



ZARZĄD  
Województwa Opolskiego

# PODSUMOWANIE STRATEGICZNEJ OCENY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO



# PLAN TRANSPORTOWY Województwa Opolskiego 2030 - aktualizacja

Opole, wrzesień 2024



<b>1. Nazwisko i imię autora</b>	mgr inż. Witold Orczyński – kierownik zespołu
<b>2. Nazwa firmy</b>	Pracownia Projektowa ARCHIDROG
<b>3. Adres</b>	ul. Grunwaldzka 21 60-783 Poznań
<b>4. Telefon kontaktowy</b>	61 662 60 98
<b>5. Adres e-mail</b>	pracownia@archidrog.pl



---

## SPIS TREŚCI

---

1. Przebieg strategicznej oceny oddziaływania na środowisko .....	4
2. Uzasadnienie wyboru przyjętego dokumentu w odniesieniu do rozpatrywanych .....	8
rozwiązań alternatywnych .....	8
3. Ustalenia zawarte w prognozie oddziaływania na środowisko .....	10
4. Opinie właściwych organów.....	16
6. Informacja o możliwym transgranicznym oddziaływaniu na środowisko.....	62
7. Propozycje dotyczące metod i częstotliwości przeprowadzania monitoringu skutków realizacji .....	63
postanowień dokumentu. ....	63



## 1. Przebieg strategicznej oceny oddziaływania na środowisko

Podsumowanie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko prezentuje jej wpływ na ostateczny kształt *Planu Transportowego Województwa Opolskiego 2030 - aktualizacja*. Dokument stanowi aktualizację „Planu Transportowego Województwa Opolskiego 2030”, przyjętego uchwałą nr 6211/2021 Zarządu Województwa Opolskiego z dnia 20 grudnia 2021 r. Opracowanie zostało przygotowane w celu realizacji wymogu wskazanego w:

- art. 55 ust. 3 ustawy z dnia 03 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz.U. 2024 poz. 1112), stanowiącego o załączaniu pisemnego podsumowania do przyjętego dokumentu;
- art. 55 ust. 4 ww. ustawy, stanowiącego o przekazywaniu przyjętego dokumentu wraz z podsumowaniem właściwym organom;
- art. 43 ww. ustawy, stanowiącego o podawaniu do publicznej wiadomości informacji o przyjęciu dokumentu i o możliwościach zapoznania się z jego treścią oraz uzasadnieniem i podsumowaniem.

Zakres podsumowania wynika z art. 55 ust. 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku (...). Niniejsze pisemne podsumowanie zawiera uzasadnienie wyboru przyjętego dokumentu w odniesieniu do rozpatrywanych rozwiązań alternatywnych, a także informację, w jaki sposób zostały wzięte pod uwagę i w jakim zakresie zostały uwzględnione:

- ustalenia zawarte w prognozie oddziaływania na środowisko;
- opinie właściwych organów;
- zgłoszone uwagi i wnioski;
- wyniki postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko (dla przyjętego dokumentu postępowanie takie nie zostało przeprowadzone, wobec nie stwierdzenia możliwości znaczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko);
- propozycje dotyczące metod i częstotliwości przeprowadzania monitoringu skutków realizacji postanowień dokumentu.

Podstawowym założeniem Planu Transportowego Województwa Opolskiego 2030, wraz z jego aktualizacją, jest zaspokojenie codziennych potrzeb transportowych mieszkańców Województwa Opolskiego, dlatego niezmiernie ważnym było zaangażowanie społeczeństwa w procesie formułowania planu na różnych jego etapach. Podobnie w odniesieniu do kluczowych interesariuszy, do których zaliczono m.in. GDDKiA, PKP PLK S.A., RZGW, samorządy (powiaty i gminy), województwa ościenne oraz ekspertów branży transportowej. Pozyskany w ten sposób wkład umożliwił identyfikację głównych problemów systemu transportowego oraz wypracowanie wniosków w fazie diagnozy.



W związku z powyższym, z uwagi na potrzebę kompleksowego ujęcia inwestycji transportowych Województwa Opolskiego w powiązaniu sieciowym z inwestycjami samorządów lokalnych, istotnymi z punktu widzenia całego regionu, a przede wszystkim, aby plan transportowy wpisywał się w potrzeby i oczekiwania społeczne, projekt dokumentu poddany został konsultacjom społecznym.

Zgodnie z wymogami ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, informacja o przystąpieniu do procedury opracowania planu została przekazana do publicznej wiadomości w dniu 27 maja 2020 r. (dotyczy wersji sprzed aktualizacji dokumentu). W październiku 2020 r. wystosowane zostało pismo do Miasta Opole, GDDKiA O/Opole, PKP PLK w Opolu, RZGW w Gliwicach i RZGW we Wrocławiu, Aeroklub Opolski oraz SILESIA RING Sp. z o.o. Sp. K. z informacją o rozpoczęciu prac nad PTWO 2030. Jednocześnie zwrócono się z prośbą o przekazanie informacji o priorytetowych inwestycjach planowanych w obszarze będącym w zarządzie poszczególnych interesariuszy regionu opolskiego. Do procesu konstruowania PTWO 2030 zaproszono również województwa ościenne. Pisma do województw: dolnośląskiego, wielkopolskiego, łódzkiego i śląskiego z prośbą o przekazanie informacji o priorytetowych inwestycjach planowanych na styku województw, jak również dotyczących międzywojewódzkich korytarzy komunikacyjnych lub innych obszarów działań transportowych wymagających wypracowania wspólnych rozwiązań, rozesłano w grudniu 2020 r.

W lutym 2021 r. przeprowadzono konsultacje branżowe ukierunkowane na wypracowanie racjonalnych rozwiązań komunikacyjnych dla regionu opolskiego, uwzględniających optymalną integrację międzygałęziową transportu, poprawę bezpieczeństwa oraz ograniczenie wpływu transportu na środowisko. Kolejne konsultacje branżowe zorganizowano w czerwcu 2021 r. Ich celem było wyznaczenie kierunków rozwoju systemu transportowego Województwa Opolskiego w trakcie okresu programowania 2021 – 2027. W wyniku ustaleń, które zapadły podczas konsultacji branżowych do JST skierowane zostało pismo z prośbą o przekazanie informacji na temat priorytetowych zadań inwestycyjnych w zakresie infrastruktury drogowej, planowanych do realizacji przez samorzady. Zebrane propozycje umożliwiły ujęcie inwestycji transportowych Województwa Opolskiego w kompleksowym powiązaniu sieciowym z inwestycjami samorządów lokalnych, istotnymi z punktu widzenia całego regionu.

Po przyjęciu przez Zarząd Województwa Opolskiego projektu PTWO 2030 przeprowadzono konsultacje społeczne w dniach od 30 lipca do 20 sierpnia 2021 r. W trakcie procesu konsultacji społecznych projektu PTWO 2030 wpłynęło łącznie 51 uwag, które zostały zgłoszone przez kilkanaście podmiotów. Zestawienie wszystkich uwag wraz ze sprawozdaniem z przebiegu konsultacji zostało przedstawione Zarządowi Województwa Opolskiego, a następnie podane do publicznej wiadomości poprzez zamieszczenie na stronie BIP urzędu. Wypełniając wymogi ustawy jw. w dniach od 4 do 25 listopada 2021 r. projekt PTWO 2030 oraz opracowana do niego prognoza oddziaływania na środowisko zostały podane do publicznej wiadomości umożliwiając po raz kolejny udział społeczeństwa i interesariuszy w procesie tworzenia dokumentu. Informacja o opracowaniu dokumentów została umieszczona w prasie o zasięgu regionalnym, na stronie BIP, oraz na tablicy ogłoszeń UMWO. Podczas konsultacji 6 podmiotów zgłosiło łącznie 13 uwag. Zestawienie wszystkich uwag wraz z informacją o sposobie ich rozpatrzenia zostało



przedstawione Zarządowi Województwa Opolskiego, a następnie podane do publicznej wiadomości poprzez zamieszczenie na stronie BIP urzędu.

Prace nad aktualizacją planu transportowego rozpoczęto od poinformowania społeczeństwa o przystąpieniu do opracowania aktualizacji dokumentu pn.: „Plan Transportowy Województwa Opolskiego 2030”. Obwieszczenie opublikowano na stronie BIP UMWO w dniu 7.11.2023 r., na tablicy ogłoszeń w UMWO oraz w prasie o zasięgu regionalnym w dniu 15.11.2023 r. Na tym etapie nie wpłynęły żadne uwagi/ wnioski. Następnie przystąpiono do uzgodnienia zakresu i stopnia szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko. W dniu 22.01.2024 r. zwrócono się w tym celu do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Opolu oraz Opolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Opolu w piśmie z dnia 31.01.2024 r. (WOOŚ.411.2.2.2024.MO), poinformował, że projekt planu transportowego wymaga przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, a także uzgodnił zakres i stopień szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko.

Opolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w piśmie z dnia 26.01.2024 r. (NZ.9022.1.22.2024.JG) poinformował, że projekt planu transportowego wymaga przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, a także uzgodnił zakres informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko.

Prognozę oddziaływania na środowisko, sporządzono w pełnym zakresie, zgodnie z art. 51 ust. 2 i art. 52 ust. 1 i 2 ustawy ooś.

Projekt *PTWO 2030 - aktualizacja* wraz z prognozą oddziaływania na środowisko został poddany opiniowaniu przez Regionalną Dyrekcję Ochrony Środowiska w Opolu oraz Opolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego. Wnioski o wydanie opinii wystosowano do właściwych organów pismem w dniu 05.08.2024 r.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Opolu pismem z dnia 03.09.2024 r. (znak: WOOŚ.410.2.32.2024.MO) zaopiniował projekt *PTWO 2030 - aktualizacja* wraz z prognozą oddziaływania na środowisko stwierdzając, iż realizacja planu transportowego nie będzie generować negatywnego oddziaływania na formy ochrony przyrody ustanowione na terenie województwa opolskiego ze względu na rygorystyczne zastosowanie zaleceń określonych w poszczególnych decyzjach środowiskowych. Jednocześnie wniesiono o umieszczenie wybranych zapisów z Prognozy oddziaływania na środowisko do treści *PTWO 2030- aktualizacja*. Stosowne zapisy umieszczono w dokumencie.

Opolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w piśmie z dnia 20.08.2024 r. (znak: NZ.9022.1.22.2024.BK) zaopiniował projekt *PTWO 2030 - aktualizacja* wraz z prognozą oddziaływania na środowisko, bez uwag.



Organ opracowujący projekt PTWO 2030-aktualizacja zapewnił możliwość udziału społeczeństwa w strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko. Obwieszczenie o możliwości zapoznania się z projektem *PTWO 2030 - aktualizacja* wraz z prognozą oddziaływania na środowisko oraz o możliwości, sposobie i miejscu składania uwag i wniosków, podany został do publicznej wiadomości w dniu 2 sierpnia 2024 r. na stronie Biuletynu Informacji Publicznej UMW, w sposób zwyczajowo przyjęty, na tablicy ogłoszeń w siedzibie UMWO (ul. Piastowska 14, 45-082 Opole) oraz w prasie o zasięgu regionalnym. Projekt PTWO 2030-aktualizacja wraz z prognozą oddziaływania na środowisko udostępniony został na stronie Biuletynu Informacji Publicznej UMWO, a wnioski przyjmowane były w terminie od 02.08.2024 r. do 28.08.2024 r.

Uwagi i wnioski mogły być wnoszone:

- poprzez wypełnienie formularza uwag i przekazanie go korespondencyjnie: za pośrednictwem poczty tradycyjnej, poczty elektronicznej na adres: [PTWO2030@opolskie.pl](mailto:PTWO2030@opolskie.pl) lub platformy e-PUAP;
- poprzez wypełnienie formularza uwag i przekazanie go osobiście w siedzibie Urzędu Marszałkowskiego w kancelarii ogólnej przy ul. Ostrówek 5-7 w Opolu oraz przy ul. Hallera 9 w Opolu w siedzibie Departamentu Infrastruktury i Gospodarki,
- ustnie do protokołu w siedzibie Urzędu Marszałkowskiego przy ul. Hallera 9 w Opolu, w siedzibie Departamentu Infrastruktury i Gospodarki.

Podczas konsultacji 12 podmiotów wniosło swoje uwagi. Była to Gmina Rudniki, Baborów, Lubsza, Korfantów, Strzelce Opolskie, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad w Opolu, Zarząd Dróg Powiatowych w Opolu, Powiat Brzeski, PKP PLK, Województwo Łódzkie, POLREGIO S.A., Miasto Opole.

Ponadto po terminie wpłynęły uwagi od Gminy Głuchołazy, Reńska Wieś oraz Lewin Brzeski.

Treść uwag, wraz z informacją na temat ich rozpatrzenia zamieszczono w pkt. 5. W przypadku uwag, które zostały uwzględnione nie wskazuje się uzasadnienia. W przypadku uwag, które zostały uwzględnione częściowo lub nie zostały uwzględnione każdorazowo wskazane jest uzasadnienie.

Ponadto, zestawienie wszystkich uwag wraz z informacją o sposobie ich rozpatrzenia zostało przedstawione Zarządowi Województwa Opolskiego, a następnie podane do publicznej wiadomości poprzez zamieszczenie na stronie BIP urzędu.



## 2. Uzasadnienie wyboru przyjętego dokumentu w odniesieniu do rozpatrywanych rozwiązań alternatywnych

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu *PTWO 2030 - aktualizacja* jest dokumentem mającym na celu wyeliminowanie na jak najwcześniejszym etapie takich ustaleń projektu Planu Transportowego, których realizacja mogłaby prowadzić do utraty wartości przyrodniczych, kulturowych, krajobrazowych, czy materialnych. Uznano, że zaprezentowane w projekcie *PTWO 2030 - aktualizacja* rozwiązania są wykonalne i realizują zasadę zrównoważonego rozwoju. W związku z powyższym nie przewiduje się rozwiązań alternatywnych do rozwiązań zawartych w projekcie dokumentu.

W projekcie *PTWO 2030 - aktualizacja* nie ma informacji technicznych, które pozwoliłyby na przeprowadzenie skutecznej analizy wariantów alternatywnych w odniesieniu do planowanych przedsięwzięć transportowych. Ze względu na duży poziom ogólności, szczegółowe rozwiązania w tym zakresie będą wprowadzane na etapie realizacji inwestycji wynikających z dokumentu. Precyzyjne opcje wariantowe powinny być wskazane na etapie procedury oddziaływania na środowisko poszczególnych projektów, w szczególności dla działań o najwyższym potencjalnym oddziaływaniu na środowisko.

Rozwiązania alternatywne powinny dotyczyć m.in.:

- wariantów lokalizacyjnych, celem ochrony różnorodności biologicznej, flory, fauny oraz obszarów chronionych, w tym obszarów Natura 2000,
- wariantów technologicznych i organizacyjnych w zakresie obniżania emisji hałasu oraz zanieczyszczeń powietrza powodowanych ruchem na drogach, a także w zakresie doboru najlepszych rozwiązań projektowych, celem ograniczenia wpływu na otoczenie.

Na etapie przygotowania inwestycji transportowych należy zwrócić uwagę na zaproponowanie alternatywnych wariantów jej realizacji, w przypadku budowy dróg po nowych trasach, niezbędne może być nawet rozpatrzenie kilku wariantów alternatywnych. Należy dokonać analizy pokazującej różne warianty możliwości przebiegu inwestycji uwzględniające np. wrażliwość środowiska, stan degradacji terenu, charakter lokalnych uwarunkowań, historii województwa, walorów przyrodniczych. W przypadku inwestycji liniowych należy przeprowadzić analizę uwzględniającą lokalne uwarunkowania, walory przyrodnicze i uciążliwości dotyczące mieszkańców (hałas, spaliny).

Planowane rozwiązania technologiczne powinny zostać przeanalizowane i w wyniku szczegółowych rozważań powinien zostać wybrany optymalny, alternatywny wariant technologiczny minimalizujący negatywne oddziaływanie na środowisko. Analiza powinna uwzględniać zastosowanie rozwiązań gwarantujących oszczędność energetyczną i surowcową, w tym oszczędność wody. Planowana do zastosowania technologia powinna odznaczać się ograniczoną emisją zanieczyszczeń, przyczynić do ochrony przyrody, w tym bioróżnorodności oraz zasobów wodnych - zarówno na etapie budowy (realizacji inwestycji), jak również po jej zakończeniu (etap eksploatacji). Stosowane w ramach danej technologii urządzenia powinny charakteryzować się długim cyklem życia.





