



Zintegrowane Inwestycje Terytorialne Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego

**Raport z konsultacji społecznych
dotyczących projektu dokumentu
„Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych
Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego 2021-2027”
wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko**



Rzeczpospolita
Polska



Unia Europejska
Fundusz Spójności



Projekt współfinansowany ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna na lata 2014-2020

Podstawa prawna konsultacji społecznych

- Art. 34 ust. 6 pkt 2 Ustawy z dnia 28 kwietnia 2022r. o zasadach realizacji zadań finansowanych ze środków europejskich w perspektywie finansowej 2021–2027 oraz art. 8 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021r.
- ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko
- Art. 30 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2016 r. poz. 446, 1579 i 1948)
- § 8 ust. 1 i § 11 uchwały nr XIX/387/15 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 22 grudnia 2015 r. w sprawie zasad i trybu przeprowadzania konsultacji z mieszkańcami Wrocławia (Dz. Urz. Woj. Doln. z 2015 r. poz. 6197)
- Zarządzenie NR 6221/17 Prezydenta Wrocławia z dnia 26 stycznia 2017 w sprawie zasad i trybu prowadzenia konsultacji z mieszkańcami Wrocławia

Cel konsultacji społecznych

Celem konsultacji społecznych było zebranie uwag i opinii do projektu dokumentu „Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego 2021-2027” wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko w celu wypracowania ostatecznej wersji dokumentów.

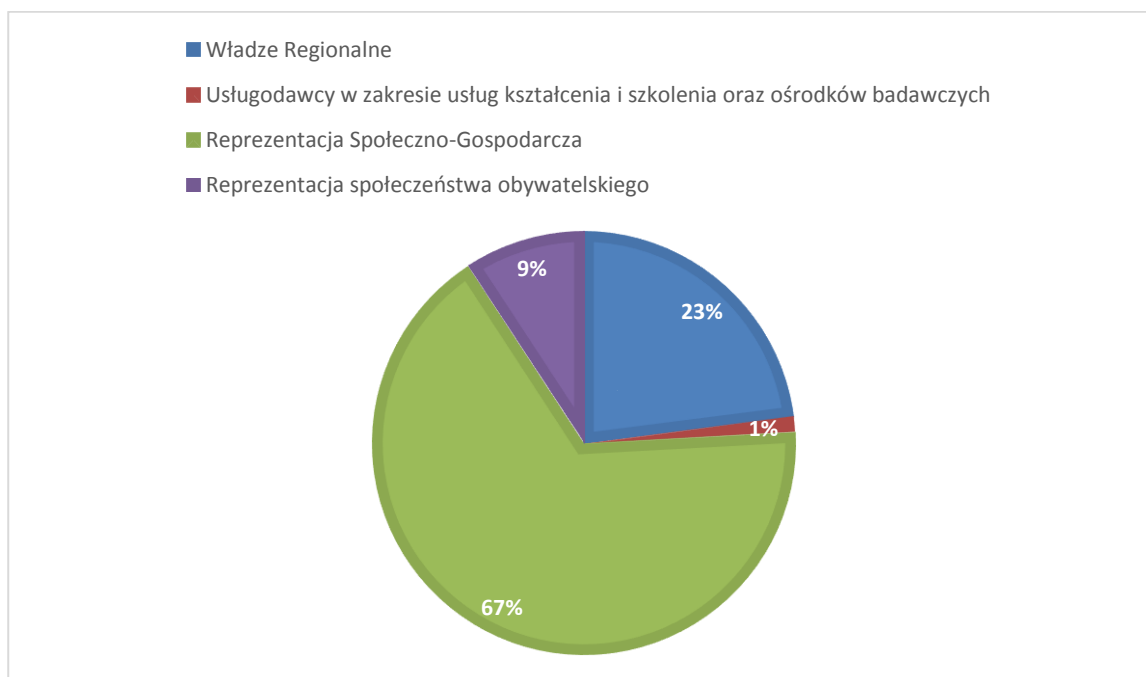
Uczestnicy konsultacji społecznych

Konsultacje skierowane były do mieszkańców miasta Wrocław oraz pozostałych 18 gmin należących do Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego, partnerów społecznych i gospodarczych oraz mieszkańców gmin obszaru objętego Strategią.

W spotkaniach konsultacyjnych wzięło udział łącznie 20 osób, w tym w poszczególnych lokalizacjach:

- Wrocławiu – 5
- Oleśnicy – 5
- Obornikach Śląskich – 5
- Kobierzycach - 5

W ramach konsultacji społecznych projektu Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego 2021-2027 oraz Prognozy oddziaływania na środowisko podjęto współpracę z utworzonym w dniu 13 września 2022r. organem doradczym Rada ZIT WrOF. Jest to organ składający się z przedstawicieli władz regionalnych, lokalnych i miejskich oraz innych instytucji publicznych, partnerów gospodarczych i społecznych, właściwych podmiotów reprezentujących społeczeństwo obywatelskie, takich jak partnerzy działający na rzecz środowiska, organizacji pozarządowych, oraz podmiotów odpowiedzialnych za promowanie włączenia społecznego, praw podstawowych, praw osób z niepełnosprawnościami, równouprawnienia płci i niedyskryminacji w stosownych przypadkach, jednostki badawcze i uczelnie wyższe. Zadaniem powstałego organu jest opiniowanie dokumentu wraz z monitoringiem jego realizacji. Po dokonaniu konsultacji i opiniowania dokumentu w dniu 24 marca 2023r. na posiedzeniu Rady ZIT WrOF podjęto uchwałę nr 1 w sprawie wyrażenia pozytywnej opinii w zakresie opracowanego projektu *Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego 2021-2027 wraz z prognozą oddziaływania na środowisko w celu przeprowadzenia konsultacji społecznych przez Biuro ZIT WrOF*. W ramach Rady ZIT WrOF odbyły się konsultacje wśród 24 instytucji zewnętrznych. W skład instytucji weszły:



Przebieg konsultacji społecznych

Opinie do projektu Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego 2021-2027 oraz Prognozy oddziaływania na środowisko można było składać w 21-dniowym terminie od 28 marca 2023 r. do dnia 18 kwietnia 2023 r. w formie:

1. Elektronicznej za pomocą formularza zamieszczonego pod linkiem:
<https://zgloszenia.wroclaw.pl/app/form?id=162>
2. W formie pisemnej:
 - przesyłając na adres Urzędu Miejskiego Wrocławia, Biuro Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego, ul. Komuny Paryskiej 39-41, 50-451 Wrocław,
 - przynosząc bezpośrednio do Biura Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego przy ul. Komuny Paryskiej 39-41, 50-451 Wrocław,
 - ustnie do protokołu w miejscu wyłożenia dokumentów - Biuro Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego, ul. Komuny Paryskiej 39-41, 50-451 Wrocław.

W ramach konsultacji odbyły się 4 otwarte spotkania konsultacyjne, w trakcie których zaprezentowany został projekt dokumentu, udzielano szczegółowych informacji i odpowiadano na pytania.

Terminy i miejsca spotkań konsultacyjnych dla mieszkańców Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego:

- **04.04.2023 Wrocław** w godz. 17:00-18.00 w sali Urzędu Miejskiego Wrocławia (ul. Hubska 8-16),
- **05.04.2023 Oleśnica** w godz. 17:00-18.00 w sali Oleśnickiej Biblioteki Publicznej im. Mikołaja Reja (ul. Mikołaja Reja 10),
- **12.04.2023 Oborniki Śląskie** w godz. 17:00-18.00 w sali Urzędu Stanu Cywilnego (ul. Trzebnicka 1 Budynek B),
- **13.04.2023 Kobierzyce** w godz. 17.00-18.00 w sali Błękitnej Urzędu Gminy Kobierzyce (Al. Pałacowa 1)

Konsultacje pisemne za pośrednictwem poczty elektronicznej, stanowiły uzupełnienie spotkań konsultacyjnych i pozwoliły na włączenie w proces partycypacyjny jak największej liczby mieszkańców, w tym osób z niepełnosprawnościami.

Działania informacyjno-promocyjne konsultacji społecznych

Projekt konsultowanego dokumentu został upubliczniony na stronie internetowej serwisu Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego (<https://zitwrof.pl/?p=14967>) oraz na facebooku. Ogłoszenie o konsultacjach zostało opublikowane na stronie biuletynu informacji publicznej Urzędu Miejskiego Wrocławia (<https://bip.um.wroc.pl/artukul/127/65552/konsultacje-spoleczne-projektu-strategii-zintegrowanych-inwestycji-terytorialnych-wroclawskiego-obszaru-funkcjonalnego-2021-2027-wraz-z-prognoza-oddziaływania-na-srodowisko>).

W wersji papierowej ogłoszenie zostało wywieszane na tablicach ogłoszeń Urzędu Miejskiego Wrocławia w budynkach przy ul. Nowy Targ 1-8; ul. Hubska 8-16, ul. Komuny Paryskiej 39-41. Ponadto informacja o konsultacjach zamieszczona była na stronach internetowych Urzędów Gmin, których dotyczy projekt przedmiotowego dokumentu oraz na ich facebookach.

Przeprowadzone działania informacyjno-promocyjne miały na celu poinformowanie oraz zainteresowanie prowadzonymi konsultacjami wszystkie grupy interesariuszy, w tym przede wszystkim mieszkańców, przedsiębiorców oraz przedstawicieli organizacji pozarządowych.

Mailowo zaproszenia do udziału w konsultacjach społecznych skierowano do 102 przedstawicieli podmiotów społecznych, gospodarczych, pracowników jednostek organizacyjnych samorządu terytorialnego, placówek oświatowych, przedstawicieli organizacji pozarządowych, przedsiębiorców oraz ekspertów, którzy brali udział w zogniskowanych wywiadach grupowych przeprowadzonych we wrześniu 2022 r. w ramach prowadzonych badań społecznych, których wynik znalazł odzwierciedlenie w części diagnostycznej projektu Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego 2021-2027.

Zaproszenia skierowane zostały do ekspertów merytorycznych z gmin i powiatów zlokalizowanych na terenie Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego oraz z Urzędu Marszałkowskiego Województwa Dolnośląskiego i Dolnośląskiego Urzędu Wojewódzkiego. Ponadto do przedstawicieli Dolnośląskich Pracodawców, Dolnośląskiej Federacji Organizacji Pozarządowych, Dolnośląskiej Izby Gospodarczej, Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei, Dolnośląskiego Ośrodka Polityki Społecznej, Dolnośląskiego Wojewódzkiego Urzędu Pracy, Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Instytutu Rozwoju Terytorialnego, Państwowego Funduszy Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych, Łoży Dolnośląskiej BCC, organizacji pozarządowych, uczelni wyższych, instytucji kultury i placówek oświatowych.

Zestawienie uwag zebranych w ramach konsultacji społecznych

W ramach konsultacji społecznych zgłoszono 97 opinii. Do projektu dokumentu pn. Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego 2021-2027 zgłoszono 94 opinii, w tym uwzględniono 36, częściowo uwzględniono 13, nieuwzględniono 44, jedna opinia została zgłoszona w formie pytania. Do projektu Prognozy oddziaływania na środowisko zgłoszono 3 opinie, żadnej nieuwzględniono.

Tabela 1 Liczba zebranych opinii z podziałem na rodzaj dokumentu oraz odniesienie

Suma wszystkich opinii zgłoszonych do projektu dokumentów	Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego 2021-2027	Prognoza oddziaływania na środowisko	Suma
	94	3	97
Opinia uwzględniona	36	-	36
Opinia częściowo uwzględniona	13	-	13
Opinia nieuwzględniona	44	3	47
Opinia w formie pytania	1	-	1

W tabelach 2 i 3 przedstawiono wszystkie zgłoszone opinie wraz z odniesieniem się do nich, a w przypadku odrzucenia również z uzasadnieniem powodu nieuwzględnienia.

Tabela 2 Opinie zgłoszone do projektu dokumentu: „Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego 2021-2027” (zachowano oryginalną pisownię)

L.p.	Fragment dokumentu (rozdział, strona):	Treść opinii	Uzasadnienie opinii	Odniesienie się do opinii
1.	Poz nr 55 w tabeli - rozbudowa sp23 przy ul Pawiej.	Należy utrzymać bądź zwiększyć te pozycje kwotowo. Rekomendowany remont kompleksowy tego budynku lub odkupienie terenu oboj działki i wybudowanie nowego małego obiektu.	Sp23 przy Pawiej WYMAGA NASTYCHMIASTOWEGO remontu kapitalnego.	Opinia nieuwzględniona. Z protokołu z okresowej "pięcioletniej" kontroli stanu technicznego budynku SP nr 23 przy ul. Pawiej z dnia 12.10.2021 r. z określenia stanu technicznego, stanu sprawności technicznej i wartości użytkowej elementów budynku, jego przydatności do użytkowania oraz estetyki i otoczenia wynika, że budynek znajduje się w należytym stanie technicznym i estetycznym, a zapewnienie jego pełnej sprawności technicznej wymaga wykonania bieżącej konserwacji, naprawy bieżącej lub naprawy głównej. Elementy otoczenia budynku nie zagrażają życiu i zdrowiu ludzi, a wymagają wykonania bieżącej j konserwacji, naprawy bieżącej lub naprawy głównej.
2.	II.6 Środowisko naturalne, Wody, str. 44 II.9 Środowisko naturalne, Zagrożenia naturalne, str. 97	Str. 44 W zdaniu: "Przez teren WrOF przepływają, m.in., rzeki: Odra, Widawa, Ślęza, Bystrzyca, Oława" dodać: "rzeka Zielona z dopływem Miłoszowska Struga". Str. 97 W zdaniu: "Głównym zagrożeniem dla obszaru są powodzie, co wynika z obecności rzek, takich jak, m.in.,: Odra, Oława, Bystrzyca, Strzegomka, Barycz, Czarna Woda, Ślęza oraz Widawa." dodać "rzeka Zielona z dopływem Miłoszowska Struga".	Obszary wokół rzeki Zielonej i jej dopływu Miłoszowskiej Strugi w gminie Siechnice "od zawsze" są narażone na wystąpienie niebezpieczeństwa powodzi. Do tej pory, powodzie występowały cyklicznie, co 10 - 12 lat. Tereny były zalewane podczas długotrwałych opadów lub krótkotrwałych, ale intensywnych. Od roku 2017, po obu stronach rzeki Zielonej na terenie miasta Siechnice - Prawocin zabudowywane są tereny naturalnej doliny zalewowej rzeki Zielonej. Między innymi, na 60 hektarach terenów należących do Spółki Citronex, uszczelniono powierzchnię ziemi, a bezpośrednio przy rzece, wybudowano 6,5 ha szklarnię podwyższając teren o 1,3 m na długości ok 150 m. W ten sposób skutecznie zawężono czynne pole przepływu wód powodziowych oraz zmniejszono naturalną retencję dolinową. Konieczne są działania naprawcze.	Opinia częściowo uwzględniona. W konsultowanym dokumencie ze względu na dużą liczbę dopływów cieków wodnych zlokalizowanych na terenie WrOF wprost z nazwy wskazano największe rzeki WrOF, jednakże zostały one wymienione w opracowaniu wraz z operatorem metatekstowym - "m.in.", sygnalizując, że wymienione po nim elementy należą do większego zbioru, którego jednak nie ma potrzeby wymieniać w całości. Rzeka Zielona oraz Miłoszowska Struga są dopływami rzeki Oława, która została wskazana wprost w opracowaniu. Uwzględniając cały obszar WrOF oraz dużą liczbę rzek i ich dopływów na obszarze WrOF niemożliwością jest wskazanie wszystkich dopływów z nazwy, uwzględniając wskazane w uwadze rzeki dodano w opracowaniu dopisek "oraz ich dopływy".
3.	II.6 Środowisko naturalne Sieć wodociągowa s.61	W gminach Czernicy oraz Długołęce 100% ludności korzysta z sieci wodociągowej - to nie jest prawda.	Mieszkanm w gminie Długołęka i nie mam dostępu do sieci wodociągowej, korzystam ze studni. Znam bardzo wiele osób, które nie mają dostępu do sieci, a UG odmawia przyłączenia.	Opinia nieuwzględniona. Zweryfikowano, pozostawiono zapis bez zmian. Dane pochodzą z Banku Danych Lokalnych GUS.
4.	II 2. Mobilność Infrastruktura przesiadkowa i parkingowa park&ride	Proszę o dodanie parkingu prak&ride w Mirkowie, gm. Długołęka.	Jest budowany własnie przystanek PKP w Mirkowie, gmina nie radzi sobie z miejscem na Park&ride, nie udzielają informacji, ale przecież wiadomo, że jak uduje się przystanek to absurdem jest nie budować park&ride.	Opinia nieuwzględniona. Gmina Długołęka w rejonie budowanego peronu kolejowego w miejscowości Mirków nie posiada gruntów na własność, na których mogłaby - na ten moment - zaplanować budowę Park&Ride. Zgodnie z założeniami wynikającymi z Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Wrocławia w rejonach stacji i przystanków PKP (w tym w Mirkowie) rekomendowane jest budowanie parkingów P&R.
5.	III.2 Wymiar, Cele strategiczne, Priorytety i Kierunki działań Priorytet Ochrona zasobów środowiska i jego Bioróżnorodności. Wskaźniki str 177	Proponujemy usunąć wskaźnik : Ludność mająca dostęp do nowej lub udoskonalonej zielono-niebieskiej infrastruktury [osoby]	Skwantyfikowanie wskaźnika będzie bardzo trudne, gdyż zielono - niebieska infrastruktura jest tworzona na obszarach otwartych, ogólnodostępnych.	Opinia częściowo uwzględniona. Usunięto wskaźnik: Ludność mająca dostęp do nowej lub udoskonalonej zielononiebieskiej infrastruktury [osoby], został on zastąpiony wskaźnikiem z LWK LWK-RCR095 - Ludność mająca dostęp do nowej lub udoskonalonej zielonej infrastruktury. Wskaźnik realizuje kod interwencji 079 Ochrona przyrody i różnorodności biologicznej, dziedzictwo naturalne i zasoby naturalne, zielona i błękitna infrastruktura
6.	III.2 Wymiar, Cele strategiczne, Priorytety i Kierunki działań Priorytet Ochrona zasobów środowiska i jego Bioróżnorodności	Warto dodać zapis dot. przeciwdziałaniu negatywnym skutkom oddziaływania człowieka na tereny chronione. Ponadto w zdaniu brak informacji o retencji: Kluczowe jest dbanie o zasoby przyrodnicze, ochrona gatunkowa oraz siedliskowa....." proponujemy dodać: informację o bioróżnorodności.	Roszczerzenie zakresu działań zgodnie z 2.7. FEDS i potrzebami Wrocławia (na podstawie informacji o planowanych zadaniach)	Opinia częściowo uwzględniona. Opinia uwzględniona: Zmodyfikowano zapis: Realizacja działań mających na celu retencję, ograniczanie strat wody, jej odzyskiwanie, zarządzanie oraz zapewnianie bezpieczeństwa jej dostarczania. Opinia nieuwzględniona: W KD.12.2 znajduje się zapis: Zmniejszenie antropopresji na środowisko naturalne Opinia nieuwzględniona: Zakres KD 12.2. dotyczy ochrony

L.p.	Fragment dokumentu (rozdział, strona):	Treść opinii	Uzasadnienie opinii	Odniesienie się do opinii
	str 175			środowiska i bioróżnorodności - zakres wskazuje interwencje zgodnie z FEDS.
7.	III.2 Wymiar, Cele strategiczne, Priorytety i Kierunki działań Wyzwania w ramach trzeciego celu strategicznego str. 167	W wymienionych wyzwaniach brak informacji o retencji. Wnosimy o uzupełnienie.	Wyzwanie istotne z punktu widzenia dbałości o retencje wód na terenie Wrocławia.	Opinia uwzględniona. Zmieniono zapis: Rozwój zielonej i niebieskiej infrastruktury z uwzględnieniem małej retencji, w tym na obszarach miejskich.
8.	III.2 Wymiar, Cele strategiczne, Priorytety i Kierunki działań Wyzwania w ramach trzeciego celu strategicznego str. 167	w p. 6 Dbłość o ochronę zasobów przyrodniczych, w tym w szczególności wzmocnienie ochrony gatunków oraz siedlisk rzadkich i chronionych proponujemy dopisać bioróżnorodność i ochronę/ przeciwdziałanie antropopresji i negatywnym skutkom oddziaływania człowieka na tereny chronione	Uwzględnienie tego wyzwania jest istotne z punktu widzenia dbałości o tereny wymagające odtworzenia do naturalnych warunków przyrodniczych Wrocławia	Opinia uwzględniona. Zmodyfikowano zapis: Dbłość o ochronę zasobów przyrodniczych i bioróżnorodność, w tym w szczególności wzmocnienie ochrony gatunków oraz siedlisk rzadkich i chronionych oraz przeciwdziałanie antropopresji i negatywnym skutkom oddziaływania człowieka na zasoby przyrodnicze.
9.	III.2 Wymiar, Cele strategiczne, Priorytety i Kierunki działań Wyzwania w ramach trzeciego celu strategicznego str. 167	W ramach wyzwań brak informacji o konieczności rozbudowy kanalizacji/ oczyszczalni. Wnosimy o uzupełnienie.	Zgodnie z AKPOSK taka potrzeba występuje na terenie Wrocławia, dlatego wnosimy o uzupełnienie jej w wyzwaniach.	Opinia nieuwzględniona. W wyzwaniach znajduje się zapis: Zapewnienie dostępu do wody pitnej oraz poprawa jakości wód, w tym poprzez rozwój gospodarki wodno-ściekowej - uwzględnia on już zakres wskazany w uwadze.
10.	III.2 Wymiar, Cele strategiczne, Priorytety i Wymiar przestrzenny Kierunek działania 12.2 Kierunki działań str.139	Proponujemy dodać zagadnienie związane z antropopresją i negatywnymi skutkami oddziaływania człowieka na tereny chronione	Uzupełnienie kierunku działań zgodne z tymi wyznaczonymi w 2.7. FEDS	Opinia nieuwzględniona. W kierunku 12.2 zawarte są zapisy: Zapobieganie i minimalizowanie skutków zagrożeń antropogenicznych i naturalnych, Zmniejszenie antropopresji na środowisko naturalne - uwzględnia on już zakres wskazany w uwadze. Środowisko naturalne (w tym obszary chronione).
11.	II.6 Środowisko naturalne Kluczowe wyzwania strategiczne str. 81	W opisie znajduje się zwrot: mikroretencji - powinno być małej retencji. Brak przytoczonych zagadnień związanych z bioróżnorodnością in sitem i ex sitem a także antropopresji	W dokumentach programowych mówi się o małej retencji. Proponujemy pozostanie przy tym określeniu.	Opinia częściowo uwzględniona. Poprawiono mikroretencję na małą retencję. Przytoczono zagadnienia in i ex situ. Antropopresja była już uwzględniona, w pierwszym punkcie na podanej stronie 81.
12.	IV.2.2 Wiązki projektów FEnIKS2021-2027	Nie do końca zrozumiała wydaje się być metodologia przypisania projektów do poszczególnych wiązek projektów: 1. Dlaczego projekty z zakresu infrastruktury transportu szynowego nie zostały przedstawione w ramach oddzielnej wiązki, ale jako projekt komplementarne do wiązki nr 1? Mowa tu o propozycji projektu dot. trasy na Swojczyce oraz trasy na Maślice. 2. Z kolei projekty dot. „Rozwój zrównoważonego systemu transportowego we Wrocławiu” oraz „Rozwój zrównoważonego systemu transportowego we Wrocławiu - etap II”, które również dotyczą budowy tras tramwajowych zostały uwzględnione w formie odrębnej wiązki, a mianowicie wiązki projektów nr 3.	Prosimy o przedstawienie metodologii/logiki takiego podziału. Chcielibyśmy zaznaczyć, że projekty związane z budową nowej infrastruktury transportu szynowego są kluczowe biorąc pod uwagę rozbudowę systemu transportowego na obszarze Wrocławia.	Opinia w formie pytania. Niemniej jednak projekty wskazane w pytaniu 1 i 2 zostają przeniesione do jednej wiązki projektów. Tym samym – obecnie - rozbudowa, budowa itp. infrastruktury transportu szynowego znajduje się w jednej wiązce. Ponadto nieznaczenie ulega zmianie tytuł jednego z projektów, tj. zamiast: "Rozwój zrównoważonego systemu transportowego we Wrocławiu", jest: "Rozwój zrównoważonego systemu transportowego we Wrocławiu - etap I". Dodatkowo z uwagi na ścisłe powiązanie tematyczne do przedmiotowej wiązki zostaje przeniesiony projekt "Rozwój zintegrowanego systemu zarządzania ruchem ITS".

