

**Podsumowanie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko  
Planu inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym  
w województwie dolnośląskim realizowanych  
ze środków EFRR 2014-2020**

## Spis treści

1. USTALENIA ZAWARTE W PROGNOZIE ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO .....	2
2. OPINIE REGIONALNEGO DYREKTORA OCHRONY ŚRODOWISKA ORAZ PAŃSTWOWEGO WOJEWÓDZKIEGO INSPEKTORA SANITARNEGO .....	5
3. INFORMACJE O PRZEBIEGU KONSULTACJI SPOŁECZNYCH PRZEPROWADZONYCH W RAMACH STRATEGICZNEJ OCENY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO.....	5
4. ZGŁOSZONE, W TRAKCIE KONSULTACJI SPOŁECZNYCH, UWAGI I WNIOSKI .....	8
5. INFORMACJE O SPOSOBIE I ZAKRESIE UWZGLĘDNIENIA WYNIKÓW POSTĘPOWANIA DOTYCZĄCEGO TRANSGENICZNEGO ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO .....	39
6. PROPOZYCJE DOTYCZĄCE METOD I CZĘSTOTLIWOŚCI PRZEPROWADZANIA MONITORINGU SKUTKÓW REALIZACJI POSTANOWIEŃ DOKUMENTU .....	39

## **1. USTALENIA ZAWARTE W PROGNOZIE ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO**

Postępowanie w sprawie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko do Planu inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020, objęło uzyskanie uzgodnień stopnia szczegółowości informacji zawartych w prognozie oddziaływania na środowisko, wykonanie prognozy oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego dokumentu, a także uzyskanie opinii właściwych organów (Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska we Wrocławiu, Dolnośląskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego we Wrocławiu) oraz zapewnienie możliwości udziału społeczeństwa w postępowaniu.

Prognozę oddziaływania na środowisko dla Planu inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020 (zwanej dalej: Prognozą) opracowano zgodnie z postanowieniami umowy zawartej pomiędzy Instytutem Rozwoju Terytorialnego a Głównym Instytutem Górnictwa. Dokumentem na podstawie, którego opracowano Prognozę był projekt dokumentu strategicznego pod nazwą „Plan inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020” (zwany dalej: Planem).

Zakres i treść Prognozy oddziaływania na środowisko Planu zostały opracowane zgodnie z wymaganiami art. 51 ust. 2 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 (Dz. U. 2017, poz. 1405), jak również zakresem i stopniem szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko, określonym przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu (pismo nr WSI.411.224.2017.DK z dnia 30.06.2017 r.) i Dolnośląskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego (Pismo nr ZNS.9022.2.449.2017.DG z dnia 20.06.2017 r.). Prognozę opracowano w okresie od sierpnia do września 2017.

Plan inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020 (zwany dalej: Planem) wypełnia bezpośrednio zapisy 5 Osi Priorytetowej Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Dolnośląskiego 2014-2020 (RPO WD 2014-2020) dotyczącej zwiększenia i polepszenia dostępności transportowej regionu w układzie międzyregionalnym i wewnątrz regionalnym oraz poprawienia funkcjonalności linii kolejowych poprzez łączenie ośrodków regionalnych z ich otoczeniem i obszarami peryferyjnymi. Ponadto Plan wypełnia warunkowość ex ante sformułowaną w odniesieniu do programowania i wydatkowania funduszy unijnych w latach 2014-2020 w Rozporządzeniu ogólnym dla funduszy objętych Wspólnymi Ramami Strategicznymi. Należy także nadmienić, iż spełnienie wymogów warunkowości ex ante jest istotnym czynnikiem przy podejmowaniu decyzji o alokacjach finansowych przeznaczonych na poszczególne cele tematyczne, co znalazło odzwierciedlenie w Umowie. Stan spełnienia warunkowości ex ante jest również istotnym elementem negocjacji Umowy Partnerstwa oraz programów operacyjnych z Komisją Europejską.

Plan poprzez zastosowanie specjalnie opracowanych kryteriów wskazuje projekty, które spełniają określone wymogi i mogą być finansowane w ramach 5 Osi Priorytetowej RPO WD 2014-2020. W Planie znalazły się także informacje o projektach realizowanych w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych. W tym wypadku ma to jednak jedynie charakter porządkowy bowiem wybór projektów w ramach Planu musiał uwzględniać także te inwestycje, które są lub będą realizowane w ramach ZIT-ów, podobnie jak musiał uwzględniać odcinki dróg zrealizowane w ramach RPO WD 2007-2013. Zostały w nim również uwzględnione zadania, które dodano w wyniku aktualizacji Planu. Obejmuje on również te inwestycje, które występowały w uprzedniej wersji Planu,

ale co do których dokonano podziału tras na kilka etapów realizacyjnych oraz wprowadzono korektę przebiegu tras.

Z przeprowadzonych analiz i ocen wynika, iż realizacja Planu będzie oddziaływała neutralnie na środowisko jako całość. Najsilniejsze negatywne oddziaływania mogą pojawić się w odniesieniu do ludzi, różnorodności biologicznej, powierzchni ziemi, korytarzy ekologicznych, obszarów chronionych (w tym Natury 2000). Niewielkie oddziaływania negatywne mogą pojawić się także w odniesieniu do krajobrazu czy wody. Analizy wskazują także pozytywne oddziaływanie na zabytki i dobra materialne. Poprawa infrastruktury drogowej, budowa obwodnic, remonty i rewitalizacje linii kolejowych przyczynią się do rozwoju gospodarczego, ułatwią komunikację i w niektórych przypadkach (obwodnice) przyczynią się także do poprawy środowiska życia ludzi.

W Prognozie zawarto szereg propozycji rozwiązań minimalizujących negatywne oddziaływania na środowisko, które zostały zarekomendowane do zastosowania na etapie projektowania, budowy oraz eksploatacji. Są to przede wszystkim wysokie standardy projektowe, uwzględnianie ryzyka ekologicznego na etapie budowy i odpowiednie planowanie budów oraz prawidłowe przeprowadzenie procedury oceny oddziaływania na środowisko. Do najważniejszych, rekomendowanych rozwiązań minimalizujących negatywny wpływ na środowisko należą:

1. planowanie i realizacja projektów inwestycyjnych w sposób nie przekraczający pojemności środowiska,
2. przestrzeganie odpowiednich standardów projektowych, minimalizujących zidentyfikowane negatywne oddziaływania na środowisko,
3. przestrzeganie lokalizacji przedsięwzięć infrastrukturalnych wg następujących wymogów:
  - nową infrastrukturę drogową i/lub kolejową należy, w miarę możliwości, prowadzić wzdłuż istniejącej i planowanej linowej infrastruktury transportowej,
  - pod nowe inwestycje (drogowe/kolejowe) należy wykorzystywać tereny uprzednio zagospodarowane (ang. *brownfield*), a nie tereny zielone,
  - zabudowa na terenach nowo zajmowanych powinna być zwarta, a teren zagospodarowywany w sposób jak najbardziej optymalny,
  - otwarte tereny zielone i wody są pełnoprawnymi formami użytkowania terenu i stanowią zielono-niebieską infrastrukturę miast i ich obrzeży, w żadnym przypadku nie należy ich traktować jako rezerwy inwestycyjną,
  - szczególną rolę w świadczeniu usług ekosystemowych pełnią ekosystemy wodno-błotne, dlatego należy ograniczać wprowadzanie infrastruktury, która miałaby negatywny wpływ na tego typu cenne ekosystemy,
  - w przypadku lokalizacji inwestycji na obszarze zdegradowanym, szczególnie wnikiwie należy przeprowadzić analizę potencjalnych zagrożeń środowiskowych wynikających m.in. z możliwości zaistnienia niezidentyfikowanego zanieczyszczenia terenu,
4. w zakresie prowadzonych prac:
  - stosowanie przyjaznych dla środowiska rozwiązań technicznych wyróżniających się długą żywotnością,
  - zwrócenie uwagi na trwałość stosowanych rozwiązań technicznych czy też wykorzystywanych urządzeń i kompozycji przestrzennych (nawet przy niewielkich inwestycjach infrastrukturalnych takich jak budowa przystanków kolejowych),
  - racjonalne gospodarowanie materiałem budowlanym oraz koniecznymi surowcami (woda, piasek, paliwo, energia itp.),
  - segregację odpadów powstających na terenie budowy,
  - właściwe zagospodarowanie wytworzonych odpadów (w miarę możliwości dostosowanie się do wymagań gospodarki o obiegu zamkniętym),

5. zastosowanie środków minimalizujących negatywne oddziaływanie w postaci pasów zieleni ochronnej wzdłuż dróg i linii kolejowych (wprowadzanie, tam gdzie to możliwe),
6. po zakończeniu robót wdrożenie konieczności zrekultywowania powierzchni dróg tymczasowych (szczególnie w miejscach wrażliwych).

Z przeprowadzonych analiz wynika, iż Plan jako całość nie będzie wywierał negatywnego oddziaływania na cele ochrony oraz integralność obszarów Natura 2000 (zostanie to zapewnione na etapie ocen przeprowadzonych indywidualnie dla poszczególnych inwestycji), nie wiąże się także z oddziaływaniem na terytorium krajów sąsiadujących z Polską.

W Prognozie przedstawiono rekomendacje zawierające zalecenia odnośnie możliwości zmniejszenia negatywnego wpływu realizacji poszczególnych przedsięwzięć na środowisko. Rekomendacje te powinny zostać uwzględnione na etapie oceny oddziaływania na środowisko oraz sporządzania dokumentacji projektowej i realizacji inwestycji, a także powinno się wymagać od beneficjentów, aby uwzględnili zalecenia zawarte w niniejszej Prognozie na etapie realizacji i eksploatacji poszczególnych inwestycji.

W Prognozie rozpatrzono także konsekwencje ewentualnego zaprzestania realizacji dotychczasowych prac, czyli wdrożenie tzw. wariantu zerowego. Ocena zmian w środowisku w przypadku zaniechania realizacji projektu aktualizacji Planu, wykazała możliwość wystąpienia opóźnień w realizacji inwestycji, a także możliwość zmniejszenia ilości środków finansowych przeznaczonych na inwestycje, co mogłoby spowodować ograniczenie robót tylko do wymiany nawierzchni czy zaniechania budowy obwodnic. W efekcie pojawiłyby się także oddziaływania negatywne.

## **2. OPINIE REGIONALNEGO DYREKTORA OCHRONY ŚRODOWISKA ORAZ PAŃSTWOWEGO WOJEWÓDZKIEGO INSPEKTORA SANITARNEGO**

Projekt aktualizacji Planu wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko, zgodnie z art. 57 i 58 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 (Dz. U. 2017, poz. 1405) zostały poddane zaopiniowaniu przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu i Dolnośląskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego. Obydwa organy wydały pozytywne opinie zarówno na temat projektu aktualizacji Planu jak i ustaleń zawartych w Prognozie. Opinie zostały przesłane następującymi pismami:

- Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu pismo nr WSI.410.493.2017.DK z dnia 29 listopada 2017 r.
- Dolnośląski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny pismo nr ZNS.9022.2.876.2017.DG z dnia 08 listopada 2017 r.

## **INFORMACJE O PRZEBIEGU KONSULTACJI SPOŁECZNYCH PRZEPROWADZONYCH W RAMACH STRATEGICZNEJ OCENY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO**

Organem opracowującym Plan jest Zarząd Województwa Dolnośląskiego. Zgodnie z art. 54 ust. 1 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 (Dz. U. 2017, poz. 1405), zapewnił On udział społeczeństwa, na zasadach i w trybie określonym w ww. ustawie.

Wszczęcie postępowania Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko zapoczątkowała Uchwała Nr 3587/V/17 Zarządu Województwa Dolnośląskiego z dnia 6 kwietnia 2017 r. w sprawie zawiadomienia o przystąpieniu do aktualizacji Planu oraz wszczęciu postępowania w sprawie przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego dokumentu. Kolejno w dniu 24 października 2017 r. Zarząd Województwa Dolnośląskiego przyjął Uchwałę Nr 4428/V/17 z w sprawie przyjęcia projektu aktualizacji Planu inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020 wraz z prognozą oddziaływania na środowisko do dalszego procedowania w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.

W związku z tym podano do publicznej wiadomości informację o:

- wyłożeniu do publicznego wglądu projektu aktualizacji Planu wraz z Prognozą,
- możliwości zapoznania się z niezbędną dokumentacją sprawy oraz o miejscu, w którym została ona wyłożona do wglądu,
- możliwości składania uwag i wniosków,
- sposobie i miejscu składania uwag i wniosków, wskazując jednocześnie termin ich składania (pisemnie, ustnie do protokołu sporządzanego w miejscu wyłożenia projektu rozporządzenia lub na adres e-mail (irt@irt.wroc.pl) w terminie od 27 października 2017 r. do 28 listopada 2017 r.
- poinformowano również, że uwagi lub wnioski wniesione po wyznaczonym terminie pozostaną bez rozpatrzenia.

Podanie informacji do publicznej wiadomości nastąpiło poprzez:

- udostępnienie informacji na stronach Biuletynu Informacji Publicznej,
- ogłoszenie informacji w sposób zwyczajowo przyjęty,
- zamieszczenie ogłoszenia w prasie o zasięgu ogólnopolskim.

### Udostępnienie informacji na stronie Biuletynu Informacji Publicznej

Obwieszczenie Zarządu Województwa Dolnośląskiego z dnia 24 października 2017 roku w sprawie wyłożenia do publicznego wglądu projektu aktualizacji Planu inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014 – 2020 (załącznik nr 2 do Uchwały nr 4428/V/17 Zarządu Województwa Dolnośląskiego z dnia 24 października 2017 r.) zostało zamieszczone na stronach:

- Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Dolnośląskiego (<http://bip.umwd.dolnyslask.pl/>),
- Instytutu Rozwoju Terytorialnego ([https://www.irt.wroc.pl/aktualnosc-455-konsultacje\\_spoeczne\\_projektu.html](https://www.irt.wroc.pl/aktualnosc-455-konsultacje_spoeczne_projektu.html)).

### Ogłoszenie informacji w sposób zwyczajowo przyjęty

Obwieszczenie Zarządu Województwa Dolnośląskiego z dnia 24 października 2017 r. w sprawie wyłożenia do publicznego wglądu projektu aktualizacji Planu inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014 – 2020 (załącznik nr 2 do Uchwały nr 4428/V/17 Zarządu Województwa Dolnośląskiego z dnia 24 października 2017 r.) zostało wywieszone na tablicy ogłoszeń w siedzibie:

- Urzędu Marszałkowskiego Województwa Dolnośląskiego, Wybrzeże Słowackiego 12-14, 50-411 Wrocław,
- Instytutu Rozwoju Terytorialnego, ul. J. Wł. Dawida 1a, 50-527 Wrocław.