Warianty organizacyjne przedsięwzięć realizowanych w ramach *PTWO 2030 - aktualizacja* powinny przedstawiać różne terminy realizacji przedsięwzięcia i wybór optymalnego wariantu. Na obszarach o znacznej wrażliwości, należy uwzględnić termin rozrodu, wegetacji, okresów lęgowych, hibernacji.

Analizując przedstawione potencjalne skutki realizacji projektu *PTWO 2030 - aktualizacja* można stwierdzić, że jego realizacja będzie miała w przeważającej części pozytywny wpływ na środowisko. Projekt ma charakter strategiczny, bez konkretnego wskazania lokalizacji, technologii i zasięgu inwestycji. Na chwilę obecną nie ma możliwości określenia, czy przedstawione warianty są korzystniejsze środowiskowo, ekonomicznie i społecznie. Można jednak stwierdzić, że potencjalne skutki środowiskowe podejmowanych inwestycji będą uzależnione od uwarunkowań środowiska oraz obecności w pobliżu miejsc inwestycji obszarów wrażliwych. Istotne będzie zatem dokładne rozpoznanie tych warunków na etapie przygotowania poszczególnych inwestycji i rozważać warianty alternatywne w taki sposób, aby wybrać ten, który w najmniejszym stopniu będzie negatywnie oddziaływać na otoczenie.

Niepodejmowanie działań inwestycyjnych zawartych w projekcie *PTWO 2030 - aktualizacja* i pozostawienie stanu istniejącego byłoby niekorzystne ze względów społecznych, rozwoju regionalnego, a także oznaczałoby utrzymanie dotychczasowego stanu infrastruktury, co z kolei przyczyniłoby się do wprowadzania większych zanieczyszczeń do środowiska. Brak realizacji przedsięwzięć zawartych w projekcie *PTWO 2030 - aktualizacja* będzie skutkować niewystarczającym stanem rozwoju infrastruktury drogowej w województwie opolskim i w istotny sposób wpłynie na dostępność oraz konkurencyjność regionu. Wariant bezinwestycyjny nie zapewni dobrych warunków dla rozwoju społeczno-gospodarczego województwa, nie doprowadzi do poprawy warunków życia mieszkańców i stanu środowiska.



### 3. Ustalenia zawarte w prognozie oddziaływania na środowisko

Prognoza oddziaływania na środowisko opracowywana była równolegle z projektem *PTWO 2030 - aktualizacja*. W prognozie określono przewidywane oddziaływanie ustaleń planu na poszczególne komponenty środowiska.

#### **Różnorodność biologiczna, rośliny, zwierzęta**

Oceniono, że negatywne oddziaływania na środowisko są możliwe przy budowie obwodnic. Nowe inwestycje wytyczone są w terenie dotychczas użytkowanym w odmienny sposób, w związku z tym cechują się największą ingerencją w środowisko przyrodnicze. Budowa nowych ciągów komunikacyjnych, generuje prawdopodobne negatywne oddziaływania na różnorodność biologiczną związane w szczególności z: fragmentacją siedlisk przyrodniczych, bezpośrednim zniszczeniem części siedliska, zmianą warunków wodnych (odwodnienie drogi), umożliwieniem wkraczania gatunków obcych czy przerwaniem ciągłości korytarzy ekologicznych. Również planowane rozbudowy dróg wojewódzkich powodują zwiększenie zajętości terenu i tym samym ingerencję nieznaczną w nowe obszary.

Podstawowym zadaniem mającym na celu zachowanie bioróżnorodności jest zapobieganie fragmentacji siedlisk i izolacji populacji. Uwzględnienie na etapie budowy/rozbudowy aspektów środowiskowych i zmodernizowanie istniejącej infrastruktury w kierunku zmniejszenia jej presji na środowisko (np. poprzez wybudowanie przepustów lub nadanie istniejącym obiektom prawidłowych parametrów, wprowadzenie nasadzeń zieleni) może znacząco zminimalizować negatywne oddziaływania, w szczególności poprzez ograniczenie efektu barierowego. Inwestycje szczegółowe wymienione w *PTWO 2030 - aktualizacja* należy planować w taki sposób by:

- nie stwarzać barier dla migracji zwierząt,
- nie niszczyć siedlisk cennych przyrodniczo,
- zajmować pod inwestycje jak najmniej terenów zielonych,
- zachować korytarze ekologiczne pomiędzy obszarami cennymi przyrodniczo,
- omijać tereny, gdzie stwierdzono występowanie gatunków chronionych.

Przy rygorystycznym reżimie środowiskowym i stosowaniu zaleceń określonych w decyzji środowiskowej na etapie budowy inwestycji, realizacja przedsięwzięć nie będzie miała wpływu na funkcjonowanie ekosystemu. Nie zmieni się także funkcjonowanie ekosystemu na etapie eksploatacji inwestycji, gdyż podjęte zostaną liczne środki organizacyjne i technologiczne, minimalizujące oddziaływanie przedsięwzięcia na otoczenie.

#### **Obszary Natura 2000 i pozostałe obszary chronione**

Na obszarze Natura 2000 będą realizowane następujące inwestycje:

- Rozbudowa DW 462 na odcinku Stobrawa-Kopanie – Łosiów – Pogorzela – Krzyżowice (PLB020002 Grądy Odrzańskie),
- Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 463 wraz z przebudowa obiektów mostowych w m. Zawadzkie (PLH160008 Dolina Małej Panwi),



- Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 901 na odcinku Pietraszów – Zawadzkie (PLH160008 Dolina Małej Panwi),
- Rozbudowa DW 429 od m. Polska Nowa Wieś do DW 435 (Wawelno) i DW 435 (Wawelno) do DK 46 (PLH160005 Bory Niemodlińskie),
- Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 405 na odcinku Wydrowice - Tułowice Małe (PLH160005 Bory Niemodlińskie),
- Rozbudowa odcinków dróg wojewódzkich nr: 464 od rzeki Odry m. Chróścice, - 457 Chróścice – Dobrzeń Wielki, - 454 Dobrzeń Wielki – Dobrzeń Mały – Borki (PLB020002 Grądy Odrzańskie),
- Rozbudowa odcinków dróg wojewódzkich nr: - 459 Żelazna – Niewodniki, - 464 Narok do rzeki Odry (PLB020002 Grądy Odrzańskie).

Zakres przedsięwzięć dotyczy rozbudowy istniejących ciągów drogowych, obecnych w środowisku. Ponieważ badane drogi już istnieją, a planowana inwestycja ma polegać jedynie na ich rozbudowie, nie będzie tak istotnych konfliktów ze środowiskiem przyrodniczym, jakie miałyby miejsce w przypadku budowy nowej drogi. Żadna z planowanych obwodnic nie ingeruje w obszary Natura 2000. Poza tym planowane zadania położone są na innych obszarach chronionych:

- obwodnica Namysłowa w wariantcie 1 (nowy teren) oraz planowana rozbudowa w ciągu DW 494 m. Szumirad - przecina OCHK Lasy Stobrawsko-Turawskie
- planowane rozbudowy graniczą, zlokalizowane są fragmentarycznie bądź w całości na terenach obszarów chronionego krajobrazu, parków krajobrazowych czy zespołów przyrodniczo-krajobrazowych.

Szczegółową analizę wpływu realizacji planowanych przedsięwzięć na środowisko przyrodnicze oraz na poszczególne przedmioty ochrony powinny zawierać w przyszłości raporty oddziaływania przedsięwzięć na środowisko. Konieczne jest wykonanie inwentaryzacji przyrodniczej oraz zastosowanie wszelkich możliwych rozwiązań minimalizujących. Niezależnie od zakresu kolizji danej drogi z obszarem Natura 2000 lub lokalizacji i klasy w obrębie przejścia przez obszary chronione, w tym Natura 2000 powinno się przyjmować szereg dodatkowych działań związane z:

- wykluczeniem gatunków obcych i inwazyjnych przy wykonywaniu nasadzeń zieleni oraz wykonanie nasadzeń o składzie gatunkowym zgodnym z siedliskami w bezpośrednim otoczeniu inwestycji,
- wykonanie systemu odwodnienia niezaburzającego stosunków wodnych w przecinanym obszarze Natura 2000, w tym odprowadzenie wód do tych samych zlewni, w których zostały zebrane,
- wykonanie wszystkich elementów drogi oraz infrastruktury jej towarzyszącej w sposób możliwie najmniej oddziałujący na lokalny krajobraz,
- ograniczenie do minimum powierzchni niezbędnej do zajęcia przez pas drogowy, co tym samym przekłada się na ograniczenie zakresu kolizji z obszarem Natura 2000.



## Korytarze ekologiczne

Większość inwestycji wymienionych w *PTWO 2030 - aktualizacja* to istniejące drogi, które nie będą tworzyły nowej bariery na trasach migracji zwierząt. Rozbudowa tych dróg może się przyczynić do wzrostu prędkości pojazdów oraz natężenia ruchu, co może spowodować negatywne oddziaływania na funkcjonowanie korytarzy ekologicznych. Minimalizacja oddziaływań negatywnych może nastąpić poprzez właściwe rozwiązania projektowe np. dostosowanie istniejących obiektów mostowych czy przepustów do pełnienia roli przejść dla zwierząt lub wybudowanie nowych itp.

## Ludzie

Największy wpływ na podniesienie jakości życia społeczności lokalnej ma wyprowadzenie ruchu z centrów miast i skierowanie na nową trasę (obwodnicę). Ponadto każda inwestycja drogowa ma na celu zmniejszenie negatywnych oddziaływań w zakresie poprawy jakości powietrza, korzystnego klimatu akustycznego oraz zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Nowe inwestycje mają wpływ na zwiększenie dostępności komunikacyjnej i łatwiejszy dostęp do usług, obiektów użyteczności publicznych itp. Pomimo tego, iż obwodnice będą charakteryzują się negatywnymi oddziaływaniami na klimat akustyczny i stan powietrza atmosferycznego, to odsunięcie tych oddziaływań od ludzi będzie oddziaływaniem zdecydowanie pozytywnym.

Negatywne oddziaływania na ludzi przewiduje się głównie w trakcie fazy budowy. Przejawiać się one będą przede wszystkim wzrostem emisji zanieczyszczeń do powietrza i hałasu w trakcie prowadzenia prac w pobliżu budynków mieszkalnych. Działaniami minimalizującymi są przede wszystkim takie, które będą chronić mieszkańców od nadmiernego hałasu i zanieczyszczeń powietrza w trakcie prowadzenia prac budowlanych. Będzie to głównie prawidłowa organizacja pracy przy zachowaniu właściwych godzin czasu pracy i przerwy nocnej.

## Wody powierzchniowe i podziemne

Nie przewiduje się negatywnego znaczącego wpływu na wody. Zasadniczym pozytywnym oddziaływaniem realizacji planowanych inwestycji będzie poprawa jakości odprowadzanych z nich wód na skutek dostosowania infrastruktury odwodnienia do aktualnie obowiązujących standardów.

## Powietrze

Na etapie budowy planowanych przedsięwzięć oddziaływanie w zakresie wpływu na stan czystości powietrza będzie związane z pracą maszyn budowlanych oraz transportem materiałów i urządzeń dostarczanych na plac budowy. Dochodzi do tego niewielka emisja nieorganizowana związana z transportem i przemieszczaniem materiałów sypkich i pylistych, urobku ziemnego. Będzie to oddziaływanie o charakterze czasowym, ograniczone do okresu realizacji danego przedsięwzięcia.

Pozytywne zmiany jakości powietrza związane są z rozbudową dróg, w wyniku których można spodziewać się na odcinkach pozamiejskich poprawy płynności ruchu, a co za tym idzie niewielkiego zmniejszenia emisji zanieczyszczeń. Rzeczywisty, znaczący pozytywny efekt zmniejszenia poziomu zanieczyszczeń powietrza w miejscowościach związany jest z budową obwodnic wyprowadzających ruch tranzytowy na zewnątrz. Budowa



obwodnic jest szczególnie uzasadniona w warunkach zabudowy koncentrującej się wokół dróg, której parametry techniczne nie odpowiadają natężeniu ruchu.

## **Wrażliwość infrastruktury transportowej w warunkach zmienionego klimatu**

Zakłada się, że planowane w *PTWO2030 - aktualizacja* inwestycje spowodują redukcję emisji gazów cieplarnianych o 41 387,52 Mg CO<sub>2</sub>/rok 2030. Analizując prognozowane efekty, tj. w szczególności zmiany pracy przewozowej oraz struktury floty zauważyć można trendy związane z emisyjnością dwutlenku węgla. Wzrastająca mobilność, zwiększający się ruch drogowy generują ogólne zwiększanie emisji w obszarze województwa. Dzięki wyprowadzeniu ruchu tranzytowego z terenów zabudowanych i przeniesieniu go poza obszary o najgęstszej zabudowie mieszkaniowej, emisja zanieczyszczeń pochodzących z transportu oraz hałasu nie będzie oddziaływać na społeczność lokalną, co oznacza poprawę jakości życia mieszkańców. Jednakże należy zwrócić uwagę, iż nastąpi wzrost emisji CO<sub>2</sub> w miejscu przebiegu planowanych obwodnicy. Taka sytuacja jest korzystna z punktu widzenia społeczności lokalnej, gdyż poprawia jakość powietrza w centrach miast. Planowane obwodnice na sieci dróg wojewódzkich do roku 2030 spowodują mniejszą emisję CO<sub>2</sub>. Tylko te inwestycje na sieci dróg wojewódzkich wygenerują spadek CO<sub>2</sub> o ponad 16 %.

Wszystkie elementy infrastruktury transportowej muszą być zaprojektowane w taki sposób, aby być odporne na zmiany klimatu, w szczególności w takich kategoriach jak mróz, śnieg, deszcz, wiatr, upał i mgła.

## **Klimat akustyczny**

Budowa obwodnic i odcinków alternatywnych dróg, na pewno przyczyni się do zmniejszenia natężenia ruchu na istniejących drogach (w tym przede wszystkim ruchu tranzytowego pojazdów ciężkich) i tym samym spowoduje tu poprawę klimatu akustycznego, jakości powietrza atmosferycznego oraz wpłynie na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. W przypadku działań dotyczących rozbudowy dróg wskazano także pozytywny wpływ na obniżenie poziomu hałasu, gdyż nowa nawierzchnia spowoduje również redukcję uciążliwości, a w połączeniu z dodatkowymi środkami np. cicha nawierzchnia, ekrany akustyczne czy pasy zieleni izolacyjnej, spowoduje normatywne poziomy dźwięku w środowisku.

Do ograniczenia ruchu samochodowego, a tym samym zmniejszenia emisji hałasu przyczyni się także większa dostępność komunikacji zbiorowej, w tym szynowej, dzięki jej rozbudowie i modernizacji oraz zakupie nowych zespołów trakcyjnych. Plan przewiduje także budowę ścieżek rowerowych.

## **Powierzchnia ziemi, gleby i zasoby naturalne**

Inwestycje liniowe, do których należy budowa lub rozbudowa ciągów komunikacyjnych, zawsze wiążą się z występowaniem oddziaływań na powierzchnię ziemi i glebę. Prognozowane oddziaływania związane będą przede wszystkim z trwałym zajmowaniem powierzchni ziemi, możliwym wyłączeniem gruntów z dotychczasowego użytkowania oraz degradacją gleb na trasie budowy. Dochodzić może również do przekształceń powierzchni ziemi w wyniku prowadzonych niwelacji terenu. Potencjalnym zagrożeniem w trakcie użytkowania dróg jest zanieczyszczenie gleb (gruntu) przez substancje przenoszone z drogi z powietrzem oraz wodami spływającymi



z nawierzchni. Istotnym źródłem zanieczyszczeń są również środki chemiczne stosowane do zimowego utrzymania dróg.

