



Wrocław, 27 stycznia 2021r.

Pan
Tomasz Żuchowski
Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad
ul. Wronia 53
00 - 874 Warszawa


GDDKIA - Centrala
RPW/3075/2021 N
Data: 2021-02-02

Szanowny Panie Dyrektorze,

w imieniu dolnośląskich samorządowców, mając na uwadze rozwój społeczno-gospodarczy naszego regionu i dobro jego mieszkańców, występujemy z niniejszą petycją dotyczącą wyboru najkorzystniejszego wariantu przebiegu nowego układu autostrady A4 oraz drogi ekspresowej S5.

Prezydent Wrocławia Jacek Sutryk
Prezydent Miasta Wałbrzycha Roman Szełemej
Prezydent Świdnicy Beata Moskał-Słaniewska
Prezydent Miasta Bolesławiec Piotr Roman
Prezydent Jeleniej Góry Jerzy Łuźniak
Prezydent Legnicy Tadeusz Krzakowski
Prezydent Miasta Głogowa Rafael Rokaszewicz
Prezydent Miasta Lubina Robert Raczyński
Marszałek Województwa Dolnośląskiego Cezary Przybylski

Petycja

Na podstawie Ustawy o petycjach z dnia 11 lipca 2014 r., w związku z planowaną przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad inwestycją dotyczącą **autostrady A4 oraz drogi ekspresowej S5**, w imię zrównoważonego rozwoju Dolnego Śląska, dobra wspólnego mieszkańców i samorządów składamy w imieniu w/w niniejszą petycję i oczekujemy podjęcia działań mających na celu wytyczenie nowych dróg o strategicznym znaczeniu dla regionu, w sposób który przyczyni się do ożywienia rozwoju społeczno-gospodarczego Dolnego Śląska.

W dniu 22.07.2020 r. Zespół Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych (ZOPI) przy GDDKiA Oddział Wrocław przedstawił *Studium Korytarzowe wraz z Analizą Techniczno-Ekonomiczno-Logistyczną rozbudowy/budowy Autostrady A4 na odcinku Wrocław-Krzyżowa i Studium Korytarzowe S5 na odcinku Sobótka-Bolków*. Do dalszych prac projektowych zarekomendowane zostały ostatecznie dwie kombinacje: Kombinacja II i Kombinacja IV. Kombinacja II zakłada rozbudowę istniejącej autostrady A4, natomiast kombinacja IV kreuje nowy jej korytarz na odcinku pomiędzy węzłem Stary Śleszów a węzłem Wichrów.

Świadomość sytuacji komunikacyjnej na obecnej autostradzie A4 oraz potrzeba kierunkowego patrzenia na długofalowy rozwój regionu, skłania nas do tego, aby wyraźnie wskazać, że jedyną dobrą alternatywą jest budowa fragmentu autostrady w zupełnie nowym korytarzu.

Dlatego popieramy kontynuację dalszych prac i docelowe planowanie układu A4 i S5 wg Kombinacji nr IV wskazanej w załączniku.

Jednocześnie zwracamy się o:

- pozostawienie dotychczasowego odcinka autostrady A4, zastąpionego nowo wybudowanym odcinkiem autostrady A4 od węzła Stary Śleszów do węzła Wichrów, wg rozwiązania wskazanego w kombinacji IV jako drogi krajowej w klasie ekspresowej, niezbędnej dla prawidłowej obsługi i rozwoju społeczno-gospodarczego Legnicko-Głogowskiego Okręgu Miedziowego i Wrocławskiego Obszaru Metropolitalnego, która jednocześnie odciąży ruch tranzytowy na nowym przebiegu A4 od relacji regionalnych na odcinku od Wrocławia w kierunku Legnicy,
- etapowanie budowy A4 – tak by w pierw powstał nowy odcinek autostrady A4 od węzła Stary Śleszów do węzła Wichrów a potem dopiero rozpoczęła się modernizacja istniejącego odcinka A4 od węzła Bielany Wrocławskie do nowego węzła Wichrów,
- pilną rozbudowę istniejącego odcinka autostrady A4, wskazanego w kombinacji IV od węzła Krzyżowa do węzła Wichrów,
- przyjęcie nowego przebiegu autostrady A4 w opcji bez poboru opłat na obszarze Wrocławskiego Obszaru Metropolitalnego – na odcinku od węzła Stary Śleszów do węzła Wichrów,
- zaplanowanie i budowę łącznika Aglomeracji Wałbrzyskiej z węzłem S3 w Bolkowie z wykorzystaniem Studium Korytarzowego wykonanego przez IRT we Wrocławiu, na linii przebiegu ze Szczawna-Zdrój przez Sady Dolne;
- zaprojektowanie i realizację krótkiego łącznika od przyszłego węzła Świdnica na drodze S5, który obejściem Świdnicy, połączy drogę S5 z drogą DW 382,
- zaplanowanie i budowę – w dalszej perspektywie – drogi o wysokich parametrach (np. S) od węzła w Bolkowie do węzła w Krzyżowej, np. w przebiegu zbliżonym do Kombinacji IX,
- rozpoczęcie prac nad studium korytarzowym drogi ekspresowej przebiegającej przez cały obszar Aglomeracji Jeleniogórskiej do granicy Państwa wraz z budową obwodnicy Szklarskiej Poręby, która połączy aglomerację z systemem krajowych dróg ekspresowych

i umożliwi sprawne rozprowadzenie dużego natężenia ruchu samochodowego na obszarze o wybitnych walorach turystycznych.

Taki układ drogowy jest istotny dla wzmocnienia systemu powiązań transportowych na Dolnym Śląsku.

Uzasadnienie:

Planowanie przebiegu nowych dróg ekspresowych i autostrady A4 ma olbrzymie znaczenie dla rozwoju społeczno-gospodarczego Dolnego Śląska. Jest niezwykle istotne, aby przy pracach nad wyznaczeniem przebiegu tych dróg brać pod uwagę, nie tylko argument finansowy, ale przede wszystkim skutki dla rozwoju naszego województwa. Nowy korytarz autostrady A4 należy traktować jako inkubator rozwoju i nową oś rozwojową aglomeracji i regionu. Poprowadzenie A4/S5 wg Kombinacji IV daje szansę na integrację największych obszarów aglomeracyjnych poprzez połączenie ich systemem szybkich dróg. Południe Dolnego Śląska, pomimo budowy drogi ekspresowej S3, wciąż pozostaje wykluczone komunikacyjnie. Planowana inwestycja w zakresie budowy drogi ekspresowej S8 z Wrocławia do Kłodzka, znacząco przyczyni się do ożywienia społeczno-gospodarczego Ziemi Kłodzkiej oraz powiatów dzierzoniowskiego i ząbkowickiego, przez tereny których będzie przebiegać. Niestety największe Miejskie Obszary Funkcjonalne Dolnego Śląska (Wrocławski, Legnicko-Głogowski, Wałbrzyski i Jeleniogórski), nie zostały do tej pory połączone drogą ekspresową, która znacząco przyczyniłaby się do integracji tych ośrodków oraz zrównoważonego rozwoju regionu. Wybór Kombinacji IV przebiegu A4 i S5 łączy - w zasięgu oddziaływania tych dróg do 50 km - wszystkie rdzenie wspomnianych obszarów funkcjonalnych. Przyjęcie do dalszych prac i w konsekwencji realizacja wg Kombinacji IV ma olbrzymie znaczenie dla rozwoju całego Dolnego Śląska.