### Zamieszczenie ogłoszenia w prasie o zasięgu ogólnopolskim

Ogłoszenie Zarządu Województwa Dolnośląskiego z dnia 24 października 2017 r. w sprawie wyłożenia do publicznego wglądu projektu aktualizacji Planu inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014 – 2020 (załącznik nr 1 do Uchwały nr 4428/V/17 Zarządu Województwa Dolnośląskiego z dnia 24 października 2017 r.) zostało w dniu 27 października 2017 r. opublikowane w gazecie Puls Biznesu oraz wydaniu internetowym gazety.

### Powyższe informacje opublikowano na stronach internetowych:

- Urzędu Marszałkowskiego Województwa Dolnośląskiego:  
<http://bip.umwd.dolnyslask.pl/dokument,iddok,40715,idmp,14,r,r>
- Instytutu Rozwoju Terytorialnego: [https://www.irt.wroc.pl/aktualnosc-455-konsultacje\\_spoeczne\\_projektu.html](https://www.irt.wroc.pl/aktualnosc-455-konsultacje_spoeczne_projektu.html)

### 3. ZGŁOSZONE, W TRAKCIE KONSULTACJI SPOŁECZNYCH, UWAGI I WNIOSKI

W trakcie udziału społeczeństwa wpłynęły uwagi i wnioski, których zestawienia dokonano w poniższej tabeli.

Tabela 1 Wykaz uwag, które wpłynęły do wyłożonego do publicznego wglądu projektu aktualizacji Planu inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020 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 udostępnienia	Data wpływu	Sposób zgłoszenia uwag	Część 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	9
1.	Artur Kotlarek	27.10.2017 (prasa, BIP, tablice ogłoszeń)	02.11.17 (uzupełniono 27.11.17)	e-mail	str.72 rys. 48	Linia kolejowa Jelenia Góra Karpacz/Kowary wykorzystanie prędkości konstrukcyjnej na całym odcinku obecnie mieści się w przedziale 0-10% a nie jak na wykresie przedstawiono w przedziałach 90-100%, 10-20%, 0-10%. Na rysunku powinien być zaznaczony na czerwono (przedział 0-10%).	Obecnie linia ma statut linii nieczynnej z prędkością 0 km/h i cały odcinek powinien być zaznaczony na czerwono (przedział 0-10%).	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>  Diagnoza w dokumencie została sporządzona dla roku bazowego 2015, zakres prowadzonej aktualizacji zgodnie z zapisami zawartymi w punkcie 1.1.1. nie zakładał zmian w części diagnostycznej.
2.	Artur Kotlarek	27.10.2017 (prasa, BIP, tablice ogłoszeń)	02.11.17	e-mail	rys. 45, rys. 46, rys. 47, rys. 48, rys. 49, rys. 50	Należy nanieść na rysunki analizy dla odcinka Lwówek Śl. - Złotoryja.	Brak analizy dla odcinka Lwówek Śl. - Złotoryja.	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>  Niemożliwe było przeprowadzenie analiz dla odcinka wykreślonego z ewidencji linii kolejowych PKP PLK S.A. Dodatkowo na ww. odcinku występują ubytki w infrastrukturze kolejowej, które uniemożliwiają ruch.
3.	Artur Kotlarek	27.10.2017 (prasa, BIP, tablice ogłoszeń)	02.11.17 (uzupełniono 27.11.17)	e-mail	str. 108 pkt 4.1.3.4.1 poz. 6	<b>Kryterium zwiększenia prędkości</b> (kolumna 7) powinno wynieść <b>5</b> a nie <b>9</b> gdyż jest to linia nieczynna.	W tabeli, kolumna: <b>Kryterium zwiększenia prędkości</b> należy zmienić <b>9</b> na liczbę <b>5</b> . Zgodnie z opisem zawartym pod tab.19 strona 104 cyt. "Dla odcinków nieczynnych przyjmuje się, że wykorzystanie prędkości konstrukcyjnej wynosi 0" linia 308 i 340 ma statut linii nieczynnej z prędkością 0 km/h.	<b>Uwaga uwzględniona</b>
4.	Artur Kotlarek	27.10.2017 (prasa, BIP, tablice ogłoszeń)	02.11.17 (uzupełniono 27.11.17)	e-mail	str. 108 pkt. 4.1.3.4.1. poz. 12	<b>Kryterium liczby mieszkańców wzdłuż linii kolejowych</b> (kolumna 11) linia powinna znaleźć się w przedziale 50-75% <b>pkt 3</b> .	Analizując mapy położenia linii względem terenów zamieszkałych, zabudowanych tj. <b>2 km</b> od linii wygląda następująco: - Świeradów Zdrój 50-75%	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>  Przyjęta w kryterium metoda oceny miała charakter przybliżonego określenia potencjału



							<p>- Orłowice/Krobica, Mroczkowice powyżej 75%</p> <p>- Mirsk 50-75%</p> <p>- Brzezinec, Proszówka 25-50%</p> <p>- Gryfów Śl. 25-50%</p> <p>Przez gminę Mirsk również przebiega linia 274 ze stacją Rębiszów i przystankiem Kwieciszowice. W związku z tym mieszkańcy miejscowości należących terytorialnie do gminy Mirsk tj. Rębiszowa, Grudzy, Przeczniczy, Mładza, Kwieciszowice z pewnością będą korzystać z komunikacji kolejowej na linii 274. Jeżeli przy tym kryterium bierze się pod uwagę całą populację gminy to w tym przypadku należałoby to rozgraniczyć i brać pod uwagę procentowo zasięg bez tych miejscowości.</p> <p>- Świeradów Zdrój posiada bezpłatną komunikację miejską, która będzie uzupełnieniem komunikacji kolejowej. Swoim zasięgiem obejmuje dzielnicę Świeradowa Zdroju Czerniawe, która de facto połączona jest z miejscowością Pobiedna z Gminy Leśna.</p>	<p>ludnościowego terenów w bliskim sąsiedztwie linii kolejowych. Nie stanowi to analizy popytu na transport kolejowy w gminach. Uznano za niezasadne wykluczanie obszarów konkretnych miejscowości z analiz w przypadku zachodzącego oddziaływani innych linii kolejowych, ze względu na brak znajomości występującego popytu na poszczególne relacje oraz dokładnej liczby ludności w tych miejscowościach. Podczas prowadzenia analiz w żadnej z gmin nie uwzględniano wpływu integracji transportu, która może przynieść niezaprzeczalne korzyści dla wielkości potoków ruchu, jednak na etapie sporządzania dokumentu nie możliwe było oszacowanie tego czynnika. W przypadku wskazanej linii w promieniu 2 km zameldowanych jest ok. 43,5% mieszkańców gmin: Gryfów Śl., Leśna, Lubomierz, Mirsk oraz Świeradów Zdrój.</p>
5.	Artur Kotlarek	27.10.2017 (prasa, BIP, tablice ogłoszeń)	02.11.17 (uzupełniono 27.11.17)	e-mail	str. 108 pkt 4.1.3.4.1. poz. 12	<p><b>Kryterium dostosowania sieci stacji i przystanków kolejowych do zagospodarowania przestrzennego</b> (kolumna 10) powinno rozważyć się zmianę lokalizacji przystanku w Mroczkowicach.</p>	<p>Zmiana lokalizacji przystanku - przesunięcie o około 500 metrów w stronę Mirska znacznie ułatwiło by dostęp dla mieszkańców Mroczkowic. Przystanek praktycznie położony centralnie po środku Mroczkowic.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b></p> <p>W obecnej fazie przygotowania projekt rewitalizacji nie uwzględnił budowy nowych przystanków ani zmiany położenia dawniej istniejących. Nie jest wykluczone, że podczas sporządzania dokumentacji projektowej zostaną wprowadzone zmiany położenia stacji i przystanków kolejowych. Nie mniej obecnie nie ma podstaw do zmiany punktacji w kryterium dostosowania sieci stacji i przystanków kolejowych do zagospodarowania przestrzennego.</p>
6.	Artur Kotlarek	27.10.2017 (prasa, BIP, tablice ogłoszeń)	02.11.17 (uzupełniono 27.11.17)	e-mail	str. 108 pkt 4.1.3.4.1. poz. 12	<p><b>Kryterium dostosowania sieci stacji i przystanków kolejowych do zagospodarowania przestrzennego</b> (kolumna 10) powinno rozważyć się budowę dodatkowego przystanku</p>	<p>Taki dodatkowy przystanek powinien powstać w Świeradowie Zdroju w pobliżu ulicy Wiejskiej i Osiedlowej. Znacznie ułatwiłoby to mieszkańcom tej dzielnicy korzystanie z komunikacji kolejowej.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b></p> <p>W obecnej fazie przygotowania projekt rewitalizacji nie uwzględnił budowy nowych</p>

						miedzy Świeradowem a Orłowicami/Krobica. Zdrój	Mniej więcej w tym samym miejscu znajduje się przystanek PKS-u (droga 358).	przystanków ani zmiany położenia dawniej istniejących. Nie jest wykluczone, że podczas sporządzania dokumentacji projektowej zostaną wprowadzone zmiany położenia stacji i przystanków kolejowych. Nie mniej obecnie nie ma podstaw do zmiany punktacji w kryterium dostosowania sieci stacji i przystanków kolejowych do zagospodarowania przestrzennego.
7.	Artur Kotlarek	27.10.2017 (prasa, BIP, tablice ogłoszeń)	02.11.17 (uzupełniono 27.11.17)	e-mail	str. 116 pkt 4.1.3.7.2. poz. 12	W Kolumnie 8 – powinna się znaleźć kwota <b>21 250 000</b> a nie <b>17 276 423</b> ewentualnie w kolumnie nr 7 powinna być kwota <b>21 000 000</b> .	Bilans powinien być zerowy tzn. przyjęty szacunkowy koszt inwestycji (kolumna 7) powinien być równy składowym (w tym przypadku kolumna 8 i 10). Przy tym zapisie bilans jest ujemny (brak 4 mln zł) i nie ma wskazania z źródła sfinansowania brakującej kwoty.	<b>Uwaga uwzględniona</b>
8.	Artur Kotlarek	27.10.2017 (prasa, BIP, tablice ogłoszeń)	02.11.17 (uzupełniono 27.11.17)	e-mail	str. 116 pkt 4.1.3.7.2. poz. 12	Kolumna 11 powinna tam się znaleźć data wykonania oddziaływania na środowisko.	Wg tabeli nr <b>4.1.3.4.1.</b> str. 108 poz.12 (Rewitalizacja linii kolejowej nr 317 i 336 na odcinku Gryfów Śl. – Mińsk – Świeradów Zdrój) kolumna 12 (kryterium konfliktów z obszarami przyrodniczymi) wskazany jest konflikt pkt 0.	<b>Uwaga uwzględniona</b>
9.	Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu	27.10.2017 (prasa, BIP, tablice ogłoszeń)	06.11.17	do protokołu	str. 116 pkt 4.1.3.7.1. poz. 5	Należy zmienić nazwę inwestycji, łączną długość, kosztorys oraz harmonogram realizacji by odzwierciedlała zakres etapów 1, 2, 3.	Informacje podane dla inwestycji nie uwzględniają wszystkich etapów realizacyjnych.	<b>Uwaga uwzględniona</b>

10.	Artur Jackowski	27.10.2017 (prasa, BIP, tablice ogłoszeń)	09.11.17	e-mail	str. 115	Przywrócić do użytkowania odcinek Chocianów-Duninów jako ciąg dla linii Chojnów-Rokitki.	Brak możliwości dojazdu do Chocianowa od strony Legnicy/Wrocławia.	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>  Uwzględnienie przedmiotowej inwestycji poprzedzone powinno zostać ujęciem w Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa dolnośląskiego, który jest dokumentem określającym relacje regionalnych połączeń kolejowych w województwie dolnośląskim. Ponadto niezbędnym jest wcześniejsze uzgodnienie z PKP PLK zakresu oraz kosztów udrożnienia linii kolejowej na odc. Duninów – Chocianów i gotowości podmiotów do skorzystania ze środków EFRR 2014-2020. W przypadku pojawienia się możliwości realizacji ww. inwestycji będzie przedmiotem analizy na etapie kolejnej aktualizacji dokumentu.
11.	Prywatna Szkoła Podstawowa W Legnicy	27.10.2017 (prasa, BIP, tablice ogłoszeń)	10.11.17	e-mail	str.116 poz. 7	Przywrócenie komunikacji kolejowej z Chocianowem.	Bory Dolnośląskie - największy kompleks leśny Europy – nie ma możliwości dojazdu w celach edukacyjnych (wrzosowiska, lasy mieszane).	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>  Uwzględnienie przedmiotowej inwestycji poprzedzone powinno zostać ujęciem w Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa dolnośląskiego, który jest dokumentem określającym relacje regionalnych połączeń kolejowych w województwie dolnośląskim. Ponadto niezbędnym jest wcześniejsze uzgodnienie z PKP PLK zakresu oraz kosztów udrożnienia linii kolejowej na odc. Rokitki – Chocianów i gotowości podmiotów do skorzystania ze środków EFRR 2014-2020. W przypadku pojawienia się możliwości realizacji ww. inwestycji będzie przedmiotem analizy na etapie kolejnej aktualizacji dokumentu.
12.	Niepubliczne Przedszkole Kredka w Legnicy	27.10.2017 (prasa, BIP, tablice ogłoszeń)	10.11.17	e-mail	str. 116	Reaktywacja linii kolejowej na odcinku Rokitki - Chocianów.	Brak możliwości dojazdu w kompleksy leśne regionu większą ilością dzieci nawet w celu wycieczek rowerowych.	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>  Uwzględnienie przedmiotowej inwestycji poprzedzone powinno zostać ujęciem w Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa dolnośląskiego, który jest dokumentem

