

Tabela uwag do *Diagnozy społeczno-gospodarczej województwa dolnośląskiego. Fundusze Europejskie dla Dolnego Śląska 2021-2027*

Uwagi przygotowane przez zespół ekspertów Związku Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć (www.zielonasiec.pl) przy współudziale dolnośląskich organizacji ekologicznych: Fundacji EkoRozwoju, Fundacji Ekologicznej Zielona Akcja, Stowarzyszenie Eko-Unia oraz Stowarzyszenia Wrocławska Inicjatywa Rowerowa.

Nr uwagi	Nr strony	Obecna treść zapisu	Proponowana treść zapisu/uwaga wraz z podaniem źródła danych	Uzasadnienie
1.	1	Diagnoza sytuacji społeczno-gospodarczej w województwie dolnośląskim	Diagnoza sytuacji społecznej, gospodarczej i ekologicznej w województwie dolnośląskim	Konstytucyjna zasada zrównoważonego rozwoju opiera się na harmonii kwestii społecznych, gospodarczych i ekologicznych. Właściwe docenienie i analiza problemów środowiskowych jest szczególnie istotna w obliczu kryzysu klimatycznego i przyjętego w Unii Europejskiej w odpowiedzi na zagrożenia Zielonego Ładu.
2.	8 i 9	W odniesieniu do tematu środowiska przedstawiona diagnoza odnosi się tylko do kwestii czystości i jakości powietrza.	Diagnoza powinna odnosić się także do pozostałych tematów z zakresu ochrony środowiska i klimatu, tj. ochrony i wspierania bioróżnorodności, ochrony zasobów wodnych i gospodarowania wodą, ochrony lasów i dziedzictwa przyrodniczego, gospodarki odpadowej.	Na ocenę stanu środowiska składają się wszystkie wymienione obszary.
3.	10	Na Dolnym Śląsku ze względu na zróżnicowane ukształtowanie terenu, gęstą sieć osadniczą powiązaną z siecią kolejową, walory przyrodniczo-krajobrazowe i kulturowe, znajdują się doskonałe warunki do rozwoju	Na Dolnym Śląsku ze względu na zróżnicowane ukształtowanie terenu, gęstą sieć osadniczą powiązaną z siecią kolejową, walory przyrodniczo-krajobrazowe i kulturowe, znajdują się doskonałe warunki do rozwoju ruchu rowerowego. Dodatkowo położenie na polsko-czeskim i polsko-niemieckim pograniczu sprzyja rozwojowi	Diagnoza dotycząca infrastruktury rowerowej była oparta o wrywkowe dane nie dawała realnego obrazu sytuacji w regionie i wymagała gruntownego

		<p>ruchu rowerowego. Dodatkowo położenie na polsko-czeskim i polsko-niemieckim pograniczu sprzyja rozwojowi turystyki rowerowej w regionie. Tereny podlegają gęstemu zagospodarowaniu w infrastrukturę związaną z ruchem rowerowym. Z uwagi na rosnące zainteresowanie turystyką w rozbiciu terytorialnym najdłuższa sieć ścieżek znajduje w powiatach trzebnickim (53,6 km), dzierzoniowskim (52,5 km), świdnickim (44,6 km), najkrótsza natomiast w powiatach strzelińskim (2 km), górowskim (3,2km), legnickim (5 km), wałbrzyskim, jaworskim (ok. 7 km). rowerową, ale także wykorzystanie roweru jako codziennego środka transportu, jest to obszar o dużym znaczeniu i potencjale. Szczególnie na terenach, gdzie turystyka stanowi istotne źródło dochodu, rozbudowa infrastruktury rowerowej, zarówno pod kątem ścieżek, jak i parkingów dla rowerów czy zaplecza rowerowego w hotelach, pensjonatach, powinna być wspierana. Powinny być wspierane również takie działania promujące turystykę rowerową jak udostępnianie taboru komunikacji publicznej (szczególnie pociągów) do przewozu rowerów, co umożliwi ich przewóz do miejsc</p>	<p>turystyki rowerowej w regionie. Tereny podlegają względnie gęstemu zagospodarowaniu w różnego rodzaju infrastrukturę związaną z ruchem rowerowym. Jednakże ogromny potencjał regionu w zakresie rozwoju ruchu rowerowego jest wciąż w pełni niewykorzystany. Trasy rowerowe występują lokalnie, natomiast brak jest tras o charakterze regionalnym. W okresie 2016-2018, jak przedstawiają dane GUS, w latach 2016-2018 województwie sieć ścieżek rowerowych powiększyła się o 200 km. W rozbiciu terytorialnym najdłuższa sieć ścieżek (tras o charakterze przeważnie turystycznym) znajduje w powiatach trzebnickim (53,6 km), dzierzoniowskim (52,5 km), Świdnickim (44,6 km), najkrótsza natomiast w powiatach strzelińskim (2 km), górowskim (3,2km), legnickim (5 km), wałbrzyskim, jaworskim (ok. 7 km). Jednakże, istniejące trasy nie tworzą regionalnego systemu tras, którymi mogłyby się pochwalić liderujące w Polsce pod tym względem województwa (Małopolska i Zachodnie Pomorze), ani graniczące z Dolnym Śląskiem regiony Czech i Niemiec.</p> <p>Województwo wyróżnia się natomiast na tle kraju, a nawet Europy pod względem ilości istniejących na jego terenie nowoczesnych tras do uprawiania kolarstwa górskiego typu „singeltrac”. Składa się na to przeszło 300 km tras skupiających się w pięciu niezależnych systemach tras.</p> <p>Samorząd województwa opracował zaawansowane plany rozwoju ruchu rowerowego w postaci zawarte w dokumentach planistycznych takich jak: Dolnośląska Polityka Rowerowa, Koncepcja sieci głównych tras rowerowych województwa dolnośląskiego, Rowerowa, Koncepcja rozwoju transgranicznej turystyki rowerowej</p>	<p>uzupełnienia w oparciu o Źródła danych zawarte w opracowaniach planistycznych Instytutu Rozwoju Terytorialnego przy Urzędzie Marszałkowskim woj. (zwłaszcza w Dolnośląskiej Polityce Rowerowej). Należało zrezygnować z operowania bardzo nieprecyzyjnym wskaźnikiem „ścieżek rowerowych” na rzecz bardziej adekwatnych pojęć, jak np. „trasy rowerowe o charakterze turystycznym, lub trasy rowerowe dedykowane codziennej komunikacji rowerowej” (rozumianych jako szereg udogodnień infrastrukturalny dla ruchu rowerowego). Potencjał w zakresie rozwoju ruchu rowerowego jest znaczący i to zarówno pod kątem ruchu turystycznego, ale też codziennej komunikacji rowerowej. Autor w opracowaniu podaje wyrywkowo kilometrów tras dla poszczególnych wybranych powiatów, pomijając znaczące zjawiska, takie jak dynamiczny rozwój infrastruktury do uprawiania kolarstwa górskiego,</p>
--	--	--	---	---

		<p>atrakcyjnych turystycznie bez potrzeby wykorzystania samochodów.</p>	<p>na pograniczu polsko – czeskim. Zapewnienie finansowania i szybka realizacja działań zawartych w dokumentach pozwoli na pełne wykorzystanie potencjału regionu w zakresie rozwoju ruchu rowerowego.</p> <p>Niezależnie od istnienia infrastruktury rowerowej o charakterze turystycznym w największych miastach regionu rozwija się infrastruktura rowerowa dedykowana dla ruchu rowerowego o charakterze komunikacyjnym. Jednak rozwój ten nie jest równomierny. Pod kątem ruchu codziennego rowerowego zdecydowanie przoduje Wrocław, gdzie według kompleksowego badania ruchu ponad 6% podróży wykonywana jest na rowerze, a rowerzyści mają do dyspozycji przeszło 270 km dedykowanej infrastruktury (dróg dla rowerów, dróg dla rowerów i pieszych, pasów ruchu dla rowerów). Szacuje się, że w innych miastach województwa nasycenie infrastrukturą rowerową i codzienny ruch rowerowy jest znacząco mniejszy i brak jest precyzyjnych danych na ten temat.</p> <p>Wskazane jest intensywne wsparcie rozwoju ruchu rowerowego zarówno o charakterze komunikacyjnym i turystycznym i rekreacyjnym. Jest to szczególnie ważne na terenach, gdzie turystyka stanowi istotne źródło dochodu oraz w większych miastach, gdzie rozwój ruchu rowerowego przeciwdziała problemom transportowym i może pozytywnie wpłynąć na podniesienie jakości życia. Rozbudowa infrastruktury rowerowej, zarówno pod kątem dróg dla rowerów, jak i parkingów dla rowerów czy zaplecza rowerowego w hotelach, pensjonatach, powinna być wspierana.</p>	<p>w czym województwo jest liderem w wymiarze krajowym, a nawet szerszym europejskim. Natomiast w zakresie istnienia tras dedykowanych średnio i długodystansowej turystyce rowerowej, Dolny Śląsk jest o wiele mniej rozwinięty od najlepszych województw w kraju, które są w trakcie dynamicznej realizacji inwestycji składających się na wojewódzkie systemy tras, podczas gdy województwo dolnośląskie dopiero zakończyło proces planowania takiego systemu. A istniejące obecnie trasy mają charakter lokalny.</p>
--	--	---	---	--