L.p.	Fragment dokumentu (rozdział, strona):	Treść opinii	Uzasadnienie opinii	Odniesienie się do opinii
13.	IV.2.Opis zintegrowanego podejścia służącego zaspokojeniu zidentyfikowanych potrzeb rozwojowych i wykorzystaniu potencjału obszaru IV.2.1 Wiązki projektów FEDS 2021-2027 Str. 218	Dot. wiązki projektów nr 10. W uzasadnieniu powołano się m.in. na konieczność poprawy kondycji psychofizycznej mieszkańców, m.in. poprzez rozwój infrastruktury kultury, społecznej i edukacyjnej. Tymczasem wskazane projekty dotyczą zagospodarowania wnętrz podwórzowych i parków. Przywołane uzasadnienie wydaje się być zatem nie do końca adekwatne do zakresu projektów wchodzących w skład wiązki.	Proponujemy przeformułowanie uzasadnień kierunku zgodnym z zakresem projektów tworzących wiązkę. Siła ciężkości powinna zostać położona w przypadku tej wiązki na konieczność zagospodarowania przestrzeni publicznych pod kątem poprawy ich funkcjonalności, zapewnienia odpowiedniej ilości zieleni, jej ochronę oraz adaptacji do zmian klimatu. W przypadku parków również mowa o poprawie bezpieczeństwa oraz o dbałości o tereny zielone, które stanowią dogodne miejsce do rozwoju aktywności fizycznej mieszkańców.	Opinia częściowo uwzględniona. Uzasadnienie zmieniono w taki sposób, że siła ciężkości została położona na inne aspekty, tj. np. konieczność zagospodarowania przestrzeni publicznych oraz poprawę bezpieczeństwa takich przestrzeni.
14.	IV.2.Opis zintegrowanego podejścia służącego zaspokojeniu zidentyfikowanych potrzeb rozwojowych i wykorzystaniu potencjału obszaru IV.2.1 Wiązki projektów FEDS 2021-2027 Str. 208 IV.3.1.Lista projektów podstawowych wybieranych w trybie niekonkurencyjnym finansowanych z FEDS 2021-2027 Str. 237 - 238	Dot. wiązki projektów nr 8: na liście projektów podstawowych dot. wiązki nr 8 brak propozycji projektu zgłoszonego przez Gminę Wrocław, tj. projektu "Zielone trasy pieszo - rowerowe we Wrocławiu". Wnosimy o dopisanie projektu. Projekt ten został uwzględniony w ramach wiązki nr 10, która dotyczy zagospodarowania przestrzeni publicznych, co wydaje się nie do końca zasadne.	Gmina Wrocław przedłożyła w ramach CP5 dwa projekty związane z siecią dróg rowerowych. Niezrozumiałym jest przypisanie projektu "Zielone trasy pieszo - rowerowe we Wrocławiu do wiązki nr 10, a nie do wiązki nr 8. Ze względu na cel oraz zakres tematyczny wnosimy o przyporządkowanie ww. projektu do wiązki nr 8	Opinia uwzględniona. Projekt "Zielone trasy pieszo - rowerowe we Wrocławiu" został przeniesiony do wiązki nr 8, tj. "Budowa infrastruktury rowerowej lub pieszo - rowerowej na terenie Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego".
15.	IV.2.Opis zintegrowanego podejścia służącego zaspokojeniu zidentyfikowanych potrzeb rozwojowych i wykorzystaniu potencjału obszaru	Dot. Wiązki projektów nr 7 i 8 1. Proponujemy przerehabilitację uzasadnienia realizacji wiązki projektów nr 7. Niezrozumiała wydaje się choćby następująca argumentacja za budową tras rowerowych: "przełoży się ona również na przewagę konkurencyjną transportu publicznego nad indywidualnym transportem samochodowym umożliwiając bezpieczny dojazd do przystanków komunikacji zbiorowej". W naszej ocenie transport rowerowy jest formą transportu indywidualnego i uzupełnieniem istniejącego na terenie WrOF systemu transportu. Trudno wykazać, że budowa dróg rowerowych	1. Uzasadnienie budowy tras w powiązaniu ze wzrostem przewagi konkurencyjności transportu publicznego wydaje się nie do końca zasadne i nie mające bezpośredniego związku. Wnosimy zatem o przeformułowanie uzasadnienia. 2. Intencja powołania się na multimodalność połączeń wydaje się być dla czytającego zrozumiała, ale chyba nie do końca trafna. Po pierwsze multimodalność odnosi się bardziej do przewozu towarów niż ludzi. Po drugie - w przypadku transportu multimodalnego mówimy o następujących typach transportu: przewozy kolejowo-morskie, przewozy samochodowo-lotnicze, przewozy samochodowo-morskie, przewozy samochodowo-kolejowe,	Opinia uwzględniona ad. 1. zapis został przerehabilitowany ad. 2. zapis został przerehabilitowany

L.p.	Fragment dokumentu (rozdział, strona):	Treść opinii	Uzasadnienie opinii	Odniesienie się do opinii
	IV.2.1 Wiązki projektów FEDS 2021-2027 Str. 207, 208	przekłada się na zwiększenie przewagi konkurencyjnej transportu publicznego. Jest raczej odrębną formą poruszania się po mieście, alternatywą dla transportu publicznego i zindywidualizowanego transportu samochodowego. 2. W uzasadnieniu zostały również podane argumenty, że budowa tras rowerowych umożliwi mieszkańcom WrOF korzystanie z multimodalnych połączeń na obszarze ZIT. Stoimy na stanowisku, że powołanie się na "multimodalność" transportu jest nie do końca trafne biorąc pod uwagę definicję transportu multimodalnego. Sugerujemy przeformułowanie uzasadnienia w kierunku "integracji" różnych form transportu	przewozy samochodowo-kolejowo-wodne, przewozy samochodowo-kolejowo-lotnicze, przewozy samochodowo-kolejowo-morskie, zatem ciężko komunikację rowerową nazwać multimodalną. Proponujemy aby "multimodalność" zastąpić "integracją różnych form transportu"	
16.	IV.2.Opis zintegrowanego podejścia służącego zaspokojeniu zidentyfikowanych potrzeb rozwojowych i wykorzystaniu potencjału obszaru IV.2.1 Wiązki projektów FEDS 2021-2027 Str. 206	Dot. wiązki projektów nr 6. 1. Wątpliwość budzi kwestia poprawności przytoczonego uzasadnienia realizacji wiązki projektów nr 6. Odnosi się ona bardziej do aspektów związanych z zieloną i niebieską infrastrukturą, co zostało przytoczone wprost cyt.: "do najistotniejszych działań technicznych należą te związane z budową i rozwojem błękitnej i zielonej infrastruktury, w tym z rozwojem form zieleni urządzonej i nieurządzonej, ze szczególnym uwzględnieniem obiektów mikroretencji", a nie do ochrony obszarów cennych przyrodniczo i bioróżnorodności. 2. W opisie: cyt " odtwarzanie zdegradowanych siedlisk oraz ochrona siedlisk przed degradacją" ograniczamy się tylko do siedlisk. Temat powinien być potraktowany w szerszy sposób i dotyczyć likwidacji negatywnych skutków działalności człowieka na obszarach chronionych	1. Celem propozycji projektów, które zostały przedłożone przez Gminę Wrocław jest ochrona obszarów cennych przyrodniczo, ochrona bioróżnorodności (w tym ochrona gatunkowa), a następnie udostępnienie tych obszarów dla mieszkańców. U uzasadnieniu wiązki projektów nr 6 siła ciężkości została położona na zielono - niebieską infrastrukturę i rozwiązania jej towarzyszące. Uważamy to za niezasadne biorąc pod uwagę fakt, że zgodnie z linią demarkacyjną Wrocław nie może wnioskować o dofinansowanie zielono - niebieskiej infrastruktury z poziomu regionalnego. 2. Uzupełnienie istotne z punktu widzenia dbałości o tereny wymagające odtworzenia do naturalnych warunków przyrodniczych Wrocławia	Opinia nieuwzględniona. Szczegółowy Opis Priorytetów Programu Fundusze Europejskie dla Dolnego Śląska 2021- 2027, Wersja SZOP.FEDS.001 Obowiązujący od dnia 2023-04-13, nie wyklucza miast powyżej 20 tys. mieszkańców, ze składania wniosków na dofinansowanie projektów obejmujących zielono - niebieską infrastrukturę. W raporcie z konsultacji społecznych SZOP FEDS 2021-2027, w odniesieniu do uwagi nr 171, s. 145, https://rpo.dolnyslask.pl/o-projekcie/feds-2021-2027/dokumenty-programowe/ , wyjaśniono powód braku takiego wykluczenia: „W zapisach SZOP celowo nie wskazywano obszaru wsparcia tj. miast o liczbie mieszkańców do 20 tys. Temat ten jest przedmiotem odstępstwa od linii demarkacyjnego w ramach naszego FEDS zgłoszonego do ministerstwa, zgodnie z którym chcemy umożliwić dofinansowanie projektów w ramach typu 2.7.A. bez względu na liczbę mieszkańców.”
17.	II.14 Analiza SWOT Mobilność str. 126	Proponujemy aby mocną stroną w zakresie mobilności uzupełnić również o transport szynowy (tramwajowy). Propozycja zapisu: Różnorodność środków transportu na terenie WrOF z uwagi na obecność wielu systemów – drogowego, kolejowego, tramwajowego, lotniczego i rowerowego (poprawa/wzrost dostępności komunikacyjnej)	Transport szynowy, choć w przypadku obszaru WrOF występuje wyłącznie we Wrocławiu, stanowi jeden z najistotniejszych elementów całego systemu komunikacji zbiorowej i bez wątpienia stanowi mocną stroną systemu transportowego Wrocławia, dlatego też nie powinien zostać pominięty.	Opinia uwzględniona. Zapis został uzupełniony.
18.	IV.2.Opis zintegrowanego podejścia służącego zaspokojeniu zidentyfikowanych potrzeb rozwojowych i wykorzystaniu potencjału obszaru IV.2.1 Wiązki projektów FEDS 2021-2027 Str. 205	Proponujemy, aby przy projekcie pn. Park przy ul. Chałupniczej "Smocze uroczysko" dopisać w nawiasie (Gmina Wrocław)	Uzupełnienie informacji o nazwę Wnioskodawcy pozwoli na łatwiejszą identyfikację miejsca realizacji projektu.	Opinia częściowo uwzględniona. Tytuł projektu został zmieniony, tj. w tytule dodano nazwę miejscowości. Dopisanie nazwy beneficjenta w tytule wydaje się niezasadne. Tytuł projektu po zmianie brzmi następująco: "Park przy ul. Chałupniczej „Smocze Uroczysko" we Wrocławiu.

L.p.	Fragment dokumentu (rozdział, strona):	Treść opinii	Uzasadnienie opinii	Odniesienie się do opinii
19.	projekt parkingu park & driver przy dworcu PKP Wrocław Brochów.	<p>Rada Osiedla Brochów i mieszkańcy osiedla nie zgadzają się w sprawie planowanego parkingu park & driver przy dworcu PKP Wrocław Brochów. Chcemy zorganizowania zielonego placu służącego mieszkańcom do odpoczynku na terenie historycznego i zdewastowanego parku wzdłuż drogi prowadzącej po nasypie na cmentarz.</p> <p>Zgodnie ze swoim historycznym założeniem powinien być to nadal zadrzewiony teren zielony służący odpoczynkowi i poprawie jakości powietrza. Uważamy, że parking powinien powstać po drugiej stronie torów, tym bardziej, że ma on służyć mieszkańcom okolicznych gmin przesiadających się na pociągi zmierzające do centrum.</p> <p>W tej chwili na Brochowie mamy jeszcze trochę zieleni, ale w planach zagospodarowania przestrzennego prawie wszystkie te tereny zostaną zabudowane. W tej okolicy patrzymy jeszcze na zieleń przy ulicy Semaforowej. Na wszystkich tych terenach powstaną kamienice. Te tereny, które będą przeznaczone na zieleń, zostaną zapisane w planach zagospodarowania jako tereny zielone, mają szansę pozostać zielone. Na pozostałych terenach powstaną budynki. Na omawianym terenie może powstać plac do zabaw młodzieży, dzieci i odpoczynku starszych (np. Klub Seniora, Dzienny dom Seniora)z wykorzystaniem stromego nasypu. Może zostać zorganizowany jako teren edukacyjny związany z koleją. Nie zgadzamy się, aby nasze osiedle miało tylko bloki i parkingi, a na odpoczynek będziemy musieli wyjeżdżać z osiedla. Brochów przed wojną pomyślany był jako miasto ogrodów, przyjazne dla jego mieszkańców. Teraz staje się powoli betonozą. Przykład to nowa zabudowa ulicy Birmańskiej. Planowana lokalizacja parkingu stoi w sprzeczności z zapisami aktualnego Studium uwarunkowań i kierunków rozwoju Wrocławia.</p> <p>Brochów jest jednym z trzech obszarów małomiasteczkowych Wrocławia. Na stronie 193 Studium w Polityce obszarowej w pkt 12 dotyczącym polityki kształtowania zieleni i środowiska przyrodniczego dla obszarów małomiasteczkowego stylu zamieszkiwania zapisano następujące zalecenia:</p> <p>„W ramach polityki kształtowania zieleni i środowiska przyrodniczego dla obszarów małomiasteczkowego stylu zamieszkiwania należy dążyć do:</p> <ul style="list-style-type: none"> -stworzenia wewnętrznego systemu zieleni opartego na historycznym układzie przestrzennym z wyróżnionym miejscem centralnym, -zachowania i odtwarzania historycznych układów zieleni, w szczególności towarzyszącej przestrzeniom publicznym, -podniesienia standardu i uzupełniania istniejących skwerów i innych form zieleni urządzonej ogólnodostępnej, -wykreowania nowych terenów zieleni ogólnodostępnej w formie skwerów i zieleńców, -ograniczenia dogęszczania zabudowy kosztem terenów zieleni, -zachowania jak największej liczby drzew, w szczególności wiekowych okazów dendroflory.” 	Zgodnie ze swoim historycznym założeniem powinien być to nadal zadrzewiony teren zielony służący odpoczynkowi i poprawie jakości powietrza	Opinia nieuwzględniona.
20.	Rozdział II.6 Środowisko naturalne str.49-50 W przypadku gmin/miejscowości, które cechują	Postulaty dotyczące projektowanych form ochrony obszarów na terenie gminy Wisznia Mała zostały przedstawione w „Referacie nadleśniczego nadleśnictwa Oborniki Śląskie „, Marcin Andrzej Majewski 19.05.2022; str.51-52 Wnioskuje o uwzględnienie w tym rozdziale projektowanych form ochrony obszarów na terenie gminy Wisznia Mała, które stanowią, wraz z Obszarem Chronionym Krajobrazu Wzgórza Trzebnickie, zachowanie ciągłości i trwałości ekosystemów leśnych.	Przykład Gminy Wisznia Mała pokazuje, że ulegając presji inwestorów Develia i Hillwood, którzy dążą do wybudowania przy zabudowach mieszkaniowych w Malinie - ciągnącego się przez całą wieś największego centrum logistycznego w Polsce, władze Gminy rozważają przekształcenie gruntów przeznaczonych dotąd pod zabudowę mieszkaniową na grunty przemysłowe - pod inwestycję, która miałaby znaleźć się w niedalekiej odległości od projektowanego użytku ekologicznego „Kopytnik w Malinie”!!!.	Opinia nieuwzględniona. Na terenie WrOF zlokalizowanych jest bardzo dużo form ochrony przyrody, nie jest to dokument środowiskowo-przyrodniczy, a więc wypisanie planowanych/projektowanych form ochrony przyrody jest zbyt szczegółowe. Rozdział II.6 Środowisko naturalne- dotyczy diagnozy istniejącego stanu środowiska naturalnego, w tym form ochrony przyrody (stan na dzień 31.12.2021 r.).

L.p.	Fragment dokumentu (rozdział, strona):	Treść opinii	Uzasadnienie opinii	Odniesienie się do opinii
	<p>się odpowiednią ilością zieleni także konieczne jest podjęcie odpowiednich kroków, w celu ochrony i konserwacji już istniejących terenów zielonych, tak aby nie były one narażone na degradację wynikającą z działalności antropogenicznej czy zmian klimatu. Obszary chronione, lasy, tereny zieleni</p> <p>Obszary chronione Środowisko przyrodnicze WrOF wyróżniają wysokie walory krajobrazowe, obecność cennych zbiorowisk chronionych i rzadkich gatunków roślin i zwierząt. Tworzone z myślą o ochronie różnorodności biologicznej formy ochrony przyrody posiadają wartość naukową i estetyczną, a także są atrakcyjne turystycznie.</p> <p>Udział powierzchni prawnie chronionej WrOF wynosi 5%. Największy udział tych obszarów mają gminy Sobótka (32,6%) – za sprawą obecności na</p>	<p>1. Obszar Chronionego Krajobrazu „Dolina Widawy”. Jest to obszar obejmujący wyróżniający się krajobrazowo teren o różnych typach ekosystemów związanych bezpośrednio z doliną rzeki.</p> <p>2. Rezerwat przyrody „Łęg w Wiszni Małej”. Pas lasu wraz z przyległymi do niego podmokłymi łąkami. Dolina rzeki Ławy i jej dopływów wraz z ich terenami źródłiskowymi i wysiękami zbocowymi, rozciągająca się między dwoma wyniesieniami terenu na wschód od Wiszni Małej i na południe od Pierwoszowa, zachowała wiele wartości przyrodniczych.</p> <p>3. Użytek ekologiczny „Las Będkowski”. Wzgórza pokryte naturalnym lasem.</p> <p>4. Użytek ekologiczny „Kopytnik w Malinie”. Obszar położony w obrzeżnych partiach kompleksu leśnego na wschód od wsi Malin, bogaty w liczne gatunki siedlisk eutroficzných, na powierzchni kilku tysięcy m². Występują tutaj duże populacje kopytnika. Dla ich zachowania należałoby zabezpieczyć ten fragment przed zrębem. Warto zwrócić uwagę jak konieczna jest ochrona zieleni w procesie inwestycyjnym, zwłaszcza na inwestycje, które w sposób trwały degradują środowisko i stabilność ekosystemów leśnych, np. inwestycje wielkoobszarowe. Nasuwa się pytanie, co zrobić, aby te obszary zachować i zabezpieczyć, aby nie dopuścić do sytuacji, gdzie nieodpowiedzialna polityka przestrzenna może zniszczyć zachowane, cenne obszary pod względem przyrodniczym i krajobrazowym, niwecząc tym samym cele i założenia Strategii.</p>	<p>Ochrona przyrody i krajobrazu oraz ochrona i zrównoważony rozwój lasów, różnorodność środowiska roślinnego i zwierzęcego w tym występowanie rzadkich gatunków, są ważne nie tylko dla ekosystemu Gminy Wisznia Mała, ale również dla ekosystemu całego regionu WrOF.</p> <p>Zachowanie obszarów przyrodniczo cennych sprzyja rozwojowi turystyki i rekreacji podmiejskiej, promocji regionu oraz licznym działaniom edukacyjnym.</p> <p>Uwzględnienie informacji dotyczących projektowanych form ochrony obszarów w Gminie Wisznia Mała stanowi niezwykle istotny element dla Strategii i Kierunków Rozwoju Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego.</p>	<p>Projektowane formy ochrony obszarów jeszcze nie są usankcjonowane prawnie, możliwe jest, że nie zostaną objęte ochroną prawną. Inwestycje, które mogą znacząco oddziaływać na środowisko poddawane są procedurze oceny oddziaływania na środowisko. Podczas odrębnej procedury oceny oddziaływania na środowisko można składać uwagi i wnioski, a powstanie inwestycji zależy od wydanej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Strategia ZIT WrOF na lata 2021-2027 jest strategią terytorialną obejmującą swoim zakresem 19 gmin, ze względu na swoje przeznaczenie nie odnosi się w sposób szczegółowy do każdej z form ochrony przyrody. Jest to możliwe w lokalnych strategiach (np. strategiach rozwoju gminy) oraz w innych gminnych dokumentach planistycznych.</p> <p>W prognozie oddziaływania na środowisko do Strategii ZIT WrOF na lata 2021-2027 przeanalizowano szczegółowo istniejące formy ochrony przyrody zgodnie z zakresem wskazanym przez RDOŚ we Wrocławiu.</p> <p>Zgodnie ze Strategią ZIT WrOF na lata 2021-2027 oraz Kierunkiem działania 12.2 Ochrona różnorodności biologicznej oraz adaptacja do zmian klimatu wraz z zabezpieczeniem i zwiększeniem odporności na klęski żywiołowe „Kluczowe jest dbanie o stan środowiska naturalnego oraz ochrona bioróżnorodności wraz z racjonalnym wykorzystaniem i udostępnianiem zasobów w tym np. w celach edukacyjnych, turystycznych, czy rekreacyjnych. W celu ochrony środowiska i bioróżnorodności oraz łagodzenia zachodzących zmian klimatycznych istotne znaczenie mają działania mające na celu wzmocnienie ochrony przyrody, mitygację i adaptację do zmian klimatu”. Działania te obejmują również planowane/ potencjalne formy ochrony przyrody, które stanowią istotną część środowiska przyrodniczego.</p>