Nowy korytarz autostrady A4 ma kilka istotnych zalet:

- 1) Powstanie układu dwóch silnych tras drogowych w odległości od siebie od kilkunastu do kilkudziesięciu km, powiązanych ze sobą poprzecznie, stanowić będzie bardzo silny szkielet dla dwuzrbietowego pasma rozwoju społeczno-gospodarczego. Tak silna infrastruktura komunikacyjna będzie układem wyjątkowym w skali kraju.
- 2) Sumaryczna przepustowość na kierunku wschód-zachód będzie wyższa niż przy rozbudowie obecnej autostrady A4. A zwiększenie tej przepustowości w całym układzie dróg jest szczególnie potrzebna, patrząc na obecne obciążenie autostrady A4 i negatywne tego skutki.
- 3) Polepszą się warunki ruchu i jego bezpieczeństwo.
- 4) Zmniejszą się przeploty ruchów regionalnych z ruchami dalekimi w skali kraju i Europy. Przeplatanie się tych ruchów o różnym charakterze bywa źródłem nie tylko niewygody, ale i wypadków. Na przykład może zostać rozdzielony ruch Wrocław – Legnica od relacji dalekich wschód – zachód.
- 5) Autostrada w dotychczasowym przebiegu jako droga ekspresowa zapewni dobre powiązanie Wrocławia ze Szczecinem przez drogę S3, bez mieszania się z dalekimi ruchami wschód - zachód.
- 6) Nowy korytarz rozwiąże narastające problemy komunikacyjne gmin położonych w sąsiedztwie, w tym m.in. Kątów Wrocławskich.

Żeby jednak przeprowadzić A4 nowym korytarzem na odcinku od węzła Stary Śleszów do węzła Wichrów, trzeba spełnić jeden zasadniczy warunek dla zapewnienia dobrej funkcjonalności układu. A mianowicie - istniejąca autostrada A4 powinna być pozostawiona jako droga krajowa klasy ekspresowej. Tylko pod takim warunkiem razem

z nową A4 stworzy silny układ dróg w regionie i tym samym nie pozbawi obecnych jej interesariuszy korzyści płynących z usytuowania przy autostradzie i jej węzłach, a zarządców dróg nie obarczy nieadekwatną odpowiedzialnością za zarządzanie.

Dlatego dla Wrocławskiego Obszaru Metropolitalnego i regionu tak istotne jest, aby utrzymać rangę obecnej A4, jako drogi krajowej, ekspresowej wraz z pozostawieniem jej bezkolizyjnych węzłów, co wydaje się możliwe i uzasadnione – obniżenie klasy do S pozwala na mniejsze odległości między węzłami i tym samym na pozostawienie nawet tych, które obecnie wymogów technicznych nie spełniają, w tym np. węzła Pietrzykowice w gminie Kąty Wrocławskie, lub realizację nowego węzła Strzeganowice łączącego drogę krajową nr 35 po zachodniej stronie wsi Małuszów – co jest wspierane przez Agencję Rozwoju Przemysłu zarządzającą SSE w Biskupicach Podgórnym.

Warto tu jeszcze podkreślić, że wariant modernizacji A4 na całym odcinku, czyli wg Kombinacji II, da tylko efekt krótkoterminowy. W dłuższej perspektywie czasowej narastający ruch sparaliżuje całkowicie transport osobowy oraz ciężarowy, zarówno w obrębie Wrocławskiego Obszaru Metropolitalnego, jak i na relacji tranzytowej. Przesunięcie A4 na południe od Wrocławia stworzy perspektywę rozwoju południa Wrocławskiego Obszaru Metropolitalnego, gdzie obecnie coraz trudniej o lokowanie nowych inwestycji. Zaznaczamy, że obecny przebieg A4 na odcinku od węzła Wrocław Wschód do węzła Kostomłoty powinien zostać równoległy z wytyczeniem nowego korytarza A4 zmodernizowany do standardu drogi ekspresowej dla lepszego funkcjonowania całego układu transportowego na południe od Wrocławia. Trzeba też tu wskazać, że konieczne jest przyjęcie nowego przebiegu A4 bezwzględnie w opcji bez poboru opłat na obszarze Wrocławskiego Obszaru Metropolitalnego – na odcinku od węzła Stary Śleszów do węzła Wichrów. Wprowadzenie opłat na odcinku nowego korytarza na południe od Wrocławia mogłoby znacznie ograniczyć korzyści tej inwestycji, pozostawiając największy ruch na węzle w Bielanych oraz Wrocław - Wschód, bez poprawy ich parametrów.

