

Załącznik do Uchwały Nr 5073/2014  
Zarządu Województwa Opolskiego  
z dnia 27 maja 2014r.

ZARZĄD WOJEWÓDZTWA OPOLSKIEGO



**Zestawienie uwag, wniosków  
i opinii zgłoszonych w czasie  
konsultacji projektu  
Planu zrównoważonego  
rozwoju publicznego  
transportu zbiorowego dla  
Województwa Opolskiego**

**Opole, maj 2014 r.**



W trakcie procesu konsultacji społecznych projektu „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Opolskiego” otrzymano 178 uwag, które zostały zgłoszone przez 78 osób, które reprezentowały:

- Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.
- Marszałków województw sąsiadujących z Województwem Opolskim.
- Jednostki samorządu terytorialnego (sołectwa, Gminy, Powiaty, Województwa, Aglomeracja Opolska).
- Przewoźników autobusowych.
- Przedsiębiorców.
- Instytucji publicznych (Nadleśnictwa, Szpital).
- Stowarzyszeń.
- PKP PLK S.A.
- Studentów.
- Osób fizycznych.

Uwagi przesyłane były drogą mailową za pośrednictwem formularza konsultacyjnego oraz w formie pisemnej, a także ustnie w trakcie dwóch spotkań w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Opolskiego dnia 1 kwietnia 2014 r.

Wszystkie zgłoszone w procesie konsultacji społecznych uwagi do projektu Planu transportowego, niezależnie od sposobu ich zgłoszenia zostały umieszczone w tabeli w rozdziale 3.

Każda uwaga została rozpatrzona i zakwalifikowana jako:

1. Uwzględniona.
2. Nieuwzględniona.
3. Częściowo uwzględniona.

W toku konsultacji zostały zgłoszone również uwagi, które dotyczyły dodania linii użyteczności publicznej już ujętych w projekcie Planu transportowego.

W przypadku uwag, które zostały uwzględnione nie jest konieczne przedstawianie uzasadnienia takiej decyzji. W przypadku uwag, które zostały uwzględnione częściowo lub nie zostały uwzględnione każdorazowo wskazano uzasadnienie takiego sposobu zakwalifikowania danej uwagi.

W celu poprawy wartości merytorycznej projektu Planu transportowego, dokonano również wielu autopoprawek polegających m.in. na korektach redakcyjnych, stylistycznych, wizualnych.

Łącznie postanowiono uwzględnić 70 zgłoszonych uwag w całości, kolejne 22 uwagi uwzględniono w części, a 75 uwag odrzucono. Ponadto wpłynęło 11 uwag, które dotyczyły kwestii już uwzględnionych w projekcie Planu transportowego.



## Rozdział 3.

### Wykaz uwag zgłoszonych w czasie konsultacji

Nr uwagi	Podmiot zgłaszający	Nr i nazwa podrozdziału	Propozycja zmiany/zgłaszana uwaga	Status uwagi wraz z uzasadnieniem ZWO
1	2	3	4	5
1.	Roman Raczek Urząd Miejski w Nysie	VII,23,1	<p>Tabela 39</p> <p>-Źle wyliczona łączna suma przystanków na drogach powiatowych i gminnych dla Podregionu Nyskiego.</p> <p>-Źle wyliczona łączna suma przystanków dla Województwa Opolskiego.</p> <p>-Źle wyliczona gęstość sieci dla Podregionu Nyskiego i Województwa Opolskiego.</p> <p><b>Uzasadnienie:</b></p> <p>Podregion Nyski – łączna suma przystanków na drogach powiatowych i gminnych winno być-1509 (jest -978).</p> <p>Podregion Nyski – łączna suma przystanków –winno być 2040 (jest 1509).</p> <p>Województwo Opolskie –winno być 3960 (jest 3429).</p>	<b>Uwaga uwzględniona.</b>
2.		III,14,2	<p>Tabela 30.1</p> <p>Dla poz.13 linia (Opole) Nysa –Głuchołazy Miasto proponuje się rozważyć zakończenie linii: Głuchołazy Miasto-granica państwa.</p> <p><b>Uzasadnienie:</b></p> <p>Skomunikowanie linią użyteczności publicznej z Republiką Czeską. (co pokazuje mapa na stronie 75 Planu).</p>	<b>Uwaga uwzględniona.</b>
3.	Maria Kozielska		<p>Nie mam możliwości ( brak czasu) zapoznać się z dokumentem by ustosunkować się do jego zapisów, lecz pragnę zwrócić uwagę na problem dojazdu do Opola z niektórych wsi podopolskich. Jestem mieszkanką Świerkli i w okresie wakacyjnym oraz ferii szkolnych mieszkańcy wsi, którzy nie dysponują samochodem mają ogromne trudności z załatwieniem jakichkolwiek spraw w Opolu. Mogą tylko pojechać do miasta o godzinie 7 rano a wrócić mogą dopiero o 15-tej. Każda konieczność wyjazdu do Opola, na zakupy, do lekarza czy do urzędu wiąże się z koniecznością "tułania się" po mieście przez wiele godzin. Zwracam się z prośbą o poprawienie tej sytuacji, by choć raz w tygodniu w wakacje była możliwość zajechania do miasta lub powrotu z miasta około godziny 10-11 tej. Mieszkam w Świerklach od 10 lat i z roku na rok pogarszają się możliwości komunikacyjne. PKS likwiduje kolejne kursy co wiąże się z brakiem możliwości dojazdu do pracy i kolejne osoby zwalnają się z pracy. Brak dobrej komunikacji wyłącza coraz więcej osób z aktywności zawodowej i społecznej. Myślę, że</p>	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Wieś Świerkle znajduje się na terenie gminy Dobrzeń Wielki. W Planie transportowym zaplanowano linię Opole – Murów, która przebiega przez Dobrzeń Wielki. Zgodnie z regulacjami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, linię umożliwiającą dojazd ze Świerkli do Dobrzeń Wielkiego powinna zorganizować gmina.

			problem ten dotyczy również innych wsi. Nie wiem czy nowe rozwiązania poprawią jakość tą złą sytuację. Nie wiem też czy moje uwagi i prośba jest kierowana pod właściwy adres.	
4.	Piotr Projzner		W dokumencie "Załączniki do Planu", w punkcie 1., W tabeli 1. na stronach 7-15 przedstawiono połączenia kolejowe objęte dofinansowaniem. Brakuje tam pociągu, który umożliwiłaby powrót z wydarzeń kulturalnych odbywających się prawie codziennie we Wrocławiu, takich jak spektakle w Operze, Filharmonii, Teatrze. Spektakle na ogół kończą się około godziny 22:00, a kolejny pociąg łączący Wrocław z województwem opolskim odjeżdża o godzinie 5:09. Brakuje mi pociągu odjeżdżającego w godzinach 22:30 - 23:00 z Wrocławia do Kędzierzyna-Koźła.	<b>Częściowo uwzględniona.</b> Plan transportowy jest dokumentem strategicznym, który nie określa dokładnego rozkładu jazdy pociągów. Postulat może być przedmiotem porozumienia między organizatorami przewozów.
5.	Beata Sęk Inspektor ds rozwoju i planowania strategicznego Wydział Strategii, Rozwoju i Środków Pomocowych Urząd Miasta Kędzierzyna-Koźle		Port zabudowany jest byłymi pomieszczeniami biurowymi i magazynowymi, torami kolejowymi, nabrzeżami, pirsami i innymi obiektami portu rzeczno-gminnego. Gmina Kędzierzyna-Koźle dysponuje szczegółową dokumentacją inwentaryzacyjną, wynikami badań geotechnicznych terenu oraz koncepcjami zagospodarowania terenu wraz ze studium wykonalności przedsięwzięcia. Dokumentacja powstała w ramach projektu „Rozwój portu kozielskiego w Kędzierzynie-Koźlu – prace analityczno-studialne” ze środków UE.  <b>Uzasadnienie</b> Prosimy o uzupełnienie informacji o wyróżniony kolorem tekst. Może być ona przydatna dla potencjalnych inwestorów planujących nowe przedsięwzięcia związane z logistyką, transportem, bazami magazynowymi tworzonymi w oparciu o drogi lądowe i wodne	<b>Uwaga uwzględniona.</b>
6.		9. Analiza SWOT/ Stymulanty ,str. 60	Powołanie aglomeracji opolskiej oraz Kędzierzyńsko-Kozielskiego Subregionalnego Obszaru Funkcjonalnego (KKSOF).  <b>Uzasadnienie:</b> Powołany do życia (przez trzynastą jednostkę samorządu terytorialnego) KKSOF będzie dążył do poprawy skomunikowania tego obszaru.	<b>Uwaga uwzględniona.</b>
7.		12.1. Badania potoków pasażerów w autobusach, Strzelce Opolskie – Kędzierzyna – Koźle, str. 84	„(...) na przystanek przy szkole w Sławęcicach.” <b>Uzasadnienie:</b> Prawidłowa nazwa osiedla to Sławęcice.	<b>Uwaga uwzględniona.</b>
8.		Główne założenia Str. 7	Celem opracowania dokumentu jest poprawa jakości systemu transportowego Województwa Opolskiego i jego rozwój zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Połączenia kolejowe z Warszawą organizuje minister