L.p.	Fragment dokumentu (rozdział, strona):	Treść opinii	Uzasadnienie opinii	Odniesienie się do opinii
	swoim terenie parku krajobrazowego Masyw Ślęży oraz Wisznia Mała (33,3%), której północną część zajmuje Obszar Chronionego Krajobrazu Wzgórza Trzebnickie. Z uwagi na wysoki stopień pokrycia formami ochrony przyrody gminy te odznaczają się wysokimi walorami przyrodniczymi.			
21.	Rozdział II.6 „Środowisko naturalne” str. 62, Podrozdział „Energia pochodząca z wodoru”.str. 69	Uzupełnienie opisu o treść: „Ważnym projektem dla ZIT WrOF w obszarze produkcji energii pochodzącej z wodoru może być jeden z najnowocześniejszych w Polsce kompleks nowej parowo-gazowej EC Czechnica, przystosowany do częściowego wykorzystywania wodoru do produkcji energii elektrycznej i ciepłej, połączony z projektowanym Centrum Energetycznym na obszarze rewitalizowanych terenów EC węglowej zakładających powstanie instalacji do produkcji półprzemysłowej wodoru”.	Konieczność uzupełnienia ważnych danych opisowych dot. obszaru ZIT WrOF.	Opinia uwzględniona. Uzupełniono treść o fragment: Na obszarze gminy Siechnice zaplanowano realizację projektu którego celem jest produkcja energii pochodzącej z wodoru. Może to być najnowocześniejszy w Polsce kompleks parowo- gazowej EC Czechnica, przystosowany do częściowego wykorzystywania wodoru do produkcji energii elektrycznej i ciepłej, połączony z projektowanym Centrum Energetycznym na obszarze rewitalizowanych terenów EC węglowej zakładających powstanie instalacji do produkcji półprzemysłowej wodoru.
22.	Rozdział II.6 „Środowisko naturalne” str. 62, Podrozdział „Energia wiatru”, str. 67 (początek akapitu dot. klastrów energii).	Uzupełnienie treści o fragment: „W roku 2018 Spółki Grupy ESV we współpracy z Gminą Siechnice oraz jej spółkami komunalnymi powołały do życia Klaster Energii Siechnice, który ma w oparciu o sieci energetyczne ESV realizować projekty w obszarze rozbudowy OZE. Przedstawiciele Klastra są aktywnymi członkami w Krajowej Izbie Klastrów Energii i starają się oddziaływać na zmiany legislacyjne dotyczące wspierania rozwoju tej formy aktywności”.	Konieczność uzupełnienia ważnych danych opisowych dot. obszaru ZIT WrOF.	Opinia uwzględniona. Uzupełniono treść o fragment: W roku 2018 Spółki Grupy ESV we współpracy z Gminą Siechnice oraz jej spółkami komunalnymi powołały do życia Klaster Energii Siechnice, który ma w oparciu o sieci energetyczne ESV realizować projekty w obszarze rozbudowy OZE.
23.	Rozdział II.6 „Środowisko naturalne” str. 64, Podrozdział „Odnawialne źródła energii (OZE)”.	W związku z budową nowej elektrociepłowni gazowo- parowej nastąpi wygaszenie funkcji przemysłowych obecnej elektrociepłni węglowej. Gmina Siechnice oraz Kogeneracja S.A. utworzyły spółkę celową do przeprowadzenia procesu rewitalizacji obecnej elektrociepłni i nadaniu jej nowych funkcji społecznych i gospodarczych. We współpracy z Politechniką Wrocławską została opracowane Studium możliwości budowy kompleksu nowych technologii energetycznych w obiektach Elektrociepłowni Czechnica. W zaproponowanym rozwiązaniu Centrum będzie samowystarczalnym klastrem energetycznym zasilanym odnawialnymi źródłami energii, integrującymi wiele technologii i rozwiązań, w tym wykorzystującymi wodór, mającym znaczny pozytywny wpływ na zwiększenie udziału zielonej energii na obszarze ZIT WrOF. Schemat systemu zasilania Centrum opracuje poniższa grafika.	Konieczność uzupełnienia ważnych danych opisowych dot. obszaru ZIT WrOF.	Opinia uwzględniona. Uzupełniono treść o fragment: W związku z budową nowej elektrociepłowni gazowo- parowej nastąpi wygaszenie funkcji przemysłowych obecnej elektrociepłni węglowej. Gmina Siechnice oraz ZEW Kogeneracja SA utworzyły spółkę celową do przeprowadzenia procesu rewitalizacji obecnej elektrociepłni i nadaniu jej nowych funkcji społecznych i gospodarczych. We współpracy z Politechniką Wrocławską zostało opracowane Studium możliwości budowy kompleksu nowych technologii energetycznych w obiektach Elektrociepłowni Czechnica. W zaproponowanym rozwiązaniu Centrum Energetyczne będzie samowystarczalnym klastrem energetycznym zasilanym odnawialnymi źródłami energii, integrującymi wiele technologii i rozwiązań, w tym wykorzystującymi wodór, mającymi pozytywny wpływ na zwiększenie produkcji zielonej energii na obszarze ZIT WrOF. Schemat systemu zasilania Centrum opracuje poniższa grafika.

L.p.	Fragment dokumentu (rozdział, strona):	Treść opinii	Uzasadnienie opinii	Odniesienie się do opinii
24.	Rozdział II.6 „Środowisko naturalne” str. 63, Podrozdział „Energetyka”.	Uzupełnienie opisu ostatniego akapitu podrozdziału „Energetyka” o treści „Przykładem takiej inwestycji może być budowa nowej EC Czechnica której realizacja wpłynie na poprawę efektywności wytwarzania ciepła i energii elektrycznej, a także będzie miała wpływ na rozwój energetyki wodorowej ze względu na przystosowanie nowych urządzeń do spalania wodoru. Nowa elektrociepłownia będzie dysponowała jednym z najnowocześniejszych w Polsce akumulatorów ciepła, który będzie odpowiadał za stabilizację obciążenia źródeł ciepła przy zmiennym zapotrzebowaniu oraz za pokrywanie chwilowego szczytowego zapotrzebowania na ciepło. Akumulator ciepła zwiększy elastyczność pracy urządzeń, sprawność oraz dyspozycyjność wytwarzania energii elektrycznej i ciepła, optymalizację kosztów produkcji oraz dostawy ciepła w sytuacjach awaryjnych”.	Konieczność uzupełnienia ważnych danych opisowych dot. obszaru ZIT WrOF.	Opinia uwzględniona. Uzupełniono treść o fragment: Przykładem takiej inwestycji jest budowa nowej EC Czechnica, której realizacja wpłynie na poprawę efektywności wytwarzania energii elektrycznej i ciepłej w kogeneracji. Inwestycja ta będzie miała wpływ na rozwój energetyki wodorowej ze względu na zastosowanie nowoczesnych urządzeń do produkcji energii w procesie spalania wodoru. Nowa elektrociepłownia będzie dysponowała jednym z najnowocześniejszych w Polsce akumulatorów ciepła, który będzie odpowiadał za stabilizację obciążenia źródeł ciepła przy zmiennym zapotrzebowaniu oraz za pokrywanie chwilowego szczytowego zapotrzebowania na ciepło. Akumulator ciepła zwiększy elastyczność pracy urządzeń, sprawność i dyspozycyjność wytwarzania energii elektrycznej i ciepła oraz optymalizację kosztów produkcji oraz dostaw ciepła w sytuacjach awaryjnych.
25.	Rozdział II.6 „Środowisko naturalne” str. 62, Podrozdział „Energetyka”.	Wnioskuje o dodane w części opisującej kwestię produkcji energii elektrycznej na obszarze ZIT WrOF w odniesieniu do EC Czechnica opisu: „Aktualnie trwa realizacja jednej z największych inwestycji w obszarze ciepłownictwa w Polsce - budowa nowej elektrociepłowni w Siechnicach z blokiem gazowo-parowy wraz z kotłownią szczytowo-rezerwową i akumulatorem ciepła, która dostarczy znacznie zwiększone ilości energii- w wymiarze mocy ciepła: 315 MWt, moc elektryczna: 179 MWe. Inwestycja ma zostać zakończona i uruchomiona w roku 2024”.	Brak ważnych danych opisujących stan energetyki na obszarze ZIT WrOF.	Opinia uwzględniona. Uzupełniono treść o fragment: Na terenie Gminy Siechnice realizowana jest przez Zespół Elektrociepłowni Wrocławskich KOGENERACJA SA inwestycja pn. „Budowa Nowej Elektrociepłowni Czechnica”. Nowoczesna jednostka będzie się składała z bloku gazowo-parowego, kotłowni szczytowo-rezerwowej i akumulatora ciepła. Nowy blok gazowo-parowy wraz z kotłownią szczytowo-rezerwową o mocy cieplnej ok. 315 MWt i mocy elektrycznej ok. 180 MWe będzie źródłem ciepła dla mieszkańców Siechnic i południowej części Wrocławia. Dzięki zastosowaniu nowoczesnej technologii i niskoemisyjnego paliwa jakim jest gaz, cały proces produkcyjny będzie przebiegał w sposób efektywny i przyjazny dla środowiska. Źródłem zasilania będzie gaz ziemny, który jest paliwem zdecydowanie mniej emisyjnym niż używany obecnie węgiel. Dzięki temu szacuje się, że roczna emisja CO2 spadnie aż o 622 tysiące ton, a roczne oszczędności energii pierwotnej będą na poziomie 599 tysięcy MWh. Zakończenie inwestycji zaplanowano w 2024 r.
26.	Priorytet 13 "Zrównoważona mobilność", kierunek 13.1 "Zwiększenie konkurencyjności transportu zbiorowego i niskoemisyjnych form przemieszczania się", strona 178 i dalej	<p>W imieniu Towarzystwa Upiększania Miasta Wrocławia, stowarzyszenia zajmującego się m.in. rozwojem transportu publicznego, zgłaszam opinie do "Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego 2021-2027".</p> <p>Wnosimy o dwie zmiany w kierunku działania 13.1 "Zwiększenie konkurencyjności transportu zbiorowego i niskoemisyjnych form przemieszczania się"</p> <p>Po pierwsze, stoimy na stanowisku że finansowanie powinno premiować inwestycje nowe, nie będące jeszcze w realizacji. Celem programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 (FEnIKS) jest m.in. poprawa warunków rozwoju kraju poprzez budowę infrastruktury technicznej i społecznej zgodnie z założeniami rozwoju zrównoważonego, w tym poprzez budowę efektywnego i odpornego systemu transportowego o jak najniższym negatywnym wpływie na środowisko naturalne. Środki te będą więc wydane efektywniej, jeżeli ich przyznanie oznaczać będzie rozpoczęcie nowej inwestycji, której bez tych środków by nie było, a nie refinansowanie inwestycji już trwającej, która bez tych środków i tak powstanie. Przykładowo, wskazana w Strategii inwestycja "Budowa trasy tramwajowej na osiedle Swojczyce wraz z budową nowych mostów Chrobrego" już trwa i zostanie zrealizowana zarówno z jak i bez dofinansowania ze</p>		Opinia nieuwzględniona. Zgłoszenie zadań na listę podstawową lub rezerwową podyktowane było ograniczoną pulą środków finansowych, które w ramach Programu FEnIKS (środki w trybie "niekonkurencyjnym") mogą być przeznaczone na dofinansowanie inwestycji Gmin tworzących ZIT WrOF. Z tego względu na listę podstawową zgłoszono zadania najbardziej zaawansowane pod kątem przygotowania dokumentacji zgodnie z projektem Kryteriów wyboru projektów, które oceniają m.in. tzw. gotowość techniczną do realizacji. Projekt budowy Tramwaju na Swojczyce, spełnia w/w Kryteria wyboru projektów. Wszystkie projekty ujęte w Strategii ZIT WrOF muszą zostać zrealizowane w czasie obowiązywania obecnego okresu programowania.

L.p.	Fragment dokumentu (rozdział, strona):	Treść opinii	Uzasadnienie opinii	Odniesienie się do opinii
		<p>środków unijnych. Efektywniejsze z punktu widzenia wydatkowania środków europejskich i celów programu FEnIKS byłoby zatem dofinansowanie budowy innej linii tramwajowej, która bez tych środków może nie powstać - przykładowo innych, jeszcze nie rozpoczętych inwestycji w trasy tramwajowe wymienione na listach podstawowych i rezerwowych Wrocławskiego Programu Tramwajowego.</p>		
27.	<p>Priorytet 13 "Zrównoważona mobilność", kierunek 13.1 "Zwiększenie konkurencyjności transportu zbiorowego i niskoemisyjnych form przemieszczania się", strona 178 i dalej</p>	<p>cd. uwag od TUMW Po drugie, zwracamy uwagę na wytyczne programu FEnIKS, mówiące iż w obszarze transportu miejskiego nie będą wspierane inwestycje w infrastrukturę drogową służącą dla ruchu pojazdów samochodowych niewykorzystywanych w transporcie publicznym. Przedstawiona w Strategii wycena zadania "Budowa trasy tramwajowej na osiedle Swojczyce wraz z budową nowych mostów Chrobrego" wynosząca 216,7 miliona złotych znacznie przekracza wcześniejsze szacunki Urzędu. W maju 2022 roku koszty budowy tej trasy, uwzględniając koszt mostu, wyceniono na 41 mln złotych (wg. Karty Tras będącej załącznikiem do Wrocławskiego Programu Tramwajowego [2]). Niezrozumiałe jest zatem zwiększenie tej wyceny o ponad 428%. Rodzi to obawy, że w kosztach uwzględniono koszty przebudowy mostu drogowego, który służyć będzie jedynie komunikacji indywidualnej [2], co zgodnie z wytycznymi programu nie powinno mieć miejsca. Uważamy, że wartość zadania budowy trasy tramwajowej na Swojczyce powinna zatem zostać zmniejszona, a zaoszczędzone w ten sposób środki Strategii powinny zostać wykorzystane na przesunięcie zadania budowy trasy tramwajowej na Małlice z listy projektów rezerwowych na listę projektów podstawowych. Równocześnie na listę projektów rezerwowych powinny zostać dopisane inne planowane trasy tramwajowe, takie jak linia na Psie Pole dla której właśnie trwa procedura tworzenia studium korytarzowego.</p>		<p>Opinia nieuwzględniona. W ramach zadania projektowego Tramwaj na Swojczyce, oprócz wydzielonej trasy tramwajowej z dopuszczeniem ruchu autobusów będzie wykonana pętla Sępolno oraz pętla Swojczyce wraz z parkingiem P&R na 160 samochodów. Integralnym elementem projektu jest budowa mostów Chrobrego, która jest inwestycją niezbędną dla prowadzenia trasy tramwajowej na osiedle Swojczyce. Wraz z trasą tramwajową projektowane są nowe drogi dla rowerów, chodniki oraz zieleń i rozwiązania błękitno-zielonej infrastruktury. To są niezwykle istotne elementy, które sprzyjają zrównoważonej mobilności i zintegrowanej funkcji nowego projektu tramwajowego. W projekcie przewidziano także przebudowę jezdni ul. Swojczyckiej, ale wyłącznie w takim zakresie w jakim wynika to z faktu wprowadzenia w jej korytarz trasy tramwajowej. Nie można bowiem wybudować tramwaju bez uwzględnienia korekt układu drogowego. Działania projektowe w obecnie prowadzonych dokumentacjach dążą do tego, żeby nie tworzyć wyłącznie twardej infrastruktury, ale jednocześnie przestrzeń przyjazną użytkownikom miasta. Kwota 216 mln jest pełną wartością ww. zakresu. Przywołana kwota 41 mln szacowana była według przyjętego kalkulatora na potrzeby analiz do WPT2.0 - obejmowała zakres bez mostu i służyła porównaniu w analizie wielokryterialnej w 2021 roku. Taka szacunkowa kwota nigdy nie jest ostateczną wartością inwestycji. Obecna sytuacja rynkowa zwłaszcza kształtowanie się cen w zakresie infrastruktury drogowej wymaga aktualizacji cen, co miało miejsce także w tym przypadku. Należy nadmienić także, że od początku planowania przedmiotowej inwestycji zakładano realizację tej inwestycji z dofinansowaniem ze środków zewnętrznych.</p>
28.	<p>Priorytet 13 "Zrównoważona mobilność", kierunek 13.1 "Zwiększenie konkurencyjności transportu zbiorowego i niskoemisyjnych form przemieszczania się", strona 178 i dalej</p>	<p>cd. uwag od TUMW Dodatkowo, wnioskujemy o uszczegółowienie zadań, które opisane są jedynie hasłowo, np. "Rozwój zrównoważonego systemu transportowego we Wrocławiu", "Rozwój zrównoważonego systemu transportowego we Wrocławiu" - etap II", "Zielone trasy pieszo - rowerowe we Wrocławiu" czy "Budowa kładek pieszo-rowerowych we Wrocławiu". Bez znajomości szczegółów ww. zadań ciężko odnieść się do Strategii ZIT w tym zakresie.</p> <p>[1] https://www.wroclaw.pl/komunikacja/wroclawski-program-tramwajowy-do-2027-roku [2] https://www.wroclaw.pl/komunikacja/budowa-nowych-mostow-chrobrego</p>		<p>Opinia nieuwzględniona. Dokładne zakresy planowanych prac w ramach każdej z inwestycji zostaną ujęte we wnioskach o dofinansowanie projektów. Dane nie zostaną ujęte w Strategii ZIT WrOF 2021-2027, gdyż w strategii nie ma zawartych opisów inwestycji, jednak w odpowiedzi na Państwa wniosek poniżej przedstawiamy rozszerzony opis projektów. Zmiana nazwy z "Rozwój zrównoważonego systemu transportowego we Wrocławiu" na „Rozwój zrównoważonego systemu transportowego we Wrocławiu - etap I” - projekt składa się z 3 zadań:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Budowa mijanki tramwajowej przy ul. Przyjaźni 32-34, • Budowa trasy tramwajowej Szpital Borowska: od pętli Gaj przez Działkową do planowanej pętli przy Szpitalu Uniwersyteckim na Borowskiej, • Przebudowa węzła przystankowego Dubois-Drobnera. <p>Projekt polega na rozbudowie zrównoważonego systemu transportowego we Wrocławiu, w tym m.in. budowie nowych tras tramwajowych, poprawie dostępności węzłów przesiadkowych i integracji sieci ciągów pieszo-rowerowych w celu rozszerzenie oferty transportu publicznego:</p>

L.p.	Fragment dokumentu (rozdział, strona):	Treść opinii	Uzasadnienie opinii	Odniesienie się do opinii
				<p>- budowa nowych tras – 1,4 km, - budowa parkingu P+R na ok. łącznie 50 miejsc postojowych, - przebudowa układu komunikacyjnego.</p> <p>„Rozwój zrównoważonego systemu transportowego we Wrocławiu – etap II”: • Budowa trasy tramwajowej na osiedle Klecina. Projekt polega na budowie przedłużenia trasy tramwajowej do intensywnie rozwijającego się osiedla Przyjaźni nowym łącznikiem do planowanej pętli przy Kupieckiej: - trasa na odcinku: 1,8 km, - parking P&R ok. 50 mp.</p> <p>"Zielone trasy pieszo – rowerowe we Wrocławiu" - główne etapy realizacji projektu: 1. Promenada Krzycka: kontynuacja zadania realizowanego we Wrocławiu od 2020 r. na podstawie koncepcji programowo-przestrzennej zagospodarowania obszarów w ramach projektu Promenada Krzycka, 2. Alternatywne trasy rowerowe: budowa tras rowerowych niezależnych od istniejącej sieci drogowej, tj. w korytarzach rzek, wzdłuż linii kolejowych, przez parki i ogrody działkowe, 3. Połączenie zielonych tras rowerowych w sieć: budowa tras rowerowych niezależnych od istniejącej sieci drogowej.</p> <p>"Budowa kładek pieszo-rowerowych we Wrocławiu" - w etapie podstawowym kładka przy bastionie Sakwowym, w rezerwie 3 inne kładki.</p>
29.	Strona 169, w części Kierunek 9.1 "Transformacja obszaru w kierunku Gospodarki o obiegu zamkniętym" □□ znajduje się stwierdzenie "Analiza w zakresie systemu przetwarzania odpadów w tym termicznego przekształcania odpadów".	Spalanie odpadów NIE JEST częścią Gospodarki o obiegu zamkniętym, o czym jednoznacznie mówią europejskie akty prawne. Ubytki w obiegu zamkniętym wynikają z niecelowej niedoskonałości procesu a nie z celowego pozbywania się, w tym wypadku, odpadów.	W Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/852 (tzw. Taksonomii), stwierdza się jednoznacznie, że spalarnie odpadów wyrządzają poważne szkody środowiskowe i nie wpisują się w Gospodarkę o Obiegu Zamkniętym (art. 17). Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 10 lutego 2021 r. 2020/2077(INI) w sprawie nowego planu działania dotyczącego Gospodarki o Obiegu Zamkniętym mówi wyraźnie o ograniczaniu spalania odpadów i nie zwiększaniu wydajności spalarni (art. 104).	Opinia uwzględniona. Usunięto wskazany zapis: Analiza w zakresie systemu przetwarzania odpadów w tym termicznego przekształcania odpadów
30.	Str 169 pkt 9.1	Spalanie odpadów nie stanowi Gospodarki o Obiegu Zamkniętym; Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/852 (tzw. "Taksonomia") stwierdza jednoznacznie, że spalarnie odpadów wyrządzają poważne szkody środowiskowe i nie wpisują się w Gospodarkę o Obiegu Zamkniętym		Opinia uwzględniona. Usunięto wskazany zapis: Analiza w zakresie systemu przetwarzania odpadów w tym termicznego przekształcania odpadów.
31.	Str.169	Sprzeciwiam się zagospodarowywaniu odpadów na terenie Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego w drodze ich spalania	Spalanie odpadów jest najgorszym możliwym sposobem rozwiązywania problemu odpadów. Jest druzgocące gospodarczo, fatalne społecznie i niezgodne z przepisami prawa oraz zasadami gospodarki obiegu zamkniętego.	Opinia uwzględniona. Usunięto wskazany zapis: Analiza w zakresie systemu przetwarzania odpadów w tym termicznego przekształcania odpadów.
32.	Kierunek 9.1 "Transformacja obszaru w kierunku	W części Kierunek 9.1 "Transformacja obszaru w kierunku Gospodarki o obiegu zamkniętym" znajduje się stwierdzenie "Analiza w zakresie systemu przetwarzania odpadów w tym termicznego przekształcania odpadów". Zapis ten jest BŁĘDNY	Spalanie odpadów NIE STANOWI Gospodarki o Obiegu Zamkniętym, o czym jednoznacznie mówią europejskie akty prawne: w szczególności Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/852 (tzw. "Taksonomia") wyraźnie stanowi, że	Opinia uwzględniona. Usunięto wskazany zapis: Analiza w zakresie systemu przetwarzania odpadów w tym termicznego przekształcania odpadów.