							określającym relacje regionalnych połączeń kolejowych w województwie dolnośląskim. Ponadto niezbędnym jest wcześniejsze uzgodnienie z PKP PLK zakresu oraz kosztów udrożnienia linii kolejowej na odc. Rokitki – Chocianów i gotowości podmiotów do skorzystania ze środków EFRR 2014-2020. W przypadku pojawienia się możliwości realizacji ww. inwestycji będzie przedmiotem analizy na etapie kolejnej aktualizacji dokumentu.
13.	Fabryka Urzędzeń Mechanicznych „CHOFUM” w Chocianowie S.A.	27.10.2017 (prasa, BIP, tablice ogłoszeń)	14.11.17	e-mail	str. 116	Reaktywacja linii kolejowej na odcinku Rokitki – Chocianów.	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b></p> <p>Uwzględnienie przedmiotowej inwestycji poprzedzone powinno zostać ujęciem w Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa dolnośląskiego, który jest dokumentem określającym relacje regionalnych połączeń kolejowych w województwie dolnośląskim. Ponadto niezbędnym jest wcześniejsze uzgodnienie z PKP PLK zakresu oraz kosztów udrożnienia linii kolejowej na odc. Rokitki – Chocianów i gotowości podmiotów do skorzystania ze środków EFRR 2014-2020. W przypadku pojawienia się możliwości realizacji ww. inwestycji będzie przedmiotem analizy na etapie kolejnej aktualizacji dokumentu.</p>
14.	Agnieszka Samorek	27.10.2017 (prasa, BIP, tablice ogłoszeń)	15.11.17	e-mail	str. 116	Reaktywacja linii kolejowej na odcinku Rokitki – Chocianów.	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b></p> <p>Uwzględnienie przedmiotowej inwestycji poprzedzone powinno zostać ujęciem w Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa dolnośląskiego, który jest dokumentem określającym relacje regionalnych połączeń kolejowych w województwie dolnośląskim. Ponadto niezbędnym jest wcześniejsze uzgodnienie z PKP PLK zakresu oraz kosztów udrożnienia linii kolejowej na odc. Rokitki – Chocianów i gotowości podmiotów do skorzystania ze środków EFRR 2014-2020. W przypadku pojawienia się możliwości realizacji</p>

								ww. inwestycji będzie przedmiotem analizy na etapie kolejnej aktualizacji dokumentu.
15.	Starostwo Powiatowe w Polkowicach	27.10.2017 (prasa, BIP, tablice ogłoszeń)	16.11.17	e-mail	str. 116	Przywrócenie ruchu kolejowego na linii Chocianów-Rokitki.	<p>1) Przywrócenie ruchu kolejowego na trasie Chocianów Rokitki;</p> <p>2) Dogodny punkt przesiadkowy Rokitki z możliwością kontynuowania podróży dalej;</p> <p>2) Zapewnienie dostępności i łączności z ośrodkami regionu Legnica, Chojnów, Wrocław;</p> <p>3) Umożliwienie przemieszczania się mieszkańców do pracy, szkół, ośrodków zdrowia, kultury, przychodni i zakładów pracy miast regionu;</p> <p>4) Zwiększenie dostępności do atrakcyjnie turystycznie regionu możliwość dojazdu do kompleksu Borów Dolnośląskich – rower do pociągu, obszar Natura2000 i na miejscu wycieczki rowerowe;</p> <p>5) Wykorzystanie linii kolejowej do transportu towarów, materiałów zakładów zlokalizowanych w regionie;</p> <p>6) Zapewnienie bezpiecznych połączeń.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b></p> <p>Uwzględnienie przedmiotowej inwestycji poprzedzone powinno zostać ujęciem w Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa dolnośląskiego, który jest dokumentem określającym relacje regionalnych połączeń kolejowych w województwie dolnośląskim. Ponadto niezbędnym jest wcześniejsze uzgodnienie z PKP PLK zakresu oraz kosztów udrożnienia linii kolejowej na odc. Rokitki – Chocianów i gotowości podmiotów do skorzystania ze środków EFRR 2014-2020. W przypadku pojawienia się możliwości realizacji ww. inwestycji będzie przedmiotem analizy na etapie kolejnej aktualizacji dokumentu.</p>
16.	Andrzej Olszewski	27.10.2017 (prasa, BIP, tablice ogłoszeń)	23.11.17	e-mail	str. 25	Karpacz określono jako ośrodek turystyczny o charakterze krajowym, w związku z takim charakterem Karpacza moim zdaniem punktacja dot. kryterium położenia jest zbyt niska. Kryterium położenia określam na 5, a nie na 3 punkty.	<p>Biorąc pod uwagę fakt, że linie kolejowe nr 308/340 łączą 4 gminy i miasto na prawach powiatu oraz szereg atrakcji turystycznych (zarówno zabytkowych ogólnodostępnych jak i komercyjnych) oraz poprawią dostępność Karkonoszy (poprawa połączenia pomiędzy Karpaczem - Jelenią Górą i Szklarską Porębą) kryterium położenia powinno uzyskać max. możliwą ilość punktów czyli 5.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b></p> <p>Punktacja w kryterium położenia była przyznawana za spełnienie poszczególnych podkryteriów. W przypadku wskazanej rewitalizacji linii kolejowych nr 308 oraz 340 przyznano 1 punkt za łączność z trzeciorzędny węzeł kolejowej sieci TEN-T na stacji Jelenia Góra oraz 2 punkty za usprawnienie połączenia, między co najmniej dwoma istotnymi ośrodkami generującymi ruch w województwie (rozumianymi jako miasta Jelenia Góra, Karpacz oraz Kowary). Kolejne kryteria nie zostały spełnione, więc punktów nie przyznano. Wskazane do rewitalizacji linie nie stanowią usprawnienia, między co najmniej dwoma miastami subregionalnymi (Głogów, Jelenia Góra, Legnica, Lubin, Świdnica, Wałbrzych), ani</p>

							miastem subregionalnym a regionalnym (Wrocław). Wskazane linie również nie usprawnią połączenia między Jelenią Górą (jedyne miasto subregionalne na tym obszarze) a liniami kolejowymi w sieci TEN-T.
17	Andrzej Olszewski	27.10.2017 (prasa, BIP, tablice ogłoszeń)	23.11.17	e-mail	str. 108	Dot. punktacji na liście projektów kolejowych. Kryterium dostosowania sieci stacji i przystanków kolejowych do zagospodarowania przestrzennego oceniam na 1 pkt.	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>  W obecnej fazie przygotowania projekt rewitalizacji nie uwzględniał budowy nowych przystanków ani zmiany położenia dawniej istniejących. Nie jest wykluczone, że podczas sporządzania dokumentacji projektowej zostaną wprowadzone zmiany położenia stacji i przystanków kolejowych. Nie mniej obecnie nie ma podstaw do zmiany punktacji w kryterium dostosowania sieci stacji i przystanków kolejowych do zagospodarowania przestrzennego.
18.	Bogusław Rolski	27.10.2017 (prasa, BIP, tablice ogłoszeń)	27.11.17	e-mail	str. 116	Reaktywacja linii kolejowej na odcinku Rokitki-Chocianów	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>  Uwzględnienie przedmiotowej inwestycji poprzedzone powinno zostać ujęciem w Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa dolnośląskiego, który jest dokumentem określającym relacje regionalnych połączeń kolejowych w województwie dolnośląskim. Ponadto niezbędnym jest wcześniejsze uzgodnienie z PKP PLK zakresu oraz kosztów udrożnienia linii kolejowej na odc. Rokitki – Chocianów i gotowości podmiotów do skorzystania ze środków EFRR 2014-2020. W przypadku pojawienia się możliwości realizacji ww. inwestycji będzie przedmiotem analizy na etapie kolejnej aktualizacji dokumentu.
19.	Małgorzata Tarasiuk	27.10.2017 (prasa, BIP, tablice ogłoszeń)	27.11.17	e-mail	str. 116	Reaktywacja linii kolejowej na odcinku Rokitki-Chocianów	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>  Uwzględnienie przedmiotowej inwestycji poprzedzone powinno zostać ujęciem w Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa

							z Chocianowa z uczelniami wyższymi, instytucjami, szpitalem, firmami w Chojnowie, Legnicy, Wrocławiu.	dolnośląskiego, który jest dokumentem określającym relacje regionalnych połączeń kolejowych w województwie dolnośląskim. Ponadto niezbędnym jest wcześniejsze uzgodnienie z PKP PLK zakresu oraz kosztów udrożnienia linii kolejowej na odc. Rokitki – Chocianów i gotowości podmiotów do skorzystania ze środków EFRR 2014-2020. W przypadku pojawienia się możliwości realizacji ww. inwestycji będzie przedmiotem analizy na etapie kolejnej aktualizacji dokumentu.
20.	Renata Gniewek	27.10.2017 (prasa, BIP, tablice ogłoszeń)	27.11.17	e-mail	str. 116	Reaktywacja linii kolejowej na odcinku Rokitki-Chocianów	Sensowna jest reaktywacja tej linii na odcinku Rokitki-Chocianów co ułatwi dalszą łączność. Brak możliwości dojazdu do największego w Europie kompleksu leśnego Borów Dolnośląskich - rower do pociągu i na miejscu po lasach (doskonała promocja regionu). Utrudnione połączenia z Chocianowa z uczelniami wyższymi, instytucjami, szpitalem, firmami w Chojnowie, Legnicy, Wrocławiu.	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>  Uwzględnienie przedmiotowej inwestycji poprzedzone powinno zostać ujęciem w Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa dolnośląskiego, który jest dokumentem określającym relacje regionalnych połączeń kolejowych w województwie dolnośląskim. Ponadto niezbędnym jest wcześniejsze uzgodnienie z PKP PLK zakresu oraz kosztów udrożnienia linii kolejowej na odc. Rokitki – Chocianów i gotowości podmiotów do skorzystania ze środków EFRR 2014-2020. W przypadku pojawienia się możliwości realizacji ww. inwestycji będzie przedmiotem analizy na etapie kolejnej aktualizacji dokumentu.
21.	Joanna Urbańska	27.10.2017 (prasa, BIP, tablice ogłoszeń)	28.11.17	e-mail	str. 116	Reaktywacja linii kolejowej na odcinku Rokitki-Chocianów	Sensowna jest reaktywacja tej linii na odcinku Rokitki-Chocianów co ułatwi dalszą łączność. Brak możliwości dojazdu do największego w Europie kompleksu leśnego Borów Dolnośląskich - rower do pociągu i na miejscu po lasach (doskonała promocja regionu). Utrudnione połączenia z Chocianowa z uczelniami wyższymi, instytucjami, szpitalem, firmami w Chojnowie, Legnicy, Wrocławiu.	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>  Uwzględnienie przedmiotowej inwestycji poprzedzone powinno zostać ujęciem w Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa dolnośląskiego, który jest dokumentem określającym relacje regionalnych połączeń kolejowych w województwie dolnośląskim. Ponadto niezbędnym jest wcześniejsze uzgodnienie z PKP PLK zakresu oraz kosztów udrożnienia linii kolejowej na odc. Rokitki – Chocianów i gotowości podmiotów do skorzystania ze środków EFRR 2014-2020. W

								przypadku pojawienia się możliwości realizacji ww. inwestycji będzie przedmiotem analizy na etapie kolejnej aktualizacji dokumentu.
22.	Maciej Urbański	27.10.2017 (prasa, BIP, tablice ogłoszeń)	28.11.17	e-mail	str. 116	Reaktywacja linii kolejowej na odcinku Rokitki-Chocianów	Sensowna jest reaktywacja tej linii na odcinku Rokitki-Chocianów co ułatwi dalszą łączność. Brak możliwości dojazdu do największego w Europie kompleksu leśnego Borów Dolnośląskich - rower do pociągu i na miejscu po lasach (doskonała promocja regionu). Utrudnione połączenia z Chocianowa z uczelniami wyższymi, instytucjami, szpitalem, firmami w Chojnowie, Legnicy, Wrocławiu.	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>  Uwzględnienie przedmiotowej inwestycji poprzedzone powinno zostać ujęciem w Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa dolnośląskiego, który jest dokumentem określającym relacje regionalnych połączeń kolejowych w województwie dolnośląskim. Ponadto niezbędnym jest wcześniejsze uzgodnienie z PKP PLK zakresu oraz kosztów udrożnienia linii kolejowej na odc. Rokitki – Chocianów i gotowości podmiotów do skorzystania ze środków EFRR 2014-2020. W przypadku pojawienia się możliwości realizacji ww. inwestycji będzie przedmiotem analizy na etapie kolejnej aktualizacji dokumentu.
23.	Mirosława Krynica- Woźniak	27.10.2017 (prasa, BIP, tablice ogłoszeń)	28.11.17	e-mail	str. 116	Reaktywacja linii kolejowej na odcinku Rokitki-Chocianów	Sensowna jest reaktywacja tej linii na odcinku Rokitki-Chocianów co ułatwi dalszą łączność. Brak możliwości dojazdu do największego w Europie kompleksu leśnego Borów Dolnośląskich - rower do pociągu i na miejscu po lasach (doskonała promocja regionu). Utrudnione połączenia z Chocianowa z uczelniami wyższymi, instytucjami, szpitalem, firmami w Chojnowie, Legnicy, Wrocławiu.	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>  Uwzględnienie przedmiotowej inwestycji poprzedzone powinno zostać ujęciem w Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa dolnośląskiego, który jest dokumentem określającym relacje regionalnych połączeń kolejowych w województwie dolnośląskim. Ponadto niezbędnym jest wcześniejsze uzgodnienie z PKP PLK zakresu oraz kosztów udrożnienia linii kolejowej na odc. Rokitki – Chocianów i gotowości podmiotów do skorzystania ze środków EFRR 2014-2020. W przypadku pojawienia się możliwości realizacji ww. inwestycji będzie przedmiotem analizy na etapie kolejnej aktualizacji dokumentu.
24.	Jolanta Domagalska	27.10.2017 (prasa, BIP, tablice ogłoszeń)	28.11.17	e-mail	str. 116	Reaktywacja linii kolejowej na odcinku Rokitki-Chocianów	Sensowna jest reaktywacja tej linii na odcinku Rokitki-Chocianów co ułatwi dalszą łączność. Brak możliwości dojazdu do największego w Europie kompleksu leśnego Borów Dolnośląskich - rower do	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>  Uwzględnienie przedmiotowej inwestycji poprzedzone powinno zostać ujęciem w Planie zrównoważonego rozwoju publicznego