			<p>Powinny być wspierane również takie działania promujące turystykę rowerową i codzienną jazdę rowerem. Ważnym zagadnieniem jest udostępnianie taboru komunikacji publicznej (szczególnie pociągów) do przewozu rowerów, co umożliwi ich przewóz do miejsc atrakcyjnych turystycznie bez potrzeby wykorzystania samochodów i zastosowanie w celu zachęty klientów preferencyjnych taryf na przewóz rowerów (obecnie lokalny przewoźnik – Koleje Dolnośląskie stosuje taryfę znacznie wyższą niż w innych województwach.)</p>	
4.	9-11	Rozdział „Transport”	<p>Obecnie opis zawiera głównie wskaźniki ilościowe, które w sposób niewystarczający przedstawiają wyzwania związane ze zmianami w systemie transportowym. Proponuje się znaczące uzupełnienie rozdziału o wskaźniki związane ze strukturą oraz jakością systemu transportowego województwa dolnośląskiego, w tym jakością środowiskową. Wskazane jest pokazanie ile zanieczyszczeń powietrza jest generowane przez transport, w tym osobno w miastach i poza miastami, ile emisji gazów cieplarnianych, jaki procent populacji jest zagrożony przez hałas transportowy, ile osób ginie w wypadkach transportowych, jaka jest struktura przewozów (modal split) w województwa oraz głównych miastach, np. Wrocławiu, jakie są prędkości i czasy przejazdu pomiędzy głównymi ośrodkami działalności gospodarczej w województwie.</p>	<p>Opis zawiera jedynie omówienie wskaźników ilościowych, które nie pokazują w pełni potrzeb w zakresie modernizacji systemu transportowego, w tym w szczególności w zakresie potrzeb rozwoju elektromobilności, ograniczenia zanieczyszczenia pyłowego z transportu drogowego oraz emisji gazów cieplarnianych, ograniczenia kongestii drogowej w dojeździe do głównych miast oraz stref turystycznych, ograniczenia skali wypadków drogowych, zmniejszenia kongestii drogowej i zwiększenia prędkości poruszania się pomiędzy istotnymi miejscami działalności gospodarczej w województwie.</p>

5.	11	„Położenie geograficzne Dolnego Śląska i przebiegająca przez jego centrum rzeka Odra, naturalnie wymusza obecność transportu wodnego.”	Wykreślenie.	Obecność rzeki w regionie nie musi implikować (naturalnie wymuszać) obecności, ani konieczności, wykorzystania transportu wodnego, ani inwestycji w tego rodzaju transport w XXI wieku. Warunki naturalne na rzece mogą wykluczać jej wykorzystanie na potrzeby transportu wodnego, zwłaszcza o dużym tonażu, z czym mamy do czynienia w przypadku Odry. Na Odrze przepływy średnie w woj. dolnośląskim są kilkukrotnie niższe, niż na wykorzystywanych w celach żeglugi rzekach takich jak Ren, Dunaj w głębi lądu. W XXI wieku są dostępne szybsze, bardziej niezawodne i także ekologiczne środki transportu konkurencyjne do żeglugi, np. kolej.
6.	14	Brak zapisów dotyczących kwestii ekologicznych w edukacji	Mając na uwadze potrzebę realizacji Zielonego Ładu konieczny jest rozwój edukacja ekologicznej, rozumianej jako rozwój świadomości oraz umiejętności i kompetencji dotyczących kwestii środowiskowych.	Zgodnie ze zidentyfikowanymi wyzwaniami oraz strategicznymi celami Unii Europejskiej ranga celów Środowiskowych uległa znaczącemu wzmocnieniu w obecnym okresie programowania funduszy europejskich. Niezbędnym warunkiem skutecznej

				<p>realizacji celów Środowiskowych jest edukacja ekologiczna rozumiana jako działania dotyczące wiedzy, świadomości i umiejętności dotyczących kwestii ekologicznych. Równie istotne jest zaangażowanie obywateli i społeczności w proces wprowadzania zmian. Dlatego też edukacja ekologiczna, podobnie jak kwestie dot. zrównoważonego rozwoju, powinna być traktowana horyzontalnie będąc koniecznym uzupełnieniem wszystkich działań inwestycyjnych.</p>
7.	31-45	<p>Brak zapisów w diagnozie dotyczącej CP2 Bardziej przyjazna dla Środowiska niskoemisyjna Europa</p>	<p>W diagnozie w celu CP 2 nie odniesiono się do tendencji i skutków zmian klimatu na terenie Dolnego Śląska. Jednym z ważniejszych aspektów wpływających na funkcjonowanie różnych sektorów Środowiskowych i społeczno-ekonomicznych są warunki klimatyczne i związane z nimi ekstremalne zjawiska pogodowe. Na terenie Dolnego Śląska wzrasta liczba i częstotliwość ekstremalnych zjawisk pogodowych, które mają wpływ na funkcjonowanie sektorów Środowiskowych, gospodarczych, społecznych. Zaznacza się również tendencja wzrostu Średniorocznych temperatur, która w okresie 1971- 2015 wyniosła od 1-1,5°C.</p> <p>1. Wzrasta liczba fal upałów i dni upalnych w których temperatura powietrza przekracza 30°C. W świetle</p>	<p>Wyzwania rozwojowe w CP 2 w zakresie „Projekty w zakresie dostosowania do zmian klimatu oraz ochrony przed zagrożeniami związanymi ze zmianami klimatycznymi takimi jak: erozja, pożary, powódzie, susze, huragany, osuwiska (w tym również zakup sprzętu służącego do usuwania skutków zjawisk katastrofalnych lub awarii chemiczno-ekologicznych)” zostały kompletnie pominięte w dokumencie Diagnozy.</p>

			<p>badań IMGW tempo przyrostu rocznej liczby dni upalnych może przekraczać wartość 2 dni na dekadę. W ostatnim dwudziestoleciu szczególnie upalne były okresy letnie 2003, 2006, 2015, 2018 w czasie których liczba dni upalnych była wyższa od średniej wieloletniej. Takie warunki pogodowe przyczyniły się to m.in. do znacznego wzrostu śmiertelności, zwłaszcza osób starszych i z chorobami układu krążenia i oddechowego (Graczyk i in. 2019). W przypadku Dolnego Śląska jest to istotne m.in. z uwagi na dużą liczbę uzdrowisk, gdzie przebywają głównie osoby starsze i z różnymi schorzeniami. Również w miastach zjawiska miejskiej wyspy ciepła wpływają na znaczne obniżenie komfortu życia mieszkańców oraz degradację terenów zieleni. W kontekście ekonomicznym, fale upałów mogą przyczynić się do wzrostu zużycia energii (urządzenia klimatyzacyjne), a także pogłębić deficyt zasobów wodnych. Należy również podkreślić, że w świetle danych prognozowanych na kolejne dziesięciolecie (projekcje w ramach projektu KLAPS), liczba dni upalnych może w dalszym ciągu wzrastać. Ogólny wzrost temperatury powietrza może również skutkować zmianą struktury gatunkowej flory i fauny przy znacznym udziale gatunków inwazyjnych.</p> <p>2. Wzrasta liczba wiatrów huraganowych. Najbardziej ekstremalnym przypadkiem był huragan Cyryl, obserwowany w styczniu 2007 r. W tym okresie w nizinnej części Dolnego Śląska prędkość wiatru w porywach dochodziła do 40 m/s. W najwyższych</p>	<p>Uzupełnienie jest konieczne z uwagi na finansowanie kwestii przeciwdziałania ekstremalnym zjawiskom w RPO 2021-2027 na terenie Dolnego Śląska. Jak również w celu uwzględnienia w działaniach inwestycyjnych i nie inwestycyjnych kwestii mitygacji i adaptacji do zmian klimatu.</p>
--	--	--	--	--

partiach Karkonoszy prędkość wiatru była momentami wyższa niż 55 m/s. W ostatnich latach przykładami wiatru huraganowego, powodującego liczne straty materialne, były m.in. orkany: Ksawery (5-6.X.2017), Fryderyka (18.I.2018) i Grzegorz (29.X.2019).