			<p><b>Uzasadnienie:</b>          Jak mówić o rozwoju i poprawie jakości systemu transportowego skoro obserwujemy znaczące obniżenie liczby połączeń kolejowych, w tym w szczególności bezpośrednich połączeń ze stolicą państwa.          Biorąc pod uwagę, że Opole Główne i Kędzierzyn–Koźle w KPT są wskazane jako „dworce strategiczne” zmniejszenie liczby dziennych połączeń kolejowych do Warszawy nie sprzyja realizacji Celu 1 i Celu 4 Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Opolskiego.</p>	w ramach Krajowego Planu Transportowego.
9.	Krzysztof Początek, Dyrektor Biura Stowarzyszenia Aglomeracja Opolska	Część II ust.6.5 Część III ust 10.2	<p>brak informacji nt. możliwości wykorzystania infrastruktury kolejowej na potrzeby gospodarki, w tym zakładów produkcyjnych (np. w zakresie przewozu pracowników, dostawy surowców i wysyłki gotowych produktów). Prosimy o uzupełnienie zapisów.</p> <p><b>Uzasadnienie:</b>          Autor konsultowanego dokumentu wspomina jedynie o połączeniach drogowych. Tymczasem wiele zakładów produkcyjnych zlokalizowanych jest przy trasach kolejowych. Infrastruktura kolejowa i jej wykorzystanie w transporcie pasażerskim i towarowym ma istotne znaczenie zarówno dla zakładów produkcyjnych (zapewnienie dojazdu pracownikom do zakładów i miejsc zamieszkania, obniżenie kosztów transportu materiałów, skrócenie czasu dostawy), lokalnych samorządów (zmniejszenie natężenia ruchu na drogach, obniżenie poziomu eksploatacji dróg), jak i spółek PKP (zysk ze sprzedaży biletów na przejazd oraz z dzierżawy infrastruktury).</p>	<b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> W Planie transportowym dopisano, że linie kolejowe mają duże znaczenie przy dojeździe do pracy do wielu zakładów w regionie. Plan transportowy nie dotyczy transportu towarowego.
10.		Punkt 26.2	<p>Zintegrowane węzły, podpunkt poświęcony węzłom wspomagającym:          Brak informacji nt. węzła w Ozimku, Krapkowicach/ Gogolinie. Prosimy o uzupełnienie zapisów.</p> <p><b>Uzasadnienie:</b>          Fizyki projektowe projektów strategicznych poświęconych m.in. budowie węzłów w tych miejscowościach zostały przekazane i zaakceptowane przez IZ RPO WO. Projekty mają być realizowane w okresie programowania 2014 -2020 w ramach <i>Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych</i>.</p>	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Wskazane w Planie transportowym węzły komunikacyjne są wynikiem analiz natężenia ruchu pasażerskiego. W Planie transportowym wskazano najważniejsze węzły komunikacyjne, które zlokalizowane są w miastach powiatowych.
11.			<p>Brak informacji dot. transportu rowerowego i spójnego systemu ścieżek rowerowych, jako alternatywnego środka komunikacji. Prosimy o uzupełnienie zapisów.</p> <p><b>Uzasadnienie:</b>          Pomimo tego, że ustawa nie narzuca obowiązku uwzględnienia w przedmiotowym dokumencie alternatywnych w stosunku do komunikacji samochodowej, środków transportu uważamy, że powinno się je zaakcentować.          Obecnie na znaczeniu zyskuje transport rowerowy. Jest nie tylko formą rekreacji, ale bardzo często podstawowym środkiem lokomocji w dojazdach do miejsc pracy czy edukacji. Jednak by zwiększać udział tej ekologicznej formy podróżowania</p>	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Plan transportowy dotyczy komunikacji publicznej, a transport rowerowy to komunikacja indywidualna.

			<p>w przejazdach ogółem, konieczny jest rozwój stosownej infrastruktury, w tym ciągów pieszo – rowerowych. Spójny i kompletny system dróg rowerowych może być doskonałym uzupełnieniem sieci dróg publicznych. Ponadto w konsultowanym dokumencie podkreślono konieczność budowy parkingów w systemie bike&amp;ride.</p> <p>W związku z tym nie sposób nie wspomnieć o budowie infrastruktury prowadzącej do punktów węzłowych.</p> <p>W okresie programowania 2014 - 2020, w <i>Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych</i> w ramach PI 4.5 <i>Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu</i> (RPO WO) planowana jest budowa dróg pieszo – rowerowych. Powstaną kilkukilometrowe odcinki dróg pieszo-rowerowych wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych, od granic Opola w kierunku sąsiednich gmin. Wybudowane zostaną także drogi pieszo-rowerowe w obrębie miasta, tworząc spójny system umożliwiający swobodne i bezpieczne poruszanie się rowerem na całym jego obszarze. Część dróg pieszo-rowerowych powstanie także na terenie gmin AO leżących w zewnętrznej strefie AO, uzupełniając istniejącą sieć lokalnych dróg przeznaczonych dla transportu rowerowego.</p>	
12.		<p>CZĘŚĆ IV PUNKT 20 S. 147, 186</p>	<p>Postulujemy rewitalizację i reaktywację linii kolejowej nr 301 na trasie Namysłów – Murów - Jełowa.</p> <p>Lista kluczowych powodów, dla których należy zrewitalizować linię kolejową nr 301:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>rozbudowa Elektrowni Opole</b></li> </ul> <p>W okresie prowadzenia prac budowlanych na terenie Elektrowni Opole, natężenie ruchu na drodze wojewódzkiej 454, prowadzącej z Opola do Namysłowa będzie bardzo wysokie. Grozi to paraliżem komunikacyjnym i zagraża bezpieczeństwu i życiu jej użytkowników. Jediną alternatywą dla tej drogi jest przedmiotowa linia kolejowa.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>rozbudowa tartaku w Murowie</b></li> </ul> <p>Fiński koncern Stora Enso, światowy potentat w przemyśle papierniczym, biomateriałów, drzewnym i opakowaniowym w III kwartale 2014r. rozpocznie rozbudowę zakładu w Murowie. W związku z powyższym przewiduje się wystąpienie bardzo dużych problemów logistycznych związanych z transportem zwiększonej produkcji. Zakład w Murowie będzie przerabiał rocznie około 800 000m<sup>3</sup> drewna, wyprodukuje ponad 400 000 m<sup>3</sup> wyrobów drzewnych oraz 240 000 ton zrębki. Takie ilości surowca transportowane drogami powiatowymi i lokalnymi spowodują dramatyczną sytuację w ruchu samochodowym. Nieczynna linia kolejowa nr 301 Jełowa – Murów - Namysłów uniemożliwia rozłożenie transportu produkcji zakładu na dwa szlaki transportowe i odciążenie drogowych szlaków komunikacyjnych.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>utworzenie Stobrowskiej Strefy Rehabilitacji i Rekreacji</b></li> </ul> <p>W najbliższych latach na terenach gmin położonych w północno – zachodniej części województwa opolskiego utworzona zostanie Stobrowska Strefa Rehabilitacji i</p>	<p><b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b></p> <p>Plan transportowy obejmuje wykonywanie przewozów na czynnych liniach kolejowych, a obecnie ze względu na braki w infrastrukturze kolejowej nie jest możliwe jej uruchomienie.</p> <p>W Planie transportowym zapisano, możliwość uruchomienia połączeń na tej linii po 2020 r., jeśli linia kolejowa zostanie odtworzona.</p>