							pociągu i na miejscu po lasach (doskonała promocja regionu). Utrudnione połączenia z Chocianowa z uczelniami wyższymi, instytucjami, szpitalem, firmami w Chojnowie, Legnicy, Wrocławiu.	transportu zbiorowego dla województwa dolnośląskiego, który jest dokumentem określającym relacje regionalnych połączeń kolejowych w województwie dolnośląskim. Ponadto niezbędnym jest wcześniejsze uzgodnienie z PKP PLK zakresu oraz kosztów udrożnienia linii kolejowej na odc. Rokitki – Chocianów i gotowości podmiotów do skorzystania ze środków EFRR 2014-2020. W przypadku pojawienia się możliwości realizacji ww. inwestycji będzie przedmiotem analizy na etapie kolejnej aktualizacji dokumentu.
25.	Damian Hajduk ZDT – Zespół Doradców Transportowych Regionu Odry	27.10.2017 (prasa, BIP, tablice ogłoszeń)	28.11.17	e-mail	całość dokumentu	Przy projektach drogowych uzgodnienie sieci miejsc obsługi podróżnych (MOP) z uwzględnieniem charakterystyki i natężenia transportu nietypowego (ADR, nadgabaryt) Należy rozważyć i w miarę możliwości uwzględnić stosowność i skalowalność metodyki przygotowywana dla zarządcy dróg krajowych i autostrad przez konsorcjum w ramach programu RID.	Poprawa parametrów użyteczności techniczno-ekonomiczno-środowiskowej transportu.	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>  W obecnej fazie przygotowania projekty drogowe nie uwzględniają budowy miejsc obsługi podróżnych. Inwestycje zapisane w dokumencie dotyczą dróg wojewódzkich o klasach technicznych G i GP, które charakteryzują się wysoką dostępnością, w związku z czym nie jest powszechne lokalizowanie przy nich miejsc obsługi podróżnych (MOP). Ponadto na terenie Dolnego Śląska największe natężenie pojazdów ciężkich w tym nietypowych występuje na drogach zarządzanych przez GDDKiA, więc nowe miejsca obsługi podróżnych powinny powstawać w pierwszej kolejności przy autostradach, drogach ekspresowych i drogach krajowych.
26.	Damian Hajduk ZDT – Zespół Doradców Transportowych Regionu Odry	27.10.2017 (prasa, BIP, tablice ogłoszeń)	28.11.17	e-mail	całość dokumentu	Należy uwzględnić ciągłość inwestycji w nawiązaniu do zrealizowanych w latach ubiegłych. Należy uwzględnić przyszłe działania komplementarne do przeszłych i obecnych sprzyjające spójności sieci w ujęciu regionalnym i ponadregionalnym.	Spójność sieci w ujęciu regionalnym i ponadregionalnym. Poprawa parametrów użyteczności techniczno-ekonomiczno-środowiskowej transportu.	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>  W dokumencie znajduje się Kryterium kontynuacji ciągu dot. inwestycji drogowych, które nie podlega zmianie w ramach aktualizacji. W ramach tego kryterium punktowane są zarówno zakończone jak i realizowane inwestycje w ciągach dróg wojewódzkich oraz inwestycje szczebla krajowego wynikające z Dokumentu Implementacyjnego do SRT. W części dot. inwestycji kolejowej znajduje się Kryterium kompleksowości projektu, które uwzględnia już zrealizowane, będące w realizacji i zaakceptowane do realizacji inwestycje na

								sieci linii kolejowych.
27.	Damian Hajduk ZDT – Zespół Doradców Transportowych Regionu Odry	27.10.2017 (prasa, BIP, tablice ogłoszeń)	28.11.17	e-mail	całość dokumentu	Należy dążyć do podniesienia parametrów techniczno-użytkowych sieci, w szczególności do osiągnięcia $V_t=120-140$ większości linii dowiązanych do sieci TEN-T łączących istotne ośrodki miejskie w tym wojewódzkie i regionalne, także w ciągach komunikacyjnych rozumianych ponadregionalnie i obsługujących takie pasma osadnicze oraz $V_t=100-120$ stanowiących linie uzupełniające dla ww. ciągów komunikacyjnych szczególnie na krótszych odcinkach, w tym o znaczeniu dla turystyki (tu w uzasadnionych przypadkach dopuszczalny standard $V_t=80-100$ ).	Spójność sieci w ujęciu regionalnym i ponadregionalnym. Poprawa parametrów użyteczności techniczno-ekonomiczno-środowiskowej transportu.	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>  Możliwa do uzyskania prędkość techniczna na liniach kolejowych przewidzianych do modernizacji lub rewitalizacji, zależeć będzie od przyjętych rozwiązań w dokumentacji projektowej oraz od przewidywanych w rozkładzie jazdy postojów technicznych (w szczególności na liniach jednotorowych). Należy również podkreślić, że prędkość konstrukcyjna wielu linii kolejowych na terenie regionu jest niższa niż 120 km/h. Dążenie do proponowanych prędkości technicznych wymagałoby znacznych ingerencji w geometrii linii kolejowych na obszarze Sudetów w tym budowy estakad i drażenia tunelów, co skutkowałoby znaczącym zwiększeniem kosztów, wydłużeniem trwania inwestycji oraz ograniczeniem liczby możliwych zadań do wykonania.
28.	Damian Hajduk ZDT – Zespół Doradców Transportowych Regionu Odry	27.10.2017 (prasa, BIP, tablice ogłoszeń)	28.11.17	e-mail	str. 96 pkt 4.1.3.2.2. poz. 1	Realizacja ciągu N-S Bałtyk – Adriatyk uzupełniającego/ alternatywnego dla S3 – w przyszłości postulowana DK miejsce DW: (S3) Nowa Sól – Bolesławiec i Zgorzelec – Sieniawka (R35.cz).	-	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>  Korytarz TEN-T Bałtyk – Adriatyk posiada na terenie Polski korytarze drogowe, które prowadzą od polskich portów morskich do Ostrawy a dalej do Wiednia. Sugerowane korytarze dróg wojewódzkich ze względu na swój przebieg nie mogą stanowić atrakcyjnych alternatyw. Samorząd Województwa Dolnośląskiego dostrzegając potrzebę rozwoju korytarzy europejskich jest zaangażowany w inicjatywę o nazwie Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy - Europejskie Ugrupowanie Współpracy Terytorialnej (ŚKT-EUWT z o.o.).
29.	Damian Hajduk ZDT – Zespół Doradców Transportowych Regionu Odry	27.10.2017 (prasa, BIP, tablice ogłoszeń)	28.11.17	e-mail	str. 96 pkt 4.1.3.2.2. poz. 25	Realizacja ciągu N-S Bałtyk – Adriatyk uzupełniającego/ alternatywnego dla S3 – w przyszłości postulowana DK miejsce DW: (S3) Nowa Sól – Bolesławiec i Zgorzelec – Sieniawka (R35.cz).	-	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>  Korytarz TEN-T Bałtyk – Adriatyk posiada na terenie Polski korytarze drogowe, które prowadzą od polskich portów morskich do Ostrawy a dalej do Wiednia. Sugerowane korytarze dróg wojewódzkich ze względu na swój przebieg nie mogą stanowić atrakcyjnych

								alternatyw. Samorząd Województwa Dolnośląskiego dostrzegając potrzebę rozwoju korytarzy europejskich jest zaangażowany w inicjatywę o nazwie Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy Europejskie Ugrupowanie Współpracy Terytorialnej (ŚKT-EUWT z o.o.)
29.	Damian Hajduk ZDT – Zespół Doradców Transportowych Regionu Odry	27.10.2017 (prasa, BIP, tablice ogłoszeń)	28.11.17	e-mail	str. 107 pkt 4.1.3.4.1. poz. 2a	Vt=100-120, dopuszczalne 80-100	-	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>  Możliwa do uzyskania prędkość techniczna zależy będzie od przyjętych rozwiązań w dokumentacji projektowej oraz od przewidywanych w rozkładzie jazdy postojów technicznych. Linia prowadzona jest w trudnym terenie podgórskim z licznymi przeszkodami np. Jeziorem Pilchowickim w związku, z czym jej prędkość konstrukcyjna wynosi 80 km/h i nie należy spodziewać się znacznych zmian w tym zakresie w ramach rewitalizacji.
30.	Damian Hajduk ZDT – Zespół Doradców Transportowych Regionu Odry	27.10.2017 (prasa, BIP, tablice ogłoszeń)	28.11.17	e-mail	str. 107 pkt 4.1.3.4.1. poz. 2b	Vt=120-140, dopuszczalne 100-120	-	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>  Możliwa do uzyskania prędkość techniczna zależy będzie od przyjętych rozwiązań w dokumentacji projektowej oraz od przewidywanych w rozkładzie jazdy postojów technicznych. Linia częściowo przebiega w trudnym terenie podgórskim w związku, z czym jej prędkość konstrukcyjna wynosi 80 km/h i nie należy spodziewać się znacznych zmian w tym zakresie w ramach rewitalizacji.
31.	Damian Hajduk ZDT – Zespół Doradców Transportowych Regionu Odry	27.10.2017 (prasa, BIP, tablice ogłoszeń)	28.11.17	e-mail	str. 107 pkt 4.1.3.4.1. poz. 2c	Vt=120-140, dopuszczalne 100-120	-	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>  Możliwa do uzyskania prędkość techniczna zależy będzie od przyjętych rozwiązań w dokumentacji projektowej oraz od przewidywanych w rozkładzie jazdy postojów technicznych.
32.	Damian Hajduk ZDT – Zespół Doradców Transportowych Regionu Odry	27.10.2017 (prasa, BIP, tablice ogłoszeń)	28.11.17	e-mail	str. 107 pkt 4.1.3.4.1. poz. 3a	Vt=120-140, dopuszczalne 100-120	-	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>  Możliwa do uzyskania prędkość techniczna zależy będzie od przyjętych rozwiązań w dokumentacji projektowej oraz od

								przewidywanych w rozkładzie jazdy postojów technicznych.
33.	Damian Hajduk ZDT – Zespół Doradców Transportowych Regionu Odry	27.10.2017 (prasa, BIP, tablice ogłoszeń)	28.11.17	e-mail	str. 107 pkt 4.1.3.4.1. poz. 3b	Vt=120-140, dopuszczalne 100-120	-	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>  Możliwa do uzyskania prędkość techniczna zależy będzie od przyjętych rozwiązań w dokumentacji projektowej oraz od przewidywanych w rozkładzie jazdy postojów technicznych.
34.	Damian Hajduk ZDT – Zespół Doradców Transportowych Regionu Odry	27.10.2017 (prasa, BIP, tablice ogłoszeń)	28.11.17	e-mail	str. 107 pkt 4.1.3.4.1. poz. 5a	Vt=120-140	-	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>  Możliwa do uzyskania prędkość techniczna zależy będzie od przyjętych rozwiązań w dokumentacji projektowej oraz od przewidywanych w rozkładzie jazdy postojów technicznych.
35.	Damian Hajduk ZDT – Zespół Doradców Transportowych Regionu Odry	27.10.2017 (prasa, BIP, tablice ogłoszeń)	28.11.17	e-mail	str. 107 pkt 4.1.3.4.1. poz. 5b	Vt=120-140, dopuszczalne 100-120	-	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>  Możliwa do uzyskania prędkość techniczna zależy będzie od przyjętych rozwiązań w dokumentacji projektowej oraz od przewidywanych w rozkładzie jazdy postojów technicznych.
36.	Damian Hajduk ZDT – Zespół Doradców Transportowych Regionu Odry	27.10.2017 (prasa, BIP, tablice ogłoszeń)	28.11.17	e-mail	str. 108 pkt 4.1.3.4.1. poz. 6	Vt=120-140, dopuszczalne 100-120	-	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>  Możliwa do uzyskania prędkość techniczna zależy będzie od przyjętych rozwiązań w dokumentacji projektowej oraz od przewidywanych w rozkładzie jazdy postojów technicznych. Linia prowadzona jest w trudnym terenie podgórskim i górskim z licznymi przeszkodami terenowymi w związku, z czym jej prędkość konstrukcyjna na odcinku Jelenia Góra – Kowary wynosi 60 km/h, natomiast na odcinku Mysłakowice – Karpacz 50 km/h. Nie należy spodziewać się znacznych zmian w tym zakresie w ramach rewitalizacji.
37.	Damian Hajduk ZDT – Zespół Doradców Transportowych Regionu Odry	27.10.2017 (prasa, BIP, tablice ogłoszeń)	28.11.17	e-mail	str. 108 pkt 4.1.3.4.1. poz. 7	Vt=100-120, dopuszczalne 80-100. Łączenie ośrodków miejskich zamiast leśnych.	-	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>  Możliwa do uzyskania prędkość techniczna zależy będzie od przyjętych rozwiązań w dokumentacji projektowej i przewidywanych w rozkładzie jazdy postojów technicznych.

38.	Damian Hajduk ZDT – Zespół Doradców Transportowych Regionu Odry	27.10.2017 (prasa, BIP, tablice ogłoszeń)	28.11.17	e-mail	str. 108 pkt 4.1.3.4.1. poz. 8	Vt=100-120, dopuszczalne 80-100	-	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>  Możliwa do uzyskania prędkość techniczna zależy będzie od przyjętych rozwiązań w dokumentacji projektowej oraz od przewidywanych w rozkładzie jazdy postojów technicznych. Linia prowadzona jest w trudnym terenie podgórskim i górskim z licznymi przeszkodami terenowymi w związku, z czym jej prędkość konstrukcyjna wynosi 80 km/h i nie należy spodziewać się znacznych zmian w tym zakresie w ramach rewitalizacji.
39.	Damian Hajduk ZDT – Zespół Doradców Transportowych Regionu Odry	27.10.2017 (prasa, BIP, tablice ogłoszeń)	28.11.17	e-mail	str. 108 pkt 4.1.3.4.1. poz. 12	Vt=100-120, dopuszczalne 80-100	-	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>  Możliwa do uzyskania prędkość techniczna zależy będzie od przyjętych rozwiązań w dokumentacji projektowej oraz od przewidywanych w rozkładzie jazdy postojów technicznych. Linia prowadzona jest w trudnym terenie podgórskim i górskim z licznymi przeszkodami terenowymi w związku, z czym jej prędkość konstrukcyjna wynosi 80 km/h i nie należy spodziewać się znacznych zmian w tym zakresie w ramach rewitalizacji.
40.	Damian Hajduk ZDT – Zespół Doradców Transportowych Regionu Odry	27.10.2017 (prasa, BIP, tablice ogłoszeń)	28.11.17	e-mail	str. 108 pkt 4.1.3.4.1. poz. 13	Realizacja stacji adekwatnie do funkcji i otoczenia (Park Technologiczny) z uwzględnieniem powiązań z innymi środkami transportu (miejskiego).	-	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>  Dokładny zakres przewidywanej modernizacji zostanie doprecyzowany w dokumentacji projektowej. Sposób organizacji komunikacji miejskiej w rejonie przystanku kolejowego Wrocław Muchobór jest w kompetencjach miasta Wrocław.
41.	Damian Hajduk ZDT – Zespół Doradców Transportowych Regionu Odry	27.10.2017 (prasa, BIP, tablice ogłoszeń)	28.11.17	e-mail	str. 108 pkt 4.1.3.4.1. poz. 14	Vt=100-120, dopuszczalne 80-100	-	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>  Możliwa do uzyskania prędkość techniczna zależy będzie od przyjętych rozwiązań w dokumentacji projektowej oraz od przewidywanych w rozkładzie jazdy postojów technicznych.
42.	Damian Hajduk ZDT – Zespół Doradców Transportowych	27.10.2017 (prasa, BIP, tablice)	28.11.17	e-mail	str. 108 pkt 4.1.3.4.1. poz. 18	Realizacja stacji adekwatnie do funkcji i otoczenia z uwzględnieniem powiązań z innymi środkami transportu	-	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>  Dokładny zakres przewidywanej modernizacji