3. **Wzrasta częstość występowania zjawiska burzy** na przestrzeni ostatnich kilkudziesięciu lat. Ocenia się, że w nizinnej części Dolnego Śląska w latach 1971-2019 wzrost średniej rocznej liczby dni z burzą wyniósł nawet 1 dzień na sześć lat. Burze i związane z nimi znaczne porywy wiatru często przyczyniały się do dużych strat materialnych na Dolnym Śląsku, a nawet ofiar w ludziach. Przykładem mogą być ekstremalne zdarzenia z 30 maja 2005 roku we wschodniej części Dolnego Śląska, 23 lipca 2009 r. na terenie i w okolicach Legnicy, a w ostatnim czasie również 5 września 2020 r. we wschodniej części Przedgórze Sudeckiego.
4. **Silne opady i powodowane przez nie powodzie** są jednymi z najbardziej istotnych zjawisk ekstremalnych w regionie Dolnego Śląska. W czasie powodzi 1997 r., zwłaszcza w obszarach górskich, obserwowane były rekordowe wielkości opadów dla okresu doby i kilku dni (Dubicki i in.1999). Drugim istotnym zdarzeniem powodziowym była powódź w maju i czerwcu 2010 r., która dotknęła głównie nizinną część Dolnego Śląska. Oprócz wspomnianych powodzi odrzecznych, bardzo ważnym zjawiskiem, z uwagi na gwałtowność, są powodzie błyskawiczne, których aspekt dla zachodniej części Dolnego Śląska był analizowany przez IMGW-PIB

w ramach projektu RAINMAN. Przykładem powodzi naglej, o bardzo ekstremalnym przebiegu, była powódź w Bogatyni w sierpniu 2010 r., która na poziomie gminy przyniosła straty o wartości 250 mln PLN oraz pochłonęła 4 ofiary. Zniszczona została m.in. zapora Niedów na Miedziance. Ważnym aspektem są również powodzie miejskie, związane z intensywnymi opadami na terenach o dużym udziale powierzchni sztucznych. W takich przypadkach, skutek utrudnionej infiltracji wody w głąb gruntu, w nieckach (np. pod wiaduktami) tworzą się zastoiska wody opadowej.

5. **Ekstremalne zjawiska suszy** wystąpiły w latach 2003, 2015 oraz w okresie 2018-2019. Badania związane ze zjawiskiem suszy, prowadzone w ramach projektu NEYMO-NW, pokazały, że zwłaszcza ostatnie lata cechowały się bardzo wysokim deficytem wody. Przyczynić się to może do ograniczeniu zasobów wodnych, co w konsekwencji może niekorzystnie oddziaływać na sferę biologiczną, dostępność wody dla mieszkańców czy powodować ograniczenia w produkcji rolniczej. Prognozy opadów na kolejne dekady, opracowane w ramach projektów NEYMO i NEYMO-NW, **wskazują na spadek częstości występowania opadów na rzecz wzrostu okresów bezopadowych.** Oznacza to konieczność podjęcia działań adaptacyjnych w sytuacji, w których wielkość zasobów wodnych może być znacząco ograniczona. Badania prowadzone przez IMGW-PIB w regionie zlewni Nysy Łużyckiej pokazały również, że skutek

ograniczenia ilości wody w rzekach, w przyszłości zmniejszyć się może również produkcja energii elektrycznej przez elektrownie wodne.

6. Zmiany klimatu mają wpływ na utratę bioróżnorodności na Dolnym Śląsku.

W kontekście zmian klimatu sektor bioróżnorodności uznano za szczególnie wrażliwy co wynika z dużej podatności siedlisk na wzrost temperatur, długotrwałe susze czy skrócenie zalegania pokrywy śnieżnej. Susze i niedobory wody oraz wysokie temperatury mają decydujący wpływ na funkcjonowanie kluczowych ekosystemów oraz migrację i utratę wielu cennych gatunków fauny i flory. Najbardziej zagrożone siedliska to wody słodkie stojące i płynące, torfowiska, trzęsawiska, źródła śródłądowe, siedliska lasów bagiennych, lasy dębowe, lasy stokowe.

Widoczny jest postępujący zanik małych powierzchniowych zbiorników wodnych: bagien, stawów, oczek wodnych, małych płytkich jezior, potoków i małych rzek – bezpośrednie zagrożenie dla gatunków związanych z tymi siedliskami np. ptaków wodno-błotnych wrażliwych na zmiany stosunków wodnych, ryb i zmniejszenie wielu gatunków płazów. Niepojętym zjawiskiem jest również przekształcanie cennych i chronionych łąk wierzbow-jesionowych w dolinie Odry w gądy.

Wzrost temperatury wpływa też na eutrofizację wielu zbiorników degradując je jakościowo i siedliskowo. Jednym z widocznych przykładów zmian w liczebności

			<p>gatunków jest redukcja populacji bociana białego na Dolnym Śląsku dochodząca nawet do 40 % w niektórych powiatach Dolnego Śląska.</p> <p>Skrócenie zalegania pokrywy śnieżnej w górach, spadek ilości opadów i wzrost temperatur wpływa na degradację ekosystemów wysokogórskich Karkonoskiego Parku Narodowego.</p> <p>Jednym z widocznych skutków ocieplania się klimatu jest masowe pojawianie się obcych gatunków inwazyjnych np. skupieńca lipowego czy wtyka amerykańskiego, który osłabia drzewostany sosnowe a w dolinach rzecznych rdestowców skutecznie wypierających nasze rodzime gatunki.</p> <p><i>Opracowali: Bartłomiej Miszuk – IMGW/PIB Wrocław, Irena Krukowska-Szopa Fundacja Ekologiczna „Zielona Akcja”</i></p> <p><i>Źródła Informacji:</i></p> <p><i>Dubicki A.; Słota H.; Zieliński J. Dorzecze Odry. Monografia powodzi - lipiec 1997. IMGW, Wrocław.</i></p> <p><i>Graczyk, D.; Kundzewicz, Z.W.; Choryński, A.; Førland, E.J.; Pińskwar, I.; Szwed, M. Heat-related mortality during hot summers in Polish cities. Theor. Appl. Climatol. 2019, 136, 1259–1273.</i></p> <p><i>Susza czy powódź - poradnik adaptacji do zmian klimatu poprzez małą retencję i ochronę bioróżnorodności Fundacja Ekologiczna “Zielona Akcja”</i></p>	
8.	30	Do listy „Wyzwań rozwojowych. CP1.” dodać	<p>Wykorzystanie innowacyjnych rozwiązań informatycznych do lokalnego zaopatrywanie, bilansowanie i rozliczanie energii z OZE (w klastrach, społecznościach, spółdzielniach energetyczne, samorządach)</p>	<p>Informatyka i innowacyjne systemy cyfrowe będą miała ważne zastosowanie w procesie budowania lokalnego samozaopatrzenie i bilansowanie</p>

				energii z OZE w miejscach stosowania elektroprosumeryzmu
9.	31	W diagnozie mowa jest o budowie nowej linii przesyłowej relacji Mikułowa-Świebodzice. Stwierdza się, że „linia powstanie w dogodnej lokalizacji, umożliwiającej jej bezpieczną eksploatację i nie będzie ograniczać planów rozwojowych lokalnych społeczności.” oraz „Celem inwestycji jest zapewnienie bezpieczeństwa energetycznego regionu i niezawodności dostaw energii elektrycznej.”	W tej części diagnozy brakuje analizy pod kątem rozwoju prosumeryzmu energetycznego na Dolnym Śląsku. Nie wiadomo, czy pisząc o „planach rozwojowych lokalnych społeczności” wzięto pod uwagę potrzeby przyłączenia do sieci nowych prosumentów (indywidualnych i zbiorowych) i w jakiej skali. Brakuje wskazania, czy dla równomiernego rozwoju prosumeryzmu energetycznego w całym regionie istniejące sieci przesyłowe są wystarczające, czy też konieczna jest modernizacja/budowa nowych sieci energetycznych.	Diagnoza sytuacji w zakresie sieci elektroenergetycznych powinna odnosić się do założeń transformacji energetycznej zawartych w pakiecie legislacyjnym UE „Czysta energia dla wszystkich Europejczyków” z 2018 r., z uwzględnieniem prosumeryzmu energetycznego i OZE, o których mowa w dyrektywie RED II, którą Polska zobowiązana jest wdrożyć do 30 czerwca br.
10	31	Produkcja energii elektrycznej netto Elektrowni Turów w 2015 roku wynosiła 7,28 TWh,	Produkcja energii elektrycznej netto Elektrowni Turów w 2015 roku wynosiła 7,28 TWh https://www.pse.pl/dane-systemowe/funkcjonowanie-ks-e/raporty-dobowe-z-pracy-kse/generacja-mocy-jednostek-wytworczych	Konieczne podanie aktualnych danych oraz trendu.
11	32	W diagnozie napisano: „Jednym z istotnych elementów innowacyjnego ekosystemu gospodarczego są klastry. Ułatwiają one nawiązywanie formalnej i nieformalnej współpracy pomiędzy firmami (np. spółdzielniami energetycznymi), jednostkami	Zamieszczone w diagnozie stwierdzenie jest błędne. Spółdzielnie energetyczne nie są przedsiębiorstwami i nie stanowią, co do zasady, części klastra energetycznego.	Zalecenia co do istoty i funkcjonowania społeczności energetycznych opartych na OZE zostały zawarte w dyrektywie RED II.