			Rekreacji. Obszar przez nią obejmowany nie jest predestynowany do pełnienia funkcji przemysłowych, ale dzięki posiadanym zasobom naturalnym może stać się swoistym „zagłębiem” turystycznym, zwłaszcza w kontekście planowanego odtworzenia uzdrowiska w miejscowości Pokój. Dlatego ważne jest podjęcie prac również w dziedzinie budowy i rewitalizacji szlaków komunikacyjnych, ułatwiających dotarcie do kurortu oraz miejsc cennych przyrodniczo i kulturowo. Jednym z postulowanych rozwiązań jest rewitalizacja linii kolejowej na przedmiotowej trasie.	
13.		CZĘŚĆ IV PUNKT 20 S. 147, 186	<p>Utworzenie punktu przystankowego na trasie linii 301 w miejscowości Murów</p> <p><b>Uzasadnienie:</b> Obecnie, na nieczynnej linii kolejowej nr 301, na trasie Jełowa - Namysłów wyznaczone są następujące punkty przystankowe: Jełowa, Mańczok, Okoły, Dąbrowa Namysłowska, Jastrzębie Śląskie, Ziemielowice, Namysłów. Postulujemy wyznaczenie punktu przystankowego w Murowie i uruchomienie linii kolejowej na trasie Namysłów - Murów- Jełowa. Ułatwi to mieszkańcom gmin dostęp do szkół, zakładów pracy i instytucji publicznych w stolicy województwa. Ponadto w Murowie odrestaurowano budynek dworca. W przyszłości będzie on służył jako poczekalnia oraz informacja turystyczna. Przystanek jest wyposażony w rampę przeładunkową, niezbędną do transportu surowców wykorzystanych m.in. w zakładach produkcyjnych położonych na terenie gminy.</p>	<b>Uwaga uwzględniona.</b>
14.	Rafał Sroka	Cz. III pkt 10.2 Cz. VIII pkt 26	<p>Wznowienie połączenia kolejowego na trasie Nysa – Głuchołazy-Miasto w sezonie wakacyjnym, ferie zimowe oraz w soboty i niedziele poza sezonem wakacyjnym.</p> <p><b>Uzasadnienie:</b> Przygraniczny rozwój turystyczny – dojazd pociągiem na stoki narciarskie i trasy piesze i rowerowe w Jesionikach. Możliwość łatwego dojazdu pociągiem z Opola, Nysy i Głuchołaz do Pragi, Brna czy Ołomuńca.</p>	Postulowana linia jest ujęta w projekcie Planie transportowego na str. 98.
15.		Cz. III pkt 10.2 Cz. VIII pkt 26	<p>Przekształcenie zamkniętych linii kolejowych w ścieżki rowerowe. Dot. linii kolejowej z Nysy do Kałkowa oraz z Nowego Świętowa do Sławniowic/ Biskupowa.</p> <p><b>Uzasadnienie:</b> Rozwój i poprawa bezpieczeństwa turystyki rowerowej. Umożliwienie bezpiecznego dojazdu rowerem do atrakcyjnego turystycznie rejonu Jesioników oraz (dla Czechów) jeziora Nyskiego.</p>	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Plan transportowy dotyczy komunikacji publicznej, a transport rowerowy to komunikacja indywidualna.
16.		Cz. III pkt 10.2 Cz. VIII pkt 26	<p>Przywrócenie połączenia kolejowego z Nysy do Kamieńca Żąbkowickiego i skomunikowanie z pociągami jadącymi do Kłodzka / Wrocławia.</p> <p><b>Uzasadnienie:</b> Skomunikowanie woj. opolskiego z dolnośląskim, w szczególności z Wrocławiem oraz atrakcyjnym turystycznie rejonem Kotliny Kłodzkiej</p>	Postulowana linia jest uwzględniona w projekcie Planu transportowego na str. 98. Kwestia skomunikowania połączeń może być przedmiotem

				porozumienia między organizatorami przewozów.
17.		Cz. III pkt 10.2 Cz. VIII pkt 26	<p>Wznowienie połączenia kolejowego z Raclawic Śląskich do Głubczyc i połączenie linii kolejowej z czeską koleją wąskotorową (odcinek Osoblaha-Raclawice Śląskie) ew. przekształcenie niewykorzystywanej linii kolejowej na ścieżkę rowerową.</p> <p><b>Uzasadnienie:</b> Skomunikowanie miast na południu woj. opolskiego z Czechami oraz woj. śląskim. Transport piasku i żwiru z powstającej kopalni bardziej ekonomiczną i bezpieczną drogą kolejową.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Plan transportowy obejmuje wykonywanie przewozów na czynnych liniach kolejowych, a obecnie ze względu na braki w infrastrukturze kolejowej nie jest możliwe jej uruchomienie. Projekt Planu transportowego zakłada uruchomienie połączenia autobusowego.</p>
18.		Cz. III pkt 10.2 Cz. VIII pkt 26	<p>Reaktywacja pasażerskiego ruchu na linii kolejowej na odcinku z Niemodlina do Szydłowa.</p> <p><b>Uzasadnienie:</b> Połączenie kolejowe Niemodlin – Opole przez Szydłów zwiększyłoby rozwój gospodarczy rejonu, zmniejszyło ruch samochodowy oraz transport ciężkich ładunków drogami z Kopalni w Graczech.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Plan transportowy obejmuje wykonywanie przewozów na czynnych liniach kolejowych, a obecnie ze względu na niskie parametry techniczne infrastruktury kolejowej, nie jest możliwa realizacja połączeń pasażerskich na odpowiednim poziomie. W Planie transportowym uwzględniono linię autobusową Niemodlin – Tułowice, która zapewnia skomunikowanie z pociągiem do Opola.</p>
19.	<p>Michał Gondzik Marcin Szala Małgorzata Wojdyła Robert Sadłowski (cztery ww. osoby zgłosiły osobno dokładnie takie same uwagi)</p>	<p>rozdział VIII ROZWÓJ PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO pkt. 26, ustęp 26.2</p>	<p>Zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego w zakresie połączeń wieczornych , nocnych i porannych w relacji Wrocław Gł.- Kędzierzyn-Koźle i oraz w relacji Kędzierzyn- Koźle – Wrocław Gł., szczególnie w weekendy. Postuluję uruchomienie pociągów osobowych (Regio):</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. W relacji Wrocław Gł- Kędzierzyn Koźle w weekendy bezpośrednich lub z przesiadką w Opolu, wyruszających z Wrocławia Gł. ok. godz. 21, przyjazd do Kędzierzyn Koźle ok. godz. 23.00. Obecnie jest takie połączenie, ale tylko w dni robocze.</li> <li>2. W relacji Kędzierzyn Koźle – Wrocław Gł codziennie, również w weekendy, bezpośrednich lub z przesiadką w Opolu, wyruszających z Kędzierzyna Koźla ok. godz. 4.00, tak aby dotrzeć do Wrocławia Gł na godz. 6.00, kiedy to odjeżdżają pociągi osobowe i pośpieszne w kierunku Jeleniej Góry, Zielonej Góry i Poznania.</li> </ol> <p>Uruchomienie wspólnie z sąsiednimi województwami codziennych nocnych połączeń</p>	<p><b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> Plan transportowy jest dokumentem strategicznym, który nie określa dokładnego rozkładu jazdy pociągów. Postulat może być przedmiotem porozumienia między organizatorami przewozów.</p>

			<p>kategorii pośpiesznej (Interegio) lub osobowej- przyśpieszonej w relacji Wrocław Gł.- Opole Gł. Kędzierzyn-Koźle – Kraków Gł. i w drugą stronę, wyruszających ze stacji początkowych (Wrocław, Kraków) ok. godz. 0.00, kursujących codziennie. Nie jest konieczne zestawienie dużego składu wagonów, wystarczy wysłanie na szlak pojedynczego elektrycznego zespołu trakcyjnego o podwyższonym komfortie.</p> <p><b>Uzasadnienie:</b> Jednym z atutów atrakcyjnego transportu publicznego dla mieszkańców Opola i Kędzierzyna Koźła jest możliwość dotarcia do dużych ośrodków komunikacyjnych, gospodarczych i przemysłowych takich jak Wrocław, Katowice czy Kraków w godzinach wieczornych, nocnych i wczesnoporannych w celach biznesowych, turystycznych, dotarcia na połączenia lotnicze z portów lotniczych w Wrocławiu- Strachowicach i Krakowie- Balicach oraz przesiadki na połączenia w głąb kraju. A także powrót z tychże ośrodków do domu.</p> <p>Państwowy operator kolejowy PKP INTERCITY planuje już w bieżącym roku całkowicie wycofać się z popołudniowo- wieczorno- nocnych połączeń kategorii TLK w relacji Wrocław Gł.- Opole Gł. – Kędzierzyn-Koźle – Kraków Gł. i w przeciwnym kierunku. Jako uzasadnienie podaje zamknięcia linii z powodu remontów oraz nierentowność połączeń (frekwencja na poziomie 70 podróży). Nie mniej jednak wiadomo, że główną misją spółki PKP INTERCITY jest skupienie się na dziennych połączeniach ekspresowych kategorii Pendolino w relacjach z Warszawy, natomiast pozostałe relacje ogólnokrajowe traktuje po macoszemu. Tym samym podróżny podróżujący w relacji Wrocław Gł.- Opole Gł.- Kędzierzyn-Koźle i przeciwnej; są skazani na połączenia regionalne realizowane przez spółkę Przewozy Regionalne w oparciu o zlecenie poszczególnych Urzędów Marszałkowskich.</p> <p>Jeżeli taki stan rzeczy ma trwać w następnych latach, to należy zapewnić połączenia zgodnie z sugestiami zawartymi obok w kolumnie „treść uwagi”; tak , aby umożliwić mieszkańcom Opola i Kędzierzyna Koźła komunikację wieczorną, nocną i poranną z dużymi ośrodkami takimi jak Wrocław , Katowice, Kraków i innymi w Polsce w celach biznesowych, turystycznych, dotarcie do portów lotniczych w Strachowicach i Balicach oraz przesiadki na połączenia w głąb kraju, a także powrotu z tychże ośrodków do domu.</p>	
20.	Wójt Gminy Murów - Andrzej Puławski	CZĘŚĆ IV PUNKT 20 projektu „Planu zrównoważonego....”, str.147, tabela 36. Prognozowane zapotrzebowanie na tabor kolejowy wraz z	<p>Postulat o rewitalizację i reaktywację linii kolejowej nr 301 na trasie Namysłów – Murów - Jełowa – Opole. Rewitalizację i reaktywację linii relacji Opole –Namysłów należy rozpatrywać jako „niezbędną i konieczną inwestycję”. Do reaktywacji połączenia konieczne będzie przeznaczenie dodatkowego taboru - jedno lub dwuczłonowego spalinowego pojazdu szynowego.</p> <p><b>Uzasadnienie:</b> Uwaga dotyczy konieczności reaktywacji zawieszony w ruchu linii kolejowej nr 301</p>	<p><b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> Plan transportowy obejmuje wykonywanie przewozów na czynnych liniach kolejowych, a obecnie ze względu na braki w infrastrukturze kolejowej nie jest możliwe jej uruchomienie. W Planie transportowym zapisano,</p>