Oddziaływanie planowanych przedsięwzięć na zasoby naturalne jest mało prawdopodobne, ponieważ inwestycje te nie będą realizowane w kolizji z rozpoznanymi złożami surowców mineralnych. Większość planowanych w projekcie *PTWO2030 - aktualizacja* przedsięwzięć przebiegać będzie po dotychczasowym śladzie i nie będą nowym elementem w środowisku. W celu zabezpieczenia środowiska gruntowo-wodnego drogi powinny zostać wyposażone w odpowiedni system odwodnienia, uniemożliwiający przedostanie się szkodliwych substancji do wód i gleb. Odwodnienie dróg powinno odbywać się za pomocą rowów, urządzeń ściekowych czy kanalizacji deszczowej.

## **Krajobraz**

Każda realizowana inwestycja zmienia krajobraz, ale stopień oddziaływania jest różny i zależy m.in. od doboru odpowiedniego wariantu lokalizacyjnego, zastosowanej technologii, rozwiązań w zakresie gospodarki wodno-ściekowej, itp. Najbardziej znacząca ingerencja w krajobraz będzie związana z budową nowych dróg (obwodnic), w tym szczególnie na terenach objętych lub planowanych do objęcia ochroną krajobrazową (np. obwodnica Namysłowa).

Największe zagrożenie dla walorów krajobrazowych możliwe do wystąpienia podczas realizacji nowych przedsięwzięć związane jest z możliwą wycinką drzew przydrożnych oraz terenów leśnych. Przy większości dróg przewidzianych do rozbudowy rosną szpalery drzew. W kontekście kształtowania krajobrazu zadrzewienia przydrożne spełniają bardzo ważną funkcję wtapiania obcego elementu infrastrukturalnego w otaczający krajobraz. Zaleca się, aby w przypadku uzasadnionej konieczności wycinki drzew, a także w przypadku budowy nowych odcinków dróg lub obwodnic, w ramach działań minimalizujących podjąć próbę odtwarzania poszczególnych komponentów np.: poprzez wprowadzanie nasadzeń zieleni oraz taką aranżację otoczenia drogi, aby w jak największym stopniu złagodzić powstałe zakłócenia w percepcji.

## **Zabytki i dobra materialne**

Zabytki archeologiczne stanowią zdecydowaną większość wśród wszystkich zabytków mogących kolidować z planowanymi inwestycjami drogowymi. W przypadku inwestycji drogowych kolizja może nastąpić ze stanowiskami archeologicznymi. Specyfika tego typu zabytków jest wyjątkowa zarówno pod względem możliwości zidentyfikowania, rozpoznania i zbadania, jak i ochrony oraz przemieszczania. Jedynie w przypadku eksploracji stanowisk archeologicznych możemy mówić o nieodwracalnej ingerencji w zabytek, czego jednak nie zakłada się na tym etapie. W momencie zdiagnozowania takiego problemu na etapie OOS, inwestor będzie zobligowany do zapewnienia nadzoru archeologicznego.

Planowana do budowy/rozbudowy sieć dróg (w tym obwodnice miejscowości) wpłyną pozytywnie na zmniejszenie ilości zanieczyszczeń, a co za tym idzie ograniczone zostanie niszczenie fasad zabytkowych budynków. Budowa obwodnic będzie miała pozytywny wpływ na stan zabytków i dóbr materialnych w centrach miast. Oddalenie części ruchu tranzytowego od zwartej zabudowy, wiąże się z ograniczeniem szkodliwej emisji zanieczyszczeń i drgań na obszary o wartości historycznej.



W prognozie oddziaływania na środowisko zaproponowano, by w celu minimalizowania oddziaływania przedsięwzięć na środowisko stosować odpowiednie standardy projektowe, które dotyczą m.in. wariantowania lokalizacji dróg z uwzględnieniem aspektu środowiskowego i społecznego, zagospodarowania wód opadowych, unikania usuwania drzew, czy uwzględnianie budowy przejść dla zwierząt. Przedstawiony w prognozie zestaw wymagań (standardów projektowych) powinien zapewnić minimalizowanie oddziaływań negatywnych przy budowie dróg oraz zwiększenie oddziaływania pozytywnego, przez zmniejszanie istniejących oddziaływań, w przypadku rozbudowy.



## 4. Opinie właściwych organów

Na etapie opracowania prognozy oddziaływania na środowisko projektu Planu Transportowego Województwa Opolskiego 2030 - aktualizacja, zgodnie z art.55 pkt.3. ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku (...), uzyskano opinie właściwych organów, tj. Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu, oraz Opolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego. Wnioski o wydanie opinii wystosowano do właściwych organów pismem w dniu 05.08.2024 r.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Opolu pismem z dnia 03.09.2024 r. (znak: WOOŚ.410.2.32.2024.MO) zaopiniował projekt *PTWO 2030 - aktualizacja* wraz z prognozą oddziaływania na środowisko stwierdzając, iż realizacja planu transportowego nie będzie generować negatywnego oddziaływania na formy ochrony przyrody ustanowione na terenie województwa opolskiego ze względu na rygorystyczne zastosowanie zaleceń określonych w poszczególnych decyzjach środowiskowych. Jednocześnie wniesiono o umieszczenie wybranych zapisów z Prognozy oddziaływania na środowisko do treści PTWO 2030- aktualizacja. Stosowne zapisy umieszczono w dokumencie.

Opolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w piśmie z dnia 20.08.2024 r. (znak: NZ.9022.1.22.2024.BK) zaopiniował projekt *PTWO 2030 - aktualizacja* wraz z prognozą oddziaływania na środowisko, bez uwag.

Pisma organów zamieszczono na kolejnych stronach.





Regionalna Dyrekcja Ochrony  
Środowiska w Opolu  
ul. Firmowa 1  
45-594 Opole

WOOS.410.2.32.2024.PM

Opole, dnia 03 września 2024 r.

Zarząd Województwa  
Opolskiego  
ul. Piastowska 14  
45-082 Opole

Na podstawie art. 54 ust. 1 i art. 57 ust. 1 pkt.2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2024 poz. 1112 z późn. zm.), dalej OOS, odpowiadając na pismo nr DIG-I.8010.70.2019.KZ z 05.08.2024 r., w sprawie zaopiniowania projektu dokumentu pn.: „Plan Transportowy Województwa Opolskiego 2030” aktualizacja wraz z prognozą oddziaływania na środowisko, poniżej przedstawiam opinię w sprawie.

Główną rolą Planu Transportowego Województwa Opolskiego 2030 - aktualizacja (PTWO 2030- aktualizacja) jest wytyczenie kierunków rozwoju systemu transportowego Województwa Opolskiego oraz nakreślenie propozycji działań w perspektywie do 2030 roku. Dokument ma za zadanie umożliwienie kompleksowego rozwoju regionalnego systemu transportowego w oparciu o główne obszary takie jak: wzmocnienie powiązań z Transeuropejską Siecią Transportową TEN-T, zwiększenie dostępności komunikacyjnej i spójności regionu, poprawę bezpieczeństwa w transporcie oraz zmniejszenie jego wpływu na środowisko.

Realizacja celu głównego w perspektywie do 2030 r. wymaga podjęcia następujących działań:

- budowy zintegrowanej i wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce;
- poprawy sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym;
- zmiany w indywidualnej i zbiorowej mobilności (chodzi m.in. o promocję transportu zbiorowego);
- poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz przewożonych towarów;
- ograniczania negatywnego wpływu transportu na środowisko;
- poprawy efektywności wykorzystania publicznych środków na przedsięwzięcia transportowe.
- wdrożenie tych działań wynika z potrzeby nadrobienia zaniedbań z przeszłości oraz wpisania się w nowe trendy technologiczne oraz gospodarcze w Europie i na świecie, a także z konieczności uniknięcia pułapek rozwojowych.

Według danych będących w posiadaniu RDOŚ na terenie województwa Opolskiego zlokalizowane są następujące formy ochrony przyrody:

- Obszar Chronionego Krajobrazu „Lasy Stobrawsko-Turawskie”,
- Obszar Chronionego Krajobrazu „Bory Niemodlińskie”,
- Obszar Chronionego Krajobrazu „Grodziec”,
- Obszar Chronionego Krajobrazu „Załęcze”,
- Obszar Chronionego Krajobrazu „Łęg Zdieszowicki”,
- Obszar Chronionego Krajobrazu „Las Głubczycki”,



- Obszar Chronionego Krajobrazu „Wronin - Maciowakrze”,
- Obszar Chronionego Krajobrazu „Mokre - Lewice”,
- „Otmuchowsko - Nyski” Obszar Chronionego Krajobrazu,
- Park Krajobrazowy „Góra Św. Anny” wraz z otuliną,
- Park Krajobrazowy „Góry Opawskie” wraz z otuliną,
- „Stobrawski” Park Krajobrazowy,
- 24 Obszary Natura 2000,
- 41 rezerwatów przyrody,
- 741 pomników przyrody,
- 111 użytków ekologicznych,
- 14 zespołów przyrodniczo-krajobrazowych,
- stanowiska i siedliska chronionych gatunków zwierząt i roślin.

Ponadto planuje się:

- utworzenie obszarów chronionego krajobrazu: „Wzniesienia Kozłowickie”, „Bory Kędzierzyńsko - Kozielskie”,
- powiększenie obszarów chronionego krajobrazu: „Lasy Stobrawsko - Turawskie”, „Bory Niemodlińskie”, „Otmuchowsko - Nyski”,
- utworzenie Parku Krajobrazowego „Dolina Małej Panwi”,
- powiększenie „Stobrawskiego” Parku Krajobrazowego, Parku Krajobrazowego „Góra Św. Anny”, Parku Krajobrazowego „Góry Opawskie”,
- utworzenie 69 rezerwatów przyrody.

Na terenie województwa znajdują się również siedliska Natura 2000 wymienione w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 13 kwietnia 2010 r. w sprawie siedlisk przyrodniczych oraz gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty, a także kryteriów wyboru obszarów kwalifikujących się do uznania lub wyznaczenia jako obszary Natura 2000 (Dz. U. z 2014 r. poz. 1713).

Ponadto przez teren województwa przebiegają korytarze ekologiczne:

- międzynarodowy Odra,
- krajowe: Nysa Kłodzka, Proсна, Bory Stobrawskie, Wzgórza Trzebnickie - Bory Stobrawskie, Stawy Milickie - Bory Stobrawskie, Las Lubrzański, Dolina Odry Środkowej, Dolina Górnej Odry, Bory Stobrawskie - Lasy Raciborskie, Dolina Nysy Kłodzkiej, Dolina Nysy Kłodzkiej - Jeseniki (CZ), Bory Niemodlińskie - Dolina Górnej Odry, Lasy Niemodlińskie - Dolina Nysy Kłodzkiej, Lasy Niemodlińskie, Lasy Raciborskie,
- ponadlokalne: Opole - Katowice, Namysłów, Wieruszów, Rudy Wielkie i Dolina Górnej Wisły, Śląsk
- regionalne.

Na terenie województwa znajdują się obszary o wysokich i szczególnie wysokich walorach fizjonomicznych krajobrazu (wg opracowania z 2006 pt.: „Waloryzacja krajobrazu naturalnego województwa opolskiego wraz z programem czynnej i biernej ochrony”).

Projekt założeń do Planu Transportowego Województwa Opolskiego 2030 – aktualizacja, zwany dalej Projektem, ma na celu wyznaczenie kierunków rozwoju systemu transportowego Województwa Opolskiego oraz nakreślenie propozycji działań w perspektywie do 2030 roku, co umożliwi kompleksowy rozwój regionalnego systemu transportowego. Projekt zawiera listę planowanych inwestycji, nie precyzując szczegółowego ich przebiegu czy zakresu rzeczowego, skupiając się na całościowym oddziaływaniu na środowisko. Łącznie przeanalizowano 8 planowanych obwodnic i 52 zadania dotyczące rozbudowy dróg.

Prognoza przyjmuje, iż wszystkie przedsięwzięcia inwestycyjne, realizowane zgodnie z założeniami projektu dokumentu, będą spełniać wymagania odnośnie standardów środowiskowych, przy zastosowaniu najlepszych dostępnych praktyk. Większość inwestycji zaplanowanych do rozbudowy nie będzie negatywnie oddziaływać na środowisko – wskazane do budowy nowe odcinki dróg, wytyczone zostały po śladzie maksymalnie





ograniczającym wpływ na środowisko, w obrębie obszarów borykających się z poważnymi uciążliwościami wywoływanymi przez transport.

Prognoza wskazuje, iż przed rozpoczęciem każdej z planowanych inwestycji wyszczególnionych w Projekcie będzie wykonana ocena oddziaływania na środowisko. Na podstawie ocen środowiskowych, skutkujących pozyskaniem decyzji środowiskowych, zostaną wypracowane rozwiązania chroniące środowisko zarówno na etapie realizacji, jak i eksploatacji inwestycji, a także rozwiązania alternatywne. Zastosowanie najlepszych rozwiązań lokalizacyjnych, technologicznych i organizacyjnych dla analizowanych zadań, zapobiegą powstaniu wzajemnych niekorzystnych oddziaływań pomiędzy poszczególnymi komponentami środowiska. Zgodnie z prognozą dla części inwestycji przewidzianych do realizacji w ramach Projektu uzyskano już decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia. Dla części procedura albo się rozpoczęła (opracowanie KIP), bądź też jest planowana.

W wydanych już decyzjach zamieszczono informacje o przewidywanych znaczących oddziaływaniach, czy sformułowano zalecenia odnośnie minimalizowania negatywnego oddziaływania. Na etapie OOS, każdorazowo Inwestor wskazuje planowane oddziaływanie inwestycji na środowisko, wariantuje rozwiązania projektowe wybierając to najkorzystniejsze pod względem technicznym, ekonomicznym i środowiskowym. Podstawowym zadaniem mającym na celu zachowanie bioróżnorodności jest zapobieganie fragmentacji siedlisk i izolacji populacji. Realizacja planu transportowego nie będzie generować negatywnego oddziaływania na formy ochrony przyrody ustanowione na terenie województwa opolskiego, ze względu na rygorystyczne zastosowanie zaleceń określonych w poszczególnych decyzjach środowiskowych. Ponadto prognoza nakazuje określenie działań minimalizujących negatywne oddziaływanie przedsięwzięcia na przyrodę, m.in. wybudowanie przepustów lub nadanie istniejącym obiektom prawidłowych parametrów, czy też wprowadzenie nasadzeń zieleni. Wnoszę o ujęcie w treści projektu Planu zapisów zawartych w prognozie odnośnie działań minimalizujących negatywne oddziaływanie przedsięwzięcia na przyrodę. Uwzględnienie na etapie budowy/rozbudowy aspektów środowiskowych i zmodernizowanie istniejącej infrastruktury w kierunku zmniejszenia jej presji na środowisko może znacząco zminimalizować negatywne oddziaływania, w szczególności poprzez ograniczenie efektu barierowego. Zakres przedsięwzięć wymienionych w dokumencie dotyczy rozbudowy istniejących ciągów drogowych, zatem ustalono, że oddziaływanie na środowisko nie będzie tak negatywne jak w przypadku budowy nowej drogi.

W odniesieniu do korytarzy ekologicznych, w prognozie wskazano, iż większość inwestycji wymienionych w Projekcie to istniejące drogi które nie będą tworzyły nowej bariery na trasach migracji zwierząt, jednakże rozbudowa tych dróg może się przyczynić do wzrostu prędkości pojazdów oraz natężenia ruchu, co może spowodować negatywne oddziaływanie na funkcjonowanie korytarzy ekologicznych. Minimalizacja oddziaływań negatywnych może nastąpić poprzez zastosowanie właściwych rozwiązań projektowych (np. dostosowanie istniejących obiektów mostowych czy przepustów do pełnienia roli przejść dla zwierząt lub wybudowanie nowych itp.). Wnoszę o umieszczenie tych rozwiązań w projekcie Planu a także wnoszę o uzupełnienie treści projektu dokumentu o zapisy gwarantujące stosowanie w nasadzeniach gatunków rodzimych, bez wprowadzania inwazyjnych gatunków obcych.