L.p.	Fragment dokumentu (rozdział, strona):	Treść opinii	Uzasadnienie opinii	Odniesienie się do opinii
	Gospodarki o obiegu zamkniętym" s. 196	ponieważ spalanie odpadów NIE STANOWI Gospodarki o Obiegu Zamkniętym.	spalarnie odpadów wyrządzają poważne szkody środowiskowe i nie wpisują się w Gospodarkę o Obiegu Zamkniętym (art. 17 Taksonomii).	
33.	9.1 "Transformacja obszaru w kierunku Gospodarki o obiegu zamkniętym" strona 169	Spalanie nie jest gospodarką obiegu zamkniętego. Jest to założenie sprzeczne z wytycznymi Unii Europejskiej i jej rozporządzeniami	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/852 (tzw. Taksonomii), stwierdza się jednoznacznie, że spalarnie odpadów wyrządzają poważne szkody środowiskowe i nie wpisują się w Gospodarkę o Obiegu Zamkniętym (art. 17). Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 10 lutego 2021 r. 2020/2077(INI) w sprawie nowego planu działania dotyczącego Gospodarki o Obiegu Zamkniętym mówi wyraźnie o ograniczaniu spalania odpadów i nie zwiększaniu wydajności spalarni (art. 104).	Opinia uwzględniona. Usunięto wskazany zapis: Analiza w zakresie systemu przetwarzania odpadów w tym termicznego przekształcania odpadów.
34.	169	Spalarnie smieci nie są elementem ,amknietej gospodarki odpadami wg UE.	W Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/852 (tzw. Taksonomii), stwierdza się jednoznacznie, że spalarnie odpadów wyrządzają poważne szkody środowiskowe i nie wpisują się w Gospodarkę o Obiegu Zamkniętym (art. 17). Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 10 lutego 2021 r. 2020/2077(INI) w sprawie nowego planu działania dotyczącego Gospodarki o Obiegu Zamkniętym mówi wyraźnie o ograniczaniu spalania odpadów i nie zwiększaniu wydajności spalarni (art. 104).	Opinia uwzględniona. Usunięto wskazany zapis: Analiza w zakresie systemu przetwarzania odpadów w tym termicznego przekształcania odpadów.
35.	Strona 169. Tabela: Kierunek 9.1 "Transformacja obszaru w kierunku Gospodarki o obiegu zamkniętym". Uwaga dotyczy sformułowania: "Analiza w zakresie systemu przetwarzania odpadów w tym termicznego przekształcania odpadów"	Termiczne przekształcanie odpadów NIE JEST działaniem, które można wpisywać jako część transformacji w kierunku Gospodarki o Obiegu Zamkniętym. Nie potrzeba analiz - mówią o tym europejskie akty prawne.	W Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/852 (tzw. Taksonomii), stwierdza się jednoznacznie, że spalarnie odpadów wyrządzają poważne szkody środowiskowe i nie wpisują się w Gospodarkę o Obiegu Zamkniętym (art. 17). Warto podkreślić, że Rozporządzenia UE są aktami obowiązującymi w Polsce na wprost, a więc bez aktów krajowych (co ma miejsce w przypadku Dyrektyw UE). Innymi słowy zgodnie z obowiązującym w Polsce prawem, spalarnie odpadów (termiczne przekształcanie) nie może być uznane w żadnym razie za część GOZ. Warto przytoczyć także Rezolucję Parlamentu Europejskiego z dnia 10 lutego 2021 r. 2020/2077(INI) w sprawie nowego planu działania dotyczącego Gospodarki o Obiegu Zamkniętym, która mówi wyraźnie o ograniczaniu spalania odpadów i nie zwiększaniu wydajności spalarni (art. 104).	Opinia uwzględniona. Usunięto wskazany zapis: Analiza w zakresie systemu przetwarzania odpadów w tym termicznego przekształcania odpadów.
36.	W części Kierunek 9.1 "Transformacja obszaru w kierunku Gospodarki o obiegu zamkniętym" znajduje się stwierdzenie "Analiza w zakresie systemu przetwarzania odpadów w tym termicznego przekształcania odpadów".	Spalanie odpadów absolutnie nie jest częścią GOZ - Gospodarki o Obiegu Zamkniętym.	Spalanie odpadów absolutnie nie jest częścią GOZ - Gospodarki o Obiegu Zamkniętym, o czym jednoznacznie mówią europejskie akty prawne. W Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/852 (tzw. Taksonomii), stwierdza się jednoznacznie, że spalarnie odpadów wyrządzają poważne szkody środowiskowe i nie wpisują się w Gospodarkę o Obiegu Zamkniętym (art. 17). Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 10 lutego 2021 r. 2020/2077(INI) w sprawie nowego planu działania dotyczącego Gospodarki o Obiegu Zamkniętym mówi wyraźnie o ograniczaniu spalania odpadów i nie zwiększaniu wydajności spalarni (art. 104).	Opinia uwzględniona. Usunięto wskazany zapis: Analiza w zakresie systemu przetwarzania odpadów w tym termicznego przekształcania odpadów.

L.p.	Fragment dokumentu (rozdział, strona):	Treść opinii	Uzasadnienie opinii	Odniesienie się do opinii
37.	<p>Rozdział II.6 Środowisko naturalne str.49-50</p> <p>W przypadku gmin/miejscowości, które cechują się odpowiednią ilością zieleni także konieczne jest podjęcie odpowiednich kroków, w celu ochrony i konserwacji już istniejących terenów zielonych, tak aby nie były one narażone na degradację wynikającą z działalności antropogenicznej czy zmian klimatu. Obszary chronione, lasy, tereny zieleni</p> <p>Obszary chronione Środowisko przyrodnicze WrOF wyróżniają wysokie walory krajobrazowe, obecność cennych zbiorowisk chronionych i rzadkich gatunków roślin i zwierząt. Tworzone z myślą o ochronie różnorodności biologicznej formy ochrony przyrody posiadają wartość naukową i estetyczną, a także są atrakcyjne turystycznie.</p> <p>Udział powierzchni prawnie</p>	<p>Postulaty dotyczące projektowanych form ochrony obszarów na terenie gminy Wisznia Mała zostały przedstawione w „Referacie nadleśniczego nadleśnictwa Oborniki Śląskie”, Marcin Andrzej Majewski 19.05.2022; str.51-52</p> <p>Wnioskuje o uwzględnienie w tym rozdziale projektowanych form ochrony obszarów na terenie gminy Wisznia Mała, które stanowią, wraz z Obszarem Chronionym Krajobrazu Wzgórza Trzebnickie, zachowanie ciągłości i trwałości ekosystemów leśnych.</p> <p>1. Obszar Chronionego Krajobrazu „Dolina Widawy”. Jest to obszar obejmujący wyróżniający się krajobrazowo teren o różnych typach ekosystemów związanych bezpośrednio z doliną rzeki.</p> <p>2. Rezerwat przyrody „Łęg w Wiszni Małej”. Pas lasu wraz z przyległymi do niego podmokłymi łąkami. Dolina rzeki Ławy i jej dopływów wraz z ich terenami źródłkowymi i wysiękami zboczowymi, rozciągająca się między dwoma wyniesieniami terenu na wschód od Wiszni Małej i na południe od Pierwoszowa, zachowała wiele wartości przyrodniczych.</p> <p>3. Użytek ekologiczny „Las Będkowski”. Wzgórza pokryte naturalnym lasem.</p> <p>4. Użytek ekologiczny „Kopytnik w Malinie”. Obszar położony w obrzeżnych partiach kompleksu leśnego na wschód od wsi Malin, bogaty w liczne gatunki siedlisk eutroficznych, na powierzchni kilku tysięcy m². Występują tutaj duże populacje kopytnika. Dla ich zachowania należałoby zabezpieczyć ten fragment przed zrębem. Warto zwrócić uwagę jak konieczna jest ochrona zieleni w procesie inwestycyjnym, zwłaszcza na inwestycje, które w sposób trwały degradują środowisko i stabilność ekosystemów leśnych, np. inwestycje wielkoobszarowe.</p> <p>Nasuwa się pytanie, co zrobić, aby te obszary zachować i zabezpieczyć, aby nie dopuścić do sytuacji, gdzie nieodpowiedzialna polityka przestrzenna może zniszczyć zachowane, cenne obszary pod względem przyrodniczym i krajobrazowym, niweczając tym samym cele i założenia Strategii.</p>	<p>Na przykładzie gminy Wisznia Mała można zauważyć, że ulegając presji inwestora do wybudowania centrum logistycznego, władze gminy rozważają przekształcenie gruntów pod inwestycję, która miałaby znaleźć się w niedalekiej odległości od projektowanego użytku ekologicznego „Kopytnik w Malinie”.</p> <p>Ochrona przyrody i krajobrazu oraz ochrona i zrównoważony rozwój lasów, różnorodność środowiska roślinnego i zwierzęcego w tym występowanie rzadkich gatunków, są ważne nie tylko dla ekosystemu Gminy Wisznia Mała, ale również dla ekosystemu całego regionu WrOF.</p> <p>Zachowanie obszarów przyrodniczo cennych sprzyja rozwojowi turystyki i rekreacji podmiejskiej, promocji regionu oraz licznym działaniom edukacyjnym.</p> <p>Uwzględnienie informacji dotyczących projektowanych form ochrony obszarów w Gminie Wisznia Mała może być istotne dla Strategii i Kierunków Rozwoju Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego.</p>	<p>Opinia nieuwzględniona.</p> <p>Na terenie WrOF zlokalizowanych jest bardzo dużo form ochrony przyrody, nie jest to dokument środowiskowo-przyrodniczy, a więc wypisanie planowanych/projektowanych form ochrony przyrody jest zbyt szczegółowe.</p> <p>Rozdział II.6 Środowisko naturalne- dotyczy diagnozy istniejącego stanu środowiska naturalnego, w tym form ochrony przyrody (stan na dzień 31.12.2021 r.).</p> <p>Projektowane formy ochrony obszarów jeszcze nie są usankcjonowane prawnie, możliwe jest, że nie zostaną objęte ochroną prawną. Inwestycje, które mogą znacząco oddziaływać na środowisko poddawane są procedurze oceny oddziaływania na środowisko. Podczas odrębnej procedury oceny oddziaływania na środowisko można składać uwagi i wnioski, a powstanie inwestycji zależy od wydanej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.</p> <p>Strategia ZIT WrOF na lata 2021-2027 jest strategią terytorialną obejmującą swoim zakresem 19 gmin, ze względu na swoje przeznaczenie nie odnosi się w sposób szczegółowy do każdej z form ochrony przyrody. Jest to możliwe w lokalnych strategiach (np. strategiach rozwoju gminy) oraz w innych gminnych dokumentach planistycznych.</p> <p>W prognozie oddziaływania na środowisko do Strategii ZIT WrOF na lata 2021-2027 przeanalizowano szczegółowo istniejące formy ochrony przyrody zgodnie z zakresem wskazanym przez RDOŚ we Wrocławiu. Zgodnie ze Strategią ZIT WrOF na lata 2021-2027 oraz Kierunkiem działania 12.2 Ochrona różnorodności biologicznej oraz adaptacja do zmian klimatu wraz z zabezpieczeniem i zwiększeniem odporności na klęski żywiołowe „Kluczowe jest dbanie o stan środowiska naturalnego oraz ochrona bioróżnorodności wraz z racjonalnym wykorzystaniem i udostępnianiem zasobów w tym np. w celach edukacyjnych, turystycznych, czy rekreacyjnych. W celu ochrony środowiska i bioróżnorodności oraz łagodzenia zachodzących zmian klimatycznych istotne znaczenie mają działania mające na celu wzmocnienie ochrony przyrody, mitygację i adaptację do zmian klimatu”. Działania te obejmują również planowane/ potencjalne formy ochrony przyrody, które stanowią istotną część środowiska przyrodniczego.</p>

L.p.	Fragment dokumentu (rozdział, strona):	Treść opinii	Uzasadnienie opinii	Odniesienie się do opinii
	chronionej WrOF wynosi 5%. Największy udział tych obszarów mają gminy Sobótka (32,6%) – za sprawą obecności na swoim terenie parku krajobrazowego Masyw Słęży oraz Wisznia Mała (33,3%), której północną część zajmuje Obszar Chronionego Krajobrazu Wzgórza Trzebnickie. Z uwagi na wysoki stopień pokrycia formami ochrony przyrody gminy te odznaczają się wysokimi walorami przyrodniczymi.			
38.	Rozwój komunikacji, poprawa infrastruktury	Budowa linii metra we Wrocławiu umożliwi rzeczywistą przesiadkę mieszkańców do komunikacji miejskiej, odciążenie linii tramwajowych i autobusowych, zapewnienie szybkiego transportu miejskiego. W globalnym spojrzeniu to też zmniejszenie całkowitej emisji substancji przez samochody, polepszenie jakości komunikacji we Wrocławiu, umożliwienie wkroczenia dla Wrocławia na ścieżkę metropoidalną, w którym metro jest niezbędne, możliwe dalsze poszerzenie się miasta przy jednoczesnym zapewnieniu płynności w komunikacji.	Metro jest najdroższym budżetowo rozwiązaniem lecz ma zalety takie jak: - nie stoi w korkach na skrzyżowaniach i na światłach, zatrzymuje się wyłącznie na stacjach - jest niezawodne, znacznie bardziej niż jakkolwiek inna forma miejskiej komunikacji zbiorowej, - wymaga dużych kosztów do uruchomienia, lecz małych do utrzymania, - umożliwi proporcjonalny rozrost miasta, do którego Wrocław już dorósł. - usprawnia przedostawanie się ludzi do miejsc pracy, odciąża drogi, redukuje emisje CO2 NOx pyłów zawieszonych - zmniejsza hałas komunikacyjny - da się doprowadzić linie bezpośrednio do newralgicznych części miasta	Opinia nieuwzględniona. W obecnej chwili nie planuje się budowy metra we Wrocławiu. Żadne z dokumentów planistycznych i strategicznych nie przewidują takiego kierunku rozwoju systemu transportowego. Wrocław i jego obszar funkcjonalny mają niezwykle bogaty system kolejowy, który ma potencjał, żeby stać się efektywnym elementem systemu szynowego w mieście i jego otoczeniu. Wszystkie prowadzone działania, także inwestycyjne zmierzają do integracji kolei z tramwajami i autobusami, po to żeby kolej stała się realną alternatywą dla sprawnej obsługi Miasta i MOF w stosunku do samochodowego transportu indywidualnego.
39.		Postulujemy przeniesienie budowy trasy tramwajowej na Maślice na listę podstawową	Budowa trasy tramwajowej na Maślice została zapowiedziana jako najważniejsza inwestycja Wrocławskiego Programu Tramwajowego 2.0. Podczas prezentacji programu prezydent Jacek Sutryk powiedział: „również chcemy ogłosić przetarg na zaprojektowanie trasy na Maślice i wierzę, że stanie się to jeszcze w tym roku. Będzie to trasa o długości 3,2 km, z 9 parami przystanków, biegnąca od Tarczyński Arena do planowanej pętli przy linii kolejowej 273. Dzięki realizacji tej inwestycji aż 11 tysięcy osób zyska dostęp w odległości 500 m do przystanku tramwajowego. A dzięki parkingom P&R i odpowiedniej integracji z autobusami, trasa tramwajowa na Maślice będzie także nową ofertą komunikacyjną dla Stabłowic i Pracz Odrzańskich”. Budowa trasy tramwajowej na Maślice zyskała poparcie	Opinia nieuwzględniona. Zgłoszenie zadań na listę podstawową lub rezerwową podyktowane było ograniczoną pulą środków finansowych, które w ramach Programu FEnIKS (środki w trybie "niekonkurencyjnym") mogą być przeznaczone na dofinansowanie inwestycji Gmin tworzących ZIT WrOF. Z tego względu na listę podstawową zgłoszono zadania najbardziej zaawansowane pod kątem przygotowania dokumentacji zgodnie z projektem Kryteriów wyboru projektów, które oceniają m.in. tzw. gotowość techniczną do realizacji. Wszystkie projekty ujęte w Strategii ZIT WrOF muszą zostać zrealizowane w czasie obowiązywania obecnego okresu programowania. Zadanie „Budowa wydzielonej trasy komunikacji zbiorowej we Wrocławiu prowadzącej na osiedle Maślice” jest obecnie w trakcie przygotowywania - wybór wykonawcy na opracowanie

L.p.	Fragment dokumentu (rozdział, strona):	Treść opinii	Uzasadnienie opinii	Odniesienie się do opinii
			<p>Wrocławskiego Panelu Obywatelskiego (98,51% głosujących). Zgodnie z zapowiedziami prezydenta Jacka Sutryka, rekomendacje z poparciem ponad 80% panelistów są obowiązujące. Korytarz tramwajowy od wielu lat znajduje się w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, a także był częścią tzw. planu tramwaju plus (Zintegrowany System Transportu Szynowego w Aglomeracji i we Wrocławiu).</p> <p>Należy również zauważyć, że budowa trasy tramwajowej na Maślice znacznie lepiej wypełnia wskaźniki programu Feniks (Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027: wskaźnik produktu RCO 55 „Długość nowych linii tramwajowych i linii metra” oraz wskaźnik rezultatu RCR 63 „Roczna liczba użytkowników nowych lub zmodernizowanych linii tramwajowych i linii metra”).</p> <p>Próba refinansowania już sfinansowanej z budżetu inwestycji zamiast rozwijania tras tramwajowych nie jest zgodna z Wrocławskim Programem Tramwajowym 2.0, Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej i Wrocławską Polityką Mobilności.</p>	dokumentacji, w tym decyzji administracyjnych niezbędnych do realizacji zadania.
40.		W projektach zakładających budowę nowych linii tramwajowych postulujemy założenie kosztów, które obejmują wyłącznie część związaną z linią tramwajową	<p>Z niezrozumiałych powodów na liście podstawowej znalazła się budowa trasy tramwajowej na Swojczyce z podaną nierealistyczną kwotą. Budowa trasy tramwajowej na Swojczyce z pewnością nie będzie kosztowała 216 mln zł czyli więcej niż znacznie dłuższa trasa tramwajowa na Maślice (202 mln zł), czy porównywalnej sumy, co znacznie dłuższe trasy tramwajowe na Nowy Dwór i Popowice.</p> <p>Należy zwrócić uwagę, że nie będzie możliwe sfinansowanie z programu Feniks (Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027) budowy nowych mostów Bolesława Chrobrego. Program wyklucza sfinansowanie budowy mostu drogowego.</p> <p>Zgodnie z Szczegółowym Opisem Priorytetów Programu Operacyjnego Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027, finansowanie dotyczyć będzie inwestycji określonych jako „inwestycje infrastrukturalne, w tym: infrastruktura szynowa (tramwajowa, metro), węzły przesiadkowe (w tym: parkingi P&R poza centrami miast), miejskie systemy ITS, rozwiązania IT, systemy sprzedaży biletów i informacji pasażerskiej”.</p> <p>Jak określono w Szczegółowym Opisem Priorytetów Programu Operacyjnego Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027: „Tylko jako element ww. projektów: zaplecza techniczne dla taboru, dostosowanie infrastruktury miejskiej do transportu publicznego i pasażerów, infrastruktura pieszka i rowerowa.”. Nie jest zatem możliwa do sfinansowania infrastruktura drogowa. W przypadku mostu nie da się jej oddzielić od reszty projektu, a do tego infrastruktura drogowa była głównym celem inwestycji</p>	<p>Opinia nieuwzględniona.</p> <p>W ramach zadania projektowego Tramwaj na Swojczyce, oprócz wydzielonej trasy tramwajowej z dopuszczeniem ruchu autobusów będzie wykonana pętla Sępolno oraz pętla Swojczyce wraz z parkingiem P&R na 160 samochodów. Integralnym elementem projektu jest budowa mostów Chrobrego, która jest inwestycją niezbędną dla prowadzenia trasy tramwajowej na osiedle Swojczyce. Wraz z trasą tramwajową projektowane są nowe drogi dla rowerów, chodniki oraz zieleń i rozwiązania błękitno-zielonej infrastruktury. To są niezwykle istotne elementy, które sprzyjają zrównoważonej mobilności i zintegrowanej funkcji nowego projektu tramwajowego. W projekcie przewidziano także przebudowę jezdni ul. Swojczyckiej, ale wyłącznie w takim zakresie w jakim wynika to z faktu wprowadzenia w jej korytarz trasy tramwajowej. Nie można bowiem wybudować tramwaju bez uwzględnienia korekt układu drogowego. Działania projektowe w obecnie prowadzonych dokumentacjach dążą do tego, żeby nie tworzyć wyłącznie twardej infrastruktury, ale jednocześnie przestrzeń przyjazną użytkownikom miasta. Kwota 216 mln jest pełną wartością ww. zakresu.</p> <p>Budowa mostów jest niezbędna do realizacji trasy tramwajowej na Swojczyce, jest to niezbędny element całości przebudowywanego układu komunikacyjnego dający możliwość poprowadzenia trasy tramwajowej i rozmieszczenia torowiska. W projektach dot. budowy nowych linii tramwajowych nieodzownym warunkiem jest zachowanie integracji pomiędzy wszystkimi uczestnikami ruchu. Takie projekty wymuszają dowiązania do istniejącej infrastruktury związanej z budową nowych, przebudową istniejących ciągów pieszych, rowerowych, przystanków a także węzłów przesiadkowych dostosowanych do osób z ograniczoną sprawnością. W przyjętych rozwiązaniach projektowych należy uwzględnić również istotne z punktu widzenia Miasta elementy jak zieleń i zrównoważone gospodarowanie wodami opadowymi.</p>
41.		Postulujemy dodanie na listę podstawową projektu budowy trasy tramwajowej na Psie Pole oraz Ołtaszyn	Budowa trasy tramwajowej na Ołtaszyn i Psie Pole zostały wiążąco zarekomendowane do realizacji przez panel obywatelski. Budowa linii na Ołtaszyn była również obiecana w kampanii wyborczej przez	Opinia nieuwzględniona. Koszty zadań we Wrocławskim Programie Tramwajowym szacowane były z wykorzystaniem opracowanego kalkulatora.