		naukowymi oraz instytucjami otoczenia biznesu.		
12	32, 33	W diagnozie opisano sytuację klastrów energetycznych na Dolnym Śląsku.	Oprócz klastrów, diagnoza powinna odnosić się również do sytuacji społeczności energetycznych (np. spółdzielni energetycznych).	Zalecenia co do istoty i funkcjonowania społeczności energetycznych opartych na OZE zostały zawarte w dyrektywie RED II. Społeczności energetyczne również są elementem nowoczesnego ekosystemu gospodarczego i również mają na celu poprawę stanu środowiska naturalnego, jak napisano odnośnie klastrów.
13	33	W diagnozie podano dane o udziale energii z OZE w strukturze produkcji energii w Polsce w latach 2016-2019.	Diagnoza powinna opisywać sytuację w obszarze udziału energii pochodzącej z OZE w całkowitej ilości produkowanej i zużywanej energii elektrycznej i ciepłej w woj. Dolnośląskim . Powinna opisywać dotychczas dostępne mechanizmy wsparcia dla energetyki odnawialnej w województwie, w tym wsparcia dla prosumentów.	Diagnoza w zakresie OZE powinna odnosić się do założeń dyrektywy RED II. Do wdrażania jej zaleceń zobowiązane są wszystkie państwa członkowskie UE oraz ich poszczególne regiony.
14	35	W diagnozie opisano jedynie wielkoskalową energetykę wiatrową, w której inwestorem są publiczne lub prywatne spółki sprzedające energię docelowym odbiorcom.	Diagnoza powinna opisywać również sytuację i potencjał energii wiatrowej na Dolnym Śląsku do wykorzystania przez społeczności energetyczne i prosumenta działającego zbiorowo (w tym wirtualnego).	Dyrektywa RED II zobowiązuje państwa członkowskie UE i ich poszczególne regiony do wspierania rozwoju OZE i prosumeryzmu energetycznego. Prosumenci powinni mieć zapewniony dostęp do zróżnicowanych i najbardziej uzasadnionych możliwościami

				regionu odnawialnych Źródeł energii.
15	36	W diagnozie napisano: „Energia słoneczna jest wykorzystywana w celu produkcji ciepła w instalacjach indywidualnych, które nie odgrywają znaczącej roli w zaspokojeniu potrzeb energetycznych w regionie. Obserwuje się także wzrost zainteresowania instalacjami solarnymi w budownictwie jednorodzinny oraz w obiektach użyteczności publicznej. Łączna liczba oraz moc tych instalacji jest trudna do oszacowania, z powodu braku wyodrębnionego podmiotu, który zajmowałby się takimi badaniami i gromadziłby dane na ten temat.”	W diagnozie należy wskazać, jakie działania muszą być podjęte, by zwiększyła się rola indywidualnych instalacji PV w regionie, zarówno w produkcji ciepła, jak i energii elektrycznej. W celu monitorowania postępów w tym zakresie konieczne jest również gromadzenie danych dla regionu na temat produkcji energii ze źródeł odnawialnych, w tym energii słonecznej.	Dyrektywa RED II zobowiązuje państwa członkowskie UE i ich poszczególne regiony do wspierania rozwoju OZE i prosumeryzmu energetycznego. Dyrektywa nakłada również obowiązek monitorowania wskaźników dotyczących wykorzystywania OZE.
16	36	Energetyka wodna "rola elektrowni wodnych w piętrzeniu rzek jest powiązana z ich ważną funkcją retencyjną i przeciwpowodziową"	Wnioskujemy o rezygnację z tego zapisu i wykreślenie go z Diagnozy, jako zawierającego nieprawdziwe informacje w kontekście rzeczywistych warunków funkcjonowania elektrowni wodnych każdej wielkości, w tym także MEW i większych. vide: How green is „green” energy? Luke Gibson, Elspeth N. Wilman, William F. Laurance. Trends in Ecology & Evolution , Volume 32 , Issue 12, 922 – 935; Ciepielowski A. 1999. Podstawy gospodarowania wodą	Rola elektrowni wodnych w piętrzeniu rzek, poza samą produkcją energii, niesie za sobą – jak opisano powyżej – negatywne skutki środowiskowe. Podpiętrzenie rzeki, w wyniku jej przegrodzenia na potrzeby elektrowni (w przypadku dużych obiektów także powodujące powstania zbiornika przed stopniem wodnym) nie jest w żadnym razie tożsame z

				<p>możliwością obniżania ryzyka wystąpienia powodzi i funkcją przeciwpowodziową. Nie zapewnia bowiem odpowiedniej, o ile w ogóle pojemności (rezerwy) powodziowej. Należy zwrócić uwagę, że znaczenie przeciwpowodziowe zbiorników i związana z nim redukcja fali powodziowej wynika nie ze stosunku stałej pojemności powodziowej do całkowitej pojemności zbiornika, ale z wielkości stałej pojemności powodziowej w stosunku do objętości fali powodziowej (planowanej do przechwycenia/zredukowania przez zbiornik). Mając na względzie znaczenie dla redukcji fali powodziowej należy założyć powiązanie stałej pojemności powodziowej z przepływem o określonym prawdopodobieństwie wystąpienia (objętością fali wezbraniowej). Już wiele lat temu przyjmowano, że pojemność suchych zbiorników powinna być tak dobrana, aby fale wezbraniowe</p>
--	--	--	--	---

				<p>o prawdopodobieństwie wystąpienia $p=3\%$ mieściły się w zbiorniku całkowicie, a fale $p=1\%$ w około 70% (Ciepielowski. 1999. Podstawy gospodarowania wodą,). Zasady te można przenieść na zbiorniki mokre. Co do zasady więc, żadnym piętrzeniom rzek na potrzeby elektrowni wodnych nie można przypisać funkcji przeciwpowodziowej.</p> <p>Co do funkcji retencyjnej, to pojęcie to jako określenie (prze)znaczenia urządzeń wodnych jest używane w sposób nieuprawniony. Magazynowanie wody dla samego magazynowania nie przynosi efektów (poza „uciekaniem” przez parowanie patrz Zbiornik Siemianówka, Zbiornik Sulejowski i In.). W przypadku hydroenergetycznych piętrzeń na rzekach nie można, mówić o ich ważnej funkcji retencyjnej, bo para-zmagazynowana (woda nie jest zatrzymana, a tylko spowalnia się jej przepływ przed stopniem</p>
--	--	--	--	--

				wodnym) woda nie jest wykorzystywana w żaden sposób.
17	36-37	Energetyka Wodna	<p>Wnioskujemy o uzupełnienie / zmodyfikowanie Diagnozy z uwzględnieniem aktualnego stanu wiedzy (doświadczenia innych krajów i liczne wyników badań), potwierdzającego znaczące negatywne oddziaływanie infrastruktury hydroenergetycznej, nie do zignorowania w kontekście zmian klimatycznych i utraty różnorodności biologicznej. Wnosimy również, by z powodów opisanych powyżej i w uzasadnieniu, zrezygnować w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Dolnośląskiego z objęcia finansowym wsparciem energetyki wodnej.</p> <p>vide: How green is „green” energy? Luke Gibson, Elspeth N. Wilman, William F. Laurance. Trends in Ecology & Evolution , Volume 32 , Issue 12, 922 – 935</p>	<p>Hydroenergetyka to nie „zielona” energia. Przynosi znikome korzyści w osiągnięciu neutralności klimatycznej UE. Ma nieodwracalny wpływ na dostęp do wody, przyrodę i różnorodność biologiczną. Nie jest możliwe przeprowadzenie zrównoważonej transformacji energetycznej bez uwzględniania potrzeb środowiska przyrodniczego. W świetle zobowiązań wynikających z Europejskiego Zielonego Ładu finansowe wspieranie inwestycji szkodliwych dla różnorodności biologicznej i ochrony przyrody jest nie do zaakceptowania.</p> <p>Infrastruktura hydrotechniczna m.in. przerywa ciągłość rzek jako korytarzy ekologicznych, wpływa negatywnie na hydromorfologię cieków oraz na stan ekosystemów wodnych i od wód zależnych. Wspieranie jej rozwoju jest sprzeczne z celami środowiskowymi Ramowej</p>

