowa Ruda	07.04.2023/11.04.2023	e-mail	Analogicznie do poz. nr 16	Analogicznie do poz. nr 16	Analogicznie do poz. nr 16	Analogicznie do poz. nr 16
27.	Maja Sobierajska-Stokłosa	11.04.2023	e-mail	Analogicznie do poz. nr 16	Analogicznie do poz. nr 16	Analogicznie do poz. nr 16	Analogicznie do poz. nr 16
28.	Barbara Adamska	11.04.2023	e-mail	Analogicznie do poz. nr 16	Analogicznie do poz. nr 16	Analogicznie do poz. nr 16	Analogicznie do poz. nr 16
29.	Jacek Adamski	11.04.2023	e-mail	Analogicznie do poz. nr 16	Analogicznie do poz. nr 16	Analogicznie do poz. nr 16	Analogicznie do poz. nr 16
30.	Gmina Bielawa	12.04.2023	e-mail	Analogicznie do poz. nr 16	Analogicznie do poz. nr 16	Analogicznie do poz. nr 16	Analogicznie do poz. nr 16

31.	Stowarzyszenie Wykluczenie Transportowe	12.04.2023	e-mail	Analogicznie do poz. nr 16	Analogicznie do poz. nr 16	Analogicznie do poz. nr 16	Analogicznie do poz. nr 16
32.	Iwona Budyh	12.04.2023	e-mail	Analogicznie do poz. nr 16	Analogicznie do poz. nr 16	Analogicznie do poz. nr 16	Analogicznie do poz. nr 16
33.	Natalia Trocha	12.04.2023	e-mail	Analogicznie do poz. nr 16	Analogicznie do poz. nr 16	Analogicznie do poz. nr 16	Analogicznie do poz. nr 16
34.	Andrzej Mogilnicki	28.03.2023	e-mail	Cel szczegółowy 9. Inwestycje analizowane w związku z poprawą obsługi komunikacyjnej w centralnej i wewnętrznej strefie Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego.	Wniosek o dodanie do listy analizowanych inwestycji połączenia drogą wojewódzką Oleśnicy z Olawą wraz z obwodnicą Jelcza-Laskowic.	Proponowany odcinek DW usprawni ruch we wschodniej części województwa. Stanowić będzie sprawne połączenie A4 i S8 z pominięciem ADW. Spowoduje wyprowadzenie części ruchu z Jelcza-Laskowic i z Oleśnicy (w przypadku wpięcia drogi do wschodniej obwodnicy Oleśnicy).	uwaga częściowo przyjęta Z uwagi na bardzo koncepcyjny etap wskazanej trasy nie była ona przedmiotem analiz. W dokumencie wprowadzony zostanie zapis dot. potrzeby przeprowadzania analiz w celu wyznaczenia rezerwy terenowej dla realizacji drogi w relacji Oleśnica - Jelcz-Laskowice - Olawa.
35.	Andrzej Mogilnicki	28.03.2023	e-mail	Cel szczegółowy 10. Inwestycje analizowane w związku z poprawą obsługi komunikacyjnej w zewnętrznej strefie Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego.	Wniosek o wyłączenie obwodnicy Twardogóry i budowa jej łącznie z obwodnicą miejscowości Goszcz.	Droga w miejscowości Goszcz jest wąska, wykonana z kostki granitowej i prowadzi przez zabytkowe centrum wsi. Często dochodzi tam do kolizji. Budowa obwodnicy tej miejscowości pozwoli na skrócenie czasu jazdy, podniesienie komfortu życia mieszkańcom i możliwość odpowiedniego zagospodarowania pasa drogowego po uspokojeniu ruchu (miejsca postojowe, ścieżki rowerowe). W związku z restauracją zabytkowego pałacu w Goszczu spodziewany jest wzrost ruchu turystycznego a w związku z tym wzrost ruchu pieszego i rowerowego – aby zapewnić wszystkim odpowiedni komfort i bezpieczeństwo korzystania z dróg należałoby ograniczyć i uspokoić ruch w obrębie tej miejscowości do czego przyczyni się budowa obwodnicy.	uwaga odrzucona Rozszerzenie zakresu inwestycji o obwodnicę miejscowości Goszcz przeanalizowane może zostać przy okazji tworzenia dokumentacji przedprojektowej/projektowej dla obwodnicy Twardogóry.