L.p.	Fragment dokumentu (rozdział, strona):	Treść opinii	Uzasadnienie opinii	Odniesienie się do opinii
			<p>prezydenta Sutryka. Podobnie jak w przypadku Maślic, korytarze tramwajowe na te osiedla są uwzględnione w Studium. Jak wspomnieliśmy we wcześniejszym punkcie, założony koszt budowy linii tramwajowej na Swojczyce jest nierealistyczny lub błędnie zakłada finansowanie również infrastruktury drogowej. Z drugiej strony, przedstawiony we Wrocławskim Programie Tramwajowym 2.0 koszt tej inwestycji to 41 mln zł. Dla Maślic jest to 74 mln, a dla Psiego Pola 179 mln. Łączna przedstawiona w Strategii kwota dla tramwaju na Swojczyce (216 mln) nie obejmuje sumy trzech wspomnianych inwestycji (Swojczyce, Maślice, Psie Pole), co oznacza, że dla tej ostatniej wkład własny byłby większy.</p>	<p>Powstał on na potrzeby WPT2.0, po to, żeby móc dobrze porównać poszczególne odcinki tras. W ramach już przygotowywanych konkretnych zadań projektowych, oprócz wydzielonej trasy tramwajowej muszą być uwzględnione inne towarzyszące inwestycje, niezbędne dla prowadzenia każdej trasy tramwajowej. Wraz z trasą tramwajową projektowane są nowe drogi dla rowerów, chodniki oraz zieleń i rozwiązania błękitno-zielonej infrastruktury. To są niezwykle istotne elementy, które sprzyjają zrównoważonej mobilności i zintegrowanej funkcji nowego projektu tramwajowego. W projektach zwykle przewiduje się także przebudowę układu drogowego, ale wyłącznie w takim zakresie w jakim wynika to z faktu wprowadzenia w jej korytarz trasy tramwajowej. Nie można bowiem wybudować tramwaju bez uwzględnienia korekt układu drogowego. Działania projektowe w obecnie prowadzonych dokumentacjach dążą do tego, żeby nie tworzyć wyłącznie twardej infrastruktury, ale jednocześnie przestrzeń przyjazną użytkownikom miasta. Kwoty szacowane według przyjętego kalkulatora na potrzeby analiz do WPT2.0 służyły porównaniu w analizie wielokryterialnej w 2021 roku. Taka szacunkowa kwota nigdy nie jest ostateczną wartością inwestycji. Obecna sytuacja rynkowa, zwłaszcza kształtowanie się cen w zakresie infrastruktury drogowej, wymaga aktualizacji cen, co miało miejsce także w tym przypadku.</p> <p>Realia rynkowe i możliwości finansowe Gminy Wrocław zostały zweryfikowane i ustalono inwestycje priorytetowe tak, aby odpowiadały na bieżące potrzeby komunikacyjne oraz realne możliwości ich realizacji.</p> <p>WPT2.0 ustalił listę projektów priorytetowych do realizacji w nowej perspektywie finansowej do 2027 (2030). Projekty tramwajowe na Ołtaszyn i Psie Pole nie zostały uwzględnione jako zadania priorytetowe do realizacji do 2027 roku. Ołtaszyn, z uwagi na uwarunkowania przecięcia tramwaju z linią kolejową 285 oraz prowadzonym przez PKP projektem dla Studium Wrocławskiego Węzła Kolejowego. Psie Pole natomiast to kierunek wymagający na wstępie wyprzedzających analiz wielokryterialnych, po to, żeby spośród 9 obecnie zapisanych wariantów wybrać dwa najkorzystniejsze - do dalszych prac. W chwili obecnej trwa procedura przetargowa dla wyboru wykonawcy dla tzw. Studium korytarzowego trasy na Psie Pole. Z tych względów żadna ze wskazanych tras nie może być uwzględniona w niniejszej Strategii.</p>
42.		Postulujemy dodanie na listę rezerwową projektu budowy trasy tramwajowej na Jagodno oraz Grabiszyniek	<p>Budowa trasy tramwajowej na Jagodno to najprawdopodobniej najdłużej obiecywana trasa we Wrocławiu. Wyraźnie poparł ją panel obywatelski (99% poparcia) i również była obiecana w kampanii wyborczej. Z kolei linia na Grabiszyniek zakłada przebieg wzdłuż ul. Raclawickiej, który jest jednym z najbardziej intensywnie zabudowywanych obszarów miasta. Obecna komunikacja autobusowa nie daje możliwości szybkiego i wygodnego dotarcia do centrum, zatem mieszkańcy tego osiedla są de facto skazani na samochód. Łączny koszt tych dwóch inwestycji wg szacunków Urzędu w WPT 2.0 jest zbliżony do zaproponowanego w Strategii dla linii na Maślice.</p>	<p>Opinia nieuwzględniona. WPT2.0 ustalił listę projektów priorytetowych do realizacji w nowej perspektywie finansowej do 2027. Projekty tramwajowe na Jagodno i Grabiszyniek nie zostały uwzględnione jako zadania priorytetowe do realizacji do 2027 roku. Jagodno, z uwagi na uwarunkowania przecięcia tramwaju z linią kolejową 285 oraz prowadzonym przez PKP projektem dla Studium Wrocławskiego Węzła Kolejowego, jest zapisane w WPT2.0 jako działanie priorytetowe w zakresie Etapu 1 - czyli budowy jezdni busowej w miejscu przyszłego torowiska. Grabiszyniek natomiast to kierunek, który jest odległy na liście priorytetów - pojawia się za to kierunek Klecina obsługujący także te rejony miasta. Z tych względów żadna ze wskazanych tras nie może być uwzględniona w niniejszej Strategii. Obecnie dla Jagodna - etap przejściowy, podpisana została umowa na budowę trasy autobusowej na Jagodno od ul.</p>

L.p.	Fragment dokumentu (rozdział, strona):	Treść opinii	Uzasadnienie opinii	Odniesienie się do opinii
				Bardzkiej do ul. Kajdasza (podpisana umowa z możliwością rozbudowy o trasę tramwajową po przecięciu trasy z linią kolejową). Zadanie to otrzymało dofinansowanie z Polskiego Ładu. Planowane zakończenie - 2025 rok.
43.		Postulujemy przeznaczenie środków na tabor tramwajowy wyłącznie na zakup nowych składów (bez refinansowania)	Wcześniejsze propozycje oznaczają większe potrzeby taborowe. Wydatkowanie funduszy unijnych powinno zatem obejmować jedynie zakup nowych składów, a nie refinansowanie dokonanych już zakupów	Opinia nieuwzględniona. Zakres projektu obejmuje zakup nowych składów tramwajowych, co wynika z zawartej już umowy pomiędzy MPK a dostawcą, ale także obejmuje dostawę składów, na które jeszcze nie została zawarta umowa. Ponadto, zapisy wytyczne wskazują, że w perspektywie 2021 - 2027 kwalifikowane są wydatki ponoszone od 1 stycznia 2021 roku.
44.		Postulujemy dokładny opis projektów „Rozwój zrównoważonego systemu transportowego we Wrocławiu” (wraz z etapem II) wraz z lokalizacjami i określeniem zakresu inwestycji	Projekty pod tak ogólnymi tytułami powinny zostać dokładniej opisane, inne realizowane projekty mają podane konkretne lokalizacje. Brak podania konkretnych szczegółów tych projektów uniemożliwia ocenę strategii. Należy też zauważyć, że takie określenie inwestycji uniemożliwi jej finansowanie z programu Feniks (Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027). Zgodnie z Szczegółowym Opiszem Priorytetów Programu Operacyjnego Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027, „Projekty nie będą wdrażane poprzez mechanizm ZIT, ale będą wynikały z określonych w tych strategiach projektów.”. Przedstawienie projektów o ogólnej nazwie, pod którymi można rozumieć dowolne inwestycje z tego zakresu, trudno uznać za spełnienie warunku „określenia w strategii ZIT”.	Opinia nieuwzględniona. Dokładne zakresy planowanych prac w ramach każdej z inwestycji zostaną ujęte we wnioskach o dofinansowanie projektów. Dane nie zostały ujęte w Strategii ZIT WrOF 2021-2027, gdyż w strategii nie ma zawartych opisów inwestycji, jednak w odpowiedzi na Państwa wniosek poniżej przedstawiamy rozszerzony opis projektów. Zmiana nazwy z "Rozwój zrównoważonego systemu transportowego we Wrocławiu" na „Rozwój zrównoważonego systemu transportowego we Wrocławiu - I etap” - projekt składa się z 3 zadań: <ul style="list-style-type: none"> • Budowa mijanki tramwajowej przy ul. Przyjaźni 32-34, • Budowa trasy tramwajowej Szpital Borowska: od pętli Gaj przez Działkową do planowanej pętli przy Szpitalu Uniwersyteckim na Borowskiej, • Przebudowa węzła przystankowego Dubois-Drobnera. Projekt polega na rozbudowie zrównoważonego systemu transportowego we Wrocławiu, w tym m.in. budowie nowych tras tramwajowych, poprawie dostępności węzłów przesiadkowych i integracji sieci ciągów pieszo-rowerowych w celu rozszerzenie oferty transportu publicznego: - budowa nowych tras – 1,4 km, - budowa parkingu P+R na ok. łącznie 50 miejsc postojowych, - przebudowa układu komunikacyjnego. „Rozwój zrównoważonego systemu transportowego we Wrocławiu – etap II”: <ul style="list-style-type: none"> • Budowa trasy tramwajowej na osiedle Klecina. Projekt polega na budowie przedłużenia trasy tramwajowej do intensywnie rozwijającego się osiedla Przyjaźni nowym łącznikiem do planowanej pętli przy Kupieckiej: - trasa na odcinku: 1,8 km, - parking P&R ok. 50 mp.
45.		Postulujemy wykreślenie projektu „Rozbudowa systemu Parkuj i jedź we Wrocławiu - Etap III” i przeniesienie funduszy na projekty budowy dróg rowerowych i kładek pieszo-rowerowych	Rozbudowa parkingów park and ride nie przynosi żadnego mierzalnego skutku w zakresie zrównoważonej mobilności, zwłaszcza że nie idzie za nią rozbudowa oferty tramwajowej czy autobusowej. Budowa parkingów przesiadkowych przy dworcach kolejowych nie ma zaś szczególnego znaczenia w obliczu braku wspólnego biletu na kolej i transport miejski, a także braku kolei miejskiej/aglomeracyjnej. Warto przeznaczyć te fundusze na dalszy rozwój sieci rowerowej, co ma udowodnione, również we Wrocławiu, skutek w postaci wzrostu udziału niesamochodowych form poruszania się po mieście.	Opinia nieuwzględniona. Parkingi Park&Ride są jednym z elementów systemu transportu, który rozwijamy w mieście i jego MOF. Zgodnie z opracowanym i przyjętym PZM MOFW realizujemy zasadę rozwoju zrównoważonego transportu w mieście, polegającą na działaniach w różnych dziedzinach - od budowy tras tramwajowych, przez budowę parkingów przesiadkowych, węzłów czy tras rowerowych oraz chodników. Każdy z tych elementów jest ważny z perspektywy różnych użytkowników miasta. Niezwykle istotna jest kontynuacja przyjętej polityki, pomimo przejściowych spowolnień w pojedynczym aspekcie. Tylko takie działanie przyniesie wymierne efekty w perspektywie czasowej.

L.p.	Fragment dokumentu (rozdział, strona):	Treść opinii	Uzasadnienie opinii	Odniesienie się do opinii
46.		Postulujemy wykreślenie projektu „Aktualizacja Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej wraz z przeprowadzeniem Kompleksowych Badań Ruchu” i pozostawienie jedynie Kompleksowych Badań Ruchu	Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej z 2018 r. to dobry dokument o dobrze określonych założeniach i celach, który jednak nie jest w praktyce realizowany. Nie jest konieczna aktualizacja tego dokumentu (nawet na liście rezerwowej), a jego wdrożenie w życie. Kompleksowe Badania Ruchu są zaś dobrym narzędziem do pozyskania wiedzy o ruchu w mieście, jednak powinny zostać zrealizowane niezależnie od finansowania z funduszy UE.	Opinia nieuwzględniona. Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej jest dokumentem, jak każdy dokument kreujący pewne działania, wymaga cyklicznej aktualizacji na podstawie oceny efektów realizacji jego założeń, a przede wszystkim ze względu na stale zmieniającą się sytuację mobilnościową Miasta. Bez miarodajnych wskaźników i oceny działań przeprowadzonych od momentu uchwalenia Planu, nie można założyć - jak w złożonej uwadze - że jest lub nie jest w praktyce realizowany lub realizowany jest w sposób niewystarczający. To właśnie wnioski z końcowego monitoringu będą w stanie pokazać efektywność i skuteczność prowadzonej dotychczas polityki miejskiej dotyczącej zrównoważonej mobilności oraz stać się podstawą do wyznaczenia zaktualizowanych działań, aby osiągnąć założone cele. Zgodnie z obecnymi zapisami programowymi na okres finansowania 2021-2027 nie jest możliwe sfinansowanie ze środków UE projektu obejmującego jedynie Kompleksowe Badania Ruchu. Z uwagi na zgłoszone przez gminy potrzeby inwestycyjne dokonano aktualizacji Listy projektów podstawowych wybieranych w trybie niekonkurencyjnym finansowanych z FEnIKS 2021-2027. Projekt „Aktualizacja Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej wraz z przeprowadzeniem Kompleksowych Badań Ruchu” został przeniesiony na „Listę pozostałych projektów planowanych do realizacji przez gminy ZIT WrOF”.
47.		Postulujemy uwzględnienie projektu budowy przystanków wiedeńskich przy ul. Świdnickiej z budową dróg rowerowych	To niezwykle potrzebna inwestycja, która jest istotna zwłaszcza dla seniorów, korzystających z tramwajów MPK Wrocław. Panel obywatelski również w wiążący sposób (80,6%) określił potrzebę budowy tych przystanków. Dodatkowo na inwestycji zyskają rowerzyści, gdyż obecnie brakuje drogi rowerowej w ul. Świdnickiej	Opinia nieuwzględniona. Miasto posiada opracowaną dokumentację dla budowy przystanków w ul. Świdnickiej. Ich realizacja jest planowana niezależnie od dofinansowania ze środków zewnętrznych.
48.	Strona 21, Mapa 4	Mapa przedstawia informacje, które należy skorygować – jako „drogę planowaną” zaznaczono istniejącą drogę wojewódzką 342	Błędnie zaznaczono istniejący ślad ul. Pełczyńskiej jako planowaną drogę. Ul. Pełczyńska, która jest obecnie drogą wojewódzką i przeszła generalny remont z zakończeniem inwestycji w roku 2021, tzn., że zrealizowano już postulat zapisany w planie województwa, natomiast nowa trasa na tym kierunku to tzw. Trasa Obornicka, która planowana jest po zachodniej stronie torów kolejowych z włączeniem do al. Nowaka Jeziorańskiego - w Planie województwa oznaczona jest jako „postulowana droga klasy G”. Podsumowując, obecne oznaczenie ul. Pełczyńskiej na mapie nr 4 jako „planowana droga” należy zamienić na „drogę wojewódzką”	Opinia częściowo uwzględniona. Mapę opracowano na podstawie Planu zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego [Stan na: 31.12.2021]. Niemniej jednak została ona zaktualizowana, wraz z odpowiednim przypisem.
49.	Strona 21, Mapa 4	Usunięcie przebiegu Alei Wielkiej Wyspy z mapy nr 4	Aleja Wielkiej Wyspy została wskazana na mapie nr 4 jako planowana droga krajowa, tymczasem po wybudowaniu będzie to droga gminna;	Opinia uwzględniona. Mapa została skorygowana.
50.	Strona 23, mapa 5	Należy zastosować dla linii kolejowych układ mapy podobny jak dla dróg – czyli stan na koniec 2021 r. Obecnie mapa pokazuje postulowane inwestycje komunikacyjne, gdy tymczasem wiele z nich zostało już zakończonych, np. linia kolejowa nr 292 Wrocław – Jelcz Laskowice oraz linia kolejowa 285 została już zrewitalizowana	Synteza diagnozy powinna odnosić się do aktualnych danych. Tworzenie map z aktualnością uchwalenia Planu Województwa nie pokazuje rzeczywistych zmian w zakresie modernizacji na liniach kolejowych wchodzących w skład Wrocławskiego Węzła Kolejowego	Opinia częściowo uwzględniona. Synteza diagnozy zawiera podsumowanie danych z diagnozy, w której oparto się na danych aktualnych na koniec 2021 r. oraz na obowiązujących dokumentach, takich jak Plan zagospodarowania województwa dolnośląskiego. Strategia ZIT WrOF, zgodnie z przepisami, musi być zgodna ze Strategią Województwa dolnośląskiego oraz Planem zagospodarowania województwa dolnośląskiego. Niemniej jednak mapa została zaktualizowana, wraz z odpowiednim przypisem.

L.p.	Fragment dokumentu (rozdział, strona):	Treść opinii	Uzasadnienie opinii	Odniesienie się do opinii
51.	Strona 23, mapa 5	Należy zaktualizować przebieg Kolei Dużych Prędkości	Na mapie zaznaczono 3 warianty kolei dużych prędkości prowadzące do Wrocławia od strony Warszawy, natomiast po przeprowadzeniu konsultacji społecznych, w sierpniu 2022 Centralny Port Komunikacyjny wskazał wybrany wariant inwestorski https://www.cpk.pl/pl/aktualnosci-2/nowa-linia-kolejowa-lodz-sieradz-wroclaw-cpk-przedstawia-wariant-inwestorski	Opinia uwzględniona. Strategia ZIT WrOF zgodnie z przepisami musi być zgodna ze Strategią Województwa dolnośląskiego oraz Planem zagospodarowania województwa dolnośląskiego. Niemniej jednak mapa została zaktualizowana, wraz odpowiednim przypisem.
52.	Strona 23, sieć kolejowa	Opis sieci kolejowej należy uzupełnić o ważną inwestycję jaką jest Kolej Dużych Prędkości	Planowana KDP będzie istotnym połączeniem z Warszawą oraz Łodzią a także z miastami takimi jak Kępno czy Sieradz	Opinia uwzględniona. Opis sieci kolejowej został uzupełniony o informacje o Kolejach Dużych Prędkości.
53. i	Strona 25, tekst pod tabelą	Przeformułowanie tekstu „Ponadto wzrost znaczenia podróży wykonywanych pieszo – rowerem, czy też urządzeniami transportu osobistego (UTO) powoduje konieczność rozwijania infrastruktury związanej z tymi środkami transportu”	Tekst należy przeformułować w sposób podkreślający pozytywny wydźwięk transportu niesamochodowego i wzrostu jego znaczenia w dojazdach codziennych, przez co inwestowanie w rozwój infrastruktury temu dedykowanej jest pożądanym i opłacalnym zjawiskiem a nie koniecznością.	Opinia uwzględniona. Tekst został przeformułowany.
54.	Strona 26, Transport zbiorowy, komunikacja szynowa	Podane wyróżniki stanowią niekompletny obraz komunikacji tramwajowej we Wrocławiu. Postulujemy rezygnację z wyróżników na rzecz krótkiego opisanie systemu zgodnego z założeniami wynikającymi ze Studium Wrocławia oraz Wrocławskim Programem Tramwajowym 2.0	Wątpliwość budzi stwierdzenie co do aktualnych wyróżników komunikacji tramwajowej, sformułowanym stwierdzeniem brakuje uzasadnienia oraz nie wynikają z wcześniejszych informacji podanych w dokumencie. System tramwajowy we Wrocławiu ma charakter promienisty i zawsze powinien być czytany jako całość z systemem autobusowym, który ma wobec tramwajów funkcję uzupełniającą; nie do końca prawdziwym stwierdzeniem jest też to, że większość osiedli peryferyjnych jest dobrze połączona siecią tramwajową, oraz wniosek płynący z punktu drugiego – pętle na obrzeżach miasta nie zawsze mają swoje uzasadnienie, wydłużanie linii tramwajowych powinno mieć uzasadnienie w postaci gęstości zabudowy na styku z Wrocławiem w gminie ościennej. Sama przesłanka o dowiązywaniu tras tramwajowych do granic miasta jest nieuzasadniona.	Opinia uwzględniona. Synteza diagnozy zawiera podsumowanie danych z diagnozy, w której oparto się na danych aktualnych na koniec 2021 r., a Plan Tramwajowy 2.0 został przyjęty w 2022 roku. Ponadto zapis jest zgodny z PZM MOFW. Niemniej jednak zapis został przeformułowany.
55.	Strona 29, transport rowerowy, drugi akapit	Zbyt kategorycznie sformułowane zdanie dotyczące rozwoju ciągów pieszo-rowerowych. Podkreślony powinien być priorytet stworzenia bezpiecznych warunków do przemieszczania się pieszo oraz rowerem wzdłuż dróg WrOF, w optymalnym wariantcie w formie oddzielonej drogi dla pieszych oraz drogi dla rowerzystów. Jednak ze względu na trudne warunki terenowe dopuszcza się tworzenie ciągów pieszo-rowerowych.	W ocenie BZM podkreślony powinien być aspekt promocji i zapewnienia bezpieczeństwa dla niechronionych uczestników ruchu drogowego jakim są rowerzyści, co przekłada się na budowę odpowiedniej infrastruktury – preferowanie oddzielnych dróg dla pieszych i dróg dla rowerzystów, natomiast w sytuacjach szczególnych, gdzie pas drogowy jest ograniczony dopuszcza się budowanie wspólnych dróg dla pieszych i rowerów.	Opinia nieuwzględniona. Strategia ZIT obrazuje plany i potrzeby inwestycyjne 19 Gmin, które zawierają w sobie zarówno tworzenie odrębnych dróg dla rowerów jak i ciągów pieszo-rowerowych. Obecny zapis odzwierciedla potrzeby gmin tworzących WrOF.
56.	Strona 133, II.14 Analiza SWOT, druga tabela, drugi wiersz - Szanse	Postulujemy doprecyzowanie sformułowania „(...) poprzez wdrożenie rozwiązań P&R i B&R (...)” na „poprzez dalsze wdrażanie / kontynuowanie budowy parkingów P&R i B&R”	Parkingi tego typu już istnieją, obecne sformułowanie sugeruje, że jest to nowość.	Opinia uwzględniona. Zapis został przeformułowany.
57.	Strona 218, Wiązka projektów 10, Uzasadnienie realizacji wiązki projektów	Należy uzupełnić opis o znaczenie i cel tworzenia zielonych tras pieszo - rowerowych jako uzupełniających sieć powiązań rowerowych na terenie gmin ZIT WrOF, łączących ważne miejsca aktywności i przestrzenie publiczne, prowadzonych w sposób odseparowany od dróg w pobliżu linii kolejowych, rzek oraz przez tereny zieleni.	W opisie zupełnie pominięto znaczenie tworzenia zielonych tras rowerowych, które są jednym z Projektów podstawowych.	Opinia nieuwzględniona. W obszarze mobilności nie ma definicji zielonych tras pieszo-rowerowych. Zapis ten nie pojawia się również w Diagnozie do Strategii ZIT WrOF 2021-2027, dlatego w uzasadnieniu wiązki niezasadne jest używanie terminu zielone trasy pieszo-rowerowe. Ponadto zgodnie z inną uwagą zgłoszoną podczas konsultacji społecznych projekt "Zielone trasy pieszo - rowerowe we Wrocławiu" został przeniesiony do wiązki nr 8, tj. "Budowa infrastruktury rowerowej lub pieszo - rowerowej na terenie Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego". Po przeniesieniu ww. projektu uzasadnienie wiązki nr 8 zostało zaktualizowane.