	Regionu Odry	ogłoszeń)				(miejskiego, autobusowego).		zostanie doprecyzowany w dokumentacji projektowej. Sposób organizacji komunikacji autobusowej miejskiej i lokalnej w rejonach przystanków kolejowych jest w kompetencjach miast Jelenia Góra i Piechowice oraz powiatu jeleniogórskiego.
43.	Krystyna Zborowska	27.10.2017 (prasa, BIP, tablice ogłoszeń)	28.11.17	e-mail	str. 116	Reaktywacja linii kolejowej na odcinku Rokitki-Chocianów	Sensowna jest reaktywacja tej linii na odcinku Rokitki-Chocianów co ułatwi dalszą łączność. Brak możliwości dojazdu do największego w Europie kompleksu leśnego Borów Dolnośląskich - rower do pociągu i na miejscu po lasach (doskonała promocja regionu). Utrudnione połączenia z Chocianowa z uczelniami wyższymi, instytucjami, szpitalem, firmami w Chojnowie, Legnicy, Wrocławiu.	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>  Uwzględnienie przedmiotowej inwestycji poprzedzone powinno zostać ujęciem w Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa dolnośląskiego, który jest dokumentem określającym relacje regionalnych połączeń kolejowych w województwie dolnośląskim. Ponadto niezbędnym jest wcześniejsze uzgodnienie z PKP PLK zakresu oraz kosztów udrożnienia linii kolejowej na odc. Rokitki – Chocianów i gotowości podmiotów do skorzystania ze środków EFRR 2014-2020. W przypadku pojawienia się możliwości realizacji ww. inwestycji będzie przedmiotem analizy na etapie kolejnej aktualizacji dokumentu.
44.	Grzegorz Oleś KOMITET OBRONY DOLNOŚLĄSKICH LINII KOLEJOWYCH	27.10.2017 (prasa, BIP, tablice ogłoszeń)	28.11.17	e-mail	str. 115-116 pkt 1	LK 285 + LK 771 Wrocław Gł. - Świdnica Kr.  Jak wygląda sprawa rewitalizacji LK 285 – czy jest ona pewna? Czy będzie realizowana etapami tak, by dojazd od Wrocławia do Kobierzyc / Sobótki mógł być realizowany przed rokiem 2023? Czy w ramach rewitalizacji przewidziana jest budowa wiaduktów (teren Wrocławia oraz przejazdu przez DK 35)?	Podczas niedawnego TweetUp KD prelegenci informowali publiczność, iż projekt rewitalizacji linii nr 285 przygotowany przez PLK nie jest zadowalający, nie podając jednak szczegółów – powstaje zatem pytanie, jaki to ma wpływ na terminowość realizacji przedsięwzięcia, jak i w ogóle na jego wykonalność. Zastanawia też bardzo długi czas realizacji (5 lat!), a także kwestia, czy uruchomienie regularnych przewozów na rzeczonych linii kolejowej nie „dokorkuje” Wrocławia bądź drogi kr. nr 35 (w rejonie Pszenna i Świdnicy).	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>  Uwaga nie ma charakteru merytorycznego – brak możliwości jej uwzględnienia. Dokładny zakres rewitalizacji będzie wynikać z dokumentacji projektowej.
45.	Grzegorz Oleś KOMITET OBRONY DOLNOŚLĄSKICH LINII KOLEJOWYCH	27.10.2017 (prasa, BIP, tablice ogłoszeń)	28.11.17	e-mail	str. 115-116 pkt 2a, 2b i 2c	LK 283 + LK 284 Jelenia Góra – Lwówek Śl. - Złotoryja – Legnica  Czy planowany koszt rewitalizacji linii odzwierciedla wszystkie rzeczywiste	Koszt planowanej odbudowy rzeczonych linii kolejowych stanowi ok. 40% kosztów rewitalizacji LK 285 przy kilometrażu większym o 25% - w jaki sposób to osiągnąć, jeśli obie te linie są aktualnie czynne tylko częściowo, a LK 283 ma	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>  Uwaga nie ma charakteru merytorycznego – brak możliwości jej uwzględnienia. W dokumencie nie jest analizowana struktura własnościowa oraz sposób zarządzania

						potrzeby? Jak wygląda kwestia zakładanego przejęcia przez województwo nieczynnego fragmentu LK 284 (Złotoryja – Lwówek śl.) - czy są w tej chwili prowadzone jakieś prace / rozmowy ku temu zmierzające? W jaki sposób skłonić PLK do zajęcia się remontem LK 283, skoro do tej pory były one (mówiąc ogólnie) bardzo temu niechętnie?	nieporównywalnie trudniejszy profil i dużo więcej obiektów inżynierskich? Inna sprawa to kwestia przejmowania linii kolejowych od PLK – wiele się o tym mówi, ale oba przejęte odcinki (LK 326 i fragment LK 311) były remontowane już dobrych kilka lat temu – jak zatem popchnąć ów proces naprzód? Wiele też można by było powiedzieć o bezczynności PLK względem LK 283 – czy zastrzyk gotówki przewidzianej na remont tego odcinka jest w stanie to trwale zmienić? Linie kolejowe (szczególnie tę linię) nie wystarczy wyremontować, trzeba je jeszcze utrzymać...	infrastrukturą transportową, wskazywany jest wyłącznie możliwy beneficjent. Dokładny zakres realizacji inwestycji będzie wynikać z dokumentacji projektowej.
46.	Grzegorz Oleś KOMITET OBRONY DOLNOŚLĄSKICH LINII KOLEJOWYCH	27.10.2017 (prasa, BIP, tablice ogłoszeń)	28.11.17	e-mail	str. 115-116 pkt 3a i 3b	LK 274 Lubań Śl. – Zgorzelec  Jak wygląda sprawa elektryfikacji brakującego fragmentu LK 274? Czy obejmie ona również fragment do granicy państwa, umożliwiając dojazd pociągów elektrycznych do Görlitz? Czy obejmie ona także łącznicę umożliwiającą ominięcie stacji Zgorzelec? Czy planowany termin zakończenia inwestycji jest tożsamy z terminem zakończenia prac nad elektryfikacją?	W sprawie elektryfikacji fragmentu linii kolejowej między Lubaniem a Zgorzelcem słyszy się w ostatnim czasie sprzeczne informacje, głównie na skutek (pewnej?) rezygnacji strony niemieckiej z elektryfikacji linii Görlitz – Drezno oraz z niechęcią do elektryfikacji jednego z peronów w Görlitz „polskim” napięciem. Jak zatem wygląda aktualny plan prac w tym rejonie i czy może się on zmienić (a jeśli tak – od czego to zależy)? Co do terminów – szybka elektryfikacja pozwoliłaby „uwolnić” szynobusy (których dostępność w ostatnim czasie szwankuje), co przyniosłoby wymierne korzyści nawet gdyby podniesienie parametrów jezdnych linii nastąpiło kilka lat później.	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>  Uwaga nie ma charakteru merytorycznego – brak możliwości jej uwzględnienia. Modernizacja i elektryfikacja linii kolejowej nr 274 na odcinku Lubań Śląski - Zgorzelec zakłada łączność z inwestycją wynikającą z Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku: Elektryfikacja linii kolejowych nr 274, 278 na odcinku Węgliniec – Zgorzelec. Planowany termin zakończenia robót budowlanych wskazuje na termin zakończenia wszelkich prac związanych z realizacją inwestycji.
47.	Grzegorz Oleś KOMITET OBRONY DOLNOŚLĄSKICH LINII KOLEJOWYCH	27.10.2017 (prasa, BIP, tablice ogłoszeń)	28.11.17	e-mail	str. 115-116 pkt 4	LK 286 Kłodzko Gł. - Wałbrzych Gł.  Skąd wynika tak wysoka kwota, jaka ma być przeznaczona na poprawę parametrów jezdnych LK 286? Czy planowana jest odbudowa drugiego toru w miejscach, w których obecnie ruch prowadzony jest jednotorowo (w tym udrożnienie dwóch nieczynnych obecnie tuneli)? Czy plany obejmują	Na linii kolejowej nr 286 od kilku lat konsekwentnie prowadzone są prace utrzymaniowe, które pozwoliły na skrócenie czasu jazdy tym niewątpliwie urokliwym szlakiem. Aktualnie kończy się remont odcinka pomiędzy Kłodzkiem a Bierkowicami, co pozwoli na podniesienie maksymalnej prędkości z 20 km/h do 100 km/h; wyremontowano także kilka monumentalnych mostów i wiaduktów,	<b>Uwaga częściowo uwzględniona</b>  Uwaga nie ma charakteru merytorycznego – brak możliwości jej uwzględnienia. Zaktualizowano koszty inwestycji na podstawie Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku. Remonty obiektów dworcowych stanowią koszty niekwalifikowalne przy inwestycjach związanych z linią kolejową.



						również remont peronów i/lub budynków stacyjnych?	dzięki czemu również jedzie się szybciej. Prawdą jest, że nadal w wielu miejscach tempo jazdy jest niezadowalające, zaś walące się budynki stacyjne (Jedlina Górna) straszą pasażerów, jednakże kwota planowanych inwestycji (najwyższa ze wszystkich ujętych w tabeli) każe zapytać o zakres projektowanych zmian.	
48.	Grzegorz Oleś KOMITET OBRONY DOLNOŚLĄSKICH LINII KOLEJOWYCH	27.10.2017 (prasa, BIP, tablice ogłoszeń)	28.11.17	e-mail	str. 115-116 pkt 5a i 5b	LK 137 Legnica – Dzierżoniów Śl.  Czy planowane inwestycje obejmują remont peronów (ew. budynków stacyjnych)? Czy planowana jest odcinkowa / całkowita odbudowa drugiego toru Magistrali Podśudeckiej? Jak plan rewitalizacji tej linii proponowany przez UMWD ma się do koncepcji elektryfikacji Magistrali Podśudeckiej? Czy rewitalizacja linii kolejowej o takim znaczeniu, jakie ma LK 137 (transport kruszyw, potencjalnie dochodowy dla PLK) powinna być (współ)finansowana z pieniędzy województwa?	Linia kolejowa 137 ma bardzo duże znaczenie jeśli chodzi o transport towarowy, co sprawia, że PLK postanowiły nawet przeanalizować koncepcję jej całkowitej bądź częściowej elektryfikacji. Krok taki rozwiązałby problem z dostępnością pojazdów spalinowych, który w chwili obecnej chyba najbardziej doskwiera pasażerom. Ciągłe awarie SZT w połączeniu ze słabą przepustowością linii (mała ilość mijanek i tylko jeden krótki odcinek dwutorowy pomiędzy Jaworzyną Śl. a Świdnicą) mogą sprawić, iż podnoszenie prędkości maksymalnej czy remont stacji i peronów nie przyniosą zamierzonych efektów.	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>  Uwaga nie ma charakteru merytorycznego – brak możliwości jej uwzględnienia. Dokładny zakres realizacji inwestycji będzie wynikać z dokumentacji projektowej, w której powinna zostać przeprowadzona analiza zasadności budowy drugiego toru i elektryfikacji. Linia kolejowa nr 137 ma strategiczne znaczenie dla regionalnych przewozów pasażerskich na Dolnym Śląsku. Za pośrednictwem tej linii kolejowej połączone są ważne generatory ruchu takie jak Dzierżoniów, Jawor, Legnica, Strzegom, Świdnica, Ząbkowice Śl. Remonty obiektów dworcowych stanowią koszty niekwalifikowalne przy inwestycjach związanych z linią kolejową.
49.	Grzegorz Oleś KOMITET OBRONY DOLNOŚLĄSKICH LINII KOLEJOWYCH	27.10.2017 (prasa, BIP, tablice ogłoszeń)	28.11.17	e-mail	str. 115-116 pkt 6	LK 308 + LK 340 Jelenia Góra – Karpacz/Kowary  Na jakim etapie znajduje się procedura przejścia ww. linii kolejowych od PLK i kiedy możemy spodziewać się jej szczęśliwego zakończenia? Czy powodzenie projektu przywrócenia transportu kolejowego do Kowar i Karpacza w 100% zależy od kwestii przejścia linii przez województwo? Która stacja w Kowarach byłaby stacją końcową – Kowary, Kowary Górne, a może docelowo Kamienna Góra? Czy planowana jest elektryfikacja któregoś z fragmentów rzeczonych linii (w szczególności stromego szlaku wiodącego do Karpacza)?	Elektryfikacja wymienionych linii znacząco ułatwiłaby możliwość dojazdu koleją do Karpacza (Kowar) bezpośrednio z Wrocławia (a tym samym i z całej Polski), co dla potencjalnego turysty ma niebagatelne znaczenie. W przypadku Kowar pewną alternatywą mogłoby być udrożnienie całej linii nr 308, co dodatkowo ułatwiłoby komunikację między Jelenią i Kowarami a Kamienną Górką. Należy przy tym pamiętać, że mówimy o górskich szlakach, z którymi pociągi spalinowe (jak pokazuje przykład LK 309) nie zawsze sobie należycie radzą.	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>  Uwaga nie ma charakteru merytorycznego – brak możliwości jej uwzględnienia. W dokumencie nie jest analizowana struktura własnościowa oraz sposób zarządzania infrastrukturą transportową, wskazywany jest wyłącznie możliwy beneficjent.  Wskazana w dokumencie inwestycja nie może być zrealizowana na odcinku dłuższym niż od stacji Dzierżoniów Śląski do stacji Bielawa Zachodnia. Projekt rewitalizacji linii kolejowej nr 308 ma zakończyć się na stacji Kowary. Priorytetem Samorządu Województwa Dolnośląskiego jest zwiększenie dostępności kolejowej do ważnych ośrodków turystycznych takich jak Świeradów-Zdrój, Karpacz czy Łądek-Zdrój, decyzja odnośnie elektryfikacji linii będzie możliwa najwcześniej