36.	Urząd Miejski Wrocławia, Departament Infrastruktury i Transportu	28.03.2023	e-mail	Cel szczegółowy 9. Po- prawa obsługi komunika- cyjnej w centralnej i we- wnętrznej strefie Wro- cławskiego Obszaru Funk- cjonalnego. Projekty rozpatrywane w poziomu regionalnego za- warte w tab. 30 i na mapie 13.	Włączenie w zakres inwestycji analizo- wanych w związku z poprawą obsługi komunikacyjnej w centralnej i we- wnętrznej strefie Wrocławskiego Ob- szaru Funkcjonalnego - Alei Północnej przebiegającej w granicach Wrocław- nia na połączeniu Obwodnicy Śródmiejskiej z ul. Krzywoustego i wyło- tem w kierunku gmin Długołęka, Ole- śnica.	Uzasadnienie zgodnie z pismem Prezydenta Wrocławia z dnia 23 marca 2023 r. (nr ewidencyjny pisma 00026350/2023/W).	uwaga przyjęta
37.	Urząd Miejski Wrocławia, Departament Infrastruktury i Transportu	28.03.2023	e-mail	Cel szczegółowy 9. Po- prawa obsługi komunika- cyjnej w centralnej i we- wnętrznej strefie Wro- cławskiego Obszaru Funk- cjonalnego. Projekty rozpatrywane w poziomu regionalnego za- warte w tab. 30 i na mapie 13.	Wykreślenie z zakresu inwestycji ana- lizowanych w związku z poprawą ob- sługi komunikacyjnej w centralnej i wewnętrznej strefie Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego – Trasy Ob- ornickiej.	Uzasadnienie zgodnie z pismem Prezydenta Wrocławia z dnia 23 marca 2023 r. (nr ewidencyjny pisma 00026350/2023/W).	uwaga odrzucona Analiza przedmiotowej inwe- stycji w dokumencie wynika z ujęcia jej w obowiązującym Studium uwarunkowań i kie- runków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia [2018 r.] a także w Planie za- gospodarowania przestrzen- nego województwa [2020 r.].
38.	Departament Gospodarki Urząd Marszałkowski Woje- wództwa Dolnośląskiego	07.04.2023	e-mail	4. Metodyka oceny reali- zacji celów szczegóło- wych. 4.1. Metoda oceny projek- tów Str.11. Projekty umożliwiające uruchomienie połączeń Istotnych z punktu widze- nia regionu pod pewnymi warunkami, rysując mlano rekomendowa- nych do realizacji po speł- nieniu dodatkowych wa- runków. Może być to związane np. z urucho- mieniem połączeń pasa- żerskich przez samorządy niższego szczebla.	Należy usunąć zapis dotyczący warun- kowej realizacji projektów.	W PIT nie należy wskazywać warunków realizacji pro- jektów. Zapisy Umowy Partnerstwa dla realizacji poli- tyki spójności 2021-2027 w Polsce wskazują, iż inwesty- cje drogowe będą realizowane m.in. pod kątem zapew- nienia niezbędnych połączeń transportowych. Również zapisy programu operacyjnego Fundusze Europejskie dla Dolnego Śląska 2021-2027 zaakceptowane przez Komisję Europejską nie zawierają wskazanych w PIT warunków oraz ograniczeń.	uwaga przyjęta

39.	Departament Gospodarki Urząd Marszałkowski Woje- wództwa Dolnośląskiego	07.04.2023	e-mail	Podsumowanie oceny in- westycji. Str. 18, 23, 25, 29, 35, 37, 41, 43, 51, 53, 60, 65, 69. Zapisy iż projekty będą mogły być realizowane warunkowej po spełnieniu dodatkowych warunków związanych np. z urucho- mieniem autobusowej ko- munikacji zbiorowej, uru- chomieniem pociągów, uruchomienia przez jed- nostki samorządu teryto- rialnego lokalnych połą- czeń dowozowych, z elek- tryfikacją trasy.	Należy usunąć zapisy dotyczące wa- runkowej realizacji projektów.	W PIT nie należy wskazywać warunków realizacji pro- jektów. Zapisy Umowy Partnerstwa dla realizacji poli- tyki spójności 2021-2027 w Polsce wskazują, iż inwesty- cje drogowe będą realizowane m.in. pod kątem zapew- nienia niezbędnych połączeń transportowych. Również zapisy programu operacyjnego Fundusze Europejskie dla Dolnego Śląska 2021-2027 zaakceptowane przez Komisję Europejską nie zawierają wskazanych w PIT warunków oraz ograniczeń. Można zastanowić się nad wskazaniem pewnych założeń branych pod uwagę przy planowaniu inwestycji.	uwaga przyjęta
40.	Departament Gospodarki Urząd Marszałkowski Woje- wództwa Dolnośląskiego	07.04.2023	e-mail	Tabele Rekomendacje reali- zacji inwestycji w ramach celu szczegółowego 1-12. Str. 19, 23, 26, 29, 35, 37, 41, 43, 51, 53, 61, 65, 69. Zapisy w tabeli w kolum- nie Uwaga „po spełnieniu warunków”.	W związku ze złożonymi uwagami dot. usunięcia zapisów dot. warunków re- alizacji należy dostosować odpowied- nio zapisy tabeli.	Należy wskazać listę projektów bez podziału na pro- jekty możliwe do realizacji po spełnieniu warunków.	uwaga przyjęta
41.	Departament Gospodarki Urząd Marszałkowski Woje- wództwa Dolnośląskiego	07.04.2023	e-mail	7. Podsumowanie oceny (lista projektów ustalo- nych do realizacji). Str. 78. W ramach oceny doko- nano podziału inwestycji na: - rekomendowane do reali- zacji oraz rekomendo- wane do realizacji po spełnieniu dodatkowych warunków - zawierające inwestycje wykorzysty- wane przez regionalny transport zbiorowy, a także inwestycje które mogą być realizowane po spełnieniu określonych warunków zawartych w poszczególnych celach szczegółowych (tab. 58).	Należy zmodyfikować zapis dotyczący warunkowej realizacji projektów.	W PIT nie należy wskazywać warunków realizacji pro- jektów. Zapisy Umowy Partnerstwa dla realizacji poli- tyki spójności 2021-2027 w Polsce wskazują, iż inwesty- cje drogowe będą realizowane m.in. pod kątem zapew- nienia niezbędnych połączeń transportowych. Również zapisy programu operacyjnego Fundusze Europejskie dla Dolnego Śląska 2021-2027 zaakceptowane przez Komisję Europejską nie zawierają wskazanych w PIT warunków oraz ograniczeń.	uwaga przyjęta