				Dyrektywy Wodnej. Stoi również w sprzeczności z właściwą adaptacją do zmian klimatu, w której kluczową rolę odgrywają „zdrowe” ekosystemy wodne i od wód zależne (terenów podmokłych związanych z naturalnie funkcjonującymi rzekami), rozwiązania oparte o potencjał ekosystemów, renaturyzacja rzek i ich dolin (a nie ich przegradzanie).
18	37	W dziale „Energia wodna” dodać fragment	Rozwój tej energetyki jest również ograniczany trudnym do usunięcia konfliktem z zachowaniem bioróżnorodności rzek. Ich przegradzanie i wykorzystywanie energetyczne hamuje naturalny ruch rumoszu ale też stanowi często nieprzekraczalną barierę dla organizmów wodnych, w tym ryb migrujących takich jak jesiotr, troć i łosoś. Ograniczone jest skuteczność przeciwdziałania tym skutkom budowanych wokół progów i stopni wodnych przepławek	Jednym z priorytetów UE w Europejskim Zielonym Ładzie jest zachowanie bioróżnorodności, min istotne dla walki z patogenami i wirusami. Budowa nowych stopni i przegród oraz elektrowni wodnych jest bardzo trudna do pogodzenia z tym priorytetem
19	38	W dziale: Energia biomasy oraz energia biogazu dodać	Wśród Źródeł OZE ważną rolę bilansująco-produkcyjną w systemach lokalnego oddolnego zaopatrzenia w energię (elektroprosumenckich) odgrywają biogazownie. Potrzebny jest silniejszy rozwój tych instalacji w oparciu o rodzime odpadowe, biologiczne substraty rolnicze przy wsparciu kosztów inwestycyjnych	Niedostateczny rozwój bardzo potrzebnych mikrobiogazowni i biogazowni rolniczych w Polsce spowodowany jest min wysokimi kosztami inwestycyjnymi. Zwracają się one szybko ze względu na ważne role regulacyjno-bilansującą biogazu. Stąd jeśli

				<p>polityka państwa wobec tego rodzaju OZE się nie zmieni</p> <p>potrzebne może być zaplanowanie wsparcia ze środków RPO WD</p> <p>Źródło dodatkowych danych: Biogaz w Polsce – raport2020</p> <p>https://magazynbiomasa.pl/biogaz-w-polsce-raport-2020-dzis-premiera-publicacji/</p>
20	39	<p>W diagnozie zwrócono uwagę na różnorodne problemy obszaru ciepłownictwa, takie jak ogrzewanie pochodzące prawie wyłącznie z paliw stałych (90% węgiel kamienny i prawie 10% gaz), nierównomierne rozłożenie sieci ciepłej, wysoki poziom emisji szkodliwych substancji do atmosfery, niski poziom wykorzystania systemów ciepłowniczych, wyzwania związane z dekarbonizacją i wymogi związane z uzyskaniem dofinansowania UE dla ciepłownictwa.</p>	<p>Diagnoza powinna zawierać wskazanie, w jaki sposób władze województwa zamierzają poprawić istniejącą sytuację, ze szczególnym uwzględnieniem udziału OZE w wytwarzaniu ciepła, pozyskiwania wysokosprawnej kogeneracji opartej na OZE, zrównoważenia systemów ciepłowniczych i przyłączenia do systemów ciepłowniczych nowych użytkowników.</p>	<p>Diagnoza sytuacji w zakresie zaopatrzenia w ciepło powinna odnosić się do założeń transformacji energetycznej zawartych w pakiecie legislacyjnym UE „Czysta energia dla wszystkich Europejczyków” z 2018 r., z uwzględnieniem prosumeryzmu energetycznego i OZE, o których mowa w dyrektywie RED II.</p>
21	41	<p>W diagnozie napisano: „System ciepłowniczy może być również wspierany dzięki koncepcji klastrów energii, które ułatwiają pozyskiwanie oraz przekazywanie ciepła pomiędzy mieszkańcami.”</p>	<p>Klaster energii jest rozwiązaniem utworzonym z myślą o użytkownikach biznesowych. Funkcję ułatwienia pozyskiwania i przekazywania ciepła pomiędzy mieszkańcami pełnić powinna społeczność energetyczna (np. spółdzielnia energetyczna).</p>	<p>Zalecenia co do istoty i funkcjonowania społeczności energetycznych opartych na OZE zostały zawarte w dyrektywie RED II.</p>

22	43	<p>W dziale „Jakość powietrza i niska emisja” po słowach:</p> <p>W celu poprawy jakości i ograniczenia emisji wprowadzane są inwestycje polegające np. na</p>	<p>Ograniczeniu mobilności szczególnie pojazdów indywidualnych, doskonaleniu zintegrowanej oferty transportu publicznego, wprowadzanie nowych systemów korzystania z pojazdów jak min carsharing, promowanie podróży rowerowych i pieszych.</p> <p>Doświadczenie pandemii pokazuje, że część podróży pojazdów indywidualnych może być zredukowana dzięki wykorzystaniu pracy i usług zdalnych. Należy wspierać ten kierunek, który wpływa na ograniczenie mobilności oraz poprawy jakości powietrza i usług transportowych</p>	<p>Samo budowanie obwodnic udrażnianie ulic nie przynosi poprawy jakości powietrza. Czasem wręcz przeciwnie ruch i emisje narastają, bo wygodniej się jeździ kierowcom pojazdów. Celem wsparcia UE jest redukcja emisji i kierunku neutralności klimatycznej. Na to wyzwanie najlepiej wpływa ograniczenie mobilności, szczególnie pojazdów indywidualnych. Obecnie blisko w 100 % oparte są one na paliwach kopalnych</p>
23	43	<p>- ograniczenie o co najmniej 40% emisji gazów cieplarnianych (w stosunku do poziomu z 1990 r.),</p>	<p>- ograniczenie o co najmniej 55% emisji gazów cieplarnianych (w stosunku do poziomu z 1990 r.),</p>	<p>Rozsądniejsze jest odwołanie się do przyjętego w grudniu 2020r przez Szczyt UE, też Polskę, właściwego celu klimatycznego</p>
24	44	<p>Istnieje możliwość zagospodarowania odpadów w celach energetycznych [...]</p>	<p>Istnieje możliwość zagospodarowania bioodpadów do produkcji biogazu oraz nawozu</p>	<p>Należy doprecyzować o jaki sposób wykorzystania energetyczne odpadów chodzi. Zgodnie z art. 17 - a szczególnie ust. 1 pkt d lit. ii tegoż artykułu - rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/852 z dnia 18 czerwca 2020 r. w sprawie ustanowienia ram ułatwiających zrównoważone</p>

				<p>inwestycje, zmieniające rozporządzenie (UE) 2019/2088, spalanie odpadów jest uznane za wyrządzające <i>poważne szkody dla celów Środowiskowych</i>, a więc nie jest pożądane i nie powinno być wspierane, zwłaszcza w sytuacji, gdy realizacja celów wyżej stojących w hierarchii postępowania z odpadami jest niespełniona lub zagrożona. Natomiast wykorzystanie bioodpadów do produkcji biogazu oraz pofermentu, który następnie zostanie wykorzystany jako nawóz lub polepszacz gleby jest w pełni zgodne z celami gospodarki o obiegu zamkniętym i wlicza się do tyosiąganego poziomu recyklingu.</p>
25	45	<p>Brak w diagnozie uwzględnienia zagrożenia dotyczącego walorów przyrodniczych i zielonej infrastruktury (w tym drzew) w realizacji inwestycji ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego.</p>	<p>Dotychczasowe doświadczenia w realizacji inwestycji na Dolnym Śląsku wskazują, że szczególnie inwestycje wielkoobszarowe i liniowe generują znaczące zagrożenie dla walorów przyrodniczych i zielonej infrastruktury (w tym w szczególności drzew).</p>	<p>Ochrona zielonej infrastruktury (w tym w szczególności drzew) jest szczególnie istotna w obliczu potrzeby adaptacji do zmian klimatu. Potrzebne inwestycje – w tym prośrodowiskowe (np. liniowe dotyczące kolei i dróg rowerowych, elektrownie FV lokalizowane na terenach czynnych przyrodniczo)</p>