		rezerwą	<p>relacji Opole-Murów-Namysłów w celu zagwarantowania zbiorowego przewozu szynowego mieszkańców do pracy, szkół, zarówno do Opola, Namysłowa, jak i do tartaku w Murowie (w rozbudowanym za 28 mln Euro zakładzie Stora Enso docelowo ma znaleźć pracę 320 osób). Ze względu na rozbudowę tartaku, jak i Elektrowni Opole istnieje realne zagrożenie dla płynności ruchu transportowego i bezpieczeństwa ludzi na drodze wojewódzkiej 454 Opole –Namysłów. Przy obciążeniu transportu drogowego zakupionym i wywożonym drewnem w ilości 800 tys.m<sup>3</sup> spowodowana zostanie całkowita degradacja nawierzchni asfaltowych. Poza tym zwiększy się emisja spalin i to w chronionym obszarze Stobrowskiego Parku Krajobrazowego. Toteż jedyną alternatywą jest reaktywacja przedmiotowej linii dla ruchu towarowego. Dodatkowo reaktywacja linii dla ruchu pasażerskiego korzystnie wpłynie na odtworzenie infrastruktury uzdrowiska w Pokoju, a jednocześnie zapewni bardziej ergonomiczny i ekologiczny transport zbiorowy dla mieszkańców, jak i turystów, co w konsekwencji przyczyni się do rozwoju turystyki i nowych gałęzi usługowych w tej części województwa.</p> <p>W odniesieniu do założonego Partnerstwa Stobrowskiej Strefy Rehabilitacji i Rekreacji zrzeszającego samorządy, stowarzyszenia, nadleśnictwa oraz podmioty gospodarcze skupione wokół tematyki rozwoju turystyki i ochrony dziedzictwa kulturowego reaktywacja linii 301 dla ruchu pasażerskiego w północnej części województwa opolskiego jest jak najbardziej zasadna.</p> <p>Powiat Namysłowski będąc partnerem Stobrowskiej Strefy Rehabilitacji i Rekreacji jako jedyny w województwie nie posiada bezpośredniej komunikacji kolejowej z Opolem. W obecnej chwili powiat namysłowski jest lepiej skomunikowany z Wrocławiem niż ze stolicą woj. opolskiego. Sytuacja ta powoduje pogłębienie problemów depopulacyjnych województwa opolskiego między innymi poprzez migrację uczniów, studentów i biznesu do Wrocławia.</p> <p>Odtworzenie linii kolejowej nr 301 przyczyni się zatem do zrównoważonego rozwoju ekonomiczno – gospodarczego naszego rejonu, bowiem zapewni ergonomiczny i bardziej ekologiczny zbiorowy transport, z którego skorzystają zarówno mieszkańcy Opolszczyzny, turyści, jak i nasz przemysł.</p>	możliwość uruchomienia połączeń na tej linii po 2020 r., jeśli linia kolejowa zostanie odtworzona.
21.		Załącznik nr G, str.143, tabela 70 (Lp.15) oraz 71 (Lp.16)	<p>Tabela 70 oraz 71: Proszę objąć w opisie miejscowość Murów istniejącą stacją kolejową, natomiast wykreślić miejscowość Okoły, która nigdy nie posiadała stacji.</p> <p><b>Uzasadnienie:</b> Istniejący wyremontowany budynek dworca w Murowie zawsze służył jako stacja kolejowa, po zawieszeniu ruchu na linii 301 pozbawiono go w/w funkcji. W momencie przywrócenia ruchu pasażerskiego na wzmiankowanej linii wykorzystywany będzie zgodnie z jego przeznaczeniem. Obecnie JST jaką jest Gmina Murów przygotowuje się do procedury przejęcia dworca od zarządcy PKP PLK. Stora Enso przygotowuje projekty infrastruktury wewnętrznej odnośnie połączenia bocznica</p>	<b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> W Planie transportowym zostanie dopisany przystanek w Murowie. Przystanek w miejscowości Okoły jest uwzględniony zgodnie z informacją Przekazaną przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

			zakładu z linią.	
22.		Projekt „Planu zrównoważonego....”, str.78 ustęp 2 „Linia nr 293/301- odcinek:Opole-Jelowa-Kluczbork”, wiersz 5	Najwięcej pasażerów na tej linii wsiada na stacji Laskowice Oleskie, co jest potwierdzeniem silnego potoku pasażerskiego z rejonu gminy Murów.  <b>Uzasadnienie:</b> Potwierdzenie, że komunikacja kolejowa jest jedyną alternatywą dla mieszkańców gminy, szczególnie z najbardziej oddalonych wiosek tej części Opolszczyzny. Ze względu na migrację mieszkańców Namysłowa do Wrocławia postulujemy o reaktywację na transport kolejowy i ujęcie tego zadania w w/w projekcie dla poprawy sytuacji społeczno-gospodarczej naszego województwa.	<b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> Plan transportowy obejmuje wykonywanie przewozów na czynnych liniach kolejowych, a obecnie ze względu na braki w infrastrukturze kolejowej nie jest możliwe jej uruchomienie. W Planie transportowym zapisano, możliwość uruchomienia połączeń na tej linii po 2020 r., jeśli linia kolejowa zostanie odtworzona.
23.	Bogdan Topoła Starostwo Powiatowe w Namysłowie	III,14.2	Brak połączeń Kępno (Rychtal) – Namysłów.  <b>Uzasadnienie:</b> Dojazd młodzieży do szkół w Namysłowie.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Wybór linii użyteczności publicznej był poprzedzony analizą natężenia ruchu pasażerskiego.
24.			Brak połączeń Syców (Dziadowa Kłoda) – Namysłów.  <b>Uzasadnienie:</b> Dojazd młodzieży do szkół w Namysłowie.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Wybór linii użyteczności publicznej był poprzedzony analizą natężenia ruchu pasażerskiego.
25.			Brak połączeń Namysłów – Opole przez Domaszowice, Pokój.  <b>Uzasadnienie:</b> Dojazd młodzieży do szkół w Namysłowie i Opolu.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Domaszowice znajdują się w powiecie Namysłowskim, a więc jest to połączenie powiatowe, którego organizatorem jest Starosta Namysłowski.
26.	Wiesław Bednarski PKS w Głubczycach	Część VI u.20 Część III u. 14.2 Część IV	W relacji Głubczyce – Opole 21 kursów obsługuje PKS W Głubczycach Sp. z o.o., co z uwagi na potok pasażerów stanowi znaczne źródło przychodów pozwalające na utrzymanie mniej rentownych połączeń w obrębie Powiatu Głubczyckiego. Wybór operatora innego (w drodze przetargu) spowoduje spadek przychodów dla PKS, który ograniczy ilość kursów w ramach linii powiatowych, a tym samym ograniczy dopływ pasażerów do linii o charakterze użyteczności publicznej w relacji Głubczyce - Opole. Ponadto zastosowanie ustawowych ulg tylko na liniach użyteczności publicznej wydaje się być niesprawiedliwe i dzieli społeczeństwo na dwie kategorie.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Plan Transportowy jest dokumentem strategicznym i nie określa liczby połączeń na danej linii autobusowej, ani nie wskazuje operatorów.
27.			Ujednolicenie taryfy przewozowej na płaszczyźnie kolej - autobus wydaje się niemożliwe z uwagi na fakt dotowania linii kolejowych na poziomie 15 zł do kilometra-dotowany zakup taboru. Natomiast przewozy autobusowe jak i zakup nowych autobusów odbywa się wyłącznie ze środków własnych przewoźnika, gdzie	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> W Planie transportowym zapisy dotyczące integracji taryfowo-biletowej są w dużym stopniu