42.	Departament Gospodarki Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	07.04.2023	e-mail	Tabela 58. Inwestycje rekomendowane do realizacji celów szczegółowych. Str. 78. Zapis w kolumnie uwaga – Uwaga – „po spełnieniu warunków”	Należy usunąć zapis.	Należy wskazać tylko jedną listę projektów bez podziału na projekty możliwe do realizacji po spełnieniu warunków.	uwaga przyjęta
43.	Departament Gospodarki Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	07.04.2023	e-mail	Tabela 49. Inwestycje analizowane w związku z poprawą warunków ruchu pieszego i rowerowego w dojazdach codziennych i przemieszczaniach turystycznych – na obszarze całego województwa. R1 - Dolnośląska Cyklostrada – rozwój dróg rowerowych na terenie Dolnego Śląska [45].	Należy wskazać zakres, mapę poglądową, prognozowaną trasę.	Przedświadczenie zostało wymienione w tabeli, natomiast nie pokazano jego przebiegu (np. na mapie poglądowej).	uwaga przyjęta
44.	Departament Gospodarki Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	07.04.2023	e-mail	Cel szczegółowy 4. Poprawa warunków wywozu kruszywu w kierunku Wielkopolski. Str. 27. W ramach planowanych prac zakładana jest rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 395 na odcinku ul. Buforowa – węzeł Wrocław Wschód oraz budowa obwodnicy Strzelina i miejscowości Ludowa Polskiego i Borka Strzelin-skiego”.	PROPOZYCJA ZAPISU miejscowości: Ludów Polski i Borek Strzelin-ski.	UWAGA REDAKCYJNA	uwaga przyjęta
45.	Departament Gospodarki Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	07.04.2023	e-mail	Ocena wariantów realizacji celu szczegółowego. Str. 40. „Różnica czasu jest przy tym znacząco odciążalna (powyżej 10%) tylko w przypadku połączeń do Legnicy – tymczasem warto zważyć, iż Przemków”.	Należy skorygować słowo na „zauszyty”	UWAGA REDAKCYJNA	uwaga przyjęta

46.	Piotr Jakubiak	08.04.2023	e-mail	5) Ocena realizacji celów szczegółowych pod kątem transportu zbiorowego. Cel 12 Poprawa dostępności Gór Sowich. Tabela 45 (Tab. 12.1).	Nazwa zadania (dodać zadanie): Rewitalizacja linii kolejowej 286 na odcinku Wałbrzych Główny – Nowa Ruda wraz z likwidacją wąskich gardel – odcinków jednotorowych.	Górskie miejscowości Gór Sowich położone wzdłuż linii kolejowej 286 – Jedlina Zdrój, Głuszyca, Bartnica, Sierpica, Ludwikowice Kłodzkie, Świerki, Nowa Ruda – są dziś w praktyce wykluczone komunikacyjnie. Linia kolejowa 286 na odcinku Wałbrzych Główny – Nowa Ruda jest w stanie śmiertelnej technicznej. Na niektórych odcinkach szynobusy jadą z prędkością maksymalną 20 km/h (!). W dwóch miejscach występują wąskie gardla – odcinki jednotorowe. Są to pozostałości po szkodach górniczych w latach 70-tych oraz obsunięciu nasypu. Nigdy tych szkód nie naprawiono – po prostu zamknięto jeden z dwóch torów. Powoduje to oczekiwanie na opóźnione pociągi oraz wtórne opóźnienia. Po wybudowaniu szprychy CPK do Wałbrzycha oraz Kłodzka byłaby to nasza najszybsza droga w Świat. Pozostały odcinek linii 286 (tzn. Nowa Ruda – Kłodzko) jest już objęty propozycją Planu albo już nawet remontowany przez PKP w celu usprawnienia wywozu kruszywu z Tłumaczowa oraz Słupca.	uwaga odrzucona Linia kolejowa 286 na odcinku Wałbrzych Główny – Kłodzko Główna przewidziana jest do przebudowy z poziomu krajowego, co było przedmiotem analiz w opracowaniu <i>Diagnoza stanu sieci transportowej</i> (rozdz. 1.15) a następnie zostało odnotowane w celu szczegółowym 5.
47.	Piotr Rucki	09.04.2023	e-mail	Analogicznie do poz. nr 46	Analogicznie do poz. nr 46	Analogicznie do poz. nr 46	Analogicznie do poz. nr 46
48.	B.c. Jiří Kučera v. r. Prezes SRMD z. s.	10.04.2023	e-mail	Cel szczegółowy 5. Poprawa warunków transportu na pograniczu Dolny Śląsk – Republika Czeska Głównym celem projektu jest stworzenie na szerszym obszarze pogranicza czesko-polskiego warunków dla systemu komunikacji pasażerskiej i towarowej w osiach Wałbrzych – Meziměstí – Broumov – Kłodzko i Broumov/Wałbrzych – Meziměstí – Náchod – Hradec Králové.	Przedmiotem wniosku jest możliwość przywrócenia połączenia Republiki Czeskiej i Polski na odcinku Otovice zastávka – granica państwowa, z naprawą odcinka Broumov – Otovice zastávka, a także nawiązaniu odcinka granica państwowa – Tłumaczów.	Celem wniosku jest poprawa stanu infrastruktury kolejowej i związanych z nią usług na terenie regionu broumowskiego, a tym samym zwiększenie ogólnej atrakcyjności obszaru i możliwości dalszego rozwoju bez negatywnego wpływu na jakość środowiska.	uwaga częściowo przyjęta Kwestia odcinka Tłumaczów – Otovice została uwzględniona w dokumencie – w ramach celu szczegółowego 5. Wskazywane relacje ruchu pociągów w regionalnej kolejowej komunikacji pasażerskiej uzyskały negatywną opinię Organizatora przewozów (DI UMWD): Nieuwzględnione w Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Dolnośląskiego. Brak spodziewanego potencjału w transporcie regionalnym.
49.	Starostwo Powiatowe w Strzelinie	11.04.2023	e-mail	Strona 28-29. Uwaga dotyczy rewitalizacji linii kolejowej K13 nr 319 Strzelin-Łagiewniki Dzierżoniowskie.	Uwagi ze strony Powiatu Strzezińskiego są następujące, prosimy o uwzględnienie poza wskazanym transportem towarowym również transportu osobowego.	Uwaga argumentujemy potrzebą dojazdu dużej ilości mieszkańców do strefy ekonomicznej LG, co pozwoli na odciążenie lokalnego transportu drogowego.	uwaga przyjęta