W odniesieniu do obszarów o wysokich i szczególnie wysokich walorach fizjonomicznych krajobrazu, prognoza wskazuje, iż stopień oddziaływania na krajobraz jest różny, w zależności od doboru odpowiedniego wariantu lokalizacyjnego i zastosowanej technologii. Najbardziej znaczącą ingerencją w krajobraz będzie budowa nowych dróg (obwodnic), w tym szczególnie na terenach objętych lub planowanych do objęcia ochroną krajobrazową (np. obwodnica Namysłowa). Prognoza wskazuje, iż w przypadku uzasadnionej konieczności wycinki drzew, a także w przypadku budowy nowych odcinków dróg lub obwodnic, w ramach działań minimalizujących zaleca się odtwarzanie poszczególnych komponentów np.: poprzez wprowadzanie nasadzeń zieleni oraz taką aranżację otoczenia drogi, aby w jak największym stopniu złagodzić powstałe zakłócenia w percepcji. Wnoszę o umieszczenie takiego zapisu również w projekcie Planu.



Równocześnie przypominam, że zgodnie z przepisami art. 55 ust. 3 i 4 cytowanej na wstępie ustawy OOS, organ opracowujący projekt dokumentu, po jego przyjęciu sporządza pisemne podsumowanie, które wraz z przyjętym dokumentem przekazuje właściwym organom, o których mowa w art. 57 i 58 tej ustawy.

Alicja Majewska  
Regionalny Dyrektor Ochrony  
Środowiska w Opolu  
*/ – podpisany cyfrowo/*

Otrzymują:

1. Adresat
2. aa

Sprawę prowadzi Piotr Michalek, tel. 774526238



## OPOLSKI PAŃSTWOWY WOJEWÓDZKI INSPEKTOR SANITARNY

ul. Mickiewicza 1, 45-367 Opole  
sekr. tel. 77 442 69 01, fax 77 442 69 04

e-mail: sekretariat.wsse.opole@sanepid.gov.pl

<https://www.gov.pl/web/wsse-opole>

Opole, dnia 20.08.2024 r.

NZ.9022.1.22.2024.BK

### OPINIA SANITARNA

Na podstawie art. 3 pkt 1 ustawy z dnia 14 marca 1985 roku o Państwowej Inspekcji Sanitarnej (jednolity tekst - Dz.U. z 2024 r., poz. 416) i art. 58 pkt 2, zgodnie z art. 54 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (jednolity tekst - Dz.U. z 2024, poz. 1112), Opolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny, po rozpatrzeniu wniosku z dnia 05.08.2024 r., znak: DIG-I.8010.70.2019.KZ (przesłanego pocztą e-PUAP), dot. projektu *Planu Transportowego Województwa Opolskiego 2030* aktualizacja wraz z prognozą oddziaływania na środowisko,

#### o p i n i u j e

projekt *Planu Transportowego Województwa Opolskiego 2030 - aktualizacja* wraz z prognozą oddziaływania na środowisko na podstawie przesłanej dokumentacji:

- „Plan Transportowy Województwa Opolskiego 2030 - aktualizacja tom I – część diagnostyczna”, opracowany przez zespół: mgr inż. Witold Orczyński, mgr inż. Dariusz Jarysz, mgr inż. Michał Bryszewski, mgr Magdalena Woźniak oraz mgr Katarzyna Rodak; z czerwca 2024 roku,
- „Plan Transportowy Województwa Opolskiego 2030 - aktualizacja tom II – cele i zadania”, opracowany przez zespół: mgr inż. Witold Orczyński, mgr inż. Dariusz Jarysz, mgr inż. Michał Bryszewski, mgr Magdalena Woźniak oraz mgr Katarzyna Rodak; z czerwca 2024 roku,
- „Prognoza Oddziaływania na Środowisko Plan Transportowy Województwa Opolskiego 2030 - aktualizacja”, opracowana przez zespół pod kierunkiem: mgr inż. Witolda Orczyńskiego; z czerwca 2024 roku – **bez uwag**.

Aktualizacja *Planu Transportowego Województwa Opolskiego 2030* wskazuje, że główne kierunki rozwoju transportu ujęte w opracowaniu to:

- wyprowadzenie ruchu samochodowego z obszarów miejskich poprzez budowę obwodnic,
- poprawa dostępności węzłów autostrady A4,
- zapewnienie dogodnego transportu drogowego i kolejowego w dojeździe do znaczących węzłów multimodalnych, przesiadkowych, zlokalizowanych w województwach ościennych (Wrocław, Katowice, Gliwice oraz Łódź),
- budowa nowych tras komunikacyjnych, w tym dróg ekspresowych,
- budowa nowego węzła autostradowego na wysokości miasta Prószków/Ochodze dla lepszego skomunikowania stolicy regionu,
- rozwój i wzmocnienie regionalnej osi komunikacyjnej w relacji północ-południe poprzez drogi wojewódzkie nr 401, 411, 416, 423, 454, 901,
- wzmocnienie transportu intermodalnego oraz dążenie do powstania węzła multimodalnego,
- budowa nowych przepraw mostowych,

1/2





- modernizacja istniejących przepraw mostowych (podniesienie klasy nośności obiektów),
- budowa nowych obiektów inżynierskich,
- modernizacja istniejących obiektów inżynierskich (podniesienie klasy nośności obiektów),
- poprawa parametrów technicznych istniejącej infrastruktury drogowej, kolejowej i wodnej,
- zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- rewitalizacja linii kolejowych,
- rozwój infrastruktury rowerowej, stanowiącej alternatywę dla transportu indywidualnego,
- wymiana taboru autobusowego i kolejowego na proekologiczny - rozwój elektromobilności,
- integracja środków transportu,
- budowa węzłów przesiadkowych wraz z infrastrukturą do ładowania/tankowania zeroemisyjnych pojazdów,
- zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego, w tym aglomeracyjnego,
- rozwój infrastruktury paliw alternatywnych.

## Uzasadnienie:

Celem *Planu Transportowego Województwa Opolskiego 2030 - aktualizacja* jest stworzenie w województwie opolskim efektywnego systemu transportowego, umożliwiającego sprawne przemieszczanie się mieszkańców, a także przewozu towarów oraz spójnego systemu dróg wszystkich kategorii odpowiedniego do wzrastającego natężenia ruchu drogowego i potrzeb komunikacyjnych. Wynika to przede wszystkim z kluczowej roli jaką pełni system transportowy w rozwoju procesów integracyjnych i powiązań funkcjonalnych. Dostęp do odpowiedniej jakości, nowoczesnej infrastruktury drogowej, kolejowej i wodnej oraz do sprawnie zorganizowanego systemu transportu zbiorowego jest warunkiem decydującym o możliwości rozwoju województwa opolskiego.

*Plan Transportowy Województwa Opolskiego 2030 – aktualizacja* definiuje zarówno braki w istniejącym systemie komunikacyjnym regionu jak i wskazuje pożądane kierunki zmian, szczególnie w zakresie transportu drogowego i kolejowego, umożliwiając wsparcie inwestycji transportowych ze środków UE w nowej perspektywie finansowej, w ramach FEO 2021-2027. Wykaz inwestycji ujętych w dokumencie ma jedynie charakter indykatorywny, a ich faktyczna realizacja jest uzależniona od pozyskania środków finansowania, w tym od spełnienia warunków określonych dla poszczególnych źródeł finansowania.

Założone w projekcie cele są zgodne z dokumentami strategicznymi na szczeblu: wspólnotowym, krajowym i regionalnym.

Zgodnie z „Prognozą...” realizacja zadań nie spowoduje zagrożeń dla zdrowia ludzi lub środowiska.

Otrzymuje:  
Zarząd Województwa Opolskiego  
ul. Piastowska 14, 45-082 Opole

Opolski Państwowy  
Wojewódzki Inspektor Sanitarny

*dr n. med. Anna Matejuk*

Do wiadomości:  
Państwowy Powiatowy  
Inspektor Sanitarny  
wszyscy



---

## 5. Zgłoszone uwagi i wnioski

W dniach od 02.08.2024 r. do 28.08.2024 r. w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko odbyły się konsultacje społeczne projektu Planu Transportowego Województwa Opolskiego 2030 - aktualizacja wraz z prognozą oddziaływania na środowisko.

Podczas konsultacji 12 podmiotów wniosło swoje uwagi. Była to Gmina Rudniki, Baborów, Lubsza, Korfantów, Strzelce Opolskie, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad w Opolu, Zarząd Dróg Powiatowych w Opolu, Powiat Brzeski, PKP PLK, Województwo Łódzkie, POLREGIO S.A., Miasto Opole.

Ponadto po terminie wpłynęły uwagi od Gminy Głuchołazy, Reńska Wieś oraz Lewin Brzeski.

Poniżej zamieszczono treść uwag, wraz z informacją na temat ich rozpatrzenia

Tabela 1 Uwagi zgłoszone w ramach konsultacji w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko

LP.	INSTYTUCJA ZGŁASZAJĄCA UWAGI	MIEJSCE W DOKUMENCIE (ROZDZIAŁ/ STRONA)	ZAPIS W DOKUMENCIE KTÓREGO DOTYCZY UWAGA	PROPOZYCJA ZMIANY/ UZUPEŁNIENIA	UZASADNIENIE	OPINIA
1.	<b>Gmina Rudniki</b>	TOM II cele i zadania (tabela 8, str. 36)	Dołożyć zadanie wg sąsiedniej kolumny w zakresie dróg krajowych	Uzupełnienie. Rozbudowa drogi krajowej 42 o ścieżki pieszo rowerowe na odcinku obwodnica Praszki – Jaworzno Bankowe.	Realizacja zadania konieczna z uwagi na brak bezpiecznej infrastruktury dla niechronionych uczestników ruchu drogowego wzdłuż drogi krajowej. Na realizację inwestycji Gmina Rudniki opracowała projekt budowlany. Dla odcinka Faustianka – Porąbki wystąpiono o ZRID. Na dwa pozostałe odcinki wniosek ZRID złożony będzie w miesiącu wrześniu 2024.	<b>Uwaga uwzględniona</b>
2.		TOM II cele i zadania (tabela 8, str. 36)	Dołożyć zadanie wg sąsiedniej kolumny w zakresie dróg krajowych.	Uzupełnienie Rozbudowa drogi krajowej 43 o ścieżki pieszo rowerowe na odcinku Rudniki – gr. województwa łódzkiego	Realizacja zadania konieczna z uwagi na brak bezpiecznej infrastruktury dla niechronionych uczestników ruchu drogowego wzdłuż drogi krajowej. Znaczny wzrost natężenia ruchu pojazdów ciężkich tranzytowych.	<b>Uwaga uwzględniona</b>
3.	<b>Gmina Baborów</b>	Projekt Planu Transportowego WO 2030 Załącznik nr 2 i nr 3	Przebieg obwodnicy miejscowości Boguchwałów przedstawiony został od strony południowo-wschodniej	Aktualna koncepcja zakłada przebieg obwodnicy od strony zachodniej miejscowości Boguchwałów	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Opolu przedstawił taki przebieg planowanej obwodnicy w opracowaniu dotyczącym planowanego przedsięwzięcia pn.: „Budowa obwodnicy	<b>Uwaga uwzględniona</b>



					miejsowości Boguchwałów w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 416”.	
4.		Projektu Planu Transportowego W0 2023, Budowa Obwodnicy Miejscowości Boguchwałów w ciągu Drogi Wojewódzkiej Nr 416 Stan Docelowy Str. Nr 91	„Nowa droga przebiegać będzie nad rzeczką Psiną (most), a w razie konieczności dojazd do pól zostanie zapewniony drogami serwisowymi”.	„Nowa droga przebiegać będzie nad rzeczką Złotnik (most), a w razie konieczności dojazd do pól zostanie zapewniony drogami serwisowymi”.	Przez miejscowość Boguchwałów przepływa rzeka Złotnik.	<b>Uwaga uwzględniona</b>
5.	<b>Zarząd Dróg Powiatowych w Opolu</b>	6.10.a 6.13.a	Remonty dróg powiatowych Finansowanie remontów dróg powiatowych	Przeznaczenie środków na remonty dróg powiatowych wraz z ich podniesieniem standardów do klasy Z, z uwzględnieniem nośności, szerokości drogi, szerokości pobocza i odwodnienia	Droga nie odpowiada standardom i warunkom technicznym oraz zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego i powoduje ograniczenia przejazdu nośności i prędkości na odcinkach w złym stanie technicznym. Przy dużej ilości dróg i potrzeb środki będące w posiadaniu starostów a nawet środki z innych programów wspomagających są niewystarczające dla utrzymania w dobrym stanie technicznym tej bardzo ważnej sieci dróg.	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>  PTWO 2030 wskazuje plan działań na rzecz infrastruktury transportowej Woj. Opolskiego oraz możliwe źródła finansowania planowanych inwestycji. Poziom wsparcia finansowego określany jest w dokumentach programowych

						poszczególnych funduszy krajowych i zagranicznych.
6.	<b>Gmina Lubsza</b>	Tabela 37 str. 109 poz. 30	Inwestycje w drogach krajowych zarządzanych przez GDDKiA oddział w Opolu	Dodać zadanie Obwodnica Lubszy i Rogalic w ciągu DK nr 39	Rozumiejąc wagę inwestycji jaką jest budowa nowej przeprawy mostowej w Brzegu. Zdajemy sobie sprawę z tego, że ta inwestycja to także ogromny wzrost poziomu bezpieczeństwa mieszkańców gminy Lubsza. Dlatego w przeciwieństwie do poprzednich władz gminy dokładamy starań, aby inwestycja obejmująca obwodnicę Brzegu i budowę nowej przeprawy mostowej na Odrze zaczęła się materializować. Podjęliśmy merytoryczną współpracę w tym zakresie odstępując od wydłużających procedury odwołań, czy składania protestów. Wychodzimy z założenia że projektowane zadanie to pierwszy etap, a kolejnym na trasie przebiegu drogi krajowej nr 39 będzie Budowa obwodnicy Lubszy i Rogalic. Realizacja tego zadania jest ważnym elementem poprawy bezpieczeństwa	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b></p> <p>W tabeli 37 uwzględnione są inwestycje w ciągu dróg krajowych wskazane w Rządowym Programie Budowy Dróg Krajowych do 2030 r., w Programie budowy 100 obwodnic na lata 2020 – 2030 oraz w planach inwestycyjnych Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad oddział Opole.</p>

					<p>mieszkańców tych miejscowości. Z danych policji wynika że ilość zdarzeń drogowych z roku na rok wzrasta a dane za I półrocze 2024 wskazują że jest ich o 70% więcej niż w całym 2023 roku. W Rogalicach nie ma chodników a wypadek z dnia 28 maja 2024 roku gdzie kierowca poruszający się DK 39 stracił panowanie nad pojazdem i wjechał w budynek niszcząc ścianę pokazuje że tylko cudem nie doszło tam do tragedii i nikt nie zginął. Dlatego w poczuciu odpowiedzialności za bezpieczeństwo mieszkańców wnioskujemy o ujęcie w PTWO 2030 tego zadania.</p>	
7.		Rozdział 7.1 str. 148	Zapewnienie większej dostępności sieci drogowej i kolejowej w regionie	<p>Dodać w akapicie zaczynającym się od słów: „...W zakresie dróg krajowych zaplanowano budowę obwodnic: Obwodnica Brzegu w ciągu DK nr 39, Obwodnica Lubszy i Rogalic w ciągu DK nr 39...”</p>	<p>Budowa obwodnicy Lubszy i Rogalic jest kluczowym elementem dla poprawy bezpieczeństwa oraz dla zmniejszenia natężenia ruchu w tych miejscowościach, po zakończonej inwestycji Obwodnicy Brzegu.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b></p> <p>W rozdziale 7.1 wymienione są obwodnice w zakresie dróg krajowych wskazane w Programie budowy 100 obwodnic na lata 2020 – 2030.</p>