Szacowane na dzisiaj koszty Kombinacji nr IV i II są na bardzo podobnym poziomie. Tak więc, przy tym samym nakładzie inwestycyjnym, dzięki Kombinacji IV możemy osiągnąć lepszy efekt – nie tylko na poziomie docelowego funkcjonowania, ale także w trakcie realizacji. Możliwe jest bowiem budowanie fragmentu nowej A4 w I etapie wraz z odcinkiem S5 – tak, żeby ciąg A4-S5-S3 stworzył alternatywę dla ruchu podczas modernizacji kolejnych odcinków A4. Kiedy powstanie już A4 w swoim nowym przebiegu, łatwiej i taniej będzie przeprowadzić modernizację A4 w obecnym jej przebiegu.

Dla podejścia do projektowania S5 pojawia się również kilka ważnych spraw:

Poprowadzenie nowej drogi ekspresowej S5 od przyszłego węzła A4/S8 Olbrachtowice przez północny obszar Aglomeracji Wałbrzyskiej do węzła S3 w Bolkowie nie rozwiązuje wszystkich problemów komunikacyjnych w południowej części Aglomeracji Wałbrzyskiej. Ruch samochodowy z zachodu na wschód województwa, ale także zjeżdżający z S3 i A4/S5 do Dzierżoniowa, Ząbkowic Śl. i Kłodzka, potęgować będzie i tak zakorkowana w tej chwili Świdnica, przez którą przechodzi ważna dla regionu tzw. droga podsudecka DW 382. Dlatego wymogiem staje się przy planowaniu i budowie S5, zaprojektowanie krótkiego łącznika od przyszłego węzła Świdnica, który obejściem Świdnicy, połączy drogę S5 z drogą DW 382.

Zlokalizowanie drogi S5 na północ od podstrefy wałbrzyskiej WSSE stanowi problem logistyczny dla głównych inwestorów w tej części WSSE. Wielokrotnie kierowali oni,

w tym Toyota, Ronał, Faurecia, postulaty, aby skrócić trasę dostaw produktów z tych zakładów do centrów dystrybucyjnych na Słowacji i w Czechach. Przejazd na północ po to, aby poprzez drogę S3 pojechać na południe nie tylko nie skraca obecnej trasy dojazdu przez Lubawkę, ale ją wręcz wydłuża o ok. 40-50 km.

W związku z tym, że budowa nowej S5 to perspektywa kilkunastu lat, podtrzymujemy wcześniejsze postulaty, zawarte m.in. w Strategii Rozwoju Województwa Dolnośląskiego do 2030, pilnej konieczności połączenie Aglomeracji Wałbrzyskiej z budowaną drogą S3 poprzez tzw. łączniki do węzłów Sady Dolne i Kamienna Góra Ptaszków. Tą sprawą już od kilku lat zajmują się profesjonalne instytucje podległe Urzędowi Marszałkowskiemu. Z przedstawionych w drodze długotrwałej analizy i po licznych konsultacjach wariantów, połączenie obwodnicy Szczawna - Zdrój z węzłem Sady Dolne okazało się nie tylko najtańsze, najkrótsze, ale również prawie nie ingerujące w infrastrukturę komunalną. Zwracamy uwagę, że zarówno Wałbrzych, ale również Szczawno - Zdrój, Stare Bogaczowice i Boguszów - Gorce, bez realizacji tego łącznika, pozostaną wykluczone jeśli chodzi o szybkie i funkcjonalne połączenie z drogą S3 i siecią dróg ekspresowych i autostrad w Polsce.