			maksymalne wpływy z 1 kilometra kształtują się na poziomie 4 zł na liniach o dużym potoku pasażerów.	ogolności. Szczegółowe rozwiązania w tym zakresie zależą będą od porozumienia organizatora z wybranymi operatorami.
28.			Sieć drogowa - Powiat Głubczycki. Wątpliwe wydaje się uznanie drogi powiatowej nr 12260 O (Droga Baborów – Dzieńmarowy – do DK 38) jako linii użyteczności publicznej z uwagi na minimalny potok pasażerów zarówno z Kędzierzyna - Koźła, jak i z Głubczyc, a ponadto brak linii kolejowej w kierunku Baborowa i jakiegokolwiek potrzeby jej odtworzenia.	<b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> W Planie transportowym uwzględniono linię Baborów – Kędzierzyn-Koźle oraz linię Raclawice Śląskie – Racibórz, która po modyfikacji będzie przebiegała przez Głubczyce i Baborów. Powiat powinien zapewnić połączenia z tymi miastami. Plan transportowy obejmuje wykonywanie przewozów na czynnych liniach kolejowych, a obecnie ze względu na stan infrastruktury kolejowej nie jest możliwe jej uruchomienie.
29.			Wybór operatora na liniach użyteczności publicznej powinien ograniczyć się w przypadku komunikacji autobusowej do zabezpieczenia maksymalnie 20% kursów. Pozostałe 80% powinni zabezpieczyć operatorzy na zasadach wolnego rynku w oparciu o stosowne zezwolenia i licencje, co zabezpieczy ich przychody na poziomie pozwalającym na funkcjonowanie, obsługę linii o małym potoku pasażerów, a tym samym pełnienie ważnej misji społecznej.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Plan transportowy jest dokumentem strategicznym i nie określa liczby połączeń na danej linii autobusowej.
30.	Piotr Hajduk PKS w Strzelcach Opolskich S.A.	Część VI 18-19	Brak możliwości integracji biletowo-taryfowej przewozów kolejowych i autobusowych.  <b>Uzasadnienie:</b> Niemożliwą do zrealizowania jest koncepcja tego samego biletu za tę samą cenę w przewozach autobusowych i kolejowych, skoro założono, że przewozy autobusowe nie będą mogły otrzymywać kompensaty. Taką kompensatę miałyby otrzymać jedynie kolej.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> W Planie transportowym zapisy dotyczące integracji taryfowo-biletowej są w dużym stopniu ogólności. Szczegółowe rozwiązania w tym zakresie zależą będą od porozumienia organizatora z wybranymi operatorami.
31.		Część VI pkt.20	Brak ochrony przewoźnika.  <b>Uzasadnienie:</b> Założenia planu nie przewidują ochrony dla przewoźnika autobusowego, który otrzyma koncesję. Nie będzie on miał żadnej gwarancji, że jego linia nie zostanie „przejęta” przez innego przewoźnika realizującego przejazd na podstawie potwierdzenia	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Brak prawa wyłącznego jest spowodowany wprost zapisami z ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

			zgłoszenia przewozu (w podobnym czasie lub na zbliżonej linii).	
32.	Irena Sapa Wicestarosta Powiatu Głubczyckiego		<p>W związku z przygotowanym projektem „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Opolskiego” zgodnym z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, jak również po przeprowadzonych konsultacjach społecznych z udziałem gmin oraz jednostek zajmujących się zbiorowym transportem drogowym w powiecie głubczyckim, stwierdzono na podstawie przedstawionej prezentacji, że powiat głubczycki pozostaje” białą plamą” na mapie transportowej województwa opolskiego. Proponowane linie komunikacji autobusowej kończą się w Głubczycach, a dodatkowo przy braku połączeń kolejowych nie jest to wiadomość optymistyczna dla mieszkańców naszego powiatu. Zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, powiat głubczycki nie ma obowiązku opracowania planu transportowego ponieważ nie posiada co najmniej 80 000 mieszkańców, lecz 48 000 mieszkańców powinno mieć chociaż częściowo zapewnioną możliwość korzystania z publicznego transportu zbiorowego.</p> <p><b>Uzasadnienie:</b> Nie mniej jednak pragnę przedstawić Panu Marszałkowi propozycje wprowadzenia zmian do Planu transportowego przesłane do Starostwa Powiatowego w Głubczycach przez uczestników spotkania jakie miało miejsce w dniu 21 marca br. w siedzibie Starostwa. Nie do zaakceptowania jest propozycja linii autobusowej z Głubczyc do Gogolina, a następnie pociągiem do Opola, ponieważ nigdy w historii nie było takiego przemieszczania się w takim kierunku mieszkańców naszego powiatu, a wynika to przede wszystkim z faktu, że wydłużyłoby to znacznie odległość i czas dojazdu do Opola. Pomysł ten świadczy o braku rozeznania planujących „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Opolskiego”.</p>	<b>Uwaga uwzględniona.</b>
33.			<p>Gmina Branice wnioskuje, aby zapewnić połączenie autobusowe z Branice do Opola, Kędzierzyna-Koźła i Raciborza podając w uzasadnieniu, że Branice są najdalej położoną siedzibą Gminy od Opola. W Branicach mieści się Szpital Psychiatryczny będący własnością województwa, Regionalny Ośrodek Psychiatrii Sądowej oraz szkoły Wyższe. Do placówek tych dojeżdżają członkowie rodzin odwiedzający chorych jak również studenci kształcący się na kierunkach pedagogicznych, opiekuńczych i medycznych.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Połączenie z Głubczyc do Branice przebiega w granicach Powiatu Głubczyckiego. Ze względu na zróżnicowane potoki podróży, celowym wydaje się zapewnienie przez powiat linii Branice – Głubczyce, gdzie pasażerowie mają zapewnione skomunikowanie w kierunku Opola, Kędzierzyna-Koźła i Raciborza.</p>

34.			Kolejnym wnioskiem zgłoszonym podczas spotkania w Starostwie przez przedstawiciela Gminy Baborów, było zapewnienie połączenia z Kędzierzyna-Koźla do Baborowa i powrót oraz zmianę kierunku trasy autobusu Raclawice – Racibórz, zamiast przez Lisięcice proponowano przez Baborów i ewentualnie Kietrz.	<b>Uwaga uwzględniona.</b>
35.			Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Głubczycach Sp. z o.o. po zapoznaniu się z Planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego przygotowała następujące uwagi i wnioski: PKS w Głubczycach w relacji Głubczyce – Opole obsługuje 21 kursów co z uwagi na potok pasażerów stanowi znaczące źródło przychodów przedsiębiorstwa pozwalające na utrzymanie mniej rentownych połączeń w obrębie powiatu głubczyckiego. Dokonanie wyboru innego operatora w drodze przetargu może spowodować spadek przychodów dla PKS , który jednocześnie ograniczy ilość kursów w ramach linii powiatowych, a tym samym ograniczy dopływ pasażerów do linii o charakterze użyteczności publicznej w relacji Głubczyce- Opole. Ponadto zastosowanie ustawowych ulg tylko na liniach użyteczności publicznej wydaje się być niesprawiedliwe i dzieli społeczeństwo na dwie kategorie.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Plan transportowy jest dokumentem strategicznym i nie określa liczby połączeń na danej linii autobusowej, ani nie wskazuje operatorów.
36.			Prezes PKS zwraca również uwagę w sprawie dotyczącej ujednoczenia taryfy przewozowej, szczegółowo opisując w przesłanym do Pana Marszałka wystąpieniu jak również sprawy dotyczące wyboru operatora obsługi linii użyteczności publicznej, który powinien ograniczyć się w przypadku komunikacji autobusowej do zabezpieczenia maksymalnie 20% kursów. Pozostałe 80 % powinni zabezpieczyć operatorzy na zasadach wolnego rynku w oparciu o stosowne zezwolenia i licencje przez co przychody firmy będą na poziomie pozwalającym na funkcjonowanie, obsługę linii o małym potoku pasażerów, z tym samym pełnienie ważnej misji społecznej.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> W Planie transportowym zapisy dotyczące integracji taryfowo-biletowej są w dużym stopniu ogólności. Szczegółowe rozwiązania w tym zakresie zależą od porozumienia organizatora z wybranymi operatorami.
37.	Infrastruktura Logistyczna labedz1622@o2.pl	Załącznik F,2.2	Poprawa drogi wojewódzkiej 414 na trasie Lubrza- Dobroszowice ( aleja lipowa) lub budowa obok alei nowej drogi.  <b>Uzasadnienie:</b> Droga jest zbyt wąska, dużo kolein oraz zbyt blisko są drzewa. Na tej trasie wydarzyło się dużo śmiertelnych wypadków przede wszystkim młodych ludzi.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Plan transportowy nie dotyczy inwestycji infrastrukturalnych.
38.		Załącznik F,2.2	Bezpośredni pociąg z Kędzierzyna-Koźle do Wrocławia przez Nysę i Prudnik.  <b>Uzasadnienie:</b> Duża liczba osób pracujących i studentów dojeżdża z tych regionów do Opola do pracy i na studia.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Potencjalne relacje pociągów na określonych liniach będą przedmiotem uzgodnień pomiędzy organizatorem, a operatorem.
39.		Załącznik F,2.4	Zwiększenie liczby kursów przewoźników autobusowych na trasie Opole-Łódź. Np. przez takie miasta jak Wieluń, Zduńska Wola, Sieradz.  <b>Uzasadnienie:</b> Duża liczba studentów z Województwa łódzkiego ma problem z dojazdem na Opolskie	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Plan transportowy nie przewiduje połączenia autobusowego na linii Opole – Łódź.