50.	Starostwo Powiatowe w Strzelinie	11.04.2023	e-mail	Uwaga dotyczy zadania D46 dotyczącego obwodnicy Ludowa Polskiego na drodze 395 oraz D47 obwodnicy Borka Strzelińskiego na drodze 395.		Podtrzymujemy stanowisko, że planowane obwodnice są potrzebne dla mieszkańców Powiatu Strzelińskiego, znacznie odciążą ruch drogowy w/w miejscowościach i przyczynią się do bezpieczeństwa na drodze.	Treść stanowi informację i nie ma charakteru opinii/uwagi, nie wymaga rozstrzygnięcia.
51.	Fundacja PROKOLEJ	12.04.2023	e-mail	Wstęp. (...) integrację różnych form transportu ze szczególnym uwzględnieniem budowy i rozbudowy węzłów przesiadkowych, w tym wiązań (...), poprzez tworzenie tras rowerowych wzdłuż dróg, w tym również w śladzie zlikwidowanych linii kolejowych oraz promocja ruchu pieszego (...)	Uzupełnienie zapisu o sformułowanie wskazujące na konieczność zagwarantowania możliwości przywrócenia ruchu kolejowego w sytuacji zmiany/powstania dodatkowych potrzeb przewozowych.	Zmiana przeznaczenia gruntów pod zlikwidowanymi liniami kolejowymi nie może prowadzić do przerwania ciągłości działek stanowiących integralną część dotychczasowego szlaku transportowego. Na etapie realizacji alternatywnych inwestycji transportowych należy przewidzieć możliwość przywrócenia połączeń kolejowych. W tym zakresie zabudowa nowej infrastruktury w ciągu nieeksploatowanej/nieczynnej/rozbebranej linii kolejowej nie powinna przekreślać możliwości przywrócenia jej do eksploatacji.	uwaga przyjęta
52.	Fundacja PROKOLEJ	12.04.2023	e-mail	Cel szczegółowy: w zakresie powiązań transgranicznych i międzyregionalnych regionu. Cel 3. Poprawa warunków wywozu kruszyw w kierunku Górnego Śląska.	Uzupełnienie listy projektów o inwestycje umożliwiające odwrócenie infrastruktury kolejowej łączącej rejon przystanku osobowego Suszka (linia kolejowa nr 276) z kopalnią „Gabra” w Braszowicach.	Projekt ma na celu usprawnienie wywozu kruszyw z rejonu Braszowic i eliminuje konieczność przeładunku materiałów sypkich na stacji Bardo Śląskie. Efektem inwestycji będzie ograniczenie obciążenia dróg lokalnych, poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zmniejszenie presji środowiskowej na otoczenie zewnętrzne.	uwaga odrzucona Dokument nie analizuje infrastruktury bocznicowej poszczególnych zakładów.
53.	Fundacja PROKOLEJ	12.04.2023	e-mail	Cel szczegółowy: w zakresie powiązań transgranicznych i międzyregionalnych regionu. Cel szczegółowy 3. Poprawa warunków wywozu kruszyw w kierunku Górnego Śląska.	Uzupełnienie listy projektów o inwestycje umożliwiające odwrócenie infrastruktury kolejowej łączącej rejon stacji Piława Górna z kopalniami GGP Bazalt oraz Sjenit S.A. w Kośminie.	Projekt ma na celu usprawnienie wywozu kruszyw z rejonu Kośmina i eliminuje konieczność przeładunku materiałów sypkich. Efektem inwestycji będzie ograniczenie obciążenia dróg lokalnych, poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zmniejszenie presji środowiskowej na otoczenie zewnętrzne.	uwaga odrzucona Dokument nie analizuje infrastruktury bocznicowej poszczególnych zakładów.
54.	Fundacja PROKOLEJ	12.04.2023	e-mail	Cel szczegółowy: w zakresie powiązań transgranicznych i międzyregionalnych regionu Cel 4. Poprawa warunków wywozu kruszyw w kierunku Wielkopolski	Uzupełnienie listy projektów o inwestycje umożliwiające odwrócenie fragmentu linii kolejowej nr 308/345 z Kamiennych Gór do Jeleniogórskich Kopalni Surowców Mineralnych Lipiński Sp. J. ZWIPO w Pisarzowicach.	Projekt ma na celu usprawnienie wywozu kruszyw z rejonu Pisarzowic i eliminuje konieczność przeładunku materiałów sypkich. Efektem inwestycji będzie ograniczenie obciążenia dróg lokalnych i ponadlokalnych, poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zmniejszenie presji środowiskowej na otoczenie zewnętrzne.	uwaga odrzucona Dokument nie analizuje infrastruktury bocznicowej poszczególnych zakładów.