Alternatywne połączenie Aglomeracji Wałbrzyskiej, w tym szczególnie gmin Boguszów-Gorce, Wałbrzych, Czarny Bór i Kamienna Góra z drogą S3 przebiega do węzła Ptaszków, powyżej Kamiennej Góry. Takie połączenie jest optymalne nie tylko dla wspomnianych już dużych firm z WSSE - podstrefa Wałbrzych. Drugi łącznik z S3 w znaczący sposób udrożniłby ważną dla południa Dolnego Śląska drogę sudecką w ciągu DW 367, łączącą dwa największe na południu województwa miasta, Jelenią Górę i Wałbrzych. Dodatkowo łącznik ten rozwiązałby skutecznie problem korkowania się północnego wylotu z Kamiennej Góry na skrzyżowaniu DK5 i DW 367.

W dalszej perspektywie postulujemy zaplanowanie i budowę drogi o wysokich parametrach (np. S) od węzła w Bolkowie do węzła w Krzyżowej np. w przebiegu zbliżonym Kombinacji IX, co przyczyniłoby się do mocnego ożywienia gospodarczego całego terenu w promieniu kilkudziesięciu kilometrów. Jest to jeden z najsłabiej rozwijających się obszarów Dolnego Śląska, z nagromadzeniem problemów społeczno-gospodarczych, słabą infrastrukturą drogową, kilkoma miastami tracącymi funkcje społeczno-gospodarcze (Złotoryja, Jawor, Lwówek Śląski, Bolesławiec, Jelenia Góra). Taki nowy korytarz zlikwiduje także wykluczenie komunikacyjne Aglomeracji Jeleniogórskiej, dając jej możliwość stworzenia drugiego łącznika (poza modernizowaną DK 3 na odcinku Bolków - Kaczorów wraz z jego obwodnicą, która w niewystarczającym stopniu usprawni komunikację drogową), umożliwiającego szybsze wpięcie do sieci dróg ekspresowych, krajowych i zagranicznych. Strategiczne położenie Sudetów wymaga szczególnej uwagi i większych nakładów na infrastrukturę. Bliska odległość od granicy czeskiej i niemieckiej, ogromne walory przyrodniczo-geograficzne, poprzez wytyczenie drogi o klasie S od Bolkowa do Krzyżowej, znacząco przyczynią się do ożywienia kluczowego dla gospodarki Dolnego Śląska ruchu turystycznego. Turystyka jest podstawą rozwoju południa Dolnego Śląska i może przeciwdziałać pogłębianiu się różnic społecznych i gospodarczych pomiędzy północą a południem województwa.

Problemy wykluczenia komunikacyjnego Kotliny Jeleniogórskiej, co roku odwiedzanej przez ponad 3 mln zmotoryzowanych turystów, od lat stanowi szczególny przedmiot troski samorządów z tego obszaru. W celu zapewnienia dobrego skomunikowania Aglomeracji Jeleniogórskiej z resztą kraju i umożliwienia rozwoju gospodarczego w oparciu o wybitne

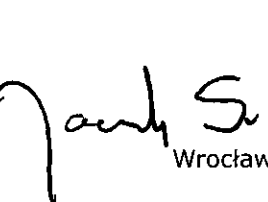
walory turystyczne, wnioskujemy o pilne rozpoczęcia prac nad studium korytarzowym przyszłej drogi ekspresowej. Droga ta powinna przebiegać przez teren całej aglomeracji aż do granicy Państwa i uwzględnić postulowaną od lat budowę obwodnicy Szklarskiej Poręby. Obecnie UMWD realizuje na terenie Jakuszyń inwestycję budowlaną całorocznego „Dolnośląskiego Centrum Sportu i Rekreacji”. Oddanie tej inwestycji do użytku turystyczno-sportowego przyczyni się do zwiększenia ruchu samochodowego. Przyszła droga ekspresowa poprowadzona przez obszar Aglomeracji Jeleniogórskiej pozwoli rozładować i rozprowadzić wzrastający stale ruch samochodowy.