L.p.	Fragment dokumentu (rozdział, strona):	Treść opinii	Uzasadnienie opinii	Odniesienie się do opinii
58.	Strona 234, Wiązka projektów 3, Uzasadnienie realizacji wiązki projektów	Zdanie „Ujęty w wiązce projekt dotyczy zapisów i aktualizacji Planu Zrównoważonej Mobilności dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego” zmienić na „Ujęty w wiązce projekt dotyczy zapisów i aktualizacji Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Wrocławia”	Błędnie zostało wskazane, że projekt zgłoszony do programu FENiKS dotyczy zapisów i aktualizacji dla PZM MOF.	Opinia uwzględniona. Niemniej z uwagi na dokonaną aktualizację Listy projektów podstawowych wybieranych w trybie niekonkurencyjnym finansowanych z FENiKS 2021-2027, projekt „Aktualizacja Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej wraz z przeprowadzeniem Kompleksowych Badań Ruchu” został przeniesiony na „Listę pozostałych projektów planowanych do realizacji przez gminy ZIT WrOF”.
59.	Strona 301, V.2. Monitoring i ewaluacja; V.2.1. Monitoring i rezultaty planowanych działań	W tabeli monitoringu należy rozdzielić wskaźniki na wskaźniki produktu i wskaźniki rezultatu – tak jak to było podawane i wymagane przez KE w fiszkach projektowych.	Konieczna jest pełna spójność monitoringu z danymi przedstawionymi w fiszkach projektowych. Obecnie tabela zawiera miks wskaźników produktu i rezultatu, bez wyraźnego podziału, co jest czym.	Opinia uwzględniona. Dokonano rozdziału wskaźników na wskaźniki produktu oraz wskaźniki rezultatu.
60.		1.dokumenty są niewątpliwą "wersją roboczą", wymagającą wskazanych w nim wyraźnie uzupełnień - po ich uzupełnieniu, jak się wydaje literalnie odczytując, konieczna jest ponowna procedura konsultacyjna (v. m.in. str. 14, 297, dokument główny, oraz wielokrotne zastrzeżenia o braku podstaw do kompleksowych ocen w dokumencie dodatkowym, LITERALNIE) - zitwrof.pl/?p=14967 (oba dokumenty udostępnione pod tym adresem)		Opinia nieuwzględniona. Opinia bez wskazania propozycji zamiany konkretnych zapisów w dokumentach, przez co ma jedynie charakter subiektywnych opinii podmiotu zgłaszającego, a to w istotny sposób ogranicza możliwość ich uwzględnienia jako merytorycznych uwag do konsultowanych dokumentów.
61.		(2) przedstawione dokumenty nie korespondują ze sobą, są wewnętrznie niespójne, nielogiczne, zawierają sprzeczne wnioski i podsumowania, prognoza oddziaływania na środowisko wyraźnie jest niekonkretna i niepełna (co autorzy de facto sami wskazują), co implikuje jednak czytelny wniosek, że dokument formułuje końcowe oceny jakoby "pozytywne", w istocie bez rzeczywistej podstawy, lub ew. wręcz wbrew niej;		Opinia nieuwzględniona. Opinia bez wskazania propozycji zamiany konkretnych zapisów w dokumentach, przez co ma jedynie charakter subiektywnych opinii podmiotu zgłaszającego, a to w istotny sposób ogranicza możliwość ich uwzględnienia jako merytorycznych uwag do konsultowanych dokumentów.
62.		3) dokumenty nie są fragmentarycznie spójne z istniejącymi uwarunkowaniami lokalnymi, celami priorytetów środowiskowych, już istniejącymi aktami prawa miejscowego i ich zapisami, krajowymi przepisami rangi rozporządzenia, ustawy, norm konstytucyjnych, aktów prawa europejskiego i międzynarodowego, oraz nie korespondują zaleceniami m.in. NIK czy WHO, ani z już istniejącym orzecznictwem NSA, ETPCz i TSUE (co rzutuje na całość, jako wymagającą odpowiednich modyfikacji i korekt)		Opinia nieuwzględniona. Opinia bez wskazania propozycji zamiany konkretnych zapisów w dokumentach, przez co ma jedynie charakter subiektywnych opinii podmiotu zgłaszającego, a to w istotny sposób ogranicza możliwość ich uwzględnienia jako merytorycznych uwag do konsultowanych dokumentów.
63.		(4) Zintegrowanie niektórych zapisów, poza ich dostrzegalną (choć z przyczyn "konstrukcji" dokumentu w istocie "niewyjaśnialną") wzajemną sprzecznością między poszczególnymi elementami treści dokumentów, nie pozwala na ustalenie ani przyczyn włączenia zintegrowanych pozycji do planu inwestycji, ani ich etiologii, ani uzasadnienia, ani zgodności z powołanymi w dokumentach celami, priorytetami strategicznymi ani przepisami dotyczącymi niekorzystnych skutków klimatycznych, ochrony życia i zdrowia, oraz ochrony przyrody.		Opinia nieuwzględniona. Opinia bez wskazania propozycji zamiany konkretnych zapisów w dokumentach, przez co ma jedynie charakter subiektywnych opinii podmiotu zgłaszającego, a to w istotny sposób ogranicza możliwość ich uwzględnienia jako merytorycznych uwag do konsultowanych dokumentów.
64.		(5) Z uwagi na tak uzasadnioną wątpliwość dla spełnienia zasad m.in. przejrzystości, transparentności, rzeczowości, celowości, rozliczalności oraz legalności (tzw. "Rule of Law") oraz zważywszy na powołanie w dokumentach źródeł finansowania ze środków publicznych, przedstawione dokumenty (zresztą literalnie wg ich		Opinia nieuwzględniona. Opinia bez wskazania propozycji zamiany konkretnych zapisów w dokumentach, przez co ma jedynie charakter subiektywnych opinii podmiotu zgłaszającego, a to w istotny sposób ogranicza możliwość ich uwzględnienia jako merytorycznych uwag do konsultowanych

L.p.	Fragment dokumentu (rozdział, strona):	Treść opinii	Uzasadnienie opinii	Odniesienie się do opinii
		treści) wymagają uzupełnień (łącznie z awizowanymi przez autorów literalnie), i jak się wydaje literalnie odczytując dokumenty - korekt, oraz istotnej modyfikacji formalnej i merytorycznej, w celu zapewnienia ich zbieżności z w/w głównymi zasadami, o ile miałyby być spełnione kryterium prawidłowego zapewnienia o zamierzonych źródłach finansowania i określonych celach realizacyjnych wraz ze zgodnością z ramą regulacyjną, w tym w ślad za wielokrotnym umieszczeniem literalnie ogólnej formuły zawartej w dokumentach, o zgodności zamierzeń z określonymi celami oraz obowiązującymi przepisami prawa i zamierzeniu poddania ich rzeczywistym konsultacjom społecznym.		dokumentów.
65.		(6) Z uwagi na dostrzeżone braki i niezgodności oraz stylistykę dokumentu, która może wzbudzać przekonanie, że treść merytorycznych założeń i źródeł ich finansowania (oraz zasad tego finansowania) nie odpowiada rzeczywistym zamierzeniom inwestycyjnym ani z nimi nie koresponduje, dokumenty w obecnym kształcie w pełni wpisują się w potrzebę sformułowania oceny, że nie spełniają fundamentalnych wymagań, które dla takich dokumentów i przedsięwzięć w nich wymienionych są adresowane. Poza dość w istocie chaotycznym walorem ogólnym (elementy rzeczowo i merytorycznie właściwe na wstępie, pominięte w części operacyjnej, choć z brakami formalnej zgodności z istniejącym stanem rzeczy), można odnieść więcej niż wrażenie, że autorzy wymieniają literalnie obowiązujące zasady i warunki działań wraz z opisem i są świadomi ich istnienia, jednak w części operacyjnej ich najwyraźniej nie wykorzystano, za to niektóre elementy rzeczywistości (fakty, zdarzenia, stany rzeczywiste i już wielokrotnie wpisane w sformalizowany walor w formie dokumentów urzędowych, aktów prawa miejscowego czy ogólnie rozumianej ramy regulacyjnej) najwyraźniej stały się przedmiotem "oczywistej omyłki edytorskiej" i zostały w treści w istocie pominięte.		Opinia nieuwzględniona. Opinia bez wskazania propozycji zamiany konkretnych zapisów w dokumentach, przez co ma jedynie charakter subiektywnych opinii podmiotu zgłaszającego, a to w istotny sposób ogranicza możliwość ich uwzględnienia jako merytorycznych uwag do konsultowanych dokumentów.
66.		(7) z uwagi na niewątpliwy brak już awizowanych w dokumencie głównym planowanych uzupełnień (m.in. str. 14, 297), oraz z uwagi na w/w punkty (1)-(6) powyżej, uprzejmie prosimy o poinformowanie drogą indywidualną (jako strony zainteresowanej), już po uzupełnieniu dokumentów i ogłoszeniu ponownych konsultacji (zauważono ponad 80 stron zawierających treści stanowiące podstawę do sformułowania w/w zastrzeżeń (niezgodności są zarówno jednostkowe, jak i wielopunktowe na danej stronie), o ich dokonaniu, celem umożliwienia wzięcia udziału w konsultacjach społecznych w ramach informacji kompleksowej, legalnej, rzeczowej, spójnej, rozliczanej i transparentnej.		Opinia nieuwzględniona. Opinia bez wskazania propozycji zamiany konkretnych zapisów w dokumentach, przez co ma jedynie charakter subiektywnych opinii podmiotu zgłaszającego, a to w istotny sposób ogranicza możliwość ich uwzględnienia jako merytorycznych uwag do konsultowanych dokumentów.
67.	Priorytet 13 "Zrównoważona mobilność", kierunek 13.1 "Zwiększenie konkurencyjności transportu zbiorowego i niskoemisyjnych form przemieszczania się", strona 178 i dalej	W imieniu Towarzystwa Upiększania Miasta Wrocławia, stowarzyszenia zajmującego się m.in. rozwojem transportu publicznego, zgłaszam opinie do "Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego 2021-2027". Wnosimy o dwie zmiany w kierunku działania 13.1 "Zwiększenie konkurencyjności transportu zbiorowego i niskoemisyjnych form przemieszczania się" Po pierwsze, stoimy na stanowisku że finansowanie powinno premiować inwestycje nowe, nie będące jeszcze w realizacji. Celem programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 (FEnIKS) jest m.in. poprawa warunków		Opinia nieuwzględniona. Zgłoszenie zadań na listę podstawową lub rezerwową podyktowane było ograniczoną pulą środków finansowych, które w ramach Programu FEnIKS (środki w trybie "niekonkurencyjnym") mogą być przeznaczone na dofinansowanie inwestycji Gmin tworzących ZIT WrOF. Z tego względu na listę podstawową zgłoszono zadania najbardziej zaawansowane pod kątem przygotowania dokumentacji zgodnie z projektem Kryteriów wyboru projektów, które oceniają m.in. tzw. gotowość techniczną do realizacji. Projekt budowy Tramwaju na Swojczyce, spełnia w/w Kryteria wyboru projektów. Wszystkie projekty ujęte w Strategii ZIT WrOF muszą zostać zrealizowane w czasie obowiązywania obecnego okresu programowania.

L.p.	Fragment dokumentu (rozdział, strona):	Treść opinii	Uzasadnienie opinii	Odniesienie się do opinii
		<p>rozwoju kraju poprzez budowę infrastruktury technicznej i społecznej zgodnie z założeniami rozwoju zrównoważonego, w tym poprzez budowę efektywnego i odpornego systemu transportowego o jak najniższym negatywnym wpływie na środowisko naturalne. Środki te będą więc wydane efektywniej, jeżeli ich przyznanie oznaczać będzie rozpoczęcie nowej inwestycji, której bez tych środków by nie było, a nie refinansowanie inwestycji już trwającej, która bez tych środków i tak powstanie. Przykładowo, wskazana w Strategii inwestycja "Budowa trasy tramwajowej na osiedle Swojczyce wraz z budową nowych mostów Chrobrego" już trwa i zostanie zrealizowana zarówno z jak i bez dofinansowania ze środków unijnych. Efektywniejsze z punktu widzenia wydatkowania środków europejskich i celów programu FEnIKS byłoby zatem dofinansowanie budowy innej linii tramwajowej, która bez tych środków może nie powstać - przykładowo innych, jeszcze nie rozpoczętych inwestycji w trasy tramwajowe wymienione na listach podstawowych i rezerwowych Wrocławskiego Programu Tramwajowego.</p>		
68.	<p>Priorytet 13 "Zrównoważona mobilność", kierunek 13.1 "Zwiększenie konkurencyjności transportu zbiorowego i niskoemisyjnych form przemieszczania się", strona 178 i dalej</p>	<p>cd. uwag od TUMW Po drugie, zwracamy uwagę na wytyczne programu FEnIKS, mówiące iż w obszarze transportu miejskiego nie będą wspierane inwestycje w infrastrukturę drogową służącą dla ruchu pojazdów samochodowych niewykorzystywanych w transporcie publicznym. Przedstawiona w Strategii wycena zadania "Budowa trasy tramwajowej na osiedle Swojczyce wraz z budową nowych mostów Chrobrego" wynosząca 216,7 miliona złotych znacznie przekracza wcześniejsze szacunki Urzędu. W maju 2022 roku koszty budowy tej trasy, uwzględniając koszt mostu, wyceniono na 41 mln złotych (wg. Karty Tras będącej załącznikiem do Wrocławskiego Programu Tramwajowego [2]). Niezrozumiałe jest zatem zwiększenie tej wyceny o ponad 428%. Rodzi to obawy, że w kosztach uwzględniono koszty przebudowy mostu drogowego, który służyć będzie jedynie komunikacji indywidualnej [2], co zgodnie z wytycznymi programu nie powinno mieć miejsca. Uważamy, że wartość zadania budowy trasy tramwajowej na Swojczyce powinna zatem zostać zmniejszona, a zaoszczędzone w ten sposób środki Strategii powinny zostać wykorzystane na przesunięcie zadania budowy trasy tramwajowej na Maślice z listy projektów rezerwowych na listę projektów podstawowych. Równocześnie na listę projektów rezerwowych powinny zostać dopisane inne planowane trasy tramwajowe, takie jak linia na Psie Pole dla której właśnie trwa procedura tworzenia studium korytarzowego.</p>		<p>Opinia nieuwzględniona. W ramach zadania projektowego Tramwaj na Swojczyce, oprócz wydzielonej trasy tramwajowej z dopuszczeniem ruchu autobusów będzie wykonana pętla Sępolno oraz pętla Swojczyce wraz z parkingiem P&R na 160 samochodów. Integralnym elementem projektu jest budowa mostów Chrobrego, która jest inwestycją niezbędną dla prowadzenia trasy tramwajowej na osiedle Swojczyce. Wraz z trasą tramwajową projektowane są nowe drogi dla rowerów, chodniki oraz zieleń i rozwiązania błękitno-zielonej infrastruktury. To są niezwykle istotne elementy, które sprzyjają zrównoważonej mobilności i zintegrowanej funkcji nowego projektu tramwajowego. W projekcie przewidziano także przebudowę jezdni ul. Swojczyckiej, ale wyłącznie w takim zakresie w jakim wynika to z faktu wprowadzenia w jej korytarz trasy tramwajowej. Nie można bowiem wybudować tramwaju bez uwzględnienia korekt układu drogowego. Działania projektowe w obecnie prowadzonych dokumentacjach dążą do tego, żeby nie tworzyć wyłącznie twardej infrastruktury, ale jednocześnie przestrzeń przyjazną użytkownikom miasta. Kwota 216 mln jest pełną wartością ww. zakresu. Przywołana kwota 41 mln szacowana była według przyjętego kalkulatora na potrzeby analiz do WPT2.0 - obejmowała zakres bez mostu i służyła porównaniu w analizie wielokryterialnej w 2021 roku. Taka szacunkowa kwota nigdy nie jest ostateczną wartością inwestycji. Obecna sytuacja rynkowa zwłaszcza kształtowanie się cen w zakresie infrastruktury drogowej wymaga aktualizacji cen, co miało miejsce także w tym przypadku. Należy nadmienić także, że od początku planowania przedmiotowej inwestycji zakładano realizację tej inwestycji z dofinansowaniem ze środków zewnętrznych.</p>
69.	<p>Priorytet 13 "Zrównoważona mobilność", kierunek 13.1 "Zwiększenie konkurencyjności transportu</p>	<p>cd. uwag od TUMW Dodatkowo, wnioskujemy o uszczegółowienie zadań, które opisane są jedynie hasłowo, np. "Rozwój zrównoważonego systemu transportowego we Wrocławiu", "Rozwój zrównoważonego systemu transportowego we Wrocławiu" - etap II", "Zielone trasy pieszo - rowerowe we Wrocławiu" czy "Budowa kładek pieszo-rowerowych we Wrocławiu". Bez znajomości szczegółów ww. zadań ciężko</p>		<p>Opinia nieuwzględniona. Dokładne zakresy planowanych prac w ramach każdej z inwestycji zostaną ujęte we wnioskach o dofinansowanie projektów. Dane nie zostaną ujęte w Strategii ZIT WrOF 2021-2027, gdyż w strategii nie ma zawartych opisów inwestycji, jednak w odpowiedzi na Państwa wniosek poniżej przedstawiamy rozszerzony opis projektów. Zmiana nazwy z "Rozwój zrównoważonego systemu</p>

L.p.	Fragment dokumentu (rozdział, strona):	Treść opinii	Uzasadnienie opinii	Odniesienie się do opinii
	zbiorowego i niskoemisyjnych form przemieszczania się", strona 178 i dalej	odnieść się do Strategii ZIT w tym zakresie. [1] https://www.wroclaw.pl/komunikacja/wroclawski-program-tramwajowy-do-2027-roku [2] https://www.wroclaw.pl/komunikacja/budowa-nowych-mostow-chrobrego		transportowego we Wrocławiu" na „Rozwój zrównoważonego systemu transportowego we Wrocławiu - etap I” - projekt składa się z 3 zadań: • Budowa mijanki tramwajowej przy ul. Przyjaźni 32-34, • Budowa trasy tramwajowej Szpital Borowska: od pętli Gaj przez Działkową do planowanej pętli przy Szpitalu Uniwersyteckim na Borowskiej, • Przebudowa węzła przystankowego Dubois-Drobnera. Projekt polega na rozbudowie zrównoważonego systemu transportowego we Wrocławiu, w tym m.in. budowie nowych tras tramwajowych, poprawie dostępności węzłów przesiadkowych i integracji sieci ciągów pieszo-rowerowych w celu rozszerzenie oferty transportu publicznego: - budowa nowych tras – 1,4 km, - budowa parkingu P+R na ok. łącznie 50 miejsc postojowych, - przebudowa układu komunikacyjnego. „Rozwój zrównoważonego systemu transportowego we Wrocławiu – etap II”: • Budowa trasy tramwajowej na osiedle Klecina. Projekt polega na budowie przedłużenia trasy tramwajowej do intensywnie rozwijającego się osiedla Przyjaźni nowym łącznikiem do planowanej pętli przy Kupieckiej: - trasa na odcinku: 1,8 km, - parking P&R ok. 50 mp. "Zielone trasy pieszo – rowerowe we Wrocławiu" - główne etapy realizacji projektu: 1. Promenada Krzycka: kontynuacja zadania realizowanego we Wrocławiu od 2020 r. na podstawie koncepcji programowo-przestrzennej zagospodarowania obszarów w ramach projektu Promenada Krzycka, 2. Alternatywne trasy rowerowe: budowa tras rowerowych niezależnych od istniejącej sieci drogowej, tj. w korytarzach rzek, wzdłuż linii kolejowych, przez parki i ogrody działkowe, 3. Połączenie zielonych tras rowerowych w sieć: budowa tras rowerowych niezależnych od istniejącej sieci drogowej. "Budowa kładek pieszo-rowerowych we Wrocławiu" - w etapie podstawowym kładka przy bastionie Sakwowym, w rezerwie 3 inne kładki.
70.	Strona 207, Tabela „Wiązka projektów 7: Budowa lub rozbudowa dróg, ścieżek, tras rowerowych oraz ciągów pieszo-rowerowych na terenie Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego”, wiersz: „Projekty w wiązce”	Dla projektu pn. „Spójna sieć tras rowerowych we Wrocławiu dla mieszkańców miasta i aglomeracji wraz z budową systemu badania natężenia ruchu na drogach dla rowerów” uwzględnić podział na: - projekt podstawowy pn. „Spójna sieć tras rowerowych we Wrocławiu dla mieszkańców miasta i aglomeracji wraz z budową systemu badania natężenia ruchu na drogach dla rowerów – etap 1”, - projekt rezerwowy pn. „Spójna sieć tras rowerowych we Wrocławiu dla mieszkańców miasta i aglomeracji wraz z budową systemu badania natężenia ruchu na drogach dla rowerów – etap 2”.	Podział projektu na etapy – podstawowy i rezerwowy wynika z weryfikacji zmian w harmonogramie zadań realizowanych oraz przetargów dla zadań przygotowywanych, a także weryfikacji planowanych do realizacji zadań z uwzględnieniem współczynnika inflacji oraz środków przewidzianych na wkład własny. W wyniku wprowadzonych zmian wartość wskaźnika produktu wynosi 14,9 km dla etapu podstawowego i rezerwowego łącznie. Kwota na realizację zadania podstawowego: 31 000 000 PLN Kwota na realizację zadania rezerwowego: 17 645 000 PLN	Opinia częściowo uwzględniona. W tabeli „Wiązka projektów 7: Budowa lub rozbudowa dróg, ścieżek, tras rowerowych oraz ciągów pieszo-rowerowych na terenie Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego” uwzględniono podział projektu pn. „Spójna sieć tras rowerowych we Wrocławiu dla mieszkańców miasta i aglomeracji wraz z budową systemu badania natężenia ruchu na drogach dla rowerów” w następujący sposób: - w projektach podstawowych zamiast ww. projektu wpisano projekt pn. „Spójna sieć tras rowerowych we Wrocławiu dla mieszkańców miasta i aglomeracji wraz z budową systemu badania natężenia ruchu na drogach dla rowerów – etap 1”. Projekt pn. „Spójna sieć tras rowerowych we Wrocławiu dla mieszkańców miasta i aglomeracji wraz z budową systemu badania natężenia ruchu na drogach dla rowerów – etap 2” został