55.	Fundacja PROKOLEJ	12.04.2023	e-mail	Cel szczegółowy: w zakresie powiązań transgranicznych i międzyregionalnych regionu. Cel 5. Poprawa warunków transportu na pograniczu Dolny Śląsk – Republika Czeska.	Odbudowa linii kolejowej nr 284/317 na odcinku Mirk – Jindřichovice pod Smrkem w Republice Czeskiej.	Powiązanie dwóch czynnych fragmentów sieci kolejowej po stronie Republiki Czeskiej i Polski, poprawa dostępności transportowej pogranicza, wzrost atrakcyjności turystycznej Gór Iżerskich i ośrodków uzdrowiskowych.	uwaga odrzucona Celowość odbudowy odcinka była analizowana w ramach Studium Wykonalności rewitalizacji trasy Gryfów Śląski – Mirk – Świeradów-Zdrój i została oceniona negatywnie. Informacja o tych ustaleniach została dodana do dokumentu (Cel szczegółowy 11).
56.	Fundacja PROKOLEJ	12.04.2023	e-mail	Cel szczegółowy: w zakresie powiązań transgranicznych i międzyregionalnych regionu. Cel 5. Poprawa warunków transportu na pograniczu Dolny Śląsk – Republika Czeska.	Odbudowa linii kolejowej nr 272 na odcinku łączącym Tłumaczów (Polska) z i z przystankiem Otovice Zastávka i dalej Broumovem (Republika Czeska).	Powiązanie dwóch czynnych fragmentów sieci kolejowej po stronie Republiki Czeskiej i Polski, poprawa dostępności transportowej pogranicza, wzrost atrakcyjności turystycznej Gór Iżerskich i ośrodków uzdrowiskowych, poszerzenie rynków zbytu dla kopalni kruszyw, utworzenie nowego ciągu dla przewozów towarowych.	uwaga częściowo przyjęta Kwestia odbudowy odcinka Tłumaczów – Otovice została uwzględniona w dokumencie – w ramach celu szczegółowego 5. Ruch pociągów w regionalnej kolejowej komunikacji pasażerskiej uzyskał negatywną opinię Organizatora przewozów (DI UMWD): Niewzajemne w Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Dolnośląskiego. Brak spójnego potencjału w transporcie regionalnym.
57.	Fundacja PROKOLEJ	12.04.2023	e-mail	Cel szczegółowy: w zakresie obsługi komunikacyjnej obszarów funkcjonalnych. Cel 8. Poprawa obsługi komunikacyjnej Wałbrzyskiego Obszaru Funkcjonalnego.	Odbudowa peronu nr 2 na stacji Świdnica Przedmieście	Poprawa warunków konstrukcji rozkładu jazdy dla linii nr 285, przywrócenie możliwości mijania pociągów pasażerskich na stacji Świdnica Przedmieście, odciążenie stacji Świdnica Miasto, stworzenie warunków technicznych do uruchamiania pociągów w relacji Wrocław – Sobótka – Świdnica Krasowice – Jugowice – Jedlina Zdr.	uwaga odrzucona Rozwiązanie uzyskało negatywną opinię Organizatora przewozów (DI UMWD): Uruchamianie pociągów w kierunku linii kolejowej 266 planowane jest do realizacji przez linie kolejowe 274 i 137 w celu rozdzielenia potoków dla obydwu kierunków. W chwili obecnej brak jest uzasadnienia dla takiej inwestycji.

58.	Fundacja PROKOLEJ	12.04.2023	e-mail	<p>Cel szczegółowy: w zakresie dostępności celów turystycznych o randze regionalnej.</p> <p>Cel 12: Poprawa dostępności Gór Sowich.</p>	Odbudowa linii kolejowej nr 334 Kamieniec Żąbkowski – Złoty Stok.	Skomunikowanie ośrodka miejskiego i zarazem ważnego generatora ruchu turystycznego ze stolicą województwa, likwidacja zjawiska wykluczenia transportowego w regionie, wzrost konkurencyjności transportu kolejowego, redukcja ruchu i poprawa bezpieczeństwa drogowego oraz zmniejszenie presji środowiskowej na otoczenie zewnętrzne.	uwaga odrzucona Ruch pociągów w regionalnej kolejowej komunikacji pasażerskiej uzyskał negatywną opinię Organizatora przewozów (DI UMWD): Odcinek nieuwzględniany w Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Dolnośląskiego. Brak spodziewanego potencjału w transporcie regionalnym.
59.	Tomasz Skuplewski	12.04.2023	e-mail	<p>Cel szczegółowy 12 – str. 62, 63.</p> <p>W obszarze Gór Sowich, analizie poddana będzie rewitalizacja linii kolejowej 318 na odcinku Srebrna Góra – Bielawa Zachodnia.</p> <p>Podsumowując, biorąc pod uwagę wykazane koszty i korzyści, rekomenduje się do realizacji wariant 12/1, zakładający obsługę całej trasy kolej. Umożliwi to dojazd do Srebrnej Góry bezpośrednich pociągów z Wrocławia, co znacząco poprawi dostępność Gór Sowich dla turystów, a ośrodków regionalnych – dla mieszkańców analizowanego terenu.</p>	W mojej opinii istotne jest aby odwrócić Sowiogórką Kolej Zębatą na odcinku od Srebrnej Góry do Nowej Rudy Ślupiec.	Znacząco poprawi to walory tego zapomnianego regionu, będzie wspaniałą atrakcją ściągnącą rzesze turystów. Taka rewitalizacja poprawi również komunikację między Bielawą, a Nową Rudą. Byłoby to wspaniałe i spektakularne zintegrowanie dwóch obszarów, które podzielone są przez pasmo górskie.	uwaga częściowo przyjęta Ocena dalszej realizacji celu szczegółowego 12 po uruchomieniu połączenia kolejowego do Srebrnej Góry, obejmująca odwrócenie Sowiogórką Kolej Zębatej, została ujęta w opracowaniu. Zaznaczono przy tym, że ze względu na ograniczenie odcinka do ruchu turystycznego, analizy celowości odbudowy powinny zostać wstrzymane do czasu uruchomienia linii kolejowej do Srebrnej Góry i stabilizacji tamtejszych potoków pasażerskich.