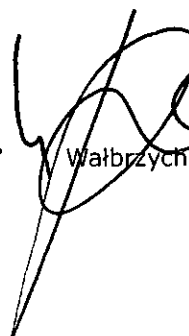
Podsumowując, zdajemy sobie sprawę z ogromu wyzwania, jakim jest znalezienie odpowiedniego kierunku dla rozwoju korytarza autostrady A4 i drogi ekspresowej S5, wszyscy jako ich użytkownicy, Państwo jako zarządcy i my jako gospodarze miast, w rejonie których przebiegają. Zależy nam na równoprawnym rozwoju regionu, poprawie bezpieczeństwa oraz poprawie przepustowości autostrady.

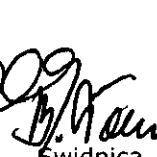
Jesteśmy przy tym przekonani, że realizacja Kombinacji IV, czyli poprowadzenie autostrady A4 w nowym korytarzu, przy jednoczesnym zaplanowaniu i budowie łącznika Aglomeracji Wałbrzyskiej z węzłem S3 w Bolkowie, łącznika DW 382 z węzłem Świdnica na S5, stworzyłoby nowe możliwości planowania rozwoju społeczno-gospodarczego południa Dolnego Śląska i przyczyniłoby się do znaczącego ożywienia gospodarczego obszaru Sudetów i jego przedgórze.

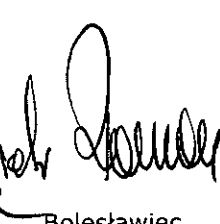
Liczymy na zrozumienie Pana Dyrektora i otwarcie na szeroką współpracę przy kolejnych etapach niniejszego projektu – tak żeby te strategiczne rozwiązania były korzystne dla wszystkich stron procesu i żeby efektywnie służyły naszym mieszkańcom. Potwierdzamy również gotowość do roboczych spotkań – jesteśmy do dyspozycji. Jednocześnie wnosimy o ustosunkowanie się do przedstawionych w niniejszej petycji postulatów.

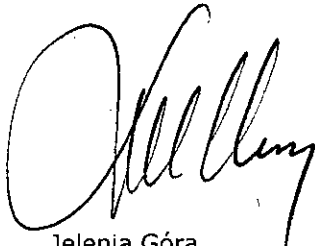
Z wyrazami szacunku,



Wrocław



Wałbrzych

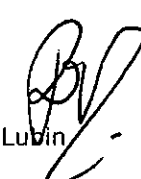

Świdnica

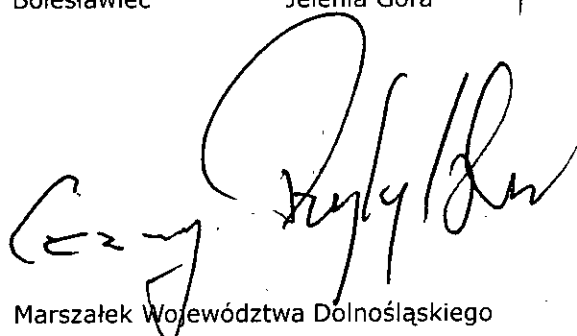

Bolesławiec


Jelenia Góra


Legnica


Głogów


Lubin


Marszałek Województwa Dolnośląskiego

Wyrażam zgodę na ujawnienie na stronie internetowej GDDKiA danych osobowych wnoszącego niniejszą petycję.

