



ZARZĄD  
Województwa Opolskiego

## UZASADNIENIE



# 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. Wprowadzenie .....	4
2. Udział społeczeństwa w postępowaniu.....	4
3. Zgłoszone uwagi i wnioski .....	7



## 1. Wprowadzenie

Uzasadnienie do Planu Transportowego Województwa Opolskiego 2030-aktualizacja prezentuje informacje o udziale społeczeństwa w postępowaniu oraz o tym, w jaki sposób zostały wzięte pod uwagę i w jakim zakresie zostały uwzględnione uwagi i wnioski zgłoszone w związku z udziałem społeczeństwa. Uzasadnienie opracowane zostało w celu realizacji wymogu wskazanego w:

- art. 39 ust.1 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) - dalej ustawa ooś, stanowiącego o obowiązkach organu opracowującego projekt dokumentu,
- art. 42 ust. 2 ww. ustawy, stanowiącego o dołączaniu do przyjętego dokumentu uzasadnienia,
- 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.

Zgodnie z art. 54 ust. 2 ustawy ooś, organ opracowujący projekt dokumentu zapewnia możliwość udziału społeczeństwa w strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko. Samorząd Województwa Opolskiego spełnił powyższy wymóg, zapewniając możliwość udziału społeczeństwa w opracowywaniu projektu Planu Transportowego Województwa Opolskiego 2030-aktualizacja wraz z prognozą oddziaływania na środowisko.

## 2. Udział społeczeństwa w postępowaniu

Podstawowym założeniem Planu Transportowego Województwa Opolskiego 2030-aktualizacja (*PTWO 2030 - aktualizacja*) jest zaspokojenie codziennych potrzeb transportowych mieszkańców Województwa Opolskiego, dlatego niezmiernie ważnym było zaangażowanie społeczeństwa w procesie formułowania planu na różnych jego etapach.

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 dn. 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 Dyрекcję 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: WOOS.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.
- 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 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. 3.

## 3. Zgłoszone uwagi i wnioski

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	<b>Uwaga uwzględniona</b>



					pn.: „Budowa obwodnicy miejscowości Boguchwałów w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 416”.	
4.		Projekt 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	<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>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 w PTWO 2030 tego zadania.</p>	
7.		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.	<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 Opolu.
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 dojsie 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 najczęściej 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 najczęściej 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>		
--	--	--	---	--	--



# PTWO 2030

			<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 Koźle,(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