								po wznowieniu ruchu pasażerskiego.
50.	Grzegorz Oleś KOMITET OBRONY DOLNOŚLĄSKICH LINII KOLEJOWYCH	27.10.2017 (prasa, BIP, tablice ogłoszeń)	28.11.17	e-mail	str. 115-116 pkt 11	<p>LK 341 Dzierżoniów Śl. - Bielawa Z.</p> <p>Na jakim etapie jest procedura przejścia LK 341 przez województwo i kiedy ta procedura, o której mówi się już bardzo długo, może się pozytywnie zakończyć? Czy są jakieś przeszkody, czy jest to tylko kwestia procedur, które „muszą trwać”? Czy planowane jest dociągnięcie czynnego fragmentu linii aż do zbiornika „Sudety” i zorganizowanie tam stacji końcowej?</p>	<p>O przywrócenie połączeń kolejowych do Bielawy mówi się już od ok. 2 lat, jednakże jak dotąd poza deklaracjami i oczyszczeniem szlaku kolejowego przez wolontariuszy nic konkretnego się nie wydarzyło, a po torach do Bielawy nie pojechał nawet pociąg na festiwal „Regatowisko” (podobno były takie plany). Tymczasem według planu inwestycji transportowych już za rok do Bielawy powinny dojeżdżać regularne kursy pasażerskie – jaka jest szansa, że to się uda, skoro po dziś dzień nie został wymieniony ani jeden podkład ni fragment toru?</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b></p> <p>Uwaga nie ma charakteru merytorycznego – brak możliwości jej uwzględnienia. W dokumencie nie jest analizowana struktura własnościowa oraz sposób zarządzania infrastrukturą transportową, wskazywany jest wyłącznie możliwy beneficjent. Wskazana w dokumencie inwestycja nie może być zrealizowana na odcinku dłuższym niż od stacji Dzierżoniów Śląski do stacji Bielawa Zachodnia.</p>
51.	Grzegorz Oleś KOMITET OBRONY DOLNOŚLĄSKICH LINII KOLEJOWYCH	27.10.2017 (prasa, BIP, tablice ogłoszeń)	28.11.17	e-mail	str. 115-116 pkt 12	<p>LK 317 + LK 336 Gryfów Śl. - Świeradów Zdr.</p> <p>Czy koszt całkowitej odbudowy torowiska do Świeradowa Zdroju nie okaże się dużo wyższy od zakładanego? W jakich relacjach miałyby kursować pociągi do Świeradowa Zdroju? Czy w dalszej perspektywie zakładana jest możliwość elektryfikacji linii, jak również odbudowy szlaku pomiędzy Gryfowem Śląskim a Lwówkiem Śląskim?</p>	<p>W Świeradowie Zdroju niestety obecnie torów brak, i to nie tylko na dawno zaasfaltowanych przejazdach kolejowych, ale i w rejonie dawnej (przyszłej?) stacji kolejowej – o ile w przypadku LK 341, czy nawet LK 340 mówimy o rewitalizacji czegoś, co w jakiejś mierze nadal istnieje, o tyle tutaj mamy do czynienia ze spaloną ziemią... Zakładając jednak, że odbudowa dojdzie do skutku i jakoś zmieści się w budżecie, trzeba odpowiedzieć sobie na pytanie, co zaoferować mieszkańcom/turystom, by zechcieli przesiąść się do pociągów. Jeżeli jedyną opcją będzie przesiadka w Gryfowie Śląskim, to może być za mało – przydałaby się możliwość bezpośredniego dojazdu przede wszystkim z Wrocławia, co oznaczałoby konieczność prowadzenia jazdy kosztownym i awaryjnym SZT-em, nadrabianie drogi i zmianę czoła w Gryfowie. Docelową alternatywą wartą do rozważenia byłaby w tym kontekście odbudowa torów do Lwówka Śląskiego, co w połączeniu z planowanym udrożnieniem LK 283 i 284 stworzyłoby zupełnie nowe możliwości transportowe</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b></p> <p>Uwaga nie ma charakteru merytorycznego – brak możliwości jej uwzględnienia. Przyjęte koszty realizacji inwestycji mają charakter ramowy, zostały określone przez DSDiK po wstępnych oględzinach linii, dokładny koszt zostanie określony w dokumentacji projektowej. Dokumentem określającym relacje regionalnych połączeń kolejowych jest: „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa dolnośląskiego”. Priorytetem Samorządu Województwa Dolnośląskiego jest zwiększenie dostępności kolejowej do ważnych ośrodków turystycznych takich jak Świeradów-Zdrój, Karpacz czy Łądek-Zdrój, decyzja odnośnie elektryfikacji linii będzie możliwa najwcześniej po wznowieniu ruchu pasażerskiego. Część dawnej linii kolejowej pomiędzy Lwówkiem Śl. a Gryfowem Śl. została przejęta pod realizację celów transportowych gminy Lubomierz, więc nie ma ciągłości szlaku.</p>

							w tym regionie.	
52.	Grzegorz Oleś KOMITET OBRONY DOLNOŚLĄSKICH LINII KOLEJOWYCH	27.10.2017 (prasa, BIP, tablice ogłoszeń)	28.11.17	e-mail	str. 115-116 pkt 14	LK 309 Kłodzko Nowe – Polanica Zdr.  Dlaczego rewitalizacja ok. 10 km pojedynczego toru na relatywnie łatwym terenie musi trwać aż 5 lat?	Linia kolejowa nr 309 przeszła w ostatnim czasie remont przywracający ją do życia, jednak kiepskie parametry niektórych jej odcinków (a szczególnie tego pomiędzy Polanicą Zdrój a Kłodzkiem) sprawiają, że turyści, jak i mieszkańcy wolą poruszać się innymi środkami transportu, bo tak jest szybciej. Paradoksem jest, że trudne górskie serpentyny w okolicy monumentalnego wiaduktu w Lewinie Kłodzkim pociągi przemierzają znacznie szybciej, niż pola w rejonie Starego Wielistawia. Eliminacja tego wąskiego gardła, jak i poprawa parametrów jezdnych pomiędzy Polanicą a Dusznikami (tam tory są nowe, ale jazda jest wolna i szarpana) sprawiłaby, że w tamte rejony szybciej jechałoby się pociągiem niż np. busem, dzięki czemu inwestycja mogłaby relatywnie szybko przynieść wymierne efekty.	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>  Uwaga nie ma charakteru merytorycznego – brak możliwości jej uwzględnienia. Przyjęte w harmonogramie terminy poszczególnych faz realizacji inwestycji są terminami bezpiecznymi o charakterze ramowym.
53.	Daria Zazula	27.10.2017 (prasa, BIP, tablice ogłoszeń)	28.11.17	e-mail	str. 116	Reaktywacja linii kolejowej na odcinku Rokitki-Chocianów	Sensowna jest reaktywacja tej linii na odcinku Rokitki-Chocianów co ułatwi dalszą łączność. Brak możliwości dojazdu do największego w Europie kompleksu leśnego Borów Dolnośląskich - rower do pociągu i na miejscu po lasach (doskonała promocja regionu). Utrudnione połączenia z Chocianowa z uczelniami wyższymi, instytucjami, szpitalem, firmami w Chojnowie, Legnicy, Wrocławiu.	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>  Uwzględnienie przedmiotowej inwestycji poprzedzone powinno zostać ujęciem w Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa dolnośląskiego, który jest dokumentem określającym relacje regionalnych połączeń kolejowych w województwie dolnośląskim. Ponadto niezbędnym jest wcześniejsze uzgodnienie z PKP PLK zakresu oraz kosztów udrożnienia linii kolejowej na odc. Rokitki – Chocianów i gotowości podmiotów do skorzystania ze środków EFRR 2014-2020. W przypadku pojawienia się możliwości realizacji ww. inwestycji będzie przedmiotem analizy na etapie kolejnej aktualizacji dokumentu.

54.	Fundacja ProKolej	27.10.2017 (prasa, BIP, tablice ogłoszeń)	28.11.17	e-mail	ROZDZIAŁ: 1. str. 6	Uzupełnić część opisującą rezultaty Planu o opis efektów sieciowych uzyskanych dla przewozów pasażerskich i towarowych dla obszaru województwa dolnośląskiego wynikających z realizacji inwestycji.	Brak zapisu implikuje ryzyko ograniczenia efektów sieciowych a częściowo również korzyści z indywidualnych projektów inwestycyjnych.	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>  Zgodnie ze Strategią Rozwoju Województwa Dolnośląskiego 2020 jednym z celów regionu jest Zrównoważony transport i poprawa dostępności transportowej. Osiągnięcie tego celu możliwe jest poprzez rozwój wszystkich gałęzi transportu, które razem tworzą sieć transportową województwa dolnośląskiego i ich efekty sieciowe dla regionu należy rozpatrywać wspólnie. Takie podejście ma wyraz w dokumencie. Inwestycje przewidziane do realizacji w Aktualizacji planu inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020 będą oddziaływać sieciowo m.in. poprzez podniesienie efektywności transportu czy zwiększenie spójności wewnątrzregionalnej.
55.	Fundacja ProKolej	27.10.2017 (prasa, BIP, tablice ogłoszeń)	28.11.17	e-mail	PODROZDZIAŁ: 2.1.5.3. str. 69 rys. 45	Skorygować wartości prędkości maksymalnych przedstawione na mapie.	Dostępne jest źródło danych w postaci mapy nr 3 na str. 37 bazowych prędkości maksymalnych z projektu uchwały Rady Ministrów w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pn.: Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku.	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>  Wskazany dokument nie został uchwalony przez Radę Ministrów, zatem nie może być źródłem danych dla Aktualizacji planu inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020.
56.	Fundacja ProKolej	27.10.2017 (prasa, BIP, tablice ogłoszeń)	28.11.17	e-mail	PODROZDZIAŁ: 2.1.5.6. str. 73 rys. 49	Skorygować wartości nacisków maksymalnych pociągów na oś przedstawione na mapie.	Dostępne jest źródło danych w postaci mapy nr 5 na str. 39 bazowych nacisków osi taboru z projektu uchwały Rady Ministrów w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pn.: Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku.	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>  Wskazany dokument nie został uchwalony przez Radę Ministrów, zatem nie może być źródłem danych dla Aktualizacji planu inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020.
57.	Fundacja ProKolej	27.10.2017 (prasa, BIP, tablice ogłoszeń)	28.11.17	e-mail	PODROZDZIAŁ: 2.1.5. str. 67	Dodać podrozdział dotyczący maksymalnej długości pociągów.	Należy uwzględnić fakt, iż maksymalna długość pociągów jest jednym z podstawowych parametrów opisujących charakterystykę linii kolejowej.	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>  Ze względu na brak danych dotyczących maksymalnej dopuszczalnej długości pociągów na liniach kolejowych w regionie nie ma możliwości wprowadzenia podrozdziału.

58.	Fundacja ProKolej	27.10.2017 (prasa, BIP, tablice ogłoszeń)	28.11.17	e-mail	PODROZDZIAŁ: 4.1.3.8. str. 117	Dodać efekty dla oferty przewozowej w przewozach pasażerskich i towarowych.	Brak zapisu implikuje ryzyko ograniczenia efektów sieciowych a częściowo również korzyści z indywidualnych projektów inwestycyjnych.	<b>Uwaga uwzględniona</b>
59.	Fundacja ProKolej	27.10.2017 (prasa, BIP, tablice ogłoszeń)	28.11.17	e-mail	PODROZDZIAŁ: 4.1.3.8. str. 117	Wprowadzić odniesienia do parametrów definiujących użyteczność infrastruktury dla przewoźników i końcowych klientów kolei.	Brak zapisu implikuje ryzyko ograniczenia efektów sieciowych a częściowo również korzyści z indywidualnych projektów inwestycyjnych.	<b>Uwaga uwzględniona</b>
60.	Fundacja ProKolej	27.10.2017 (prasa, BIP, tablice ogłoszeń)	28.11.17	e-mail	ROZDZIAŁ: 3. str. 84	Włączyć do Planu projekty z zakresu punktowej infrastruktury towarowej.	Pominięcie zadań związanych z dostępem do infrastruktury kolejowej dla przewoźników towarowych będzie prowadzić do dalszej marginalizacji przewozów kolejowych względem drogowych.	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>  W podrozdziale 4.1.3.5 Kryteria wyboru projektów kolejowych w trybie konkursowym występuje zapis, który informuje o formie realizacji tego typu projekty: „W ramach tej alokacji możliwe do dofinansowania będą projekty istotne w skali regionalnego systemu transportu kolejowego tj. inwestycje punktowe przeznaczone do obsługi transportu pasażerskiego lub towarowego, (...)”.
61.	Fundacja ProKolej	27.10.2017 (prasa, BIP, tablice ogłoszeń)	28.11.17	e-mail	ROZDZIAŁ: 3. str. 84	Uporządkować odcinki sieci zakwalifikowanej do modernizacji wg efektu sieciowego.	Brak zapisu implikuje ryzyko ograniczenia efektów sieciowych a częściowo również korzyści z indywidualnych projektów inwestycyjnych.	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>  Rozdział 3 nie ma na celu porządkowanie inwestycji przewidzianych do realizacji. Listy projektów uporządkowane pod względem sumy punktów uzyskanych w poszczególnych kryteriach zawarte są w podrozdziałach 4.1.3.2.2. – projekty drogowe oraz 4.1.3.4.1. – projekty kolejowe. Efekt sieciowy ma swoje odzwierciedlenie w kryteriach jako łączność z węzłami sieci TEN-T.
62.	Fundacja ProKolej	27.10.2017 (prasa, BIP, tablice ogłoszeń)	28.11.17	e-mail	ROZDZIAŁ: 3. str. 84	Uporządkować odcinki sieci zakwalifikowanej do modernizacji wg. ciągów komunikacyjnych.	Brak zapisu implikuje ryzyko ograniczenia efektów sieciowych a częściowo również korzyści z indywidualnych projektów inwestycyjnych.	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>  Rozdział 3 nie ma na celu porządkowanie inwestycji przewidzianych do realizacji. Listy projektów uporządkowane pod względem sumy punktów uzyskanych w poszczególnych kryteriach zawarte są w podrozdziałach 4.1.3.2.2. – projekty drogowe oraz 4.1.3.4.1. – projekty kolejowe.
63.	Fundacja ProKolej	27.10.2017	28.11.17	e-mail	PODROZDZIAŁ:	Przedstawić w formie tabeli listę	Brak zapisu uniemożliwia	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>

		(prasa, BIP, tablice ogłoszeń)			4.1.3.8. str. 117	projektów inwestycyjnych w których określone zostaną parametry bazowe i parametry docelowe linii kolejowej (np. prędkość maksymalna, maksymalny nacisk taboru na oś, maksymalna długość pociągu, skrajnia kolejowa).	przeprowadzenie efektywności projektów inwestycyjnych.	Dokument ma charakter ramowy. Dokładne parametry rewitalizacji lub modernizacji linii kolejowych będą doprecyzowane w dokumentacji projektowej poszczególnych zadań.
64.	Fundacja ProKolej	27.10.2017 (prasa, BIP, tablice ogłoszeń)	28.11.17	e-mail	PODROZDZIAŁ: 2.1.1.5.3. str. 15	Przedstawić w formie tabeli listę połączeń/relacji zarówno w przewozach pasażerskich jak i towarowych które zostaną usprawnione w wyniku realizacji projektów inwestycyjnych wraz z określającymi te usprawnienia parametrami.	Brak zapisu uniemożliwia przeprowadzenie oceny efektów/oddziaływania projektów inwestycyjnych.	<b>Uwaga nieuwzględniona</b> Treść zawarta w podrozdziale ma charakter informacyjny, który wynika z konieczności uwzględnienia w dokumencie wszelkich regionalnego wniosków płynących z Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu.
65.	Fundacja ProKolej	27.10.2017 (prasa, BIP, tablice ogłoszeń)	28.11.17	e-mail	PODROZDZIAŁ: 6. str. 118	Wprowadzić obowiązek raportowania stopnia osiągnięcia docelowych parametrów linii kolejowej w wyniku realizacji projektów inwestycyjnych przez beneficjenta oraz wybranych użytkowników infrastruktury kolejowej.	Brak zapisu uniemożliwia przeprowadzenie oceny realizacji projektów inwestycyjnych.	<b>Uwaga nieuwzględniona</b> Dokument ma charakter ramowy i nie określa dokładnych parametrów modernizacji lub rewitalizacji linii kolejowych, więc nie można wprowadzić raportowania stopnia osiągnięcia docelowych parametrów linii kolejowych.
66.	Fundacja ProKolej	27.10.2017 (prasa, BIP, tablice ogłoszeń)	28.11.17	e-mail	PODROZDZIAŁ: 6. str. 118	Określić wskaźniki realizacji celów projektów inwestycyjnych.	Brak zapisu uniemożliwia przeprowadzenie oceny efektów/oddziaływania projektów inwestycyjnych.	<b>Uwaga nieuwzględniona</b> Przyjęte wskaźniki będą skorelowane z występującymi w Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Dolnośląskiego 2014-2020.