8.		Tabela 38 str. 110 poz. Zadania projektowane pow. Brzeski	Poprawa BRD na przejściach (drogi krajowe)	W zadaniach projektowanych Powiat Brzeski dopisać DK39 Rogalice	W miejscowości Rogalice brak jest chodnika. Dzieci i młodzież dojeżdżają do szkół i przedszkola z przystanku znajdującego się przy DK 39. Codzienne dojście do przystanku stwarza ryzyko wypadku, dlatego zasadne jest poprawienie poziomu bezpieczeństwa na przejściu w m. Rogalice.	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>  W tabeli uwzględniono zadania, które są zawarte w planach inwestycyjnych Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad oddział Opole.
9.		Tabela 44 str. 131 poz. 20	Zestawienie propozycji inwestycyjnych w zakresie infrastruktury drogowej zgłoszonych przez JST - zadania dodatkowe	Dopisać zadanie Gmina Lubsza; Planowane inwestycje – Budowa drogi gminnej nr 101907 O od drogi powiatowej nr 1136 O do Smolarnika; kryterium spójność komunikacyjna	Smolarnik to przysiółek w gminie Lubsza bez asfaltowego połączenia z istniejącą siecią dróg. Zamieszkuje tam 59 osób. Codzienne dojazdy po szutrowych drogach wywołują ryzyko braku dojazdu komunikacji publicznej i problemy z dojazdem do szkół i przedszkoli dzieci i młodzieży. Budowa 1,5 km drogi poprawi znacząco spójność komunikacyjną skróci także czasy dojazdu uczniów do szkoły z m. Rogalice i Borucice.	<b>Uwaga uwzględniona</b>
10.	<b>Powiat Brzeski</b>	Tabela 37 str. 109 poz. 30	Inwestycje w drogach krajowych zarządzanych przez GDDKiA oddział w Opolu	Dodać zadanie Obwodnica Lubszy i Rogalic w ciągu DK nr 39	Rozumiejąc wagę inwestycji jaką jest budowa nowej przeprawy mostowej w Brzegu. Zdajemy sobie sprawę z tego, że ta inwestycja to także ogromny wzrost poziomu bezpieczeństwa	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>  W tabeli 37 uwzględnione są

# PTWO 2030

					<p>mieszkańców powiatu brzeskiego (w szczególności mieszkańców gminy Brzeg, Lubsza i Skarbimierz). Wychodzimy jednak z założenia że projektowane zadanie to pierwszy etap, a kolejnym na trasie przebiegu drogi krajowej nr 39 będzie Budowa obwodnicy Lubszy i Rogalic. Realizacja tego zadania jest ważnym elementem poprawy bezpieczeństwa mieszkańców tych miejscowości. Z danych policji wynika że ilość zdarzeń drogowych z roku na rok wzrasta, a dane za I półrocze 2024 wskazują że jest ich o 70% więcej niż w całym 2023 roku. W Rogalicach nie ma chodników a wypadek z dnia 28 maja 2024 roku gdzie kierowca poruszający się DK 39 stracił panowanie nad pojazdem i wjechał w budynek niszcząc ścianę pokazuje że tylko cudem nie doszło tam do tragedii i nikt nie zginął. Dlatego w poczuciu odpowiedzialności za bezpieczeństwo mieszkańców wnioskujemy o ujęcie tego zadania w PTWO 2030.</p>	<p>inwestycje w ciągu dróg krajowych wskazane w Rządowym Programie Budowy Dróg Krajowych do 2030 r., w Programie budowy 100 obwodnic na lata 2020 – 2030 oraz w planach inwestycyjnych Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad oddział Opole.</p>
--	--	--	--	--	--	--

11.	Tabela 37 str. 109 poz. 30	Inwestycje w drogach krajowych zarządzanych przez GDDKiA oddział w Opolu	Dodać przebudowę skrzyżowania DK94 z DP1508 O do m. Lewin Brzeski (okolice Leśniczówki)	Celem przebudowy jest zwiększenie bezpieczeństwa na skrzyżowaniu z przedmiotową drogą dla mieszkańców Lewina Brzeskiego i osób korzystających z drogi powiatowej jako łącznika z powiatem opolskim m. Niemodlin i połączeniem z DK46.	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>  W tabeli uwzględniono zadania, które są zawarte w planach inwestycyjnych Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad oddział Opole.
12.	Tabela 37 str. 109 poz. 31	Inwestycje w drogach krajowych zarządzanych przez GDDKiA oddział w Opolu	Dodać przebudowę skrzyżowania DK94 z DW 401 i DP2021 O (okolice Żłobizny/Brzeg – sygnalizacja światlna).	Celem przebudowy jest zwiększenie bezpieczeństwa na skrzyżowaniu gdzie przed kilkoma laty wprowadzono sygnalizację świetlną niestety ilość zdarzeń drogowych nie spadła znacząco oraz przyczyniło się to do zwiększenia czasu na przejazd południową obwodnicą Brzegu. Wprowadzenie skrzyżowania o ruchu okrężnym może skuteczniej wpłynąć na bezpieczeństwo oraz upłynnić ruch kołowy na obwodnicy.	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>  W tabeli uwzględniono zadania, które są zawarte w planach inwestycyjnych Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad oddział Opole.
13.	Tabela 38 str. 110 Zadania projektowane pow. Brzeski	Poprawa BRD na przejściach (drogi krajowe)	W zadaniach projektowanych Powiat Brzeski dopisać DK39 Rogalice.	W miejscowości Rogalice brak jest chodnika. Dzieci i młodzież dojeżdżają do szkół i przedszkola z przystanku znajdującego się przy DK 39. Codzienne dojeżdżanie do przystanku stwarza ryzyko wypadku, dlatego zasadne jest	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>  W tabeli uwzględniono zadania, które są

					poprawienie poziomu bezpieczeństwa na przejściu w m. Rogalice.	zawarte w planach inwestycyjnych Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad oddział Opole.
14.	Tabela 44 str. 131 poz. 14	Zestawienie propozycji inwestycyjnych w zakresie infrastruktury drogowej zgłoszonych przez JST - zadania dodatkowe	Zmienić zapis z „Gm. Lubsza – DP 1143 O od m. Czepielowice do gr. Powiatu (przez Tarnowiec, Roszkowice)” na zapis: Gmina Lubsza: „Przebudowa drogi powiatowej DP 1143 O odc. od m. Czepielowice do gr. Powiatu (przez Tarnowiec, Roszkowice)” oraz „Przebudowa drogi powiatowej DP 1147 O odc. od m. Śmiechowice do m. Kurznie (gr. Powiatu)” oraz „Przebudowa drogi powiatowej DP 1136 O odc. od DK94 do m. Borek (gr. Powiatu) wraz z przebudową wiaduktu kolejowego w m. Mąkoszyce”.	Celem Przebudowy wskazanych odcinków dróg Powiatowych na terenie Gminy Lubsza jest poprawa bezpieczeństwa mieszkańców i podróżnych korzystających z połączeń między Powiatami oraz łącznic z innymi drogami Krajowymi i Wojewódzkimi na terenie sąsiednich Powiatów – spójność komunikacyjna Powiatów .		<b>Uwaga uwzględniona</b>  (Tabela 45 poz. 14)
15.	Tabela 44 str. 131 poz. 14	Zestawienie propozycji inwestycyjnych	Zmienić zapis z „Gm. Grodków - DP 1518 O –	Celem Przebudowy wskazanych odcinków dróg Powiatowych na		<b>Uwaga uwzględniona</b>



			<p>w zakresie infrastruktury drogowej zgłoszonych przez JST - zadania dodatkowe</p>	<p>od m. Wójtowice do m. Jaszów (gr. Powiatu) oraz Gm. Grodków – DP 1507 O – ul. Traugutta do gr. Powiatu (przez m. Żelazna, Głębocko obiekt mostowy na rz. Nysa Kłodzka oraz Gm. Grodków – DP 1503 O – od DW 378 do Gr. Powiatu (kierunek m. Jutrzyzna)” na zapis: Gmina Grodków: „Przebudowa drogi powiatowej DP 1518 O Wójtowice – Jaszów (Gr. Powiatu)” oraz „Przebudowa drogi powiatowej DP 1507 O odc. Grodków do Gr. Powiatu (przez m. Żelazna, Głębocko) wraz z przebudową mostu na rz. Nysa Kłodzka w m. Głębocko” oraz „Przebudowa drogi powiatowej DP 1503 O od DW 378 do Gr. Powiatu (kier. m. Jutrzyzna)” oraz „Przebudowa drogi powiatowej DP 1540 O odc. od m. Kopice do gr. Powiatu (przez</p>	<p>terenie Gminy Grodków jest poprawa bezpieczeństwa mieszkańców i podróżnych korzystających z połączeń między Powiatami oraz łącznic z innymi drogami Krajowymi i Wojewódzkimi na terenie sąsiednich Powiatów – spójność komunikacyjna Powiatów.</p>	<p>(Tabela 45 poz. 14)</p>
--	--	--	---	--	---	----------------------------



				m. Więcmierzyce”		
16.		Tabela 44 str. 131 poz. 14	Zestawienie propozycji inwestycyjnych w zakresie infrastruktury drogowej zgłoszonych przez JST - zadania dodatkowe	Zmienić zapis z „Gm. Lewin Brzeski – DP 1159 O , 1160 O od DW 458 (Mikolin) do gr. Powiatu (przez Golczowice) na zapis: Gmina Lewin Brzeski: „Przebudowa drogi powiatowej DP 1159O i DP 1160 O od DW 458 w m. Mikolin do DW 459 (przez m. Golczowice) oraz dopisać : „Przebudowa drogi powiatowej DP 1185 O odc. od DK 94 w m. Skorogoszcz do DP 1508 O (przez m. Przecza, Oldrzychowice) oraz „Przebudowa drogi powiatowej 1508 O na odc. od DK94 do gr. Powiatu (przez m. Lewin Brzeski)”	Celem Przebudowy wskazanych odcinków dróg Powiatowych na terenie Gminy Lewin Brzeski jest poprawa bezpieczeństwa mieszkańców i podróżnych korzystających z połączeń między Powiatami oraz łącznic z innymi drogami Krajowymi i Wojewódzkimi na terenie sąsiednich Powiatów – spójność komunikacyjna Powiatów.	<b>Uwaga uwzględniona</b>  (Tabela 45 poz. 14)
17.		Tabela 44 str. 131 poz. 14	Zestawienie propozycji inwestycyjnych w zakresie infrastruktury drogowej zgłoszonych przez JST - zadania dodatkowe	Zmienić zapis z : „Gm. Olszanka – DP 1504 O – od m. Jankowice Wielkie do m. Grodków ul Traugutta” na zapis: Gmina Olszanka: „Przebudowa drogi powiatowej DP 1179 O odc. od DK94 do DW 462	Celem Przebudowy wskazanych odcinków dróg Powiatowych na terenie Gminy Olszanka jest poprawa bezpieczeństwa mieszkańców i podróżnych korzystających z połączeń między Powiatami oraz łącznic z innymi drogami Krajowymi i	<b>Uwaga uwzględniona</b>  (Tabela 45 poz. 14)

				w m. Olszanka (przez m. Gierszowice)” oraz „Przebudowa drogi powiatowej DP 1181 O od DW 462 w m. Olszanka do DW 458 w m. Jankowice Wielkie”	Wojewódzkimi na terenie sąsiednich Powiatów – spójność komunikacyjna Powiatów.	
18.		Tabela 44 str. 131 poz. 14	Zestawienie propozycji inwestycyjnych w zakresie infrastruktury drogowej zgłoszonych przez JST - zadania dodatkowe	Dodać kolejny zapis w poz. 14: Gmina Skarbimierz: „Przebudowa drogi powiatowej DP 1178 O od DW 401 w m. Żłobizna do DW 401 w m. Przylesie gm. Olszanka (przez m. Pępice)”	Celem Przebudowy wskazanych odcinków dróg Powiatowych na terenie Gminy Skarbimierz jest poprawa bezpieczeństwa mieszkańców i podróżnych korzystających z połączeń między drogami wojewódzkimi jako bezpośredniego dojazdu do DW 401 i autostrady A4 – spójność komunikacyjna.	<b>Uwaga uwzględniona</b> <i>(Tabela 45 poz. 14)</i>
19.		Tabela 44 str. 131 poz. 14	Zestawienie propozycji inwestycyjnych w zakresie infrastruktury drogowej zgłoszonych przez JST - zadania dodatkowe	Dodać kolejny zapis w poz. 14: Gmina Miasto Brzeg: „Przebudowa drogi powiatowej DP 1193 O ul. Sikorskiego i ul. Łokietka w Brzegu” oraz „Przebudowa drogi powiatowej DP 2021 O ulicy Ks. Makarskiego i DP 2022 O ul. 1-go Maja w Brzegu” oraz „Przebudowa drogi powiatowej DP 1193 O ul. Wrocławskiej odc. od	Celem Przebudowy wskazanych odcinków dróg Powiatowych na terenie Miasta Brzegu jest poprawa bezpieczeństwa mieszkańców i zwiększenia spójności komunikacyjnej na jego terenie i okolic. Zwiększy to zarówno komfort użytkownika jak i dostępność dla osób odwiedzających Starówkę Miasta. Wymienione drogi są głównymi szlakami komunikacyjnymi w mieście poza DK39.	<b>Uwaga uwzględniona</b> <i>(Tabela 45 poz. 14)</i>

				gr. Miasta Brzegu do DK39 (nowo projektowanej północnej obwodnicy Brzegu w biegu DK 39)”		
20.		Rozdział 7.1 str. 148	Zapewnienie większej dostępności sieci drogowej i kolejowej w regionie	Dodać w akapicie zaczynającym się od słów: „...W zakresie dróg krajowych zaplanowano budowę obwodnic: Obwodnica Brzegu w ciągu DK nr 39, Obwodnica Lubszy i Rogalic w ciągu DK nr 39...”	Budowa obwodnicy Lubszy i Rogalic jest kluczowym elementem dla poprawy bezpieczeństwa oraz dla zmniejszenia natężenia ruchu w tych miejscowościach, po zakończonej inwestycji Obwodnicy Brzegu.	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>  W rozdziale 7.1 wymienione są obwodnice w zakresie dróg krajowych wskazane w Programie budowy 100 obwodnic na lata 2020 – 2030.
21.	<b>PKP PLK SA Zakład Linii Kolejowych w Opolu</b>	PTWO 2030 Tom I cz. Diagnostyczna str. 19	Poprawa parametrów linii 132 na odcinku Bytom Bobrek – Opole Groszowice wraz z modernizacją węzła Opole oraz budową linii Pyskowice Miasto – Pyskowice - budowa	„Prace na linii kolejowej 132 na odcinku Pyskowice – Opole Groszowice” celem prac jest podniesienie prędkości rozkładowej do 160 km/h.	Projekt: „Poprawa parametrów linii 132 na odcinku Bytom Bobrek – Opole Groszowice” został odrzucony ze względów ekonomicznych. W to miejsce zaplanowane są: „Prace na linii kolejowej 132 na odcinku Pyskowice – Opole Groszowice”	<b>Uwaga uwzględniona</b>
22.	<b>Województwo Łódzkie</b>	Tom I – część diagnostyczna, 2.2. Analiza spójności na poziomie krajowym / str. 19	PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą 2040	Konieczność uzupełnienia wykazu projektów ponadregionalnych o przedsięwzięcie pn. „Prace na linii kolejowej nr 181 Herby Nowe - Oleśnica, etap II: prace na odcinku Herby Nowe - Kępno – Hanulin”	Przedsięwzięcie znajduje się na liście projektów ponadregionalnych ww. dokumentu i zostało uwzględnione w Regionalnym Planie Transportowym Województwa Łódzkiego dla realizacji warunku	<b>Uwaga uwzględniona</b>

					podstawowego Celu Polityki 3 (w zakresie transportu) w perspektywie finansowej 2021-2027.	
23.		Tom I – część diagnostyczna, 4.2. Transport kolejowy / str. 95	Opis linii kolejowych przebiegających przez teren województwa opolskiego	Konieczność uwzględnienia w opisie linii kolejowej Nr 181 Herby Nowe - Oleśnica	Linia kolejowa Nr 181 stanowi jedyne powiązanie kolejowe województw łódzkiego i opolskiego	<b>Uwaga uwzględniona</b>
24.	<b>POLREGIO S.A. Opolski Zakład w Opolu</b>	Rozdział 6 Strona 118	Zrealizowane dotychczas inwestycje w infrastrukturę kolejową np. na linii kolejowej Opole Główne – Nysa generują duży potencjał przewozowy. Natomiast planowana do realizacji rewitalizacja Nysa – Brzeg, Opole Główne – Kluczbork oraz Raclawice Śląskie – Racibórz potencjał ten wzmocnią jeszcze bardziej.	Zrealizowane dotychczas inwestycje w infrastrukturę kolejową np. na linii kolejowej Opole Główne – Nysa generują duży potencjał przewozowy a tym bardziej, że wykonywana obecnie przez Zarządcę Infrastruktury kolejowej kolejna „mijanka” na tej linii w miejscowości Komprachcice zwiększy możliwości przepustowe. Natomiast planowana do realizacji rewitalizacja Nysa – Brzeg, Opole Główne – Kluczbork oraz Raclawice Śląskie – Racibórz potencjał ten mogą wzmocnić jeszcze bardziej. Jednak aby było to realne do spełnienia musi dojść do wielu zmian m.in.	Wskazanie, że zakup nowych pojazdów ma wpływ na realizację zwiększonych przewozów pasażerskich.	<b>Uwaga częściowo uwzględniona</b>  Zapis otrzymuje brzmienie: Zrealizowane dotychczas inwestycje w infrastrukturę kolejową np. na linii kolejowej Opole Główne – Nysa generują duży potencjał przewozowy a tym bardziej, że wykonywana obecnie przez Zarządcę Infrastruktury kolejowej kolejna „mijanka” na tej linii w miejscowości Komprachcice zwiększy możliwości przepustowe. Natomiast