60.	Tomasz Skuplewski	12.04.2023	e-mail	<p>Cel szczegółowy 12 – str. 65</p> <p>Uruchomienie połączeń transportu publicznego wymagać będzie pozyskania taboru.</p>	W zakresie taboru kolejowego, ceną inicjatywą byłby zakup wagonów panoramicznych przewidzianych dla tras biegnących w obszarze Gór Sowich. Taki tabor mógłby być zakupiony na przykład w Szwajcarii i nie koniecznie musiałby być on nowy.	<p>Takie działania są już prowadzone w innych regionach Polski w świetnie zadziałaloby na trasach łączących Walbrzych z Kłodzkiem oraz Świdnicę z Jelenią Górą. Są to najpiękniejsze trasy kolejowe w kraju i poprzez zakup wagonów panoramicznych jeszcze zwiększyłoby one swój potencjał i ilość przewożonych turystów. Bez wątpienia znalazłyby się nawet takie osoby, które specjalnie kupowałyby bilety na takie przejazdy i traktowałyby one to jako swój główny punkt wyjazdu w Góry Sowie.</p> <p>Jednocześnie koszty zakupu używanego taboru w postaci wagonów panoramicznych, nie jest duży porównując do kosztów rewitalizacji całych linii kolejowych.</p>	uwaga odrzucona Rozwiązanie uzyskało negatywną opinię Organizatora przewozów (DI UMWD): Zakup specjalnego, dedykowanego taboru na dwie linie wymagałby ogromnych nakładów finansowych na jego zakup oraz późniejszą eksploatację. Obecnie posiadane SZT nie pozwalają na ciągnięcie wagonów, stąd istniałaby konieczność zakupu nowych, dedykowanych do tego celu lub lokomotyw, które radykalnie podniosłyby koszty realizacji usług na liniach cechujących się bardzo niewielką frekwencją. Co więcej – konieczność zmiany kierunku jazdy zostałaby radykalnie wydłużona w stosunku do obecnej sytuacji.
61.	Milosz Cichuta	12.04.2023	e-mail	<p>Poprawa dostępności transportowej powiatu złotoryjskiego i lwóweckiego oraz połączenia Jeleniej Góry i Legnicy jako ośrodków regionalnych.</p> <p>Wariant 1/1.</p>	Elektryfikacja linii kolejowej nr 284 i 283 (zup. po wyjaśnieniach) oraz połączenia autobusowe do momentu reaktywacji połączeń na linii	<p>Optymalny z punktu widzenia obsługi pasażerskiej jest wariant 1/1, jednak ze względu na niewielką ilość taboru hybrydowego po dodatkowych analizach ekonomicznych należałoby rozważyć elektryfikację linii 284 i 283 (zup. po wyjaśnieniach) jako łączącej dwa z czterech największych miast województwa – Legnicę i Jelenią Górę. Tym samym bardziej elastyczne stałyby się przebiegi taboru, a także zwiększona zostałaby efektywność energetyczna połączenia.</p> <p>Do momentu uruchomienia linii 284, na odcinku Złotoryja - Lwówek – Jelenia Góra wskazane uruchomienie połączeń autobusowych w celu badania oraz wytworzenia popytu na usługę transportu zbiorowego oraz jak najszybsze zwalczenie zjawiska wykluczenia transportowego w regionie.</p>	uwaga częściowo przyjęta Elektryfikacja linii kolejowej 283 na odc. Jelenia Góra – Lwówek Śląski została ujęta jako dodatkowe zadanie K27a w wariancie 1/1a w celu szczegółowym 1. Działania tymczasowe dotyczące sposobu organizacji przewozów pasażerskiej komunikacji regionalnej nie są przedmiotem dokumentu.