67.	Fundacja ProKolej	27.10.2017 (prasa, BIP, tablice ogłoszeń)	28.11.17	e-mail	PODROZDZIAŁ: 4.1.3.7.2. str. 115 poz. 5a i 5b	Zapewnić ciągłość na szlakach komunikacyjnych pod względem nacisku taboru na oś dla linii nr 137 Prudnik – Nysa – Kamieniec – Świdnica do Q>=221.	Udrożnienie wywozu kruszyw.	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>  Linia kolejowa nr 137 na wskazanym odcinku przebiega przez teren województwa dolnośląskiego i opolskiego w związku, z czym koniecznym byłoby realizowanie jej ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego (RPO) Województwa Dolnośląskiego oraz RPO Województwa Opolskiego. Aktualizacja planu inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020 musi być zgodna z dokumentami podobnego charakteru regionów ościennych, w zakresie inwestycji o przebiegu międzywojewódzkim. Plan Transportowy Województwa Opolskiego 2020 ( z perspektywą do 2025 r.) nie przewiduje żadnej inwestycji na linii nr 137 i do tej pory Samorząd Województwa Opolskiego nie wyrażał zainteresowania współpracą przy modernizacji/rewitalizacji powyższej linii. Zaznaczyć należy również, że możliwość realizacji każdej inwestycji ze środków RPO Województwa Dolnośląskiego była konsultowana właściwymi zarządcami linii kolejowych.
68.	Fundacja ProKolej	27.10.2017 (prasa, BIP, tablice ogłoszeń)	28.11.17	e-mail	PODROZDZIAŁ: 4.1.3.7.2. str. 115 poz. 5a i 5b	Zapewnić ciągłość na szlakach komunikacyjnych pod względem maksymalnej długości pociągu dla linii nr 137 odc. Legnica – Kamieniec Śląski do 740 m.	Udrożnienie wywozu kruszyw.	<b>Uwaga uwzględniona częściowo</b>  Dokument ma charakter ramowy. Dokładne parametry rewitalizacji linii kolejowych będą doprecyzowane w dokumentacji projektowej poszczególnych zadań. Nie mniej oczekuje się, że po rewitalizacji linii nr 137 na odcinkach Legnica – Dzierżoniów oraz Dzierżoniów – Kamieniec Żąbkowicki poprawie ulegną warunki ruchu zarówno pociągów pasażerskich, jaki i towarowych.
69.	Fundacja ProKolej	27.10.2017 (prasa, BIP, tablice ogłoszeń)	28.11.17	e-mail	PODROZDZIAŁ: 4.1.3.7.2. str. 115	Zapewnić ciągłość na szlakach komunikacyjnych pod względem nacisku taboru na oś dla linii nr 137 dla odc. Kędzierzyn Koźle – Nysa – Kamieniec Śląski do Q>=221	Udrożnienie wywozu kruszyw.	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>  Linia kolejowa nr 137 na wskazanym odcinku przebiega przez teren województwa dolnośląskiego i opolskiego w związku, z czym

							koniecznym byłoby realizowanie jej ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego (RPO) Województwa Dolnośląskiego oraz RPO Województwa Opolskiego. Aktualizacja planu inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020 musi być zgodna z dokumentami podobnego charakteru regionów ościennych, w zakresie inwestycji o przebiegu międzywojewódzkim. Plan Transportowy Województwa Opolskiego 2020 ( z perspektywą do 2025 r.) nie przewiduje żadnej inwestycji na linii nr 137 i do tej pory Samorząd Województwa Opolskiego nie wyrażał zainteresowania współpracą przy modernizacji/rewitalizacji powyższej linii. Zaznaczyć należy również, że możliwość realizacji każdej inwestycji ze środków RPO Województwa Dolnośląskiego była konsultowana właściwymi zarządcami linii kolejowych.
70.	Fundacja ProKolej	27.10.2017 (prasa, BIP, tablice ogłoszeń)	28.11.17	e-mail	PODROZDZIAŁ: 4.1.3.7.2. str. 115	Zapewnić ciągłość na szlakach komunikacyjnych pod względem maksymalnej długości pociągu dla linii nr 137 dla odc. Kędzierzyn Koźle – Nysa – Kamieniec Śląski do 740m.	Udrożnienie wywozu kruszyw.  <b>Uwaga nieuwzględniona</b>  Linia kolejowa nr 137 na wskazanym odcinku przebiega przez teren województwa dolnośląskiego i opolskiego w związku, z czym koniecznym byłoby realizowanie jej ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego (RPO) Województwa Dolnośląskiego oraz RPO Województwa Opolskiego. Aktualizacja planu inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020 musi być zgodna z dokumentami podobnego charakteru regionów ościennych, w zakresie inwestycji o przebiegu międzywojewódzkim. Plan Transportowy Województwa Opolskiego 2020 ( z perspektywą do 2025 r.) nie przewiduje żadnej inwestycji na linii nr 137 i do tej pory Samorząd Województwa Opolskiego nie wyrażał zainteresowania współpracą przy modernizacji/rewitalizacji powyższej linii. Zaznaczyć należy również, że możliwość



								realizacji każdej inwestycji ze środków RPO Województwa Dolnośląskiego była konsultowana właściwymi zarządcami linii kolejowych.
71.	Fundacja ProKolej	27.10.2017 (prasa, BIP, tablice ogłoszeń)	28.11.17	e-mail	PODROZDZIAŁ: 4.1.3.7.2. str. 115	Zapewnić ciągłość pod względem nacisku taboru na oś dla linii nr 14 na odc. Głogów – Sieradz do Q>=221.	Zapewnienie ciągłości parametrów infrastruktury zwiększające konkurencyjność kolejowych przewozów towarowych.	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>  W dokumencie wskazano inwestycje na liniach kolejowych o regionalnym charakterze, które mogą być realizowane przy wsparciu finansowym ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR). Wykluczone jest jednoczesne finansowanie inwestycji ze środków EFRR oraz programów wspierających inwestycje szczebla krajowego. W Krajowym Programie Kolejowym do 2023 roku na poz. 1.128 wskazano zadanie: Prace na liniach kolejowych nr 14, 815, 816 na odcinku Ostrów Wlkp. – (Krotoszyn) – Leszno – Głogów wraz z elektryfikacją odcinka Krotoszyn / Durzyn – Leszno – Głogów, zatem na wskazanym odcinku nie ma możliwości prowadzenia inwestycji współfinansowanych ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Dolnośląskiego.
72.	Fundacja ProKolej	27.10.2017 (prasa, BIP, tablice ogłoszeń)	28.11.17	e-mail	PODROZDZIAŁ: 4.1.3.7.2. str. 115	Zapewnić ciągłość pod względem nacisku taboru na oś dla linii nr 290/344 na odc. Jerzmanki – Zawidów do 196<Q≤221.	Zapewnienie ciągłości parametrów infrastruktury zwiększające konkurencyjność kolejowych przewozów towarowych.	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>  ZWD dostrzega istotną rolę i potencjał linii kolejowych nr 290 i 344 dla spójności transportu oraz kolejowej dostępności obszaru Dolnego Śląska, jednak w wyniku konsultacji przeprowadzonych z zarządcą sieci, a jednocześnie beneficjentem środków PKP PLK brak jest możliwości wprowadzenia wymienionej inwestycji ze względu na małe prawdopodobieństwo jej realizacji w obecnej perspektywie finansowania. W przypadku pojawienia się możliwości realizacji ww. inwestycji będzie przedmiotem analizy na etapie kolejnej aktualizacji dokumentu.
73.	Fundacja ProKolej	27.10.2017 (prasa, BIP, tablice ogłoszeń)	28.11.17	e-mail	PODROZDZIAŁ: 4.1.3.7.2. str. 115	Zapewnić ciągłość pod względem prędkości maksymalnej dla linii nr 14 na odc. Głogów – Stare Drzewce – Leszno do 80<V≤100.	Zapewnienie ciągłości parametrów infrastruktury zwiększające konkurencyjność kolejowych przewozów towarowych.	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>  W dokumencie wskazano inwestycje na liniach kolejowych o regionalnym charakterze, które



								<p>mogą być realizowane przy wsparciu finansowym ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR). Wykluczone jest jednocześnie finansowanie inwestycji ze środków EFRR oraz programów wspierających inwestycje szczebla krajowego. W Krajowym Programie Kolejowym do 2023 roku na poz. 1.128 wskazano zadanie: Prace na liniach kolejowych nr 14, 815, 816 na odcinku Ostrów Wlkp. – (Krotoszyn) – Leszno – Głogów wraz z elektryfikacją odcinka Krotoszyn / Durzyn – Leszno – Głogów, zatem na wskazanym odcinku nie ma możliwości prowadzenia inwestycji współfinansowanych ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Dolnośląskiego.</p>
74.	Fundacja ProKolej	27.10.2017 (prasa, BIP, tablice ogłoszeń)	28.11.17	e-mail	PODROZDZIAŁ: 4.1.3.7.2. str. 115	Zapewnić ciągłość pod względem prędkości maksymalnej dla linii nr 277 na odc. Opole – Jelcz Laskowice do $80 < V \leq 100$ .	Zapewnienie ciągłości parametrów infrastruktury zwiększające konkurencyjność kolejowych przewozów towarowych.	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b></p> <p>W dokumencie wskazano inwestycje na liniach kolejowych o regionalnym charakterze, które mogą być realizowane przy wsparciu finansowym ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR). Wykluczone jest jednocześnie finansowanie inwestycji ze środków EFRR oraz programów wspierających inwestycje szczebla krajowego. W Krajowym Programie Kolejowym do 2023 roku na poz. 1.115 wskazano zadanie: Prace na linii kolejowej C-E 30 na odcinku Opole Groszowice – Jelcz – Wrocław Brochów, zatem na wskazanym odcinku nie ma możliwości prowadzenia inwestycji współfinansowanych ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Dolnośląskiego.</p>
75.	Fundacja ProKolej	27.10.2017 (prasa, BIP, tablice ogłoszeń)	28.11.17	e-mail	PODROZDZIAŁ: 4.1.3.7.2. str. 115	Zapewnić ciągłość pod względem prędkości maksymalnej dla linii nr 282 na odc. Węglińiec – Jankowa Żagańska $80 < V \leq 100$ .	Zapewnienie ciągłości parametrów infrastruktury zwiększające konkurencyjność kolejowych przewozów towarowych.	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b></p> <p>Linia kolejowa nr 282 na wskazanym odcinku przebiega przez teren województwa dolnośląskiego i lubuskiego w związku, z czym koniecznym byłoby realizowanie jej ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego (RPO) Województwa Dolnośląskiego oraz RPO Województwa Lubuskiego. Aktualizacja planu inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w</p>

								województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020 musi być zgodna z dokumentami podobnego charakteru regionów ościennych, w zakresie inwestycji o przebiegu międzywojewódzkim. Program Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego nie przewiduje żadnej inwestycji na linii nr 282 i do tej pory Samorząd Województwa Lubuskiego nie wyrażał zainteresowania współpracą przy modernizacji/rewitalizacji powyższej linii. Zaznaczyć należy również, że możliwość realizacji każdej inwestycji ze środków RPO Województwa Dolnośląskiego była konsultowana właściwymi zarządcami linii kolejowych.
76.	Fundacja ProKolej	27.10.2017 (prasa, BIP, tablice ogłoszeń)	28.11.17	e-mail	PODROZDZIAŁ: 4.1.3.7.2. str. 115 poz. 3a	Zapewnić ciągłość pod względem prędkości maksymalnej dla linii nr 274 na odc. Zgorzelec – Zawidów do $60 < V \leq 80$ .	Zapewnienie ciągłości parametrów infrastruktury zwiększające konkurencyjność kolejowych przewozów towarowych.	<b>Uwaga uwzględniona częściowo</b>  Dokument ma charakter ramowy. Dokładne parametry modernizowanych linii kolejowych będą doprecyzowane w dokumentacji projektowej poszczególnych zadań. Nie mniej oczekiwanym efektem realizacji zadania Modernizacji i elektryfikacji linii nr 274 na odcinku Lubań Śląski – Zgorzelec jest zapewnienie ciągłości prędkości maksymalnej.
77.	Fundacja ProKolej	27.10.2017 (prasa, BIP, tablice ogłoszeń)	28.11.17	e-mail	PODROZDZIAŁ: 4.1.3.7.2. str. 115	Zapewnić ciągłość pod względem prędkości maksymalnej dla linii nr 290/344 na odc. Zgorzelec – Zawidów do $60 < V \leq 80$ .	Zapewnienie ciągłości parametrów infrastruktury zwiększające konkurencyjność kolejowych przewozów towarowych.	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>  ZWD dostrzega istotną rolę i potencjał linii kolejowych nr 290 i 344 dla spójności transportu oraz kolejowej dostępności obszaru Dolnego Śląska, jednak w wyniku konsultacji przeprowadzonych z zarządcą sieci, a jednocześnie beneficjentem środków PKP PLK brak jest możliwości wprowadzenia wymienionej inwestycji ze względu na małe prawdopodobieństwo jej realizacji w obecnej perspektywie finansowania. W przypadku pojawienia się możliwości realizacji ww. inwestycji będzie przedmiotem analizy na etapie kolejnej aktualizacji dokumentu.
78.	Fundacja ProKolej	27.10.2017 (prasa, BIP, tablice)	28.11.17	e-mail	PODROZDZIAŁ: 4.1.3.7.2. str. 115	Włączyć do programu rewitalizację linii linię nr 302 na odc. Marciszów – Rożtoka (Strzegom).	Odstąpienie od likwidacji linii kolejowych wyłączonych z eksploatacji i przywracanie im parametrów technicznych	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>  ZWD dostrzega istotną rolę i potencjał linii