				<p>w planie zakupowym nowych pojazdów elektrycznych, co już się dzieje ale i też wznowienia rozmów i planowaniu zakupu pojazdów hybrydowych czy spalinowych, w tym też tych minimum trzy członowych.</p>		<p>planowana do realizacji rewitalizacja Nysa – Brzeg, Opole Główne – Kluczbork oraz Raclawice Śląskie – Racibórz potencjał ten mogą wzmocnić jeszcze bardziej. Jednak aby było to realne do spełnienia musi dojść do zakupu pojazdów hybrydowych, elektrycznych czy też spalinowych. Wprowadza się korektę zapisu (drugi myślnik str. 118): Pojazdy trakcji hybrydowej lub/i spalinowej – 15 sztuk</p>
25.	<b>Urząd Miasta Opola</b>	Załączniki nr 1 -3	Mapy prezentujące inwestycje w województwie opolskim w trzech scenariuszach	<p>Proponuje się zweryfikowanie spójności między załącznikami 1-3 a zestawieniem zadań dla poszczególnych scenariuszy wskazanym w Tomie 2. Przykładowo: Brak naniesionego całego przebiegu południowej obwodnicy Opola, brak naniesionego przebiegu dróg</p>	<p>W tomie II wskazuje się, że załącznikiem do dokumentu są „Inwestycje na drogach wojewódzkich planowane do realizacji” – 3 scenariusze. Natomiast załączniki mówią o inwestycjach transportowych w województwie opolskim (czyli szerzej). Równolegle proponuje się celem zachowania spójności między</p>	<b>Uwaga uwzględniona</b>



				planowanych w studium dla obszaru Metalchemu i dalej do ronda Jerzego Szczakiela zlokalizowanego w ciągu ul. Strzeleckiej.	tomem 2 a załącznikiem porównanie imiennej listy z jej prezentacją graficzną.	
26.		Załącznik nr 1, 2, 3 i 4 województwo opolskie system transportowy	<b>Brak wpisu</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Brak oznaczenia na mapie na terenie Opola parkingu P+R Opole Wschodnie.</li> <li>2. Parking P+R Opole Południe został oznaczony jako projektowany, a jest już funkcjonujący.</li> <li>3. Droga krajowa nr 45 na terenie Opola ma nowy przebieg w związku z oddaniem do użytku obwodnicy piastowskiej.</li> </ol>	Należy zaktualizować na mapie lokalizację parkingów P+R oraz przebieg drogi krajowej na terenie Opola w związku z zakończonymi inwestycjami.	<b>Uwaga uwzględniona</b>
27.		Tom I – rysunek 9, Str. 64	Rysunek 9	Mapa sieci dróg krajowych i wojewódzkich województwa opolskiego powinna uwzględniać również drogi przebiegające przez Miasto Opole.	Zachowanie spójności na dokumencie.	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b></p> <p>Z uwagi na skalę rysunku brak jest możliwości naniesienia przebiegu dróg krajowych i wojewódzkich w Mieście Opolu.</p>

28.		Tom I – s. 87	„wybudowano łącznie 89 860,2 km ścieżek rowerowych oznakowanych, administrowanych przez MZD w Opolu”	Prosimy o zweryfikowanie danych liczbowych.	Zachowanie spójności na dokumencie.	<b>Uwaga uwzględniona</b>
29.		Tom I – Część Diagnostyczna, str. 132	Atrakcyjność korzystania ze zbiorowego transportu publicznego wzmocniono dzięki kilku elementom: - Zakup taboru kolejowego oraz autobusowego, m.in. dla MZK Nysa, PKS Nysa, PKS Strzelce Opolskie, PKS Kluczbork, PKS Głubczyce oraz gmin Kędzierzyn-Koźle i Dobrodzień, pozwolił na wymianę przestarzałego taboru oraz zapewnienie wygodnych warunków podróżowania (także dla osób z niepełnosprawnością) i zwiększenie częstotliwości kursowania. Przykładem są dwa autobusy elektryczne, które kursują w Nysie na nowej linii „E” łączącej dworzec kolejowy, rynek i centrum handlowe.	Atrakcyjność korzystania ze zbiorowego transportu publicznego wzmocniono dzięki kilku elementom: - Zakup taboru kolejowego oraz autobusowego, m.in. dla Opola i MZK Opole, MZK Nysa, PKS Nysa, PKS Strzelce Opolskie, PKS Kluczbork, PKS Głubczyce oraz gmin Kędzierzyn-Koźle i Dobrodzień, pozwolił na wymianę przestarzałego taboru oraz zapewnienie wygodnych warunków podróżowania (także dla osób z niepełnosprawnością) i zwiększenie częstotliwości kursowania. Przykładem są dwa autobusy elektryczne, które kursują w Nysie na nowej linii „E” łączącej dworzec kolejowy, rynek i centrum handlowe oraz 13 elektrobusesów obsługujących teren miasta Opola.	Brak uwzględnienia Opola jako miasta z największym systemem transportu zbiorowego.	<b>Uwaga uwzględniona</b>

30.		Tom I – Część Diagnostyczna, str. 132	Nie jest widoczna znacząca poprawa częstotliwości korzystania ze zbiorowego transportu publicznego. Badania ( <i>Wpływ inwestycji transportowych na sytuację społeczno-gospodarczą województwa opolskiego, Opole 2023</i> ), pokazują stagnację w wykorzystaniu komunikacji miejskiej i kolei oraz znaczące spadki w wykorzystaniu autobusów regionalnych.	W latach 2020-2022 ogromny wpływ na popularność publicznego transportu zbiorowego miała pandemia COVID-19, która spowodowała znaczące spadki popytu na ten sposób przemieszczania się, jak i spadek podaży połączeń oferowanych przez przewoźników. Dopiero teraz wracamy do poziomu realizowanych przewozów z 2019 r.	Brak uwzględnienia wpływu pandemii COVID-19 na transport publiczny.	<p><b>Uwaga częściowo uwzględniona</b></p> <p>Dodano zapis: W latach 2020-2022 ogromny wpływ na publiczny transport zbiorowy miała pandemia COVID-19, która spowodowała znaczące spadki popytu na ten sposób przemieszczania się, jak i spadek podaży połączeń oferowanych przez przewoźników.</p>
31.		Tom II – Cele i zadania, str. 68	Miasto Opole, po obszarze którym porusza się najwięcej autobusów w całym regionie, dołączyło do sukcesywnie powiększającego się grona miast podejmujących kompleksowe działania mające na celu poprzez zredukowanie emisji dwutlenku węgla ograniczenie zanieczyszczenia powietrza w aglomeracjach miejskich. W ramach projektu Czysta komunikacja publiczna – zwiększenie mobilności	Miasto Opole, po obszarze którym porusza się najwięcej autobusów komunikacji miejskiej w całym regionie, dołączyło do sukcesywnie powiększającego się grona miast podejmujących kompleksowe działania mające na celu poprzez zredukowanie emisji dwutlenku węgla ograniczenie zanieczyszczenia powietrza w aglomeracjach miejskich. W ramach projektu „Czysta komunikacja publiczna –	Przebudowanie fragmentu tekstu celem lepszego uwypuklenia głównych cech zrealizowanych projektów transportowych.	<p><b>Uwaga uwzględniona</b></p>





		<p>mieszkańców Aglomeracji Opolskiej oraz modernizacja infrastruktury towarzyszącej transportowi publicznemu – etap I, zakupiono 61 nowych niskoemisyjnych autobusów miejskich o normie EURO 6. Zrealizowany jest również projekt pn.: Elektromobilne Opole, który swym działaniem obejmuje m.in.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zakup 5 szt. nowych autobusów elektrycznych, akumulatorowych typu maxi, dostosowanych do ładowania szybkiego w technologii plug-in oraz ładowania szybkiego z wykorzystaniem ładowarki pantografowej.</li> <li>- Budowę pantografowej stacji szybkiego ładowania autobusów elektrycznych o mocy 300 kW na przystanku Prószkowska – Politechnika – Pętla oraz nadzór nad realizacją tej inwestycji.</li> <li>- Budowę stacji ładowania autobusów na zajezdni MZK Sp. z o.o. w Opolu. Zadanie obejmuje zakup wraz z</li> </ul>	<p>zwiększenie mobilności mieszkańców Aglomeracji Opolskiej oraz modernizacja infrastruktury towarzyszącej transportowi publicznemu – etap I” dofinansowanego ze środków POIS 2014-2020, zakupiono 61 nowych niskoemisyjnych autobusów miejskich o normie EURO VI, co umożliwiło wycofanie z eksploatacji starych nieekologicznych pojazdów. Zrealizowane zostały również kolejne dwa projekty („Elektromobilne Opole” i „Zakup autobusów elektrycznych wraz z niezbędną infrastrukturą do ich obsługi”), który swym działaniem obejmowały łącznie m.in.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- zakup 11 szt. nowych autobusów elektrycznych, akumulatorowych typu maxi oraz 2 szt. typu mega, dostosowanych do ładowania szybkiego w technologii plug-in oraz ładowania szybkiego z wykorzystaniem ładowarki</li> </ul>		
--	--	--	---	--	--



			<p>instalacją w wyznaczonym miejscu 3 szt. dwustanowiskowych ładowarek szybkiego ładowania plug-in o mocy wyjściowej 120 kW z możliwością pracy w trybie 2 x 60 kW każda, wykonanie dokumentacji projektowej związanej z budową infrastruktury ładowania na zajezdni oraz budowę infrastruktury technicznej i energetycznej niezbędnej do zasilania stacji ładowania autobusów elektrycznych wraz z nadzorem nad tą inwestycją. Zakupione autobusy obsługują linię komunikacji miejskiej obejmującą tylko obszar w granicach administracyjnych miasta. Cała infrastruktura do ładowania autobusów umiejscowiona została w całości na terenie Opola. Inwestycja swoim zakresem odpowiada na zidentyfikowane potrzeby mieszkańców Opola oraz</p>	<p>pantografowej,          - budowę pantografowej stacji szybkiego ładowania autobusów elektrycznych o mocy 300 kW na przystanku Prószkowska – Politechnika – Pętla oraz Pużaka – Pętla,          - budowę stacji ładowania autobusów na zajezdni MZK Sp. z o.o. w Opolu - 7 szt. dwustanowiskowych ładowarek szybkiego ładowania plug-in o mocy wyjściowej 120 kW z możliwością pracy w trybie 2 x 60 kW każda oraz 1 szt. mobilnej ładowarki serwisowej. Zakupione autobusy obsługują w sumie pięć linii komunikacji miejskiej. Zrealizowane przedsięwzięcia umożliwiły zwiększenie wykorzystania niskoemisyjnego transportu miejskiego w Opolu oraz przyczyniły się do redukcji negatywnego wpływu transportu na środowisko poprzez ograniczenie emisji</p>		
--	--	--	--	--	--	--



			wychodzi naprzeciw wymogom stawianym organizatorom publicznego transportu zbiorowego w zakresie niskoemisyjności komunikacji miejskiej.	zanieczyszczeń powietrza oraz zmniejszenie oddziaływania hałasu.		
32.	Tom II – Cele i zadania, str. 119	Rozszerzenia oferty ‘Wspólny bilet’ – Miasto Opole - POLREGIO o stacje ograniczone 4 nowymi lokalizacjami tj., Lewin Brzeski, Szydłów, Gogolin, Ozimek. (obecnie wspólny bilet obejmuje 9 lokalizacji w obrębie miasta Opola). Rozwiązanie to będzie prowadzić do ograniczenia ruchu samochodów w mieście Opole oraz na drogach dojazdowych do Opola. Konieczne jest także dostosowanie rozkładu jazdy komunikacji miejskiej w Opolu (autobusów MZK) z rozkładem jazdy pociągów i utworzenie trwałych skomunikowań, co umożliwi podróżnym swobodną przesiadkę.	Rozszerzenia oferty ‘Wspólny bilet’ – Miasto Opole - POLREGIO o stacje ograniczone 4 nowymi lokalizacjami tj., Lewin Brzeski, Szydłów, Gogolin, Ozimek. (obecnie wspólny bilet obejmuje 9 lokalizacji w obrębie miasta Opola). Rozwiązanie to będzie prowadzić do ograniczenia ruchu samochodów w mieście Opole oraz na drogach dojazdowych do Opola. Konieczne jest także dostosowanie rozkładu jazdy autobusów komunikacji regionalnej z rozkładem jazdy pociągów i utworzenie trwałych skomunikowań, co umożliwi podróżnym swobodną przesiadkę.	Komunikacja miejska z uwagi na swój charakter, a więc mocno ograniczony terytorialnie zasięg oraz częstotliwość i mnogość połączeń jest w Opolu dostosowana do rozkładu jazdy pociągów.	<b>Uwaga uwzględniona</b>	
33.	Tom II – Cele i zadania,	Przy Centrach przesiadkowych takich jak:	Przy Centrach przesiadkowych takich jak:	Na terenie centrum przesiadkowego Opole	<b>Uwaga</b>	



		str. 119	Opole Wschodnie, Opole Zachodnie, Opole Groszowice, Opole Główne, Nysa, Kędzierzyn Koźle, Brzeg, Kluczbork, Namysłów, zlokalizowane w obrębie dworców PKP, należy wydzielić miejsca parkingowe dla osób posiadających bilety okresowe na przejazd pociągiem (wjazd do wydzielonej strefy poprzez zeskanowanie biletu okresowego).	Nysa, Kędzierzyn Koźle, Brzeg, Kluczbork, Namysłów, zlokalizowane w obrębie dworców PKP, należy wydzielić miejsca parkingowe dla osób posiadających bilety okresowe na przejazd pociągiem (wjazd do wydzielonej strefy poprzez zeskanowanie biletu okresowego).	Wschodnie dopuszczone jest wyłącznie parkowanie samochodów przez pasażerów komunikacji miejskiej posiadających bilet okresowy lub jednorazowy. Na terenie centrów przesiadkowych Opole Zachodnie i Grotowice dopuszczalne jest bezpłatne parkowanie wszelkich samochodów, a dostępna przestrzeń powoduje, że pasażer komunikacji miejskiej lub kolejowej zawsze znajdzie na nich miejsce. Na terenie centrum przesiadkowego Opole Główne parkowanie jest możliwe wyłącznie za opłatą ze względu na charakter budynku i jego położenie (obiekt wielopoziomowy, monitorowany, zlokalizowany nad dworcem autobusowym).	<b>nieuwzględniona</b> W przedmiotowym rozdziale wskazano na požądane rozwiązania, które mają przyczynić się do zwiększenia zainteresowania z korzystania z publicznego transportu zbiorowego.
34.		Rozdział 6.7	<b>Brak wpisu</b>	Zestawienie dodatkowych inwestycji do ujęcia w Planie	Aktualizacja zapisów	<b>Uwaga uwzględniona</b> (Rozdział 6.7, tabela 40)