L.p.	Fragment dokumentu (rozdział, strona):	Treść opinii	Uzasadnienie opinii	Odniesienie się do opinii
				umieszczony na Liście pozostałych projektów planowanych do realizacji przez gminy ZIT WrOF.
71.	Strona 210, Tabela „Wiązka projektów 8: Budowa Infrastruktury rowerowej lub pieszo-rowerowej na terenie Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego”, wiersz: „Projekty w wiązce”	Dla projektu pn. „Budowa kładek pieszo-rowerowych we Wrocławiu” uwzględnić podział na: - projekt podstawowy pn. Budowa kładek pieszo-rowerowych we Wrocławiu – etap 1”, - projekt rezerwowy pn. „Budowa kładek pieszo-rowerowych we Wrocławiu – etap 2”.	Podział projektu na etapy – podstawowy i rezerwowy wynika z weryfikacji zmian w harmonogramie zadań realizowanych oraz przetargów dla zadań przygotowywanych, a także weryfikacji planowanych do realizacji zadań z uwzględnieniem współczynnika inflacji oraz środków przewidzianych na wkład własny. W wyniku wprowadzonych zmian wartość wskaźnika produktu wynosi 1,8 km dla etapu podstawowego i rezerwowego łącznie. Kwota na realizację zadania podstawowego: 8 000 000 PLN Kwota na realizację zadania rezerwowego: 18 000 000 PLN	Opinia częściowo uwzględniona. W tabeli „Wiązka projektów 8: Budowa infrastruktury rowerowej lub pieszo-rowerowej na terenie Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego” uwzględniono podział projektu pn. „Budowa kładek pieszo-rowerowych we Wrocławiu” w następujący sposób: - w projektach podstawowych zamiast ww. projektu wpisano projekt pn. „Budowa kładek pieszo-rowerowych we Wrocławiu – etap 1”. Projekt pn. „Budowa kładek pieszo-rowerowych we Wrocławiu – etap 2” został umieszczony na Liście pozostałych projektów planowanych do realizacji przez gminy ZIT WrOF.
72.	Strona 212, Tabela „Wiązka projektów 9: Budowa lub rozbudowa centrów, węzłów przesiadkowych, P&R oraz B&R na terenie Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego”, wiersz: „Projekty w wiązce”	Zaktualizowano wartości projektu pn. „Rozwój rowerowego systemu parkingowego we Wrocławiu”	1. Wprowadzone w projekcie zmiany wynikają z weryfikacji zmian w harmonogramie zadań realizowanych oraz przetargów dla zadań przygotowywanych, a także weryfikacji planowanych do realizacji zadań z uwzględnieniem współczynnika inflacji oraz środków przewidzianych na wkład własny.	Opinia nieuwzględniona. W tabeli „Wiązka projektów 9: Budowa lub rozbudowa centrów, węzłów przesiadkowych, P&R oraz B&R na terenie Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego” nie wymieniano wartości projektów.
73.	Strona 216, Tabela „Wiązka projektów 10: Fizyczna odnowa i bezpieczeństwo przestrzeni publicznej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym, w tym sprzyjająca aktywności fizycznej”, wiersz: „Projekty w wiązce”	1. Zaktualizowano wartości projektu pn. „Zielone trasy pieszo-rowerowe we Wrocławiu”. 2. Co więcej, wnosimy o przeniesienie propozycji projektu pn. "Zielone trasy pieszo - rowerowe" we Wrocławiu z wiązki nr 10 do wiązki nr 8.	Wprowadzone w projekcie zmiany wynikają z weryfikacji zmian w harmonogramie zadań realizowanych oraz przetargów dla zadań przygotowywanych, a także weryfikacji planowanych do realizacji zadań z uwzględnieniem współczynnika inflacji oraz środków przewidzianych na wkład własny. 2. Biorąc pod uwagę cel oraz zakres rzeczowy projektu, inwestycja bardziej wpisuje się w założenia wiązki projektów nr 8 dotyczącej budowy tras rowerowych, a nie wiązki nr 10, która dotyczy odnowy przestrzeni publicznych.	Opinia częściowo uwzględniona. W tabelach: „Wiązka projektów 10: Fizyczna odnowa i bezpieczeństwo przestrzeni publicznej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym, w tym sprzyjająca aktywności fizycznej” oraz „Wiązka projektów 8: Budowa infrastruktury rowerowej lub pieszo-rowerowej na terenie Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego” nie wymieniano wartości projektów. Projekt "Zielone trasy pieszo - rowerowe we Wrocławiu" został przeniesiony do wiązki projektów 8.
74.	Strona 237, Tabela IV.3.1. „Lista projektów podstawowych wybieranych w trybie niekonkurencyjnym finansowanych z FEDS 2021-2027”, wiersz: „Wiązka projektów 7: Budowa lub	Projekt pn. „Spójna sieć tras rowerowych we Wrocławiu dla mieszkańców miasta i aglomeracji wraz z budową systemu badania natężenia ruchu na drogach dla rowerów” należy uzupełnić o nazwę etapu: „Spójna sieć tras rowerowych we Wrocławiu dla mieszkańców miasta i aglomeracji wraz z budową systemu badania natężenia ruchu na drogach dla rowerów – etap 1”	Uwaga wynika z podziału projektu na etapy: - etap 1 – projekt podstawowy - etap 2 – projekt rezerwowy	Opinia uwzględniona. W tabeli „Lista projektów podstawowych wybieranych w trybie niekonkurencyjnym finansowanych z FEDS 2021-2027”, wiersz: „Wiązka projektów 7: Budowa lub rozbudowa dróg, ścieżek, tras rowerowych oraz ciągów pieszo-rowerowych na terenie Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego” z uwagi na podział projektu na etapy zaktualizowano nazwę projektu na następującą: „Spójna sieć tras rowerowych we Wrocławiu dla mieszkańców miasta i aglomeracji wraz z budową systemu badania natężenia ruchu na drogach dla rowerów – etap 1”.

L.p.	Fragment dokumentu (rozdział, strona):	Treść opinii	Uzasadnienie opinii	Odniesienie się do opinii
	rozbudowa dróg, ścieżek, tras rowerowych oraz ciągów pieszo-rowerowych na terenie Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego			
75.	Strona 238, Tabela IV.3.1. „Lista projektów podstawowych wybieranych w trybie niekonkurencyjnym finansowanych z FEDS 2021-2027”, wiersz: „Wiązka projektów 8: Budowa infrastruktury rowerowej lub pieszo-rowerowej na terenie Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego”	Projekt pn. „Budowa kładek pieszo-rowerowych we Wrocławiu” należy uzupełnić o nazwę etapu: „Budowa kładek pieszo-rowerowych we Wrocławiu – etap 1”	Uwaga wynika z podziału projektu na etapy: - etap 1 – projekt podstawowy - etap 2 – projekt rezerwowy	Opinia uwzględniona. W tabeli Lista projektów podstawowych wybieranych w trybie niekonkurencyjnym finansowanych z FEDS 2021-2027”, wiersz: „Wiązka projektów 8: Budowa infrastruktury rowerowej lub pieszo-rowerowej na terenie Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego” z uwagi na podział projektu na etapy zaktualizowano nazwę projektu na następującą: „Budowa kładek pieszo-rowerowych we Wrocławiu – etap 1”.
76.	Strona 250, Tabela, wiersz 2: „FEDS.03 Fundusze Europejskie na rzecz mobilności miejskiej Dolnego Śląska/ FEDS.03.01 Ekotransport miejski i podmiejski”	Wprowadzane zmiany: - kolumna „Szacowana wartość ogółem (PLN)”: 1 500 000,00 - kolumna „Termin zakończenia projektu: II kw. 2024	Zmiana wynika z weryfikacji zmian w harmonogramie zadań realizowanych oraz przetargów dla zadań przygotowywanych, a także weryfikacji planowanych do realizacji zadań z uwzględnieniem współczynnika inflacji oraz środków przewidzianych na wkład własny.	Opinia uwzględniona. Zaktualizowano dane w zakresie „Szacowanej wartości ogółem (PLN)” oraz „Terminu zakończenia projektu”.
77.	Strona 250, Tabela, wiersz 3: „FEDS.03 Fundusze Europejskie na rzecz mobilności miejskiej Dolnego Śląska/ FEDS.03.01 Ekotransport miejski i podmiejski”	Wprowadzane zmiany: - kolumna „Tytuł projektu”: Spójna sieć tras rowerowych we Wrocławiu dla mieszkańców miasta i aglomeracji wraz z budową systemu badania natężenia ruchu na drogach dla rowerów – etap 1 - kolumna „Szacowana wartość ogółem (PLN)”: 31 000 000,00 - kolumna „Termin rozpoczęcia projektu”: I kw. 2021	Wprowadzona zmiana wynika z podziału pierwotnego projektu na podstawowy i rezerwowy.	Opinia uwzględniona. Z uwagi na podział projektu na etapy zmieniono dane w zakresie „Tytułu projektu”, „Szacowanej wartości ogółem (PLN)” oraz „Terminu rozpoczęcia projektu”.
78.	Strona 253, wiersz „SUMA Wiązki projektów 7 i 9”	Należy zmienić wartość w kolumnie „Szacowana wartość ogółem (PLN)” na: 92 318 970,80	Wprowadzona zmiana wynika z podziału projektów oraz weryfikacji kwot dla każdego z nich.	Opinia uwzględniona. Zaktualizowano dane w zakresie „Szacowanej wartości ogółem (PLN)”. Dane zostały dostosowane do nowej sumy wartości ogółem określonej w projektach.

L.p.	Fragment dokumentu (rozdział, strona):	Treść opinii	Uzasadnienie opinii	Odniesienie się do opinii
79.	Strona 256, Tabela, wiersz 15: „FEDS.06 Fundusze Europejskie bliżej mieszkańców Dolnego Śląska/ FEDS.06.01 Rozwój lokalny – strategię ZIT i IIT”	Wprowadzane zmiany: - kolumna „Szacowana wartość ogółem (PLN)”: 28 759 000,00 - kolumna „Termin rozpoczęcia projektu: I kw. 2021	Zmiana wyniku z weryfikacji zmian w harmonogramie zadań realizowanych oraz przetargów dla zadań przygotowywanych, a także weryfikacji planowanych do realizacji zadań z uwzględnieniem współczynnika inflacji oraz środków przewidzianych na wkład własny.	Opinia uwzględniona. Zaktualizowano dane w zakresie „Szacowanej wartości ogółem (PLN)” oraz „Terminu rozpoczęcia projektu”.
80.	Strona 257, Tabela, wiersz 16: „FEDS.06 Fundusze Europejskie bliżej mieszkańców Dolnego Śląska/ FEDS.06.01 Rozwój lokalny – strategię ZIT i IIT”	Wprowadzane zmiany: - kolumna „Tytuł projektu”: Budowa kładek pieszo-rowerowych we Wrocławiu – etap 1 - kolumna „Szacowana wartość ogółem (PLN)”: 8 000 000,00 - kolumna „Termin rozpoczęcia projektu”: II kw. 2024	Wprowadzona zmiana wyniku z podziału pierwotnego projektu na podstawowy i rezerwowy.	Opinia uwzględniona. Z uwagi na podział projektu na etapy zmieniono dane w zakresie „Tytułu projektu”, „Szacowanej wartości ogółem (PLN)” oraz „Terminu rozpoczęcia projektu”.
81.	Strona 259, wiersz „SUMA pozostałych wiązek”	Należy zmienić wartość w kolumnie „Szacowana wartość ogółem (PLN)” na: 185 796 693,36	Wprowadzona zmiana wyniku z podziału projektów oraz weryfikacji kwot dla każdego z nich.	Opinia uwzględniona. Zaktualizowano dane w zakresie „Szacowanej wartości ogółem (PLN)”. Dane zostały dostosowane do nowej sumy wartości ogółem określonej w projektach.
82.	Strona 259, wiersz „SUMA WSZYSTKICH PROJEKTÓW”	Należy zmienić wartość w kolumnie „Szacowana wartość ogółem (PLN)” na: 380 292 048,55	Wprowadzona zmiana wyniku z podziału projektów oraz weryfikacji kwot dla każdego z nich.	Opinia uwzględniona. Zaktualizowano dane w zakresie „Szacowanej wartości ogółem (PLN)”. Dane zostały dostosowane do nowej sumy wartości ogółem określonej w projektach.
83.	Strona 260, Tabela: „IV.3.2. Lista projektów rezerwowych wybieranych w trybie niekonkurencyjnym finansowanych z FEDS 2021-2027”, wiersz: „Wiązka projektów 7: Budowa lub rozbudowa dróg, ścieżek, tras rowerowych oraz ciągów pieszo-rowerowych na terenie Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego”	Należy dodać projekt rezerwowy pn. „Spójna sieć tras rowerowych we Wrocławiu dla mieszkańców miasta i aglomeracji wraz z budową systemu badania natężenia ruchu na drogach dla rowerów – etap 2”.	Wprowadzona zmiana wyniku z podziału pierwotnego projektu na podstawowy i rezerwowy.	Opinia nieuwzględniona. Projekt pn. „Spójna sieć tras rowerowych we Wrocławiu dla mieszkańców miasta i aglomeracji wraz z budową systemu badania natężenia ruchu na drogach dla rowerów – etap 2” nie został wpisany na „Listę projektów rezerwowych wybieranych w trybie niekonkurencyjnym finansowanych z FEDS 2021-2027”. Natomiast ww. projekt został wpisany na „Listę pozostałych projektów planowanych do realizacji przez gminy ZIT WrOF”.
84.	Strona 260, Tabela: „IV.3.2. Lista projektów rezerwowych	Należy dodać projekt rezerwowy pn. „Budowa kładek pieszo-rowerowych we Wrocławiu – etap 2”	Wprowadzona zmiana wyniku z podziału pierwotnego projektu na podstawowy i rezerwowy.	Opinia nieuwzględniona. Projekt pn. „Budowa kładek pieszo-rowerowych we Wrocławiu – etap 2” nie został wpisany na „Listę projektów rezerwowych wybieranych w trybie niekonkurencyjnym finansowanych z FEDS

L.p.	Fragment dokumentu (rozdział, strona):	Treść opinii	Uzasadnienie opinii	Odniesienie się do opinii
	wybieranych w trybie niekonkurencyjnym finansowanych z FEDS 2021-2027", wiersz: „Wiązka projektów 8: Budowa infrastruktury rowerowej lub pieszo-rowerowej na terenie Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego”			2021-2027”. Natomiast ww. projekt został wpisany na „Listę pozostałych projektów planowanych do realizacji przez gminy ZIT WrOF”.
85.	Strona 264, Tabela	Należy dodać wiersz: - kolumna „Priorytet/Działanie zgodnie z SZOP FEDS 2021-2027”: FEDS.03 Fundusze Europejskie na rzecz mobilności miejskiej Dolnego Śląska/ FEDS.03.01 Ekotransport miejski i podmiejski - kolumna „Tytuł projektu”: Spójna sieć tras rowerowych we Wrocławiu dla mieszkańców miasta i aglomeracji wraz z budową systemu badania natężenia ruchu na drogach dla rowerów – etap 2 - kolumna „Wnioskodawca”: Gmina Wrocław - kolumna „Cel projektu”: Celem głównym Projektu jest redukcja niskiej emisji transportowej oraz poprawa transportowej mobilności mieszkańców w ramach kompleksowej strategii promowania i rozwoju transportu rowerowego na terenie Wrocławia oraz obszaru ZIT WrOF - kolumna „Szacowana wartość ogółem (PLN)”: 17 645 000,00 - kolumna „Szacowany wkład UE (PLN)”: 12 351 500,00 - kolumna „Termin rozpoczęcia projektu”: II kw. 2022 - kolumna „Termin zakończenia projektu”: IV kw. 2027 - kolumna „Przewidywany termin złożenia wniosku o dofinansowanie (miesiąc/rok)”: listopad/grudzień 2023 - kolumna „Numer i nazwa wiązki, do której przyporządkowano projekt”: Wiązka projektów 7: Budowa lub rozbudowa dróg, ścieżek, tras rowerowych oraz ciągów pieszo-rowerowych na terenie Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego	Wprowadzona zmiana wynika z podziału pierwotnego projektu na podstawowy i rezerwowy.	Opinia nieuwzględniona. Projekt pn. „Spójna sieć tras rowerowych we Wrocławiu dla mieszkańców miasta i aglomeracji wraz z budową systemu badania natężenia ruchu na drogach dla rowerów – etap 2” nie został wpisany na „Listę projektów rezerwowych wybieranych w trybie niekonkurencyjnym finansowanych z FEDS 2021-2027”. Natomiast ww. projekt został wpisany na „Listę pozostałych projektów planowanych do realizacji przez gminy ZIT WrOF”.
86.	Strona 266, wiersz „SUMA Wiązki projektów nr 7 i 9 oraz Projektu Zintegrowanego”	- należy zmienić wartość w kolumnie „Szacowana wartość ogółem (PLN)” na: 55 863 283,74 - należy zmienić wartość w kolumnie „Szacowany wkład UE (PLN)” na: 28 285 029	Wprowadzona zmiana wynika z podziału projektów oraz weryfikacji kwot dla każdego z nich.	Opinia nieuwzględniona. Wprowadzanie zmiany było niezasadne, ponieważ projekt, który spowodował zmianę wartości został umieszczony na „Liście pozostałych projektów planowanych do realizacji przez gminy ZIT WrOF”.
87.	Strona 267, Tabela	Należy dodać wiersz: - kolumna „Priorytet/Działanie zgodnie z SZOP FEDS 2021-2027”: FEDS.06 Fundusze Europejskie bliżej mieszkańców Dolnego Śląska/ FEDS.03.01 Ekotransport miejski i podmiejski - kolumna „Tytuł projektu”: Budowa kładek pieszo-rowerowych we Wrocławiu – etap 2 - kolumna „Wnioskodawca”: Gmina Wrocław - kolumna „Cel projektu”: Celem projektu jest usprawnienie komunikacji pieszo-rowerowej na terenie Wrocławia dzięki likwidacji naturalnych barier komunikacyjnych. - kolumna „Szacowana wartość ogółem (PLN)”: 18 000 000,00 - kolumna „Szacowany wkład UE (PLN)”: 12 600 000,00 - kolumna „Termin rozpoczęcia projektu”: II kw. 2024	Wprowadzona zmiana wynika z podziału pierwotnego projektu na podstawowy i rezerwowy.	Opinia nieuwzględniona. Projekt pn. „Budowa kładek pieszo-rowerowych we Wrocławiu – etap 2” nie został wpisany na „Listę projektów rezerwowych wybieranych w trybie niekonkurencyjnym finansowanych z FEDS 2021-2027”. Natomiast ww. projekt został wpisany na „Listę pozostałych projektów planowanych do realizacji przez gminy ZIT WrOF”.