			uczelnie.	
40.	Mariola Wieczorek Angelika Riedel Łukasz Kowalczyk Izabela Kochanek	26.2. Rozwój komunikacji lotniczej i wodnej Transport wodny	Wykorzystanie zasobów Odry w transporcie śródlądowym.  <b>Uzasadnienie:</b> Przewóz drogą śródlądową zapewniłby masowość przewozów i przede wszystkim ma niewielki wpływ na środowisko pod względem zanieczyszczeń. Przepływ towarów mógłby się odbywać na trasie Opole- Krapkowice- Kędzierzyn-Koźle co zmniejszyłoby ruch i obciążenie na drogach. Transport ten także mógłby stać się atrakcją turystyczną dla Opolan i nie tylko.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Plan transportowy dotyczy tylko i wyłącznie transportu publicznego. Nie planuje się wykorzystania transportu rzeką Odrą w celu realizacji połączeń w transporcie publicznym.
41.		26.Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego Transport kolejowy	Niewystarczająca ilość dworców kolejowych. Nieczynne linie kolejowe.  <b>Uzasadnienie:</b> Nieczynne dworce kolejowe czy ich brak to problem dla pasażerów, którzy tracą czas i pieniądze na dojazdy do innych miejscowości, ponieważ nie mogą skorzystać transportu kolejowego. Przykładem jest nieczynny dworzec kolejowy w Krapkowicach. Także funkcjonowanie linii kolejowej na trasie Prudnik –Opole znacznie skróciłoby czas podróży.	<b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> Plan transportowy obejmuje wykonywanie przewozów na czynnych liniach kolejowych, a obecnie ze względu na braki w infrastrukturze kolejowej nie jest możliwe jej uruchomienie. W Planie transportowym zapisano, możliwość uruchomienia połączeń na tej linii po 2020 r., jeśli linia kolejowa zostanie odtworzona.
42.		26.1. Zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego (częstotliwość) Transport autobusowy	Zwiększenie częstotliwości na liniach w godzinach nocnych oraz w soboty i niedziele. Mała liczba kursów na niektórych terenach województwa Opolskiego (w szczególności w dniach wolnych od zajęć dydaktycznych).  <b>Uzasadnienie:</b> Jest to szczególny problem dla osób pracujących, nie mających własnego środka transportu. A po za tym transport zbiorowy zmniejsza uciążliwość ruchu na drogach i wpływa korzystnie na środowisko.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Plan transportowy jest dokumentem strategicznym, który nie określa dokładnego rozkładu jazdy komunikacji publicznej. W przedmiotowym dokumencie nie uwzględnia się połączeń w godzinach nocnych.
43.		26.1. Zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego	Brak mobilnych automatów biletowych w autobusach lub przy przystankach autobusowych.  <b>Uzasadnienie:</b> Zamontowanie tzw. „biletomatów” w centrum miasta oraz obszarach z ograniczoną dostępnością do kiosku i w autobusach, z których korzysta największa ilość pasażerów zwiększyłoby atrakcyjność transportu publicznego oraz zmniejszyłoby problem ich punktualności, ponieważ znaczne opóźnienia spowodowane są częstym zakupem biletów u kierowcy.	<b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> Założeniem Planu transportowego jest poprawa możliwości zakupu biletów, poprzez różne kanały dystrybucji np. smartfony, internet itp.

44.		7.Sieć komunikacyjna w Województwie Opolskim	Nieczynne lotniska.  <b>Uzasadnienie:</b> Przykład stanowi nieczynne lotnisko w Kamieniu Śląskim, które mogło by po rozbudowie sprawnie działać i zmniejszyć trasę dojazdu do lotniska które najbliżej znajduje się od 101-150 km.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Nie planuje się w najbliższym czasie uruchomienia lotniska w Kamieniu Śląskim dla celów transportu pasażerskiego.
45.	Adrianna Panczewska, Artur Nejman, Krzysztof Pasoń, Mariusz Rudnicki	14.1, W celach operacyjnych 6.2 i 6.3 zapisano m.in. następujące cele szczegółowe: • „organizacja na obszarze aglomeracji opolskiej zintegrowanego systemu transportu zbiorowego oraz ścieżek rowerowych.	Chcielibyśmy zwrócić uwagę na problem ścieżek rowerowych w najważniejszych punktach. Po powstaniu stacji rowerowych zauważyliśmy szczególny brak wydzielonego pasa dla rowerów na odcinku Ozimska-Plebiscytowa do Centrum, Dworca PKP czy innych miejsc w tamtym kierunku.  <b>Uzasadnienie:</b> Brak ścieżek powoduje częste kolizje na chodnikach, gdyż przez duże natężenie ruchu na ulicy Ozimskiej, rowerzyści wolą unikać jazdy po niej i wolą wymijać ludzi chodnikami. A wystarczyłoby poszerzyć pasy tak by zapewnić te pół metra ulicy dla rowerzystów.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Powyższe zapisy stanowią cytaty ze Strategii Rozwoju Województwa Opolskiego. Plan transportowy dotyczy komunikacji publicznej, a transport rowerowy to komunikacja indywidualna. Ponadto podany przykład z Opola może być uwzględniony w Planie transportowym Miasta Opola.
46.		14.3 Sieć kolejowa w województwie.	Chcielibyśmy zwrócić uwagę na fakt, iż ciężko jest zwiększyć liczbę odjeżdżających i przyjeżdżających pociągów przy takiej ilości peronów. Remont budynku PKP powinien nieść za sobą dalszy rozwój i dobudowanie nowego peronu.  <b>Uzasadnienie:</b> Nowy peron sprawiłby, że nie byłoby zatoru(co się zdarza dość często) na torach kolejowych gdy jakiś pociąg się spóźnia i inny musi oczekiwać bo on pojawi się już za 10 minut. Zwiększyłoby to również atrakcyjność dla innych miast co by skutkowało być może nowymi połączeniami, a co za tym idzie większe zarobki PKP Opole.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Plan transportowy nie dotyczy inwestycji infrastrukturalnych.
47.	A.Kamińska, D.Suseł, K.Job, M.Bartoń) Studenci I roku logistyki, Uniwersytet Opolski (zgłosili uwagi w dwóch osobnych formularzach)	4.1	W godzinach szczytu powinno kursować więcej autobusów.  <b>Uzasadnienie</b> Jak wiadomo, w godzinach szczytu wiele osób wraca z pracy lub szkoły i autobusy są zatłoczone.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Plan transportowy jest dokumentem strategicznym, który nie określa dokładnego rozkładu jazdy komunikacji publicznej.
48.		4.1	Autobusy linii nocnej powinny kursować również w dni powszednie, a nie tylko w weekendy.  <b>Uzasadnienie</b>	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Powyższa uwaga dotyczy komunikacji miejskiej w Opolu, która nie jest elementem Planu transportowego