35.	<b>Gmina Korfantów</b>	Str. 196/ Str. 246	Planowane inwestycje Zarządu Dróg Wojewódzkich w Opolu – pozostałe zadania* / Lista zadań na drogach wojewódzkich	Wprowadzenie inwestycji: Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 405 na odc. Korfantów – Sowin.	Zły stan techniczny infrastruktury drogowej na wskazanym odcinku drogi wojewódzkiej.	<b>Uwaga nieuwzględniona</b> W tabeli są podane zadania inwestycyjne wykazane przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Opolu jako zarządcę dróg wojewódzkich.
36.		Str. 196/ Str. 246	Planowane inwestycje Zarządu Dróg Wojewódzkich w Opolu – pozostałe zadania* / Lista zadań na drogach wojewódzkich	Wprowadzenie inwestycji: Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 407 na odc. Korfantów – Pogórze.	Zły stan techniczny infrastruktury drogowej na wskazanym odcinku drogi wojewódzkiej.	<b>Uwaga nieuwzględniona</b> W tabeli są podane zadania inwestycyjne wykazane przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Opolu jako zarządcę dróg wojewódzkich.
37.		Str. 196/ Str. 246	Planowane inwestycje Zarządu Dróg Wojewódzkich w Opolu – pozostałe zadania* / Lista zadań na drogach wojewódzkich	Wprowadzenie inwestycji: Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 407 na odc. Korfantów – Kubice.	Zły stan techniczny infrastruktury drogowej na wskazanym odcinku drogi wojewódzkiej.	<b>Uwaga nieuwzględniona</b> W tabeli są podane zadania inwestycyjne wykazane przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Opolu jako zarządcę dróg wojewódzkich.
38.	<b>Gmina Strzelce Opolskie</b>	TOM II – CELE I ZADANIA - Tabela 8 Zestawienie zadań	Budowa obwodnicy Strzelce Opolskich	Proponuje się ujęcie zadania również w SCENARIUSZU II – POŚREDNI (zrównoważony) w ramach scenariusza pośredniego zakłada się realizację wszystkich inwestycji	Strzelce Opolskie od lat zmagają się z ogromnymi problemami komunikacyjnymi, ponieważ przez ścisłe centrum miasta przebiega droga krajowa Nr 94. Z danych uzyskanych dzięki monitoringowi wynika, że przez	<b>Uwaga nieuwzględniona</b> Budowę obwodnicy Strzelce Opolskich zaplanowano w Scenariuszu III zgodnie z zamierzeniami



		<p>dla poszczególnych scenariuszy pkt 117; - str. 53 i 54</p>		<p>założonych w scenariuszu minimalistycznym i uzupełnienie ich o inwestycje przewidziane dla niniejszego rozwiązania. Zaproponowane działania ukierunkowane są na zrównoważony rozwój transportu.</p>	<p>Strzelce Opolskie przejeżdża 20 - 25 tysięcy pojazdów na dobę. Sytuacja staje się dramatyczna po zdarzeniach na autostradzie A4, których odnotowuje się ok. 200 w ciągu roku. Wówczas na terenie miasta dochodzi do całkowitego paraliżu ruchu kołowego, podczas którego powstaje wysoce negatywne oddziaływanie obecnie funkcjonującego układu komunikacyjnego na komfort życia mieszkańców, gdzie stojące w wielokrotnie tworzących się korkach pojazdy są znaczącym źródłem m.in. Zanieczyszczeń powietrza, destrukcyjnych drgań i uciążliwego hałasu. Niestety, nie powiodły się dotychczasowe próby włączenia budowy strzeleckiej obwodnicy do rządowych programów, choć od niemal 20 lat samorząd stara się nagłośnić problem. Do tej pory Gmina Strzelce Opolskie deklarowała gotowość do współpracy w zakresie realizacji prac studialnych,</p>	<p>inwestycyjnymi Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad oddział w Opolu, w zakresie budowy obwodnic.</p>
--	--	---	--	--	--	---

# PTWO 2030

					<p>środowiskowych i dokumentacyjnych. W 2023 r. gotowa była przejąć rolę inwestora i zrealizować zadanie w ramach środków Rządowego Funduszu POLSKI ŁAD: Programu Inwestycji Strategicznych polegające na budowie tzw. obejścia komunikacyjnego Miasta Strzelce Opolskie w wyznaczonym korytarzu komunikacyjnym przyszłej obwodnicy. Jednakże zadanie nie zostało rozpoczęte ze względu na brak przyznania gminie wnioskowanych środków finansowych w wys. 250 mln zł. Pomimo wszelkich możliwych starań dotychczas poczynionych przez samorząd informuję, że Gmina Strzelce Opolskie w dalszym ciągu będzie dążyć do zrealizowania tak znaczącej dla mieszkańców Gminy Strzelce Opolskie inwestycji drogowej. Wobec powyższego wnioskuję się o zmianę projektu dokumentu poprzez ujęcie obwodnicy przede wszystkim w II scenariuszu.</p>	
--	--	--	--	--	---	--

# PTWO 2030

39.		PTWO 2030 - TOM I /str.20	Na podstawie listy zadań inwestycyjnych realizowanych w ramach Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.) ujęto następujące zadania z obszaru województwa opolskiego planowane do realizacji: - S11 Kępno - A1 - Rozbudowa autostrady A4 odc. Wrocław – Tarnów	Na podstawie listy zadań inwestycyjnych realizowanych w ramach Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.) ujęto następujące zadania z obszaru województwa opolskiego planowane do realizacji: - S11 Kępno - A1 ( w woj. opolskim dwa odcinki S11: Siemianice - Gotartów i Gotartów - początek obwodnicy Olesna) - Rozbudowa autostrady A4 odc. Wrocław – Tarnów ( w tym cały opolski odcinek A4)	Odnosząc się do zakresu obejmującego Województwo Opolskie proponuje się w nawiasach doprecyzować zakresy planowanych odc. zadań inwestycyjnych w obrębie naszego województwa.	<b>Uwaga uwzględniona</b>
40.	GDDKIA	PTWO 2030 - TOM I /str.20	Ponadto na liście zadań inwestycyjnych kontynuowanych z Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014 – 2023 (z perspektywą do 2025 r.) znajduje się: - Budowa obwodnicy Kędzierzyna Koźle, - Budowa obwodnicy Praszki, - Budowa obwodnicy	oraz zrealizowane w ramach kontynuacji z Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014 – 2023 (z perspektywą do 2025 r.) : - Budowa obwodnicy Olesna (S11) - Budowa obwodnicy Kędzierzyna Koźla,(DK40) - Budowa obwodnicy Praszki (DK45), - Budowa obwodnicy Niemodlina (DK46)	Wskazane obwodnice znajdują się w wykazie PBDK do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.) /Załącznik Nr 2- str. 78 oraz są wszystkie aktualnie zrealizowane.	<b>Uwaga uwzględniona</b>



			Niemodlina.			
41.		PTWO 2030 - TOM I /str.21	Dla województwa opolskiego wyznaczono 4 obwodnice, które będą realizowane: 1. Obwodnica Brzegu w ciągu drogi krajowej nr 39, 2. Obwodnica Lędzin w ciągu drogi krajowej nr 46, 3. Obwodnica Prudnika w ciągu drogi krajowej nr 41, 4. Obwodnica Sidziny w ciągu drogi krajowej nr 46.	Wg Załącznika nr 1 PB 100 Obwodnic, dla województwa opolskiego przewidziano do realizacji 4 obwodnice: 1. Obwodnica Brzegu w ciągu drogi krajowej nr 39, 2. Obwodnica Lędzin w ciągu drogi krajowej nr 46, 3. Obwodnica Prudnika w ciągu drogi krajowej nr 41, 4. Obwodnica Sidziny w ciągu drogi krajowej nr 46. Wg Załącznika nr 2 PB 100 Obwodnic, dla województwa opolskiego przewidziano możliwych do realizacji 5 obwodnic: 1. Obwodnica Dębskiej Kuźni w ciągu drogi krajowej nr 46, 2. Obwodnica Głubczyc i Grobnik w ciągu drogi krajowej nr 38, 3. Obwodnica Grodziec w ciągu drogi krajowej nr 46, 4. Obwodnica Namysłowa w ciągu drogi krajowej nr 39 5. Obwodnica Strzelec Opolskich w ciągu drogi	Wskazane obwodnice znajdują się w wykazie PB100 Obwodnic na lata 202-2030/ załącznik do Uchwały nr46/2021 Rady Ministrów z dnia 13 kwietnia 2021r. Nr 2 -str 45 (załącznik nr 1) oraz str. 47 (załącznik nr 2). Prośba o uzupełnienie.	<b>Uwaga uwzględniona</b>

				krajowej nr 94.		
42.		PTWO 2030 - TOM I /str.71	Zrealizowane inwestycje na drogach krajowych w latach 2014 – 2020 (...) Najważniejsze zadania zrealizowane przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad na terenie województwa opolskiego w latach 2014-2022 to: - Budowa obwodnicy Nysy w ciągu DK 41 i 46 - Budowa obwodnicy Myśliny w ciągu DK 46 - Budowa obwodnicy Niemodlina w ciągu DK 46 - Budowa obwodnicy Kędzierzyna Koźła w ciągu DK 40, - Budowa obwodnicy Olesna w ciągu S11, - Budowa obwodnicy Praszki w ciągu DK 42 i 45, Zadania będące w trakcie przetargu to: - Budowa drogi S11 Kępno – A1 na odc. Kępno – gr. woj.	Zrealizowane inwestycje na drogach krajowych w latach 2014 – 2023 (...) Najważniejsze zadania zrealizowane przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad na terenie województwa opolskiego w latach 2014-2023 to: - Budowa obwodnicy Nysy w ciągu DK 41 i 46 - Budowa obwodnicy Myśliny w ciągu DK 46 - Budowa obwodnicy Niemodlina w ciągu DK 46 - Budowa obwodnicy Kędzierzyna Koźła w ciągu DK 40, - Budowa obwodnicy Olesna w ciągu S11, - Budowa obwodnicy Praszki w ciągu DK 42 i 45, Zadania w trakcie przygotowania w systemie P&B odc. S11 Kępno –	Realizacja obwodnic: Olesna i Praszki została ukończona w 2023 roku. Dla S11 odc. Kępno – gr. woj. Opolskiego z wyłączeniem obwodnicy Olesna przyjęto 3 odcinki realizacyjne dla których rozstrzygnięto przetargi i podpisano umowy w systemie realizacji P&B. Prośba o korektę.	<b>Uwaga uwzględniona</b>

			Opolskiego	gr. woj. Opolskiego z wyłączeniem obwodnicy Olesna, w podziale na odcinki realizacyjne: S11 Kępno - Siemianice S11 Siemianice - Gotartów S11 Gotartów - początek obwodnicy Olesna		
43.	PTWO 2030 - TOM II /Str.105	Tabela Nr 37  Zadanie Lp.1: Lata realizacji 2023-2025 Szacunkowy koszt inwestycji 2639,391	Tabela Nr 37  Zadanie Lp.1: Lata realizacji 2025-2028 Szacunkowy koszt inwestycji 1998,99	Aktualizacja danych zgodnie ze stanem faktycznym i stopniem zaawansowania inwestycji.	<b>Uwaga uwzględniona</b>	
44.	PTWO 2030 - TOM II /Str.106	Tabela nr 37 Zadanie Lp.3: Lata realizacji 2024-2026  Zadanie Lp.5: Lata realizacji 2026-2028  Zadanie Lp. 6 Szacunkowy koszt inwestycji 208,976 (zadanie zrealizowane) Zadanie Lp.7: Lata realizacji 2026-2028	Tabela nr 37 Zadanie Lp.3: Lata realizacji 2027-2029  Zadanie Lp.5: Lata realizacji 2027-2029  Zadanie Lp. 6 Szacunkowy koszt inwestycji 240,046 (zadanie zrealizowane)  Zadanie Lp.7: Lata realizacji 2027-2029	Aktualizacja danych zgodnie ze stanem faktycznym i stopniem zaawansowania inwestycji.	<b>Uwaga uwzględniona</b>	

45.		PTWO 2030 - TOM II /str.107	Tabela nr 37 Zadanie Lp.8: Lata realizacji 2027-2029 Zadanie Lp.12: Szacunkowy koszt inwestycji 19,1 (zadanie zrealizowane) Zadanie Lp. 13: Lata realizacji 2021-2023 Szacunkowy koszt inwestycji 46,675	Tabela nr 37 Zadanie Lp.8: Lata realizacji 2028-2030  Zadanie Lp.12: Szacunkowy koszt inwestycji 20,77 (zadanie zrealizowane) Zadanie Lp. 13: Lata realizacji 2023-2025 Szacunkowy koszt inwestycji 87,271	Aktualizacja danych zgodnie ze stanem faktycznym i stopniem zaawansowania inwestycji.	<b>Uwaga uwzględniona</b>
46.		PTWO 2030 - TOM II /str.108	Tabela nr 37 Zadanie Lp.14: Szacunkowy koszt inwestycji 40,011 (zadanie zrealizowane) Zadanie Lp. 15: Lata realizacji 2023-2024 Szacunkowy koszt inwestycji 13,260 Zadanie Lp. 17: Długość 5,000 Lata realizacji 2028-2030 Szacunkowy koszt inwestycji 139,975 Zadanie Lp. 18: Lata realizacji 2023-2025 Szacunkowy koszt inwestycji 76,581 Zadanie Lp. 19: Lata realizacji 2021-2023 Szacunkowy koszt inwestycji	Tabela nr 37 Zadanie Lp.14: Szacunkowy koszt inwestycji 31,17 (zadanie zrealizowane)  Zadanie Lp. 15: Lata realizacji 2024 Szacunkowy koszt inwestycji 13,965  Zadanie Lp. 17: Długość 6,2 Lata realizacji 2029-2031 Szacunkowy koszt inwestycji 370,0 Zadanie Lp. 18: lata realizacji 2025-2026 Szacunkowy koszt inwestycji 161,19 Zadanie Lp. 19: Lata realizacji 2023-2025	Aktualizacja danych zgodnie ze stanem faktycznym i stopniem zaawansowania inwestycji.	<b>Uwaga uwzględniona</b>

# PTWO 2030

			66,968 Zadanie Lp. 20: Lata realizacji 2022-2024 Szacunkowy koszt inwestycji 77,130 Zadanie Lp. 21: Lata realizacji 2021-2022 (zadanie zrealizowane)	Szacunkowy koszt inwestycji 131,06 Zadanie Lp. 20: Lata realizacji 2025-2028 Szacunkowy koszt inwestycji 180,0 Zadanie Lp. 21: Lata realizacji 2021-2023 (zadanie zrealizowane)		
47.	PTWO 2030 - TOM II /str.109	Tabela nr 37 Zadanie Lp. 24: Lata realizacji 2024-2026 Szacunkowy koszt inwestycji 91,676 Zadanie Lp. 26: - (zadanie zrealizowane) Zadanie Lp.25: Szacunkowy koszt inwestycji 93,421 Zadanie Lp. 28: Lata realizacji 2023 Szacunkowy koszt inwestycji 5,9 Zadanie Lp. 29: Lata realizacji 2023 Szacunkowy koszt inwestycji 10,3	Tabela nr 37 Zadanie Lp. 24: Lata realizacji 2025-2027 Szacunkowy koszt inwestycji 148,3 Zadanie Lp. 26: - (zadanie zrealizowane) Zadanie Lp.25: Szacunkowy koszt inwestycji 187,33 Zadanie Lp. 28: Lata realizacji 2024-2025 Szacunkowy koszt inwestycji 18,928 Zadanie Lp. 29: Lata realizacji 2024-2025 Szacunkowy koszt inwestycji 11,98 Ponadto, w tabeli nr 37 występuje dwa razy liczba porządkowa dla zadań nr 26	Aktualizacja danych zgodnie ze stanem faktycznym i stopniem zaawansowania inwestycji.	<b>Uwaga uwzględniona</b>	
48.	MAPY – ZAŁĄCZNIKI NR 1-	1) Oznaczenie rozbudowy mopów na A4	1) Oznaczenie rozbudowy mopów na A4 – Dotyczy 3	Aktualizacja danych zgodnie ze stanem faktycznym i stopniem	<b>Uwaga częściowo</b>	