L.p.	Fragment dokumentu (rozdział, strona):	Treść opinii	Uzasadnienie opinii	Odniesienie się do opinii
		- kolumna „Termin zakończenia projektu”: IV kw. 2027 - kolumna „Przewidywany termin złożenia wniosku o dofinansowanie (miesiąc/rok)”: listopad/grudzień 2023 - kolumna „Numer i nazwa wiązki, do której przyporządkowano projekt”: Wiązka projektów 8: Budowa infrastruktury rowerowej lub pieszo-rowerowej na terenie Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego		
88.	Strona 271, wiersz „SUMA Projektów nr 10, 11, 12 oraz Projektów Zintegrowanych”	- należy uzupełnić tytuł „SUMA (...)” o Projekty nr 8 - należy zmienić wartość w kolumnie „Szacowana wartość ogółem (PLN)” na: 133 297 941,65 - należy zmienić wartość w kolumnie „Szacowany wkład UE (PLN)” na: 42 261 441,82	Wprowadzona zmiana wynika z podziału projektów oraz weryfikacji kwot dla każdego z nich.	Opinia nieuwzględniona. Wprowadzenie zmiany było niezasadne, ponieważ projekt, który powodował zmianę wartości został umieszczony na „Liście pozostałych projektów planowanych do realizacji przez gminy ZIT WrOF”.
89.	Strona 271, wiersz „SUMA WSZYSTKICH PROJEKTÓW	- należy zmienić wartość w kolumnie „Szacowana wartość ogółem (PLN)” na: 224 339 797,95 - należy zmienić wartość w kolumnie „Szacowany wkład UE (PLN)” na: 94 991 725,60	Wprowadzona zmiana wynika z podziału projektów oraz weryfikacji kwot dla każdego z nich.	Opinia nieuwzględniona. Wprowadzenie zmiany było niezasadne, ponieważ projekt, który powodował zmianę wartości został umieszczony na „Liście pozostałych projektów planowanych do realizacji przez gminy ZIT WrOF”.
90.	Strona 303, wiersz „Wspierana infrastruktura rowerowa”	Należy zmienić wartość w kolumnie „Wartość” na 35,8	Zmiana wynika z weryfikacji zmian w harmonogramie zadań realizowanych oraz przetargów dla zadań przygotowywanych, a także weryfikacji planowanych do realizacji zadań z uwzględnieniem współczynnika inflacji oraz środków przewidzianych na wkład własny. (Wartość wskaźnika produktu w zakresie projektów rowerowych Gminy Wrocław w CP2 i CP5 wynosi łącznie po zmianach 25,8 km)	Opinia częściowo uwzględniona. Wartości wskaźników zostały zaktualizowane w oparciu o zaktualizowane dane projektów planowanych do realizacji w ramach Strategii ZIT WrOF.
91.	Strona 304, wiersz „Roczna liczba użytkowników infrastruktury rowerowej”	Należy zmienić wartość w kolumnie „Wartość” na 181 699	Zmiana wynika z weryfikacji zmian w harmonogramie zadań realizowanych oraz przetargów dla zadań przygotowywanych, a także weryfikacji planowanych do realizacji zadań z uwzględnieniem współczynnika inflacji oraz środków przewidzianych na wkład własny. (Wartość wskaźnika rezultatu w zakresie projektów rowerowych Gminy Wrocław w CP2 i CP5 wynosi łącznie po zmianach 168 377 użytkowników)	Opinia częściowo uwzględniona. Wartości wskaźników zostały zaktualizowane w oparciu o zaktualizowane dane projektów planowanych do realizacji w ramach Strategii ZIT WrOF.
92.	Strona 304, wiersz „Szacowana emisja gazów cieplarnianych”	Należy zmienić wartość w kolumnie „Wartość” na 1020	Zmiana wynika z weryfikacji zmian w harmonogramie zadań realizowanych oraz przetargów dla zadań przygotowywanych, a także weryfikacji planowanych do realizacji zadań z uwzględnieniem współczynnika inflacji oraz środków przewidzianych na wkład własny. (Wartość wskaźnika rezultatu w zakresie projektów rowerowych Gminy Wrocław w CP2 i CP5 wynosi łącznie po zmianach 525 tony równoważnika CO2/rok)	Opinia częściowo uwzględniona. Wartości wskaźników zostały zaktualizowane w oparciu o zaktualizowane dane projektów planowanych do realizacji w ramach Strategii ZIT WrOF.
93.	Strona 326, Tabela 24: „Wielkość środków finansowych planowanych na realizację strategii wraz z potencjalnymi źródłami finansowania w podziale na poszczególne gminy – projekty	Należy zmienić wartości: - w kolumnie „Projekty podstawowe w ramach ZIT finansowane z FEDS 2021-2027, Szacowana wartość ogółem” należy zmienić wartość na 191 722 810,00	Wprowadzona zmiana wynika z podziału projektów oraz weryfikacji kwot dla każdego z nich.	Opinia nieuwzględniona Tabela 24 została usunięta. Wartość alokacji dla ZIT WrOF obrazują tabele ujęte w części IV.4. Plan finansowy ZIT.

L.p.	Fragment dokumentu (rozdział, strona):	Treść opinii	Uzasadnienie opinii	Odniesienie się do opinii
	podstawowe [zł]”, wiersz: „Wrocław”			
94.	Strona 328, Tabela 25: „Wielkość środków finansowych planowanych na realizację strategii wraz z potencjalnymi źródłami finansowania w podziale na poszczególne gminy – projekty rezerwowe [zł]”, wiersz: „Wrocław”	Należy zmienić wartości: - w kolumnie „Projekty podstawowe w ramach ZIT finansowane z FEDS 2021-2027, Szacowana wartość ogółem” należy zmienić wartość na 65 995 000,00 - w kolumnie „Projekty podstawowe w ramach ZIT finansowane z FEDS 2021-2027, Szacowana wartość ogółem” należy zmienić wartość na 35 915 062,00	Wprowadzona zmiana wynika z podziału projektów oraz weryfikacji kwot dla każdego z nich.	Opinia nieuwzględniona Tabela 25 została usunięta. Wartość alokacji dla ZIT WrOF obrazują tabele ujęte w części IV.4. Plan finansowy ZIT.

Tabela 3 Opinie zgłoszone do projektu dokumentu: „Prognoza oddziaływania na środowisko” (zachowano oryginalną pisownię)

L.p.	Fragment dokumentu (rozdział, strona):	Treść opinii	Uzasadnienie opinii	Odniesienie się do opinii
1.	ROZDZIAŁ 7.1 Istniejący stan środowiska str.66-67 Na terenie WrOF mieści się 19 użytków ekologicznych. Większość z nich to siedliska przyrodnicze i stanowiska rzadkich lub chronionych gatunków. Największe z nich: Olsy Sokołowickie (77,98 ha) i Las Boguszycki (70,27 ha) zlokalizowane są w Oleśnicy (gmina wiejska).	Na terenie gminy Wisznia Mała występują projektowane formy ochrony obszarów jeszcze nie usankcjonowane prawnie, a powiązane z Obszarem Chronionego Krajobrazu Wzgórza Trzebnickie. 1.Obszar Chronionego Krajobrazu „Dolina Widawy”. Postuluje się objęcie ochroną, na terenie gminy Wisznia Mała, określonego na rysunku STUDIUM-KIERUNKI (grunty w zarządzie nadleśnictwa w oddz. 551 k, l, m, n, o, s, 552 n, o) obszaru doliny rzeki Widawy w formie uznania tego obszaru za Obszar Chronionego Krajobrazu. Jest to obszar obejmujący wyróżniający się krajobrazowo teren o różnych typach ekosystemów związanych bezpośrednio z doliną rzeki. Zaleca się ochronę przed zainwestowaniem terenu położonego w granicach postulowanego obszaru. 2.Rezerwat przyrody „Łęg w Wiszni Małej”. Postuluje się objęcie ochroną terenu określonego na rysunku STUDIUM-KIERUNKI, (grunty w zarządzie nadleśnictwa to fragmenty oddziałów 516-522) położonego w dolinie strumienia Ławy, w formie uznania tego obszaru za rezerwat przyrody. Przedmiotem ochrony będzie pas lasu wraz z przyległymi do niego podmokłymi łąkami. Dolina rzeki Ławy i jej dopływów wraz z ich terenami źródłiskowymi i wysiękami zboczowymi, rozciągająca się między dwoma wyniesieniami terenu na wschód od Wiszni Małej i	Konieczne jest zabezpieczenie projektowanych form ochrony obszarów jeszcze nie usankcjonowanych prawnie, a istotnych dla ochrony lasów, bioróżnorodności i ograniczenia zanieczyszczeń, stabilności klimatycznej. Bezwzględna presja na inwestycje wielkoobszarowe i nieodpowiedzialna polityka przestrzenna może zniweczyć założenia Strategii i jest w sprzeczności z głównym celem strategicznym 3. Ochrona środowiska naturalnego i adaptacja WrOF do zmian klimatu.	Opinia nieuwzględniona. Na terenie WrOF zlokalizowanych jest bardzo dużo form ochrony przyrody, nie jest to dokument środowiskowo-przyrodniczy, a więc wypisanie planowanych/projektowanych form ochrony przyrody jest zbyt szczegółowe. ROZDZIAŁ 7.1 Istniejący stan środowiska dotyczy diagnozy istniejących form ochrony przyrody i ich charakterystyki – zgodnie z zakresem wskazanym przez RDOŚ we Wrocławiu. Projektowane formy ochrony obszarów jeszcze nie są usankcjonowane prawnie, możliwe jest, że nie zostaną objęte ochroną prawną. Inwestycje, które mogą znacząco oddziaływać na środowisko poddawane są procedurze oceny oddziaływania na środowisko. Podczas odrębnej procedury oceny oddziaływania na środowisko można składać uwagi i wnioski, a powstanie inwestycji zależy od wydanej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Strategia ZIT WrOF na lata 2021-2027 jest strategią terytorialną obejmującą swoim zakresem 19 gmin, ze względu na swoje przeznaczenie nie odnosi się w sposób szczegółowy do każdej z form ochrony przyrody. Jest to możliwe w lokalnych strategiach (np. strategiach rozwoju gminy) oraz w innych gminnych dokumentach planistycznych. W prognozie oddziaływania na środowisko do Strategii ZIT WrOF na lata 2021-2027 przeanalizowano szczegółowo istniejące formy ochrony przyrody zgodnie z zakresem wskazanym przez RDOŚ we

L.p.	Fragment dokumentu (rozdział, strona):	Treść opinii	Uzasadnienie opinii	Odniesienie się do opinii
	Mimo różnorodności form ochrony przyrody we WrOF, na jego terenie znajduje się tylko jedno stanowisko dokumentacyjne –Lessy Winnej Góry w gminie Trzebnica. Udział powierzchni chronionej WrOF wynosi 5%. Największy udział tych obszarów mają gminy Sobótka (32,6%) – za sprawą obecności na swoim terenie parku krajobrazowego Masyw Ślęży oraz Wisznia Mała (33,3%), której północną część zajmuje Obszar Chronionego Krajobrazu Wzgórze Trzebnickie. Z uwagi na wysoki stopień pokrycia formami ochrony przyrody gminy te odznaczają się wysokimi walorami przyrodniczymi.	<p>na południe od Pierwoszowa, zachowała wiele wartości przyrodniczych. Proponowany do objęcia ochroną pas lasu wyraźnie odcina się od otaczających go monokultur sosnowych. Jest to teren źródliskowy potoku Ława, z licznymi wysiękami zboczowymi na krawędzi doliny. Porasta go głównie łęg jesionowo - olszowy z fragmentami olsu, w którym na stosunkowo niewielkiej powierzchni rozwija się bardzo duża populacja wawrzynka.</p> <p>3.Użytek ekologiczny „Las Będkowski”. Postuluje się objęcie ochroną terenu określonego na rysunku STUDIUM-KIERUNKI (grunty w zarządzie nadleśnictwa w oddz. 515 b) pomiędzy Machnicami i Będkowem w formie uznania tego obszaru za użytek ekologiczny. Obszar ochrony obejmowałby wzgórze pokryte naturalnym lasem z dobrze zachowanymi fitocenozami buczyny niżowej i środkowoeuropejskiego grądu oraz w bezpośrednim sąsiedztwie cieku – także płyty łęgu. Zbiorowiska tam rozwijające się warte są ochrony również ze względu na skupienie stanowisk takich gatunków jak: cis, bluszcz, stanowisko rzadkiego jaskra kaszubskiego i inne.</p> <p>4.Użytek ekologiczny „Kopytnik w Malinie”. Postuluje się objęcie ochroną terenu określonego na rysunku STUDIUM-KIERUNKI, (grunty w zarządzie nadleśnictwa to fragmenty oddz. 548,549, 551) położonego w obrzeżnych partiach kompleksu leśnego na wschód od wsi Malin, w formie uznania tego obszaru za użytek ekologiczny. Do ochrony proponuje się dolinę strumienia wcinającego się w porośnięte grądem zbocza wzniesień. W runie łęgu jesionowo - olszowego, bogatym w liczne gatunki siedlisk eutroficznych, na powierzchni kilku tysięcy m² występują tutaj duże populacje kopytnika. Dla ich zachowania należałoby zabezpieczyć ten fragment przed zrębem.</p> <p>Źródło: REGIONALNA DYREKCJA LASÓW PAŃSTWOWYCH WE WROCŁAWIU KOMISJA ZAŁOŻEŃ PLANU DO PROJEKTU PLANU URZĄDZENIA LASU DLA NADLEŚNICTWA OBORNIKI ŚLĄSKIE NA LATA 2025 – 2034 REFERAT NADLEŚNICZEGO NADLEŚNICTWA OBORNIKI ŚLĄSKIE Marcin Andrzej Majewski 19.05.2022 rok str.51-52</p>		Wrocławiu.
2.	ta opinia dotyczy głównej części dokumentu i odnosi się do wielu poruszonych aspektów, jest bardziej ogólnym spojrzeniem na całokształt problemów jakich komunikacyjne doświadcza m. Wrocław.	<p>Propozycja:</p> <p>Linia powinna zapewnić połączenie mieszkańcom całej południowej części wrocławia, umożliwić zaparkowanie samochodu (okolice bielania, wojszyce) i przedostanie się szybkim transportem podziemnym przez dw. główny, urząd miasta/rynek, urząd wojewódzki, wzdłuż Wyszyńskiego, i dalej w stronę słabo skomunikowanego Psiego pola. w kierunku północno wschodniej części w podobny sposób organizując możliwości przesiadkowe i transportowe</p> <p>Plan jest wyłącznie propozycją idei, przebieg linii powinien zostać zdefiniowany przez planistów miejskich.</p>	<p>Metro jest najdroższym budżetowo rozwiązaniem lecz ma zalety takie jak:</p> <ul style="list-style-type: none"> - nie stoi w korkach na skrzyżowaniach i na światłach, zatrzymuje się wyłącznie na stacjach - jest niezawodne, znacznie bardziej niż jakakolwiek inna forma miejskiej komunikacji zbiorowej, - wymaga dużych kosztów do uruchomienia, lecz małych do utrzymania, - umożliwi proporcjonalny rozrost miasta, do którego wrocław już dorósł. - usprawnia przedostawanie się ludzi do miejsc pracy, odciąża drogi, redukuje emisje CO2 NOx pyłów zawieszonych - zmniejsza hałas komunikacyjny - da się doprowadzić linie bezpośrednio do neralgicznych części 	<p>Opinia nieuwzględniona.</p> <p>W obecnej chwili nie planuje się budowy metra we Wrocławiu. Żadne z dokumentów planistycznych i strategicznych nie przewidują takiego kierunku rozwoju systemu transportowego. Zakładamy bowiem, że Wrocław i jego obszar funkcjonalny mają niezwykle bogaty system kolejowy, który ma potencjał, żeby stać się efektywnym elementem systemu szynowego w mieście i jego otoczeniu. Wszystkie prowadzone działania, także inwestycyjne zmierzają do integracji kolei z tramwajami i autobusami, po to żeby kolej stała się realną alternatywą dla sprawnej obsługi Miasta i MOF w stosunku do własnego auta.</p>

L.p.	Fragment dokumentu (rozdział, strona):	Treść opinii	Uzasadnienie opinii	Odniesienie się do opinii
	m.in rozdział 8 - s. 108 - oddziaływanie na środowisko		miasta	
3.	<p>Prognoza ooś-ZIT ROZDZIAŁ 7.1 Istniejący stan środowiska str.66-67</p> <p>Na terenie WrOF mieści się 19 użytków ekologicznych. Większość z nich to siedliska przyrodnicze i stanowiska rzadkich lub chronionych gatunków. Największe z nich: Olsy Sokółowickie (77,98 ha) i Las Boguszyci (70,27 ha) zlokalizowane są w Oleśnicy (gmina wiejska). Mimo różnorodności form ochrony przyrody we WrOF, na jego terenie znajduje się tylko jedno stanowisko dokumentacyjne –Lessy Winnej Góry w gminie Trzebnica. Udział powierzchni prawnie chronionej WrOF wynosi 5%. Największy udział tych obszarów mają gminy Sobótka (32,6%) – za sprawą obecności na swoim terenie parku krajobrazowego</p>	<p>Na terenie gminy Wisznia Mała występują projektowane formy ochrony obszarów jeszcze nie usankcjonowane prawnie, a powiązane z Obszarem Chronionego Krajobrazu Wzgórza Trzebnickie.</p> <p>1.Obszar Chronionego Krajobrazu „Dolina Widawy”. Postuluje się objęcie ochroną, na terenie gminy Wisznia Mała, określonego na rysunku STUDIUM-KIERUNKI (grunty w zarządzie nadleśnictwa w oddz. 551 k, l, m, n, o, s, 552 n, o) obszaru doliny rzeki Widawy w formie uznania tego obszaru za Obszar Chronionego Krajobrazu. Jest to obszar obejmujący wyróżniający się krajobrazowo teren o różnych typach ekosystemów związanych bezpośrednio z doliną rzeki. Zaleca się ochronę przed zainwestowaniem terenu położonego w granicach postulowanego obszaru.</p> <p>2.Rezerwat przyrody „Łęg w Wiszni Małej”. Postuluje się objęcie ochroną terenu określonego na rysunku STUDIUM-KIERUNKI, (grunty w zarządzie nadleśnictwa to fragmenty oddziałów 516-522) położonego w dolinie strumienia Ławy, w formie uznania tego obszaru za rezerwat przyrody. Przedmiotem ochrony będzie pas lasu wraz z przyległymi do niego podmokłymi łąkami. Dolina rzeki Ławy i jej dopływów wraz z ich terenami źródłiskowymi i wysiękami zboczowymi, rozciągająca się między dwoma wyniesieniami terenu na wschód od Wiszni Małej i na południe od Pierwoszowa, zachowała wiele wartości przyrodniczych. Proponowany do objęcia ochroną pas lasu wyraźnie odcina się od otaczających go monokultur sosnowych. Jest to teren źródłiskowy potoku Ława, z licznymi wysiękami zboczowymi na krawędzi doliny. Porasta go głównie łęg jesionowo - olszowy z fragmentami olsu, w którym na stosunkowo niewielkiej powierzchni rozwija się bardzo duża populacja wawrzynka.</p> <p>3.Użytek ekologiczny „Las Będkowski”. Postuluje się objęcie ochroną terenu określonego na rysunku STUDIUM-KIERUNKI (grunty w zarządzie nadleśnictwa w oddz. 515 b) pomiędzy Machnicami i Będkowem w formie uznania tego obszaru za użytek ekologiczny. Obszar ochrony obejmowałby wzgórze pokryte naturalnym lasem z dobrze zachowanymi fitocenozami buczyny niżowej i środkowoeuropejskiego grądu oraz w bezpośrednim sąsiedztwie cieku – także płyty łęgu. Zbiorowiska tam rozwijające się warte są ochrony również ze względu na skupienie stanowisk takich gatunków jak: cis, bluszcz, stanowisko rzadkiego jaskra kaszubskiego i inne.</p> <p>4.Użytek ekologiczny „Kopytnik w Malinie”. Postuluje się objęcie ochroną terenu określonego na rysunku STUDIUM-KIERUNKI, (grunty w zarządzie nadleśnictwa to fragmenty oddz. 548,549, 551) położonego w obrzeżnych partiach kompleksu leśnego na wschód od wsi Malin, w formie uznania tego obszaru za użytek ekologiczny. Do ochrony proponuje się dolinę strumienia wcinającego się w porośnięte grądem zbocza wzniesień. W runie łęgu jesionowo - olszowego, bogatym w liczne gatunki</p>	<p>Konieczne jest zabezpieczenie projektowanych form ochrony obszarów jeszcze nie usankcjonowanych prawnie, a istotnych dla ochrony lasów, bioróżnorodności i ograniczenia zanieczyszczeń, stabilności klimatycznej.</p> <p>Bezwzględna presja na inwestycje wielkoobszarowe i nieodpowiedzialna polityka przestrzenna - zwłaszcza władz Gminy Wisznia Mała - może zniweczyć założenia Strategii i stoi w sprzeczności z głównym celem strategicznym 3. Ochrona środowiska naturalnego i adaptacja WrOF do zmian klimatu.</p>	<p>Opinia nieuwzględniona. Na terenie WrOF zlokalizowanych jest bardzo dużo form ochrony przyrody, nie jest to dokument środowiskowo-przyrodniczy, a więc wypisanie planowanych/projektowanych form ochrony przyrody jest zbyt szczegółowe. ROZDZIAŁ 7.1 Istniejący stan środowiska dotyczy diagnozy istniejących form ochrony przyrody i ich charakterystyki – zgodnie z zakresem wskazanym przez RDOŚ we Wrocławiu. Projektowane formy ochrony obszarów jeszcze nie są usankcjonowane prawnie, możliwe jest, że nie zostaną objęte ochroną prawną. Inwestycje, które mogą znacząco oddziaływać na środowisko poddawane są procedurze oceny oddziaływania na środowisko. Podczas odrębnej procedury oceny oddziaływania na środowisko można składać uwagi i wnioski, a powstanie inwestycji zależy od wydanej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Strategia ZIT WrOF na lata 2021-2027 jest strategią terytorialną obejmującą swoim zakresem 19 gmin, ze względu na swoje przeznaczenie nie odnosi się w sposób szczegółowy do każdej z form ochrony przyrody. Jest to możliwe w lokalnych strategiach (np. strategiach rozwoju gminy) oraz w innych gminnych dokumentach planistycznych. W prognozie oddziaływania na środowisko do Strategii ZIT WrOF na lata 2021-2027 przeanalizowano szczegółowo istniejące formy ochrony przyrody zgodnie z zakresem wskazanym przez RDOŚ we Wrocławiu.</p>

L.p.	Fragment dokumentu (rozdział, strona):	Treść opinii	Uzasadnienie opinii	Odniesienie się do opinii
	Masyw Ślęży oraz Wisznia Mała (33,3%), której północną część zajmuje Obszar Chronionego Krajobrazu Wzgórza Trzebnickie. Z uwagi na wysoki stopień pokrycia formami ochrony przyrody gminy te odznaczają się wysokimi walorami przyrodniczy.	siedlisk eutroficznych, na powierzchni kilku tysięcy m ² występują tutaj duże populacje kopytnika. Dla ich zachowania należałoby zabezpieczyć ten fragment przed zrębem. Źródło: REGIONALNA DYREKCJA LASÓW PAŃSTWOWYCH WE WROCŁAWIU, KOMISJA ZAŁOŻEŃ PLANU, DO PROJEKTU PLANU URZĄDZENIA LASU, DLA NADLEŚNICTWA OBORNIKI ŚLĄSKIE, NA LATA 2025 - 2034, REFERAT NADLEŚNICZEGO NADLEŚNICTWA OBORNIKI ŚLĄSKIE, Marcin Andrzej Majewski, 19.05.2022 rok, str.51-52		