62.	Miłosz Cichuta	12.04.2023	e-mail	Poprawa dostępności transportowej powiatu górskiego. Połączenia kolejowe oraz autobusowe do Góry.	Możliwy brak zasadności rewitalizacji linii kolejowej, uruchomienie połączeń autobusowych w relacji Rawicz-Góra-Leszno.	Pomimo działań województwa w tym zakresie, uważam, że wskazane byłoby wpleść uruchomienie połączeń autobusowych, by zbadać tym samym popyt na połączenia. Ma to szczególnie istotne znaczenie biorąc pod uwagę związek funkcjonalny Góry z Leszmem, znajdującym się w województwie wielkopolskim. W związku z tym kosztowna odbudowa linii kolejowej przy potencjalnie niewielkim ruchu pasażerskim nie powinna być priorytetem w odbudowie transportu zbiorowego w województwie. Po odbudowie linii należy zadbać o skomunikowanie połączeń kolejowych w Bojanowie z pociągami jadącymi w kierunku Leszna, a także uruchomienie połączeń autobusowych w relacji Rawicz – Góra – Leszno, które dopełniałoby siatkę komunikacyjną w regionie i połączyłoby związane funkcjonalnie Leszno i Górę (po porozumieniu z województwem wielkopolskim).	uwaga odrzucona Działania tymczasowe dotyczące sposobu organizacji przewozów pasażerskiej komunikacji regionalnej nie są przedmiotem dokumentu.
-----	----------------	------------	--------	--	---	---	--

63.	Miłosz Cichuta	12.04.2023	e-mail	Poprawa warunków wozu kruszyw w kierunku Wielkopolski. Brak uruchomienia połączeń pasażerskich na linii kolejowej nr 319.	Na linii kolejowej 319 pomiędzy Strzelinem a Łagiewnikami niezbędna jest reaktywacja połączeń pasażerskich.	Gmina Łagiewniki jest obecnie jedną z najbardziej wykorzystanych transportowo w regionie. Rewitalizacja linii kolejowej nr 310 niewątpliwie pomoże mieszkańcom terenów położonych w jej obrębie, jednak należy zwrócić uwagę na ułożenie ciągów komunikacyjnych w regionie. Większość obecnie użytkowanych linii kolejowych rozchodzi się promieniście od Wrocławia, co z jednej strony zapewnia dobre skomunikowanie z centrum regionu nawet daleko położonym miejscowościom, jednak znacznie utrudnia przemieszczanie się pomiędzy miejscowościami na obwodzie. Obecnie nie istnieje rozsądna alternatywa dla pojazdów indywidualnych pomiędzy dwoma ważnymi miastami powiatowymi – Dzierżoniowem oraz Strzelinem pomimo bliskiego położenia. W związku z tym niezbędne jest przywrócenie ruchu pasażerskiego na linii kolejowej nr 319. Układ torowy wymagałby dodatkowych prac na stacji Strzelin (brak istniejących peronów przy torze linii nr 319), jednak po dokonanych pracach pozwalałby na uruchomienie pociągów w relacji Wrocław – Strzelin – Łagiewniki – Kobierzycy – Wrocław. Tym samym zapewniony zostałby bezpośredni dojazd dla mieszkańców regionu do gminy Kobierzycy, istotnej z punktu gospodarczego ze względu na rozwijaną strefę przemysłową. Należy to szczególnie istotnego znaczenia po wykonaniu stworzeniu dojazdu drogą kolejową bezpośrednio do strefy przemysłowej w regionie i pozwoliłoby na odciążenie wrocławskiego węzła kolejowego. Podczas modernizacji odcinka Strzelin – Kamieniec możliwe byłoby objazdowe kursowanie pojazdów kolejowych przez Łagiewniki, Dzierżoniów oraz Pilawę. Po budowie łącznicy w obrębie Strzelina możliwe byłoby również uruchomienie objazdu dla pociągów pasażerskich w trakcie remontów na odcinku Wrocław – Strzelin.	uwaga częściowo przyjęta Na wniosek Starostwa Strzełińskiego uwzględniono możliwość realizacji pasażerskiej kolejowej komunikacji powiatowej w ramach celu szczegółowego 4 (por. uwaga 49). Proponowana relacja zyskała negatywną opinię Organizatora przewozów (DI UMWD): <i>Niewzględniona w Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Dolnośląskiego. Brak spodziewanego potencjału w transporcie regionalnym.</i>
-----	----------------	------------	--------	--	---	---	--