				stanowią bardzo poważne zagrożenie dla realizacji celów Zielonego Ładu.
26	47	<p>Zasoby wodne i jakość wód</p> <p>"Naprzemiennie występujące nawałne deszcze, wydłużające się okresy bez opadów wskazują, że trzeba właściwie przygotować się na występowanie skrajnych zjawisk hydrologicznych. Rozwiązaniem, które jest pomocne w okresie suszy i gwałtownych wezbrań spowodowanych przez opady nawałne jest retencja. Konieczna jest zatem budowa oraz modernizacja dużych i małych zbiorników wodnych...."</p>	<p>Wnioskujemy o wykreślenie, z listy rozwiązań problemów suszy i deszczy nawałnych, zbiorników wodnych, jako obiektów sprawdzających się w okresie wezbrań tylko przy określonych (patrz uwagi do Energetyki wodnej), trudno osiągalnych parametrach technicznych. Diagnoza powinna uwzględniać aktualny stan wiedzy nt. negatywnych oddziaływań infrastruktury zbiornikowej (jak hydroenergetycznej), nie do zignorowania w kontekście zmian klimatycznych i utraty różnorodności biologicznej. Wnosimy również, by z powodów opisanych powyżej i w uzasadnieniu, zrezygnować w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Dolnośląskiego z objęcia finansowym wsparciem budowy zbiorników wodnych.</p> <p>vide: How green is „green” energy? Luke Gibson, Elspeth N. Wilman, William F. Laurance. Trends in Ecology & Evolution , Volume 32 , Issue 12, 922 – 935; Ciepielowski A. 1999. Podstawy gospodarowania wodą; Trojanowska A. et al. 2009. Emission of methane from sediments of selected Polish dam reservoirs. Teka Kom. Ochr. Kszt. Środ. Przyn. – OL PAN, 2009, 6, 368–373</p>	<p>Wprowadzenie zmiany pozwoli na wykluczenie z zakresu wsparcia budowy inwestycji ukierunkowanych na retencję zbiornikową i korytową, kontrproduktywnych w stosunku do celu, jakim jest skuteczna adaptacja do zmian klimatu, szkodliwych środowiskowo (stojących w sprzeczności z celami środowiskowymi Ramowej Dyrektywy Wodnej – poprzez przegrodzenie biegu rzek zaburzających ciągłość ekosystemów i morfologię cieków; nie neutralnych klimatycznie). Magazynowanie wody poprzez przegradzanie rzek (i ich zamianę na zbiorniki powyżej zapór czy stopni wodnych) nie powinno być objęte wsparciem. Zbiorniki emitują bardzo dużo gazów cieplarnianych (dwutlenku węgla, metanu i podtlenku azotu). Nie jest to jedynie gaz opuszczający czaszę tych zbiorników w formie lotnej, ale także ten rozpuszczony, uwalniany</p>

				<p>do atmosfery na przelewach zapory. Przegrodzenie rzeki i spowolnienie przepływu wód niszczy dolinę rzeczną i jej otoczenie, m.in. poprzez zalewanie, zmianę stosunków wodnych. Wiąże się z tym utrata różnorodności biologicznej (z negatywnym oddziaływaniem na nią o zasięgu znacznie wykraczającym poza zasięg inwestycji, zarówno w górę, jak i w dół rzeki).</p> <p>Proponowana zmiana eliminuje niespójność zakresu wsparcia z celem „Bardziej przyjazna dla Środowiska Europa”, w tym jego elementami (opisanymi w projekcie Umowy Partnerstwa): „skupianiu się na gospodarce przyjaznej Środowisku”, „skutecznej adaptacji do zmian klimatycznych”, „zachowaniu różnorodności biologicznej”.</p>
27	50 – 51	Brak w diagnozie	Brak jest analizy i diagnozy czy obecnie dostępna i planowana wydajności instalacji do przetwarzania i recyklingu odpadów komunalnych, a zwłaszcza bioodpadów, pozwala na realizację celów ustawowych - osiągnięcia wymaganych poziomów recyklingu.	W całym kraju brakuje przede wszystkim instalacji do przetwarzania bioodpadów kuchennych zbieranych selektywnie oraz posiadających decyzję

				ministra rolnictwa na produkt – kompost, który może być wliczony do poziomu recyklingu. Bez poprawy jakości oraz zwiększenia poziomu zbiórki i przetwarzania bioodpadów nie będzie możliwe osiągnięcie wymaganych poziomów recyklingu, biorąc pod uwagę, że ten strumień stanowi co najmniej 30% wszystkich powstających odpadów komunalnych.
28	50	Nowe ustawodawstwo zwiększa także rolę „hierarchii postępowania z odpadami”	Nowe ustawodawstwo podkreśla ściśle przestrzeganie hierarchii postępowania z odpadami	Bez cudzysłowu, hierarchia postępowania z odpadami obowiązuje od ponad 13 lat, jest terminem oraz obowiązkiem prawnie zdefiniowanym - art. 17 u.o.o., art. 4 Dyrektywy 2008/98/WE
29	50	Istotne jest zjawisko hierarchii postępowania z odpadami [...]	Konieczne jest przestrzeganie hierarchii postępowania z odpadami	Hierarchia nie jest „zjawiskiem”, j.w.
30	51	Na terenie województwa dolnośląskiego w 2019 r. wytworzono łącznie 34 088,6 tys. ton odpadów komunalnych.	Na terenie województwa dolnośląskiego w 2019 r. wytworzono łącznie 34 088,6 tys. ton odpadów w sektorach komunalnym i przemysłowym. lub Na terenie województwa dolnośląskiego w 2019 r. wytworzono	Podana ilość wynosi 34 mln Mg – dotyczy wszystkich odpadów wytworzonych, a nie tylko komunalnych [WPGO 2016-2022]. Należy wskazać, że podana ilość

			łącznie <ilość odpadów komunalnych> tys. ton odpadów komunalnych.	dotyczy wszystkich odpadów powstałych na terenie województwa lub podać poprawną masę odpadów komunalnych wytworzonych w 2019 r.
31	51	Wśród odpadów komunalnych zebranych selektywnie na Dolnym Śląsku dominowały odpady biodegradowalne oraz odpady wielkogabarytowe, co odpowiadało ok. 3,7% ogólnej strukturze zebranych selektywnie odpadów komunalnych w 2019 r. w Polsce.	Wśród odpadów komunalnych zebranych selektywnie na Dolnym Śląsku dominowały bioodpady oraz odpady wielkogabarytowe, co odpowiadało ok. 3,7% ogólnej strukturze zebranych selektywnie odpadów komunalnych w 2019 r. w Polsce.	Zgodnie z art. 3 ust. 1 pkt 10 u.o.o. „odpady ulegające biodegradacji” są szerszą kategorią niż „bioodpady” (pkt 1), które są zbierane selektywnie (art. 1b u.o.p.c.g.). Poza tym bardziej zrozumiałe i zasadne byłoby wskazanie jaki procent tych odpadów został zebrany selektywnie w stosunku do wszystkich wytworzonych na terenie województwa, a nie na terenie kraju, tym bardziej, że dane krajowe mogą nadal być obciążone dużym błędem z powodu błędów występujących w BDO.
32	52	Na Dolnym Śląsku w 2017 r. działało 149 PSZOK-ów - wówczas zidentyfikowano 210 dzikich wysypisk śmieci o powierzchni całkowitej 427 tyś. m ² , natomiast w 2019 r. działało 151 PSZOK-i wówczas zidentyfikowano	Na Dolnym Śląsku w 2017 r. działało 149 PSZOK-ów - wówczas zidentyfikowano 210 dzikich wysypisk śmieci o powierzchni całkowitej 427 tys. m ² , natomiast w 2019 r. działało 151 PSZOK-i wówczas zidentyfikowano 193 dzikie wysypiska śmieci o powierzchni całkowitej 369 tys. m ² (spadek o 13,66%)	Błędy ortograficzne – nie „tyś”, tylko tys.

		193 dzikie wysypiska śmieci o powierzchni całkowitej 369 tyś m ² (spadek o 13,66%)		
33	55-59	6 rozdziałów: Transport drogowy, Transport kolejowy, Transport zbiorowy, Transport lotniczy, Transport wodny, Mobilność transgraniczna, w tym dostęp do Sieci TEN-T	Obecnie opis zawiera głównie wskaźniki ilościowe, które w sposób niewystarczający przedstawiają wyzwania związane ze zmianami w systemie transportowym. Proponuje się znaczące uzupełnienie rozdziału o wskaźniki związane ze strukturą oraz jakością systemu transportowego województwa dolnośląskiego, w tym jakością środowiskową. Wskazane jest pokazanie ile zanieczyszczeń powietrza jest generowane przez transport, w tym osobno w miastach i poza miastami, ile emisji gazów cieplarnianych, jaki procent populacji jest zagrożony przez hałas transportowy, ile osób ginie w wypadkach transportowych, jaka jest struktura przewozów (modal split) w województwa oraz głównych miastach, np. Wrocławiu, jakie są prędkości i czasy przejazdu pomiędzy głównymi ośrodkami działalności gospodarczej w województwie.	Opis zawiera jedynie omówienie wskaźników ilościowych, które nie pokazują w pełni potrzeb w zakresie modernizacji systemu transportowego, w tym w szczególności w zakresie potrzeb rozwoju elektromobilności, ograniczenia zanieczyszczenia pyłowego z transportu drogowego oraz emisji gazów cieplarnianych, ograniczenia kongestii drogowej w dojeździe do głównych miast oraz stref turystycznych, ograniczenia skali wypadków drogowych, zmniejszenia kongestii drogowej i zwiększenia prędkości poruszania się pomiędzy istotnymi miejscami działalności gospodarczej w województwie.
34	55	„Ogólna gęstość dróg o nawierzchni twardej w roku 2018 wynosiła 101,4 km ² i w porównaniu do 2010 roku zwiększyła się o 9,0 km ² ”	Prawdopodobnie nie chodzi o gęstość a powierzchnię, albo pomyłono jednostki. Miarą gęstości jest liczba km/km ²	Pomyłka pisarska merytorycznie istotna.
35	56	„Prowadzone w ostatnich latach, za pośrednictwem wsparcia funduszy”	<i>Prowadzone w ostatnich latach, za pośrednictwem wsparcia funduszy europejskich, prace modernizacyjne na liniach kolejowych</i>	Nie należy w sposób automatyczny utożsamiać prac modernizacyjnych