			Opole jest miastem studenckim, jako wiadomo studenci bawią się nie tylko w weekendy ale również w tygodniu, a nie każdego stać na powrót do domu taksówką.	Województwa Opolskiego.
49.		4.1	Postawienie przy przystankach tablic informujących o przyjazdach autobusów konkretnych linii oraz informujące o ich ewentualnym opóźnieniu.  <b>Uzasadnienie</b> Znacznie ułatwiło by to komunikację miejską.	Zapisy w tej kwestii znajdują się w rozdziale 25 Planu Transportowego – Sposób organizowania systemu informacji dla pasażera.
50 .		4.2	W godzinach szczytu powinno kursować więcej pociągów, oraz powinny być one dłuższe.  <b>Uzasadnienie</b> W godzinach szczytu panuje tłok w pociągach i często brakuje miejsca aby usiąść, szczególnie ma to miejsce w piątek po południu.	<b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> Plan transportowy jest dokumentem strategicznym, który nie określa dokładnego rozkładu jazdy oraz zestawienia pociągów. Będzie to przedmiotem uzgodnień pomiędzy organizatorem, a operatorem.
51.			Dodatkowo wnosimy uwagę na temat rowerów miejskich oraz ścieżek rowerowych, gdyż nie znaleźliśmy stosownej części dokumentu, w której zostało to zawarte. Stworzenie nowych punktów z rowerami miejskimi, w miejscach najczęściej uczęszczanych, np. okolice rynku, dworca, centrum miasta; stworzenie większej ilości ścieżek rowerowych, które umożliwiłyby poruszanie się rowerzystom po mieście, oraz skrócenie czasu, w którym użytkownik może za darmo korzystać z roweru, gdyż w ciągu 20 minut można dojechać do dowolnego miejsca, co powoduje brak zysku.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Plan transportowy dotyczy komunikacji publicznej, a transport rowerowy to komunikacja indywidualna. W Planie transportowym nie znajdują się zapisy dotyczące inwestycji infrastrukturalnych.
52.		3.14	Polepszenie komfortu w komunikacji kolejowej np. wyposażenie pociągów osobowych w darmową telewizję cyfrową, czy darmowy Internet. <b>Uzasadnienie:</b> Pozwoli to na miłe i komfortowe spędzenie czasu podczas podróży.	<b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> Propozycja darmowego połączenia z internetem zostanie uwzględniona jako postulat w Planie transportowym.
53.		3.14.2	Możliwe zmniejszenie przesiadek komunikacji autobusowych.  <b>Uzasadnienie:</b> Pozwoli to na zaoszczędzenie cennego czasu podróżnym.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Plan transportowy jest dokumentem strategicznym, który nie określa dokładnego rozkładu jazdy komunikacji publicznej.
54.		3.13	Więcej linii komunikacji miejskiej łączące Opole Zachodnie ze Wschodnim.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Powyższa uwaga dotyczy komunikacji miejskiej w Opolu, która nie jest elementem Planu transportowego Województwa Opolskiego.

55.		4.15.3	<p>Wprowadzenie darmowych przejazdów komunikacją miejską dla osób posiadających dowód rejestracyjny samochodu i prawo jazdy.</p> <p><b>Uzasadnienie:</b> Zmniejszy to ruch na drodze, dzięki czemu zyskamy cenny czas, gdyż nie będzie korków i chronimy środowisko.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Powyższa uwaga dotyczy komunikacji miejskiej, która nie jest elementem Planu transportowego dla Województwa Opolskiego.</p>
56.	Daniel Felder		<p>Na stronie 185 ostatnie słowa brzmią „Proponowana pożądana liczba kursów na liniach kolejowych i autobusowych objętych użytecznością publiczną przedstawia się następująco: ” po czym następuje na stronie 186 tabela „Tabela 41. Proponowana liczba połączeń na liniach kolejowych objętych użytecznością publiczną”. Jest tutaj niespójność, albo brakuje tabeli z liczbą połączeń autobusowych, albo zamieszczona tabela powinna się nazywać inaczej i uwzględniać połączenia autobusowe.</p>	<p><b>Uwaga uwzględniona.</b> Tabela dotyczy tylko połączeń kolejowych.</p>
57.			<p>Co do samej treści tabeli 41 chciałbym wnioskować o uwzględnienie połączeń Kędzierzyn-Koźle – Rybnik. Uważam także, że na trasach o mniejszym potencjale (Brzeg – Nysa, Nysa – Kamieniec, Kluczbork – Kępno), mieszkańcy odniosą więcej korzyści kiedy pociągi nie pojadą poza szczytem a zaoszczędzone pieniądze przeznaczy się na tańsze kursy autobusowe w ramach użyteczności publicznej i integracji taryfowej. Przy względnie niskich napełnieniach widzę w takim rozwiązaniu jedyną możliwość na zapewnienie zadowalającej częstotliwości (co około 1 h w szczycie i co około 2 h poza szczytem) zamiast pojedynczych kursów droższą trakcją kolejową.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> W Planie transportowym ujęto połączenie z Kędzierzyna-Koźla do Raciborza przez stację Nędza, gdzie przewidywane są skomunikowania w kierunku Rybnika.</p>
58.			<p>W kwestii mapy „Sieć połączeń na liniach użyteczności publicznej w wojewódzkich przewozach pasażerskich w Województwie Opolskim”. Kursy Opole – Prudnik zaznaczono na trasie przez Dębinę, a jest to wariant występujący zdecydowanie rzadziej w stosunku kursów przez Górkę Prudnicką, który nie został zaznaczony na mapie. To błąd czy celowe planowanie usunięcie popularniejszego wariantu?</p>	<p><b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> Przebieg trasy na mapie ma jedynie charakter orientacyjny. Dokładna trasa każdej linii zostanie ustalona pomiędzy organizatorem i operatorem.</p>
59.			<p>Analogicznie przedstawia się sytuacja z trasą Opole – Głubczyce gdzie na mapie zaznaczono tylko mniej popularny wariant przez Kietlice, a nie zaznaczono trasy przez Lisiećcice. Nie uwzględniono także innych wariantów obecnie wykonywanych: Opole – Olesno przez Ozimek i Żędowice, Opole – Praszka przez Olesno oraz Opole – Grodków przez Gracze. Puszczono za to połączenie Nysa – Brzeg nie utwardzoną drogą nie nadającą się dla niczego innego niż traktor między wsiami Wierzbnik i Przylesie. Dlatego proponuję zaznaczyć dla relacji Nysa – Brzeg trasę z Wierzbnika do Obórki przez Jankowice Wielkie. Dodatkowo w godzinach zmian w strefie ekonomicznej w Skarbimierzu kursy z Nysy mogłyby jechać przez Pępcice i strefę ekonomiczną w Skarbimierzu (bo sądzić, że ktoś pojedzie do Brzegu, żeby się przesiąść i wracać w kierunku z którego przyjechał jest irracjonalne).</p>	<p><b>Uwaga częściowo uzgodniona.</b> Przebieg trasy na mapie ma jedynie charakter orientacyjny. Dokładna trasa każdej linii zostanie ustalona pomiędzy organizatorem i operatorem.</p>
60.			<p>Dodatkowo myślę, że nie sprawdzą się przesiadki w Gogolinie dla trasy Głubczyce – Opole, tylko skomplikują podróż (strona 148). Przesiadki w Gogolinie mogą się</p>	<p><b>Uwaga uwzględniona.</b></p>

			<p>sprawdzić jedynie dla Krapkowic, ale tylko przy dużej częstotliwości autobusów Krapkowice – Gogolin i dobrej dostępności przystanków w Krapkowicach.</p>	
61.			<p>Wnioskuje także o dodanie trasy Opole – Paczków (może nawet część kursów Kłodzko/Kudowa-Zdrój) do tras autobusowych objętych użytecznością publiczną. Popieram to tym, że Paczków ma obecnie bezpośrednie połączenie z Wrocławiem (w zakresie rozkładu PKS Nysa tabele w załącznikach są nieaktualne), a z Opolem, stolicą województwa, tylko przez pojedyncze kursy dalekobieżne (2 w tygodniu i trzeci weekendowy). W podobnej sytuacji jest Otmuchów.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Plan transportowy zapewnia połączenia kolejowe na liniach Opole – Nysa i Nysa – Kamieniec Żąbkowicki przez Paczków i Otmuchów, z możliwością realizacji w relacji Opole – Kłodzko. Połączenie autobusowe na trasie Paczków – Nysa zapewnia Powiat Nyski. Województwo zapewnia połączenia autobusowe na linii Nysa – Opole.</p>
62.			<p>Wspomina się o poprawie oferty przez podnoszenie prędkości komunikacyjnej (strona 154 oraz 182, tabela 40), ale nie zauważyłem opisu działań mających to zapewnić (bus-pasy itp.).</p>	<p><b>Uwaga uwzględniona.</b> Zwiększenie prędkości komunikacyjnej, jest pewnym ogólnym celem, do którego należy dążyć. W komunikacji kolejowej kluczowe znaczenie będą miały prowadzone i planowane remonty linii kolejowych, a w transporcie autobusowym np. nowocześniejszy tabor oraz dodatkowe kanały dystrybucji biletów, które zmniejszą ilość kupowanych biletów u kierowcy.</p>
63.	<p>Janina Bosak Sołtys Sołectwa Wyszków Śląski</p>		<p>Zwracam się z prośbą o przywrócenie zatrzymywania się pociągu relacji Opole - Nysa na stacji w Wyszkowie Śląskim.</p> <p><b>Uzasadnienie:</b> Uzasadniam, iż od 1887 roku do 2004 roku pociąg relacji Opole-Nysa, Nysa-Opole zatrzymywał się na w/w stacji, co było bardzo korzystne dla mieszkańców którzy dojeżdżają do pracy, szkoły w Opolu. W chwili obecnej mieszkańcy Wyszkowa Śląskiego pracujący, i uczący się w Tułowicach, Opolu muszą dojechać do Nysy aby wsiąść do pociągu który jedzie przez Wyszków Śląski do Opolu, czyli jadą przez swoją miejscowość. Przez miejscowość przejeżdżają pociągi towarowe jak również pasażerskie. Pomimo wielu pism do PKP dot. przywrócenia zatrzymywania się pociągu brak reakcji do chwili obecnej. W celu poprawy dostępności transportowej proszę o pozytywne odniesienie się do</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> W Planie transportowym nie znajdują się zapisy dotyczące inwestycji infrastrukturalnych. Przystanek Wyszków Śląski jest obecnie wyłączony z obsługi pasażerskiej ze względu na znikomy potencjał przewozowy oraz stan techniczny.</p>