		5 (WSZYSTKIE)	<p>2) Oznaczenie budowy ronda na DK45/ DW429/DW415</p> <p>3) Oznaczenie projektowany remont na A4</p> <p>4) Oznaczenie rozbudowy DK41 w m. Wierzbicice</p> <p>Oznaczenia 1),2) występują w legendzie, oznaczenia 3), 4) są wkreślone na ciągi dróg krajowych na mapie</p>	<p>lokalizacji, a MOP Jankowice błędnie zaznaczony na mapie, proponuje się usunąć to zadanie z mapy ponieważ zostało w całości zrealizowane w 2023 roku.</p> <p>2) Oznaczenie budowy ronda na DK45/ DW429/DW415 – w legendzie przewidziano jako plany węzeł modalny, GDDKiA nie posiada planów budowy terminala intermodalnego w tym miejscu, prośba o korektę lub wyjaśnienie.</p> <p>3) Oznaczenie projektowany remont na A4 – Do 2022 roku GDDKiA zakończyło cykl remontowy całego odcinka autostrady A4 w województwie opolskim. Kolejny cykl poszczególnych odcinków będzie dopiero planowany. Prośba o usunięcie odcinkowego zaznaczenia znajdującego się przy granicy z woj. śląskim.</p> <p>4) Oznaczenie rozbudowy DK41 w m. Wierzbicice – brak zadania na wykazach, zadanie zrealizowane w 2022 roku.</p>	zaawansowania inwestycji.	<p><b>uwzględniona</b></p> <p>Na załącznikach 1,2,3 wskazano planowaną lokalizację węzła intermodalnego w Kędzierzynie-Koźlu. Wprowadzone oznaczenie odnosi się do budowy terminala intermodalnego (droga, kolej) w Kędzierzynie-Koźlu w rejonie portu wodnego. Nie oznacza natomiast budowy ronda na sieci dróg krajowych.</p>
--	--	---------------	---	---	---------------------------	---

49.		Brak wpisu	Brak wpisu	<p>Aktualnie GDDKiA prowadzi prace zmierzające do przygotowania zadania „Budowa drogi ekspresowej S46 na odcinku Opole (A4) – Częstochowa (A1) proces przygotowawczy”.</p> <p>Celem inwestycji jest wyznaczenie trasy dla budowy drogi ekspresowej S46 na odcinku od Opola (A4) do Częstochowy (A1), która umożliwi bezpieczne, szybkie i komfortowe połączenie stolicy województwa opolskiego z autostradami A4 i A1.</p> <p>Planowany odcinek drogi ekspresowej jest częścią Szlaku Staropolskiego, którego założeniem jest stworzenie w paśmie południowo-wschodnim alternatywnej trasy drogowej i kolejowej łączącej wschód z zachodem, wiodącej z Kudowy do granicy z Ukrainą przez m.in. Opole,</p>	<p>Proponuje się wprowadzić do PTWO 2030 informację o planowanej inwestycji S46 na odc. Opole - Częstochowa.</p>	<p><b>Uwaga uwzględniona</b></p> <p>Dodano zapis w pkt. 6.5. TOM II</p>
-----	--	------------	------------	---	--	---



				<p>Częstochowę, Jędrzejów, Kielce, Kraśnik i Lublin. Podjęte działania zostały zrealizowane w ramach arterii kolejowej Międzylesie - Wrocław - Opole - Częstochowa - Kielce - Radom - Lublin - Dorohusk.</p> <p>Zakres inwestycji obejmuje odcinek drogi krajowej nr 46 pomiędzy A4 i A1 o długości około 100 km. Budowa drogi ekspresowej łączącej region ze wschodem i zachodem kraju jest dla Opolszczyzny wielką szansą na bezpieczniejsze i szybsze skomunikowanie ze stolicą województwa. Docelowo wpłynie na poprawę warunków ruchu na A4 na odcinkach przebiegających przez województwo śląskie i małopolskie oraz na drodze krajowej nr 78 między Jędrzejowem i aglomeracją śląską, a w ruchu międzynarodowym ułatwi połączenie obszarów położonych na zachód i południowy zachód w kierunku</p>		
--	--	--	--	---	--	--



				Kijowa (drogą E373).		
				Realizacja zadania przewidziana jest po roku 2033.		
<b>WNIOSKI ZŁOŻONE PO TERMINIE</b>						
1.	Urząd Miejski w Głuchołazach	TOM II Cele i zadania Str. 35 poz. 102 Str. 122 poz. 8	Rewitalizacja linii kolejowej nr 137 Kędzierzyn -Koźle – Nysa – Kamieniec Ząbkowicki	Rozważyć korektę tzw. Trasy Podsudeckiej (linii nr 137) o włączenie do niej stacji Głuchołazy (np. wg dołączonego szkicu), tj, wykorzystanie istniejących linii nr 297 i 333.	Włączenie stacji Głuchołazy do Trasy Podsudeckiej bardzo podniesie wykorzystanie (obłożenie) składów na tej trasie. Gmina Głuchołazy jest największym turystycznym regionem Opolszczyzny z ok. 4 tys. miejsc noclegowych. duża część turystów powinna skorzystać z takiego dogodnego połączenia kolejowego. Uważam także, że znaczna część mieszkańców gminy będzie pasażerami w ramach dojazdu do pracy, szkół w Nysie, Prudniku, itd. Dodatkowo uwzględniając istniejącą (do modernizacji) linię kolejową Nr 343 (Głuchołazy – granica państwa - stworzy to perspektywę do rozwoju opolskiego międzynarodowego połączenia kolejowego Opole-Nysa- Głuchołazy -Jesenik na osi	<b>Uwaga nieuwzględniona</b> Nazwa zadania została wpisana zgodnie z nazwą wynikającą z Krajowego Programu Kolejowego do 2030 roku.

					północ-południe, co wpisuje się w diagnozę o niedostatecznym skomunikowaniu województwa w tej osi. Wg informacji medialnych i od czeskich partnerów strona czeska planuje budowę linii kolejowej dużej prędkości relacji Ołomuniec – Jeseník i po jej wykonaniu będzie zainteresowana modernizacją istniejącego połączenia do granicy (do Głuchołaz).	
2.		TOM II Cele i zadania Str. 35 poz. 104	Obecnie realizacja zadania „Poprawa dostępności Głuchołaz” jest w scenariuszu nr III	W przypadku nie uwzględnienia wniosku z pkt 1 dot. linii kolejowej nr 137 ująć to zadanie w scenariuszu II (rekomendowanym do realizacji).	Uzasadnienie jak w pkt 1. Jest to stosunkowo niedługi odcinek ok. 5 km. Jego realizacja ma bardzo duże znaczenie dla skomunikowania Głuchołaz z Nysą i dalej Opolem (dojazd do pracy, szkół) i dla rozwoju turystyki w Górach Opawskich.	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>  Realizacja zadania wynika z harmonogramów uzyskanych z PKP PLK S.A
3.		TOM II Cele i zadania Str. 25 Rys. 10	Opis/nazwa stacji „Głuchołazy Zdrój”	Zmienić na „Głuchołazy”	Stacja Głuchołazy Zdrój nie istnieje od ok. 20 lat, ślepy tor do tej byłej stacji jest częściowo zdemontowany.	<b>Uwaga uwzględniona</b>  Poprawa rysunków 9, 10, 11
4.		Str. 33 Tabela nr 8 poz. 39 i str. 40 rys. nr 13	Na rys. nr 13 (scenariusz nr II) brak modernizacji DW 411 Przełęk - Głuchołazy	Ująć na rys. nr 13 (scenariusz nr II) modernizację DW 411	Niezgodność pomiędzy tabelą Nr 8 i pozostałą częścią projektu strategii a rys. Nr 13 – modernizacja DW 411 Przełęk –	<b>Uwaga uwzględniona</b>  Dodano brakujący



					Głucholązy jest w scenariuszu Nr II.	znacznik na rysunkach 13 i 14
5.		<b>Brak wpisu</b>	<b>Brak wpisu</b>	Ująć w strategii budowę nowych peronów na istniejących liniach kolejowych, m.in. 333 i 343	Na liniach kolejowych Nr 333 i 343 (Jesenik -Głucholązy – Krnov) odbywa się ruch osobowy czeskich linii. Niestety nie ma peronów na tych liniach w Głucholazach i w Pokrzywnej, wskutek czego te połączenia są praktycznie niewykorzystywane przez mieszkańców Gminy Głucholązy i turystów a mają duży potencjał, zwłaszcza w turystyce. Budowa peronu na linii Nr 343 na stacji Głucholązy Miasto na podstawie PFU przekazanego PKP przez Gminę została ujęta jako inwestycja PKP, w Uchwale Nr 63/2021 Rady Ministrów z dnia 19 maja 2021 roku w sprawie ustanowienia Rządowego Programu Budowy lub Modernizacji Przystanków Kolejowych na lata 2021 – 2025. Niestety jest ujęta jako zadanie rezerwowe.	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>  W dokumencie nie zawarto inwestycji dotyczących peronów.
6.	<b>Gmina Reńska Wieś</b>	Mapa	Mapa	Obecnie jest to droga gminna	Na wskazanym odcinku nie ma już drogi wojewódzkiej nr 418	<b>Uwaga uwzględniona</b>

7.	Gmina Lewin Brzeski	Tab nr 36 str. 104	Działania w obrębie sieci TEN-T	Wprowadzenie zadania budowy węzła na A-4 w m. Magnuszowice z przebudową i budową dróg do połączenia z DK 94.	Rozwój gospodarczy regionu, poprawa dostępności komunikacyjnej, odciążenie miasta Lewin Brzeski z ruchu pojazdów ciężarowych, rozwój strefy przemysłowej w Lewinie Brzeskim.	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b></p> <p>W dokumencie wskazane są inwestycje w ciągu dróg krajowych wskazane w Rządowym Programie Budowy Dróg Krajowych do 2030 r., w Programie budowy 100 obwodnic na lata 2020 – 2030 oraz w planach inwestycyjnych Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad oddział Opole.</p>
8.		Tab nr 37 str. 105-109	Inwestycje na drogach krajowych	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Budowa lewoskrętu z DK do m. Lewin Brzeski w obrębie m. Leśniczówka-Buszyce.</li> <li>2. Budowa chodnika w pasie DK 94 w m. Leśniczówka.</li> <li>3. Połączenie wnioskowanego w pkt. 1 węzła z A-4 z DK 94.</li> <li>4. Budowa obwodnicy m. Łosiów w ciągu DK 94.</li> </ol>	Poprawa bezpieczeństwa i dostępności komunikacyjnej	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b></p> <p>W dokumencie wskazane są inwestycje w ciągu dróg krajowych wskazane w Rządowym Programie Budowy Dróg Krajowych do 2030 r., w Programie budowy 100 obwodnic na lata 2020 – 2030 oraz w planach inwestycyjnych</p>

# PTWO 2030



---

				5. Budowa obwodnicy m. Skorogoszcz w ciągu DK 94.  6. Budowa obwodnicy m. Buszyce w ciągu DK 94.		Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad oddział Opole.
--	--	--	--	---	--	---

*Źródło: Opracowanie własne*



## 6. Informacja o możliwym transgranicznym oddziaływaniu na środowisko

Transgraniczne oddziaływanie na środowisko, oceniane jest w aspekcie granic międzynarodowych. Województwo opolskie graniczy od południa z Republiką Czeską. Bezpośrednie sąsiedztwo powoduje, że planowane kierunki rozwoju regionu mogą potencjalnie generować ponadlokalne oddziaływania, wpływające na stan środowiska. Powiązania transportowe obszaru województwa opolskiego i Republiki Czeskiej realizowane są głównie poprzez system drogowy oparty na drogach o znaczeniu międzyregionalnym (krajowym), regionalnym i lokalnym. Powiązania kolejowe odgrywają drugorzędne znaczenie i oparte są na liniach lokalnego znaczenia.

Żadne z analizowanych w prognozie przedsięwzięć nie doprowadza ruchu bezpośrednio do granicy państwa. Na obecnym etapie planowania nie prognozuje się wystąpienia oddziaływania transgranicznego analizowanych w projekcie *PTWO 2030-aktualizacja* inwestycji transportowych. Ze względu na duży stopień ogólności zapisów dotyczących celów i kierunków zawartych w dokumencie, ewentualne zagrożenia powinny zostać wyeliminowane lub zminimalizowane na kolejnych etapach oceny oddziaływania na środowisko.



## 7. Propozycje dotyczące metod i częstotliwości przeprowadzania monitoringu skutków realizacji postanowień dokumentu.

Skutki realizacji *PTWO 2030-aktualizacja* wymagają systematycznego monitorowania i przeprowadzania okresowych przeglądów, które pozwalają na ocenę stopnia wdrożenia założeń dokumentu. Odpowiedzialny za wdrażanie, monitorowanie efektów realizacji celów oraz ocenę stopnia osiągnięcia celów Planu jest Zarząd Województwa Opolskiego, który wykonuje przypisane mu zadania przy pomocy odpowiednich departamentów Urzędu Marszałkowskiego Województwa Opolskiego.

Instrumentami wykorzystywanymi w monitorowaniu postępów realizacji *PTWO 2030 – aktualizacja* są przede wszystkim:

- raport z wykonania zadań określonych w *PTWO 2030 – aktualizacja* opracowany po upływie pięciu lat realizacji Planu,

Planuje się, że raport ten będzie zawierać m.in. następujące informacje:

- a. narzędzia realizacji *PTWO 2030 – aktualizacja*,
  - b. rzeczowo-finansową ocenę podjętych przedsięwzięć,
  - c. ocenę stopnia zaawansowania oraz efektów projektów realizowanych w ramach *PTWO 2030 – aktualizacja*,
  - d. ocenę postępu realizacji celów *PTWO 2030 – aktualizacja*,
  - e. ocenę stopnia realizacji wskaźników przypisanych do *PTWO 2030 – aktualizacja*,
  - f. wnioski dotyczące istotnych problemów zidentyfikowanych w trakcie realizacji *PTWO 2030 – aktualizacja*,
  - g. rekomendacje w zakresie planowanych działań.
- raport końcowy z realizacji *PTWO 2030 – aktualizacja*.

Podstawowymi elementami monitoringu będzie określenie stopnia realizacji zaplanowanych inwestycji oraz wykazanie ich efektu dla ustalonych wskaźników wynikających z założeń *PTWO 2030 – aktualizacja*. Opracowano zestaw wskaźników obrazujących zarówno bezpośredni efekt wdrażania ustaleń Planu, jak wskaźników będących pośrednimi miernikami skutku prowadzonych interwencji. Z uwagi na fakt, iż w znacznej części wskaźniki realizacji określone w *PTWO 2030 – aktualizacja* są ściśle związane ze wskaźnikami realizacji określonymi w Funduszach Europejskich dla Województwa Opolskiego na lata 2021-2027, proces monitorowania i oceny *PTWO 2030 – aktualizacja* będzie bazował na informacjach uzyskiwanych z systemu monitorowania FEO 2021-2027.

Podstawowymi narzędziami monitorowania realizacji *PTWO 2030 – aktualizacja* będą:

- baza informacji i wskaźników celów strategicznych i operacyjnych, które co do zasady będą mierzone z roczną częstotliwością,
- badania, opracowania studialne, ekspertyzy, analizy, które będą służyć zaspokojeniu potrzeb informacyjnych związanych z monitorowaniem dokumentu.

# PTWO 2030



Wykaz inwestycji ujętych w dokumencie ma jedynie charakter indykacyjny, a ich faktyczna realizacja jest uzależniona od pozyskania środków na ich sfinansowanie, w tym od spełnienia warunków określonych dla poszczególnych źródeł finansowania. Listy planowanych przedsięwzięć priorytetowych powinny zabezpieczać realizację zaplanowanych wskaźników monitorowania na poziomie FEO 2021-2027. Realizacja *PTWO 2030 – aktualizacja* będzie przebiegała z zachowaniem zasady efektywności inwestycyjnej zakładającej, iż priorytet otrzymują te przedsięwzięcia, które charakteryzują się najwyższym stopniem efektywności ekonomicznej w korelacji z potrzebami mieszkańców oraz stanem infrastruktury transportowej regionu. Należy przy tym mieć na uwadze ograniczone środki FEO 2021-2027, jako głównego źródła realizacji *PTWO 2030 – aktualizacja*.