		<p>europeskich, prace modernizacyjne na liniach kolejowych przyniosły poprawę warunków ruchu na wielu ciągach komunikacyjnych”</p>	<p><i>przyniosły zwiększenie prędkości pociągów na wielu ciągach komunikacyjnych</i></p>	<p>z poprawą warunków ruchu na liniach kolejowych. Przykładowo modernizacja zrealizowana na linii Wrocław - Poznań na terenie województwa dolnośląskiego została źle zaplanowana, przez co układy stacji nie pozwalają na w pełni elastyczne operacje wyprzedzania pociągów czy kończenia ich relacji. Wskazane jest analizowanie modernizacji pod kątem rzeczywistych efektów oraz możliwości zwiększania ruchu pociągów pasażerskich i towarowych</p>
36	56	<p>„Samorząd województwa Dolnośląskiego regularnie przejmuje kolejne linie kolejowe od PKP PLK S.A, dzięki czemu w wielu miejscowościach na Dolnym Śląsku zostanie przywrócona kolej, co przyczyni się do zaspokojenia potrzeb zarówno lokalnych mieszkańców, jak i turystów korzystających z tej infrastruktury kolejowej”</p>	<p><i>Samorząd województwa Dolnośląskiego regularnie przejmuje kolejne linie kolejowe od PKP PLK S.A, dzięki czemu w wielu miejscowościach na Dolnym Śląsku zostanie przywrócona kolej, co przyczyni się do zaspokojenia potrzeb zarówno lokalnych mieszkańców, jak i turystów. Istotne będzie również uwzględnienie potrzeb przewoźników towarowych.</i></p>	<p>Samorząd Województwa Dolnośląskiego – będąc liderem w przejmowaniu nieczynnej infrastruktury kolejowej od Grupy PKP i dążeniu do jej rewitalizacji – powinien coraz większą uwagę zwracać na potrzeby przewoźników towarowych. Rewitalizacja dużej liczby linii kolejowych może przynieść efekt w postaci reaktywacji ruchu pasażerskiego, ale także stworzenia dodatkowych ciągów dla przewoźników</p>

				<p>towarowych: alternatywnych wobec istniejącej sieci lub prowadzących do zakładów obecnie pozbawionych dostępu kolejowego. Podczas prac programowych, planistycznych i projektowych należy więc analizować możliwości wykorzystania rewitalizowanych linii także w ruchu towarowym.</p>
37	56-57	<p>„Za optymalną odległość w linii prostej zakłada się 400 m w przypadku przystanków autobusowych komunikacji miejskiej w miastach, 600 m w przypadku przystanków tramwajowych oraz pozostałych przystanków autobusowych, natomiast dla stacji i przystanków kolejowych wartość ta wynosi 1000 m”</p>	<p>Dodanie po tym zdaniu kolejnych, które podsumują diagnozę dostępności do komunikacji zbiorowej w województwie oceniając czy takie odległości jak podano wcześniej są osiągalne. Brak takiego zdania powoduje, że zdanie nie ma żadnego znaczenia dla diagnozy.</p>	<p>Podano kryterium oceny, le w dokumencie brakuje oceny systemu transportowego według tego kryterium. Wobec tego kryterium jest niepotrzebne, albo należy uzupełnić dokument o diagnozę wykonaną z użyciem tego kryterium.</p>
38	57	<p>„Wykluczenie transportowe można zaobserwować biorąc pod uwagę wskaźnik dotyczący długości linii regularnej komunikacji autobusowej. Jego wartość z 47 737 km w 2016 r., spadła do 37 500 km w 2019 r.”</p>	<p><i>Wykluczenie transportowe można zaobserwować biorąc pod uwagę wskaźnik dotyczący długości linii regularnej komunikacji autobusowej. Jego wartość z 47 737 km w 2016 r., spadła do 37 500 km w 2019 r. W tej sytuacji wskazane jest organizowanie linii autobusowych również przez Samorząd Województwa Dolnośląskiego – zgodnie z zapisami Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Dolnośląskiego.</i></p>	<p>O ile Samorząd Województwa Dolnośląskiego aktywnie uczestniczy w organizowaniu sieci połączeń regionalnych w transporcie kolejowym, o tyle nie realizuje swoich zadań w zakresie sieci połączeń regionalnych w transporcie autobusowym – mimo postanowień uchwalonego przez sejmiku Planu Zrównoważonego</p>

				<p>Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Dolnośląskiego. Wskazane jest organizowanie linii autobusowych od stacji kolejowych do miejscowości poza siecią kolejową, które stanowiłyby uzupełnienie rozwijanej sieci połączeń kolejowych. Wskazane jest przy tym zintegrowanie połączeń autobusowych z koleją: taryfa biletowa, skomunikowania, godziny terminy kursowania. Na ciągach uwzględnianych w planach rewitalizacji linii kolejowych połączenia autobusowe mogą stanowić przejściowe rozwiązanie do czasu uruchomienia pociągów – mające na celu przyzwyczajenie pasażerów do transportu publicznego i dowożenie ich do najbliższej czynnej stacji kolejowej. Stanowiłoby to pobudzenie popytu przed uruchomieniem transportu kolejowego.</p>
39	59	Transport wodny	Należy usunąć z Diagnozy zapisy sugerujące, że rozwój transportu wodnego w Polsce jest koniecznością, wynikającą z dokumentów UE. Wobec skutków Środowiskowych, jakie ze sobą niesie ten rodzaj	Diagnoza powtarza to stwierdzenie za rządowymi dokumentami. Tymczasem przywoływane tu

		"należy podkreślić, że zgodnie z założeniami UE, do roku 2030 przyjaznymi dla środowiska gałęziami transportu (w tym drogą wodną) ma odbywać się 30% przewozów ładunków na odległości powyżej 300 km na terenie Unii Europejskiej, zaś w roku 2050 przewozy te powinny stanowić ponad 50%"	transportu, wnioskujemy o objęcie wsparciem RPO WD rozwoju kolei (vide: https://straznicy.wwf.pl/wp-content/uploads/2020/02/%C5%BBeglu-ga-czy-kolej_raport-WWF_2020_final1.pdf) W obszarze transportu, należy wziąć pod uwagę raczej Strategię na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności.	założenia unijne nie mówią, że jakkolwiek część przewozu ładunków musi uczestniczyć transport śródlądowy. Co więcej, w związku z negatywnymi skutkami środowiskowymi rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce dla przewozów wielkogabarytowych, nie można tego rodzaju transportu uznać jako przyjaznego środowisku.
40	59	„O warunkach naturalnych korzystnych dla rozwoju żeglugi śródlądowej świadczy relatywnie wysoki wskaźnik gęstości sieci. W Polsce na 1000 km ² przypadło 11,7 km dróg żeglownych, a w UE-28 średnio 9,4 km/1000 km ² ”	Wykreślenie.	Obywa zdania budują fałszywy obraz Polski, jaki „potęgi” w zakresie żeglugi śródlądowej. Nie jest właściwe porównanie gęstości sieci żeglugi w Polsce oraz w całej UE, ponieważ wskaźnik średni dla UE nie jest prostą średnią wskaźników dla wielu krajów UE, ale zależy od powierzchni tego regionu. Wskaźnik nie uwzględnia także jakości sieci, która w Polsce ma znacznie niższe parametry, niż w wielu innych krajach UE.
41	59	„W roku 2014 nastąpił wzrost przewozów krajowych względem roku 2013 o 116,8% do 4 833 tys. ton (głównie ładunków typu kruszywo,	Dodanie po tym zdaniu adnotacji: „Jednak żegluga śródlądowa w skali Polski stanowi zaledwie ok. 0,5% przewozów towarowych”.	Wymienione w raporcie zdanie buduje fałszywy obraz żeglugi śródlądowej w Polsce jako prężnie