		ogłoszeń)					umożliwiających prowadzenie przewozów zgodnie z postulatem minimalizacji zjawiska wykluczenia komunikacyjnego.	kolejowej nr 302 dla spójności transportu oraz kolejowej dostępności obszaru Dolnego Śląska, jednak w wyniku konsultacji przeprowadzonych z zarządcą sieci PKP PLK oraz właścicielem zlikwidowanej części linii PKP S.A., brak jest możliwości wprowadzenia wymienionej inwestycji ze względu na małe prawdopodobieństwo jej realizacji w obecnej perspektywie finansowania. W przypadku pojawienia się możliwości realizacji ww. inwestycji będzie przedmiotem analizy na etapie kolejnej aktualizacji dokumentu.
79.	Fundacja ProKolej	27.10.2017 (prasa, BIP, tablice ogłoszeń)	28.11.17	e-mail	PODROZDZIAŁ: 4.1.3.7.2. str. 115	Włączyć do programu rewitalizację linii nr 181 na odc. Oleśnica – Kępno.	Poprawa parametrów technicznych umożliwi uruchomienie przewozów towarowych i zminimalizuje zjawiska wykluczenia komunikacyjnego.	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>  Linia kolejowa nr 181 na wskazanym odcinku przebiega przez teren województwa dolnośląskiego i wielkopolskiego w związku, z czym koniecznym byłoby realizowanie jej ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego (RPO) Województwa Dolnośląskiego oraz RPO Województwa Wielkopolskiego. Aktualizacja planu inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020 musi być zgodna z dokumentami podobnego charakteru regionów ościennych, w zakresie inwestycji o przebiegu międzywojewódzkim. Plan transportowy dla województwa wielkopolskiego w perspektywie 2020 roku nie przewiduje żadnej inwestycji na linii nr 181 i do tej pory Samorząd Województwa Wielkopolskiego nie wyrażał zainteresowania współpracą przy rewitalizacji powyższej linii. Zaznaczyć należy również, że możliwość realizacji każdej inwestycji ze środków RPO Województwa Dolnośląskiego była konsultowana z właściwymi zarządcami linii kolejowych.
80.	Anna Gurgul	27.10.2017 (prasa, BIP, tablice ogłoszeń)	28.11.17	e-mail	str. 116	Reaktywacja linii kolejowej na odcinku Rokitki-Chocianów.	Sensowna jest reaktywacja tej linii na odcinku Rokitki-Chocianów co ułatwi dalszą łączność. Brak możliwości dojazdu do największego w Europie kompleksu leśnego Borów Dolnośląskich - rower do pociągu i na miejscu po lasach (doskonała	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>  Uwzględnienie przedmiotowej inwestycji poprzedzone powinno zostać ujęciem w Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa

							promocja regionu). Utrudnione połączenia z Chocianowa z uczelniami wyższymi, instytucjami, szpitalem, firmami w Chojnowie, Legnicy, Wrocławiu.	dolnośląskiego, który jest dokumentem określającym relacje regionalnych połączeń kolejowych w województwie dolnośląskim. Ponadto niezbędnym jest wcześniejsze uzgodnienie z PKP PLK zakresu oraz kosztów udrożnienia linii kolejowej na odc. Rokitki – Chocianów i gotowości podmiotów do skorzystania ze środków EFRR 2014-2020. W przypadku pojawienia się możliwości realizacji ww. inwestycji będzie przedmiotem analizy na etapie kolejnej aktualizacji dokumentu.
81.	Gmina i Miasto Lwówek Śląski	27.10.2017 (prasa, BIP, tablice ogłoszeń)	05.12.17 (data stempla pocztowego 28.11.17)	pisemny	-	Przywrócenie do użytkowania linii kolejowej nr 283 relacji Jelenia Góra – Wleń – Lwówek Śląski do Zebrzydowej i nr 284 relacji Jelenia Góra – Wleń – Lwówek Śląski do Złotoryi. Realizowane w latach 2021 – 2025.	Odciążenie komunikacji kołowej, stworzenie możliwości przemieszczania się mieszkańcom do nowych miejsc pracy z terenu objętego wysokim bezrobociem, rozwój turystyki poprzez uruchomienie jednej z piękniejszych tras kolejowych na terenie Województwa Dolnośląskiego, przewóz kruszyw budowlanych i piaskowca.	<b>Uwaga uwzględniona częściowo</b>  Rewitalizacja linii kolejowych nr 283, 284 na odcinku Jelenia Góra – Lwówek Śl. oraz Lwówek Śl. – Złotoryja, znajduje się na liście projektów kolejowych na pozycjach 2a oraz 2b. Wysoka pozycja w tabeli świadczy o wysokiej zasadności rewitalizacji odcinka Jelenia Góra – Lwówek Śl. – Złotoryja – Legnica, która może pozwolić zwiększyć spójność transportową pomiędzy ważnymi ośrodkami subregionalnymi, poprawić dostępność do wysokiej jakości miejsc pracy w regionie oraz zapobiegać zjawisko wykluczenia komunikacyjnego na Pogórzu Kaczawskim i Izerskim. ZWD dostrzega również istotną rolę i potencjał linii kolejowej nr 283 na odcinku Lwówek Śl. – Zebrzydowa, nie mniej odcinek ten znajduje się w dużo lepszym stanie niż odcinki przewidziane do rewitalizacji.
82.	Gmina i Miasto Lwówek Śląski	27.10.2017 (prasa, BIP, tablice ogłoszeń)	05.12.17 (data stempla pocztowego 28.11.17)	pisemny	-	Budowa obwodnicy miasta Lwówek Śląski. Realizowana po roku 2025.	Zmniejszenie natężenia ruchu na ulicach miasta Lwówek Śl. usprawnienie tranzytu drogą nr 297	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>  Zgodnie z zapisami ujętymi we wstępie do dokumentu ujęte zostały w nim jedynie inwestycje możliwe do współfinansowania ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Dolnośląskiego na lata 2014 – 2020 w ramach Osi Priorytetowej 5 Transport. Wszystkie zadania ujęte w dokumencie muszą zostać rozliczone do końca 2023 r., zatem niemożliwe jest wprowadzenie inwestycji planowanych do

								realizacji w późniejszym okresie.
83.	Gmina i Miasto Lwówek Śląski	27.10.2017 (prasa, BIP, tablice ogłoszeń)	05.12.17 (data stempla pocztowego 28.11.17)	pisemny	-	Przebudowa odcinka drogi wojewódzkiej nr 297 (w 2018 zakończony będzie remont odcinka Bolesławiec – Lwówek Śląski) Lwówek Śląski – Pasiecznik (tj. do połączenia z drogą krajową nr 30, tak by uzyskać najkrótszy dojazd z autostrady A4 do Szklarskiej Poręby (przez Bolesławiec i Lwówek Śląski)). Realizowane w latach 2021 – 2025.	Poprawa bezpieczeństwa i komfortu podróżowania.	<p><b>Uwaga uwzględniona częściowo</b></p> <p>Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 297 pomiędzy Bolesławcem a Lwówkiem Śl. znajduje się na liście projektów drogowych na pozycji 19. Dalszy odcinek drogi wojewódzkiej nr 297 Lwówek Śl. – Pasiecznik, zgodnie z metodologią opisaną w punkcie 4.1.3.2.1. nie został zakwalifikowany na listę projektów ocenianych punktacyjnie. Ponadto w dokumencie ujęte zostały jedynie inwestycje możliwe do współfinansowania ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Dolnośląskiego na lata 2014 – 2020 w ramach Osi Priorytetowej 5 Transport. Wszystkie zadania ujęte w dokumencie muszą zostać rozliczone do końca 2023 r. Postulowany okres realizacji wskazanej inwestycji wskazuje na niemożliwość jej rozliczenia w okresie przewidzianym dla RPO WD 2014 – 2020. Nie mniej ZWD dostrzega również istotną rolę wskazanej drogi dla spójności transportowej Dolnego Śląska i zapewnia, że będzie monitorował jej stan oraz poszukiwał możliwych form polepszenia jej stanu.</p>
84.	Gmina i Miasto Lwówek Śląski	27.10.2017 (prasa, BIP, tablice ogłoszeń)	05.12.17 (data stempla pocztowego 28.11.17)	pisemny	-	Przebudowa odcinka drogi wojewódzkiej nr 364 od Złotoryj do Gryfowa Śląskiego (do połączenia z drogą krajową nr 30) wraz z dwoma obiektami mostowymi w Lwówku Śląskim. Realizowane w latach 2021 – 2025.	Poprawa bezpieczeństwa i komfortu podróżowania.	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b></p> <p>Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 364 na odcinku pomiędzy Złotoryją a Lwówkiem Śl. była na liście projektów ocenianych punktacyjnie. Nie mniej w dokumencie opublikowana została tylko 1/3 wszystkich ocenionych punktacyjnie inwestycji, które uzyskały największą liczbę punktów i mają największą szansę realizacji przy współfinansowaniu ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Dolnośląskiego 2014 – 2020. Odcinek drogi wojewódzkiej nr 364 Lwówek Śl. – Gryfów Śl., zgodnie z metodologią opisaną w punkcie</p>

								4.1.3.2.1. nie został zakwalifikowany na listę projektów ocenianych punktacyjnie. Ponadto w dokumencie ujęte zostały jedynie inwestycje możliwe do współfinansowania ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Dolnośląskiego na lata 2014 – 2020 w ramach Osi Priorytetowej 5 Transport. Wszystkie zadania ujęte w dokumencie muszą zostać rozliczone do końca 2023 r. Postulowany okres realizacji wskazanej inwestycji wskazuje na niemożliwość jej rozliczenia w okresie przewidzianym dla RPO WD 2014 – 2020. Nie mniej ZWD dostrzega również istotną rolę wskazanej drogi dla spójności transportowej Dolnego Śląska i zapewnia, że będzie monitorował jej stan oraz poszukiwał możliwych form polepszenia jej stanu.
85.	Gmina i Miasto Lwówek Śląski	27.10.2017 (prasa, BIP, tablice ogłoszeń)	05.12.17 (data stempla pocztowego 28.11.17)	pisemny	-	Promowanie regionu Dolnego Śląska jako atrakcyjnego miejsca do uprawiania turystyki – trasa kolejowa Lwówek Śląski – Jelenia Góra jako atrakcja turystyczna powiązana z wprowadzeniem ruchu „dreżyn” (możliwe takie rozwiązanie z uwagi na małe natężenie ruchu kolejowego na tej trasie) wraz z wykorzystaniem rzeki Bóbr na spływy kajakowo-pontonowe ze wsparciem budowy przystani rzecznych i innej niezbędnej infrastruktury. Realizowane w latach 2021 – 2025.	Rozwój turystyki. Urozmaicenie atrakcji turystycznych w tej części regionu.	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>  Zgodnie z zapisami ujętymi we wstępie do dokumentu ujęte zostały w nim jedynie inwestycje możliwe do współfinansowania ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Dolnośląskiego na lata 2014 – 2020 w ramach Osi Priorytetowej 5 Transport, zatem niemożliwe jest wprowadzenie inwestycji z zakresu turystyki.

#### **4. INFORMACJE O SPOSOBIE I ZAKRESIE UWZGLĘDNIENIA WYNIKÓW POSTĘPOWANIA DOTYCZĄCEGO TRANSGENICZNEGO ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO**

W wyniku realizacji zamierzeń Planu nie wystąpią żadne oddziaływania, których skala i charakter mogłyby być na tyle duże, aby oddziaływać na terytorium Czech lub Niemiec. Z tego względu nie było potrzeby przeprowadzenia transgranicznej oceny oddziaływania na środowisko.

#### **5. PROPOZYCJE DOTYCZĄCE METOD I CZĘSTOTLIWOŚCI PRZEPROWADZANIA MONITORINGU SKUTKÓW REALIZACJI POSTANOWIEŃ DOKUMENTU**

Z punktu widzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko najważniejsze jest monitorowanie czy przewidywane oddziaływania negatywne są minimalizowane zgodnie z rekomendacjami zawartymi w Prognozie. W odniesieniu do Planu monitoring wdrażania inwestycji w nim zawartych powinien obejmować kontrolę przeprowadzenia procedury oceny oddziaływania na środowisko dla poszczególnych inwestycji przewidzianych w Planie. Przed przyznaniem dofinansowania właściwy organ powinien sprawdzić czy decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia została wydana po przeprowadzonej ocenie oddziaływania na środowisko, a jeżeli wystąpiło odstępnie od oceny oddziaływania na środowisko, to czy jest to zbieżne z opiniami Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska i Powiatowego Inspektora Sanitarnego. W przypadku braku zgodności należy dokonać stosownych wyjaśnień z beneficjentem, tak aby mieć pewność, że nie nastąpi finansowanie ze środków zewnętrznych projektu, który może negatywnie oddziaływać na środowisko. Zaleca się wprowadzenie wymogu załączania decyzji środowiskowych do wniosku o finansowanie, zaś w opisie projektu odniesienie się do zapisów niniejszej Prognozy dotyczących poszczególnych inwestycji. W praktyce, to do beneficjenta powinien należeć obowiązek wykazania, że projekt wynika z dokumentu, dla którego przeprowadzono strategiczną ocenę i że jego realizacja jest zgodna z zaleceniami wskazanymi w Prognozie.

Bezpośredni monitoring będzie prowadzony poprzez wykonanie ewaluacji ex post, która powinna określić faktyczny wpływ wszystkich wynikających z Planu inwestycji na poszczególne elementy środowiska.