Prezydent Wrocławia Jacek Sutryk
Prezydent Miasta Wałbrzycha Roman Szelemej
Prezydent Świdnicy Beata Moskal-Staniewska
Prezydent Miasta Bolesławiec Piotr Roman
Prezydent Jeleniej Góry Jerzy Łuźniak
Prezydent Legnicy Tadeusz Krzakowski
Prezydent Miasta Głogowa Rafael Rokaszewicz
Prezydent Miasta Lubina Robert Raczyński
Marszałek Województwa Dolnośląskiego Cezary Przybylski

adres składającego petycję:

Urząd Miejski Wrocławia
Sukiennice 9
50-107 Wrocław

Urząd Miejski w Wałbrzychu
Plac Magistracki 1
58-300 Wałbrzych

Urząd Miejski w Świdnicy
ul. Armii Krajowej 49
58-100 Świdnica

Urząd Miasta Jelenia Góra
Pl. Ratuszowy 58
58-500 Jelenia Góra

Urząd Miasta Bolesławiec
Rynek 41
59-700 Bolesławiec

Urząd Miasta Legnicy
Plac Słowiański 8
59-220 Legnica

Urząd Miejski w Głogowie
ul. Rynek 10
67-200 Głogów

Urząd Miejski w Lubinie
ul. Jana Kilińskiego 10
59-300 Lubin

Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego
Wybrzeże Słowackiego 12/14
50-411 Wrocław

Do wiadomości:

- Michał Dworczyk, Szef Kancelarii Rady Ministrów;
- Andrzej Adamczyk, Minister Infrastruktury;
- Tadeusz Kościński, Minister finansów, funduszy i polityki regionalnej;
- Lidia Markowska, Dyrektor Oddziału we Wrocławiu, GDDKiA.

OŚWIADCZENIE

Do petycji skierowanej przez Prezydentów Wrocławia, Miasta Wałbrzycha, Świdnicy, Miasta Bolesławiec, Jeleniej Góry, Legnicy, Miasta Głogowa, Miasta Lubina w imieniu samorządów Wrocławia, Wałbrzycha, Świdnicy, Bolesławiec, Jeleniej Góry, Legnicy, Głogowa, Lubina oraz Marszałka Województwa Dolnośląskiego, w sprawie skierowania do dalszych prac i wyboru najkorzystniejszego z punktu widzenia rozwoju społeczno-gospodarczego południa Dolnego Śląska przebiegu projektowanej A4/S5 w kombinacji nr IV.

Dane adresowe, nazwa podmiotu (samorządu), dane osobowe i podpis osoby go reprezentującej, w imieniu której składana jest petycja w sprawie wyboru najkorzystniejszego wariantu przebiegu A4/S5:

Urząd Miejski Wrocławia
Sukiennice 9
50-107 Wrocław

Urząd Miejski w Wałbrzychu
Plac Magistracki 1
58-300 Wałbrzych

Urząd Miejski w Świdnicy
ul. Armii Krajowej 49
58-100 Świdnica

Urząd Miasta Jelenia Góra
Pl. Ratuszowy 58
58-500 Jelenia Góra

Urząd Miasta Bolesławiec
Rynek 41
59-700 Bolesławiec

Urząd Miasta Legnicy
Plac Słowiański 8
59-220 Legnica

Urząd Miejski w Głogowie
ul. Rynek 10
67-200 Głogów

Urząd Miejski w Lubinie
ul. Jana Kilińskiego 10
59-300 Lubin

Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego
Wybrzeże Słowackiego 12/14
50-411 Wrocław

Niniejszym wyrażam zgodę na złożenie w moim interesie w/w petycji w formie pisemnej za pomocą komunikacji elektronicznej.


Wrocław


Wałbrzych


Świdnica

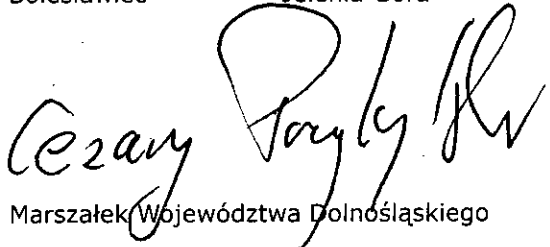

Bolesławiec


Jelenia Góra


Legnica


Głogów


Lubin


Marszałek Województwa Dolnośląskiego