		<p>piasek oraz kamień), jednocześnie przy wzroście pracy przewozowej o 22,9% do 70 mln tkm.”</p>		<p>rozwijającego się sektora transportu. Nawet jeżeli tak jest (było) w 2014 roku, to znaczenie tego sektora mimo dużego wzrostu dla gospodarki regionu było i pozostaje marginalne dla gospodarki oraz systemu transportowego.</p>
42	60	<p>„Rozwój publicznego transportu zbiorowego poprzez stworzenie warunków do wybudowania nowoczesnej sieci dróg i linii kolejowych z wykorzystaniem istniejącej infrastruktury oraz budowę nowej infrastruktury w miejscach, gdzie jest to konieczne.”</p>	<p>Propozycja rozdzielenie punktów w nowym brzmieniu: „Rozwój publicznego transportu zbiorowego poprzez budowę wydzielonej infrastruktury drogowej na potrzeby transportu zbiorowego oraz tworzenie warunków do uprzywilejowania komunikacji zbiorowej na istniejącej sieci dróg i integracji sieci transportu zbiorowego samochodowego oraz kolejowego” oraz osobno „Rozwój publicznego transportu zbiorowego poprzez budowę nowoczesnej sieci linii kolejowych oraz modernizację istniejących linii kolejowych na potrzeby pasażerskiego ruchu kolejowego”.</p>	<p>Nowe brzmienie ma za zadanie wyraźnie rozgraniczyć cele związane z budową infrastruktury drogowej oraz kolejowej na potrzeby komunikacji zbiorowej. W zakresie komunikacji drogowej powinna być tworzona jedynie infrastruktura, która wspomaga rozwój transportu publicznego i powoduje jego uprzywilejowanie lub integrację z transportem szynowym, ponieważ ten rodzaj transportu jest najefektywniejszy energetycznie i ma najniższe wskaźniki emisji gazów cieplarnianych oraz innych zanieczyszczeń. Nowy zapis ma na celu uniknąć sytuacji, w których zgłaszane są projekty mające na celu tworzenie warunków dla</p>

				komunikacji indywidualnej samochodowej przy marginalnym znaczeniu dla rozwoju komunikacji zbiorowej.
43	59	<p>Transport wodny</p> <p>"należy podkreślić, że zgodnie z założeniami UE, do roku 2030 przyjaznymi dla środowiska gałęziami transportu (w tym drogą wodną) ma odbywać się 30% przewozów ładunków na odległości powyżej 300 km na terenie Unii Europejskiej, zaś w roku 2050 przewozy te powinny stanowić ponad 50%"</p>	<p>Należy usunąć z Diagnozy zapisy sugerujące, że rozwój transportu wodnego w Polsce jest koniecznością, wynikającą z dokumentów UE. Wobec skutków środowiskowych, jakie ze sobą niesie ten rodzaj transportu, wnioskujemy o objęcie wsparciem RPO WD rozwoju kolei (vide: https://straznicy.wwf.pl/wp-content/uploads/2020/02/%C5%BBeglu-ga-czy-kolej_raport-WWF_2020_final1.pdf)</p> <p>W obszarze transportu, należy wziąć pod uwagę raczej Strategię na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności.</p>	<p>Diagnoza powtarza to stwierdzenie za rządowymi dokumentami. Tymczasem przywoływane tu założenia unijne nie mówią, że jakkolwiek część przewozu ładunków musi uczestniczyć transport śródlądowy. Co więcej, w związku z negatywnymi skutkami środowiskowymi rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce dla przewozów wielkogabarytowych, nie można tego rodzaju transportu uznać jako przyjaznego środowisku.</p>
44	59	<p>Transport wodny</p> <p>"należy podkreślić, że zgodnie z założeniami UE, do roku 2030 przyjaznymi dla środowiska gałęziami transportu (w tym drogą wodną) ma odbywać się 30% przewozów ładunków na odległości powyżej 300 km na terenie Unii Europejskiej, zaś w roku 2050 przewozy te powinny stanowić ponad 50%"</p>	<p>Należy usunąć z Diagnozy zapisy sugerujące, że rozwój transportu wodnego w Polsce jest koniecznością, wynikającą z dokumentów UE. Wobec skutków środowiskowych, jakie ze sobą niesie ten rodzaj transportu, wnioskujemy o objęcie wsparciem RPO WD rozwoju kolei (vide: https://straznicy.wwf.pl/wp-content/uploads/2020/02/%C5%BBeglu-ga-czy-kolej_raport-WWF_2020_final1.pdf)</p>	<p>Diagnoza powtarza to stwierdzenie za rządowymi dokumentami. Tymczasem przywoływane tu założenia unijne nie mówią, że jakkolwiek część przewozu ładunków musi uczestniczyć transport śródlądowy. Co więcej, w związku z negatywnymi skutkami środowiskowymi rozwoju śródlądowych dróg wodnych w</p>

			W obszarze transportu, należy wziąć pod uwagę raczej Strategię na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności.	Polsce dla przewozów wielkogabarytowych, nie można tego rodzaju transportu uznać jako przyjaznego środowisku.
45	59	Transport wodny "należy podkreślić, że zgodnie z założeniami UE, do roku 2030 przyjaznymi dla środowiska gałęziami transportu (w tym drogą wodną) ma odbywać się 30% przewozów ładunków na odległości powyżej 300 km na terenie Unii Europejskiej, zaś w roku 2050 przewozy te powinny stanowić ponad 50%"	Należy usunąć z Diagnozy zapisy sugerujące, że rozwój transportu wodnego w Polsce jest koniecznością, wynikającą z dokumentów UE. Wobec skutków środowiskowych, jakie ze sobą niesie ten rodzaj transportu, wnioskujemy o objęcie wsparciem RPO WD rozwoju kolei (vide: https://straznicy.wwf.pl/wp-content/uploads/2020/02/%C5%BBeglu-ga-czy-kolej_raport-WWF_2020_final1.pdf) W obszarze transportu, należy wziąć pod uwagę raczej Strategię na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności.	Diagnoza powtarza to stwierdzenie za rządowymi dokumentami. Tymczasem przywoływane tu założenia unijne nie mówią, że jakkolwiek część przewozu ładunków musi uczestniczyć transport śródlądowy. Co więcej, w związku z negatywnymi skutkami środowiskowymi rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce dla przewozów wielkogabarytowych, nie można tego rodzaju transportu uznać jako przyjaznego środowisku.
46	70 - 73	Brak w diagnozie analizy potrzeb w zakresie edukacji ekologicznej	Dotychczasowe formy edukacji ekologicznej realizowanej na Dolnym Śląsku są dalece niewystarczające (zwraca np. uwagę brak aktualizacji przyjętego przed laty przez władze regionu Programu edukacji ekologicznej dla Dolnego Śląska). Z uwagi na poważne zagrożenia ekologiczne oraz potrzebę Zielonego Ładu dla Europy konieczne jest w zakresie interwencji w obszarze edukacji uwzględnienie działań na rzecz zmiany modelu edukacji uwzględniającego potrzeby budowania kapitału społecznego i właściwych relacji pomiędzy człowiekiem a środowiskiem	Poszerzenie wiedzy i kompetencji środowiskowych jest niezbędne wobec globalnych wyzwań, w tym potrzeby neutralności klimatycznej, z jednoczesnym poszanowaniem zasobów oraz zachowaniem bioróżnorodności. Realizacja inwestycji prośrodowiskowych bez niezbędnej pracy nad

			uwzględniających kontekst globalnych wyzwań w tym zakresie. Dla zapewnienia zrównoważonego rozwoju konieczne jest również uwzględnienie w zakresie interwencji wzmocnienia kompetencji i umiejętności kluczowych nie tylko z punktu widzenia rozwoju nowoczesnej gospodarki, ale i wdrażania Zielonego Ładu, mitygacji i adaptacji do zmian klimatu	Świadomością i kompetencjami społeczeństwa w tym zakresie jest trwonieniem środków i szansy na pozytywną zmianę.
47	82	Dostosowanie oferty edukacyjnej do zapotrzebowań rynku pracy oraz zmieniających się trendów gospodarczych.	Dostosowanie oferty edukacyjnej do zapotrzebowań rynku pracy, zmieniających się trendów gospodarczych oraz wyzwań ekologicznym	Uwzględnienie kwestii ekologicznych jest niezbędne z uwagi na zapisy konstytucyjne dot. zrównoważonego rozwoju, założenia Zielonego Ładu i globalne zagrożenia ekologiczne. Nie ma rozwoju gospodarczego na martwej planecie.