64.	Milosz Cichuta	12.04.2023	e-mail	Poprawa warunków transportu na pograniczu Dolny Śląsk – Republika Czeska. Połączenia kolejowe do Radkowa.	Uruchomienie połączeń autobusowych do Republiki Czeskiej, połączenie kolejowe Kudowa-Zdrój – Nachod.	Przy włączeniu do sieci transportowej Radkowa warto rozważyć uruchomienie połączeń autobusowych bądź kolejowych w ruchu transgranicznym z Republiką Czeską. Połączenie z Broumovem zapewniłoby dodatkowe możliwości przemieszczania się dla mieszkańców regionu w dojazdach codziennych do pracy, a także napędzałoby turystykę w regionie. W przypadku braku uruchomienia przewozów kolejowych należy rozważyć uruchomienie przewozów pomiędzy Ścinawką Średnią a Broumovem przez Radków. Brakuje rozważenia odbudowy kolejowego przejścia granicznego Kudowa-Zdrój – Nachod. Oba miasta są ze sobą ściśle powiązane, jednak jedyną formą transportu zbiorowego pomiędzy nimi są połączenia autobusowe zapewnione przez czeskiego prywatnego przewoźnika. Odbudowa połączenia kolejowego bądź uruchomienie przewozów autobusowych we współpracy ze stroną czeską wzmocniłoby pozycję Kudowy-Zdrój a także pozytywnie wpłynęłoby na rozwój regionu. Przyczyniłoby się też do zmniejszenia ruchu drogowego w regionie oraz stanowiłoby dojazd do Hradca Kralowej, Pardubic, a także alternatywny dojazd do Pragi.	uwaga częściowo przyjęta Na wniosek samorządów lokalnych uwzględniono możliwość realizacji pasażerskiej kolejowej komunikacji lokalnej do Broumova w ramach celu szczegółowego 5 (por. uwaga 26). Kwestia przedłużenia linii kolejowej 309 znaczenia państwowego do Nachodu została ujęta w ramach celu szczegółowego 5, jako konieczna do rozpatrzenia na poziomie krajowym. Wskazywane relacje ruchu w regionalnej kolejowej komunikacji pasażerskiej zyskały negatywną opinię Organizatora przewozów (DI UMWD): Nieuwzględnione w Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Dolnośląskiego. Brak spodziewanego potencjału w transporcie regionalnym.
65.	Milosz Cichuta	12.04.2023	e-mail	Poprawa obsługi komunikacyjnej Legnicko-Głogowskiego Obszaru Funkcjonalnego Kolej do Przemkowa.	Uruchomienie połączeń kolejowych do Przemkowa oraz rewitalizacja linii 14 przez PKP PLK. Wykreślenie informacji o komercyjnym charakterze reaktywacji połączeń.	Rewitalizacja linii do Chocianowa wraz z dalszą obsługą Przemkowa powinna być jednym z elementów odbudowy infrastruktury kolejowej w regionie Zagłębia Miedziowego. Z tego względu niezbędna jest dalsza rewitalizacja linii kolejowej nr 303 i włączenie Przemkowa do sieci kolejowej. Dzięki temu zabiegowi oraz po remoncie linii 14 pomiędzy Głogowem i Żaganiem możliwe byłoby alternatywne połączenie Chocianowa i Przemkowa z Głogowem. Obecnie pomiędzy Przemkowem a Głogowem istnieje tylko kilka par połączeń autobusowych dziennie. To także alternatywny ciąg w relacji Głogów – Legnica, która często pada ofiarą złodziei sieci trakcyjnej.	uwaga przyjęta

21

66.	Milosz Cichuta	12.04.2023	e-mail	Poprawa obsługi komunikacyjnej w centralnej i wewnętrznej strefie Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego. Połączenie kolejowe do lotniska.	Zmiana przebiegu planowanej linii.	Obsługa lotniska transportem kolejowym to niezbędny krok do jego rozwoju. Trudną sytuacją komunikacyjną lotniska widać w okresie wakacyjnym, kiedy to organizowany jest prowizoryczny parking na zieleni otaczającej lotnisko. Zaproponowany przebieg nie zapewni jednak optymalnej obsługi pasażerskiej z wymienionego w dokumencie powodu – wydłużenia czasu jazdy pomiędzy Legnicą a Wrocławiem. Stąd też zasadne jest rozważenie koncepcji połączenia linii kolejowych nr 274 oraz 275 poprzez linię kolejową przebiegającą przez lotnisko. Tym samym zwiększone zostałyby możliwości wariantowości obsługi pasażerskiej przez pociągi a lotnisko zostałoby włączone do sieci transportowej. Dzięki temu mieszkańcy rejonów położonych wzdłuż linii kolejowych 274 oraz 275 uzyskaliby wygodny dojazd na lotnisko i pominięciem centrum Wrocławia, a także możliwość dojazdu do innych celów. Niezaprzeczalnie wydłużyłoby to czas jazdy, jednak zapewniłoby alternatywny dojazd mieszkańcom zachodnich obrzeży Wrocławia do południowo-zachodniej części miasta. Ponadto po utworzeniu komponentu kolejowego w obszarze strefy przemysłowej w gminie Kobierzyce mogłoby nastąpić połączenie linii kolejowych 274, 275 oraz 286, co zwiększyłoby możliwości przewozu pasażerów oraz towarów w regionie.	uwaga przyjęta
67.	Milosz Cichuta	12.04.2023	e-mail	Poprawa dostępności Sudetów Zachodnich. Połączenie do Kamiennej Góry.	Realizacja przewozów autobusowych, a w dalszej perspektywie kolejowych w relacji Kowary – Kamienna Góra – Świdziszów/Walbrzych.	Region Sudetów Zachodnich należy do najbardziej turystycznych w województwie. Niestety niewielka liczba połączeń do Kamiennej Góry od strony Karpacza, a także omijanie tego miasta przez pociągi relacji Walbrzych – Jelenia Góra prowadzi w nim do silnego wykucia transportowego. W związku z tym proponuję zaplanowanie w planie opcji uruchomienia jak najszybciej połączeń autobusowych w relacji Kowary – Kamienna Góra – Świdziszów/Walbrzych a także rozważenie rewitalizacji linii kolejowej Kowary – Kamienna Góra, by umożliwić przejazd transportem kolejowym z Walbrzycha do Kowar i rejonu Sudetów Zachodnich bezpośrednio. Pozytywnie wpłynęłoby to na sytuację transportową mieszkańców regionu, a także znacznie skróciłoby czas przejazdu między Walbrzychem a Karpaczem. Zachęciłoby to wzmożonej turystyki w regionie, a także spowodowałoby połączenie Kamiennej Góry z innymi ośrodkami miejskimi bezpośrednio.	uwaga odrzucona Wskazywane relacje ruchu w regionalnej kolejowej komunikacji pasażerskiej zyskały negatywną opinię Organizatora przewozów (DI UMWD): Nieuwzględnione w Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Dolnośląskiego. Brak spodziewanego potencjału w transporcie regionalnym.

22

Marszałek
Województwa Dolnośląskiego

Cezary Przybylski