			mojego wniosku. Informuję, że jest to również prośba mieszkańców którzy poruszają temat braku zatrzymywania się pociągu na zebraniach wiejskich.	
64.	Krzysztof Długosz Urząd Miejski w Gogolinie	Str. 37 6.5. Rozwój gospodarki na terenie Województwa Opolskiego Tabela 10. Największe zakłady przemysłowe Województwa Opolskiego	Jest: Górażdże Hiedlberg Cement Gruop Powinno być: Górażdże Cement S.A.  <b>Uzasadnienie:</b> Błędna nazwa podmiotu gospodarczego	<b>Uwaga uwzględniona.</b>
65.		Str. 39 6.6. Specjalne Strefy Ekonomiczne na terenie Województwa Opolskiego Mapa 4. Specjalne Strefy Ekonomiczne na terenie Województwa Opolskiego	Na mapie nr 4 brak informacji o tym inwestorze jakim jest Sentrex Sp. z o.o. w Gogolinie.  <b>Uzasadnienie</b> Brak wymienienia podmiotu funkcjonującego na terenach objętych statusem SSE w Gogolinie.	<b>Uwaga uwzględniona.</b> Wprowadzono poprawną nazwę do mapy.
66.		Str. 52 7. Sieć komunikacyjna w Województwie Opolskim oraz  Str. 92 14. Sieć użyteczności publicznej  C. Trasy niekorzystne dla kolei – wymagające nakładów inwestycyjnych:	Należy rozważyć zasadność trwania przy wyrażanym w opracowaniu poglądzie o potrzebie odtworzenia linii kolejowej nr 306 Gogolin-Prudnik na odcinku Gogolin- Krapkowice.  <b>Uzasadnienie:</b> Rozważania dotyczące odbudowy linii kolejowej nr 306 Gogolin-Prudnik na odcinku Gogolin-Krapkowice należy uznać za bezzasadne ponieważ: 1. Linia została formalnie i technicznie zlikwidowana. 2. PKP sprzedała ok. 750 mb linii Gminie Gogolin. 3. Na wymienionej (sprzedanej Gminie Gogolin) nieruchomości wzniesiony został zespół boisk „Orlik”. 4. ZDW kończy etap projektowy zadania inwestycyjnego pod nazwą „budowa obwodnicy miejscowości Malnia i Chorula w ciągu DW423”. Przebieg obwodnicy przetnie pod kątem prostym zlikwidowaną linię. Rzędna projektowanej jezdni nie będzie spójna z rzędną zlikwidowanej główki szyny. Obwodnica zrealizowana ma zostać do końca roku 2018.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Plan transportowy obejmuje wykonywanie przewozów na czynnych liniach kolejowych, a obecnie ze względu na braki w infrastrukturze kolejowej nie jest możliwe jej uruchomienie. W Planie transportowym zapisano, możliwość uruchomienia połączeń na tej linii po 2020 r., jeśli linia kolejowa zostanie odtworzona.

			<p>5. ZDW na mocy porozumienia pomiędzy Województwem Opolskim a Gminą Gogolin zleciło w bieżącym roku projektowanie nowego przebiegu DW 424 (400mb linii) oraz drogi łączącej tereny inwestycyjne (KSSE) z obwodnicą Malni i Choruli (850mb linii). Oba wymienione odcinki dróg będą śladem zlikwidowanej linii kolejowej. Oba odcinki zrealizowane zostaną do 2020.</p> <p>6. Przebieg linii kolejowej jest nieatrakcyjny dla mieszkańców Krapkowic ze względu na oddalenie od skupisk mieszkańców. Dla mieszkańców Gminy Gogolin przebieg linii jest jeszcze mniej atrakcyjny ponieważ nie komunikuje ich z żadnym centrum.</p> <p>7. Linia miała znaczenie dla transportu zaopatrzeniowego dwóch olbrzymich zakładów przemysłowych (Krapkowickie Zakłady Celulozowo-Papiernicze i Śląskie Zakłady Przemysłu Skórzanego „Otmęt”). Oba zakłady uległy likwidacji a przedsiębiorstwa funkcjonujące na ich fundamentach nie uzależniają swego bytu od funkcjonowania linii kolejowej.</p> <p>8. Transport samochodowy skutecznie konkurować będzie z „opcją kolejową” co opisane jest na stronie 52 przedmiotowego opracowania.</p>	
67.		Str. 55 7. Sieć komunikacyjna w Województwie Transport śródlądowy Opolskim	<p>Brak informacji o porcie w Choruli.</p> <p><b>Uzasadnienie:</b> Port położony jest najbliżej autostrady (węzeł Gogolin) i skomunikowany z nią za pomocą DW423 przystosowaną do transportu transportów ponadgabarytowych.</p>	<b>Uwaga uwzględniona.</b>
68.		Str. 55 7. Sieć komunikacyjna w Województwie Transport lotniczy Opolskim	<p>Brak informacji opisujących pas startowy lotniska w Kamieniu Śląskim.</p> <p><b>Uzasadnienie:</b> Jeżeli opisując lotnisko w Polskiej Nowej Wsi podano informacje o pasie trawiastym to warto wskazać , że lotnisko w kamieniu Śląskim dysponuje pasem asfaltowo-betonowym o długości 2300 m.</p>	<b>Uwaga uwzględniona.</b>
69.		Str. 68 Mapa 9. Sieć połączeń autobusowych – grupy A i B	<p>Jakość mapy utrudnia analizę jej zawartości (zbyt mała gęstość punktów).</p>	<b>Uwaga uwzględniona.</b> W Planie transportowym zostanie umieszczona mapa w formacie A3.
70.		Str. 102 Mapa 12. Sieć połączeń na liniach użyteczności publicznej w	<p>Na mapie zaznaczono nie istniejącą linię autobusową przebiegającą pomiędzy Kamieniem Śląskim (Gmina Gogolin) a Siedlcem (Gmina Izbicko)</p> <p>Ten sam błąd występuje na mapie stanowiącej załącznik do planu.</p> <p><b>Uzasadnienie:</b></p>	<b>Uwaga uwzględniona.</b> Poprawiono przebieg linii na mapie.

		wojewódzkich przewozach pasażerskich w Województwie Opolskim.	Linia na mapie poprowadzona została przez lotnisko oraz drogę gruntową.	
71.		Str. 141 19. Integracja różnych rodzajów transportu	Proponowana ilość miejsc parkingowych dla centrum przesiadkowego w Gogolinie w ilości 25-50 jest zbyt mała. Minimalna konieczna ilość to 100 miejsc parkingowych.  <b>Uzasadnienie:</b> Już dzisiaj osoby korzystające z komunikacji kolejowej pozostawiają samochody na istniejących parkingach w środku miasta (w bezpośredniej bliskości dworca kolejowego ma czas 10h) co utrudnia mieszkańcom korzystanie z usług oferowanych przez miasto a w konsekwencji powoduje odpływ usługodawców z centrum.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> W Planie transportowym nie znajdują się zapisy dotyczące inwestycji infrastrukturalnych.
72.		Str. 88 <b>Załączniki</b> 2.3. Powiat Krapkowicki Tabela 21. Kursy przewoźników autobusowych przebiegające przez teren Powiatu Krapkowickiego	Zezwolenie nr 815 Opole-Kamionek nie jest realizowane od września 2013. Kurs kończy się w Kamieniu Śląskim.	<b>Uwaga uwzględniona.</b>
73.		Str. 128 <b>Załączniki</b> 3. Linia kolejowa nr 136: Opole Groszowice – Kędzierzyn-Koźle Tabela 50. Podstawowe informacje o linii nr 136 na terenie Województwa Opolskiego	W tabeli znajduje się informacja o braku planów remontowych linii.  <b>Uzasadnienie:</b> O pracach remontowych na linii 136 mówi DOKUMENT IMPLEMENTACYJNY DO STRATEGII ROZWOJU TRANSPORTU DO 2020 r. (Z PERSPEKTYWĄ DO 2030 r.) z grudnia 2013 sporządzony przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju.	<b>Uwaga uwzględniona.</b>
74.	Andrzej Pyziak Wójt Gminy Rudniki		Po zapoznaniu się z projektem „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Opolskiego”, wnioskuję o ujęcie w tymże planie bezpośrednich połączeń komunikacyjnych gminy Rudniki z siedzibą województwa. Jest to postulat kierowany do władz województwa od kilku lat,	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> W Planie transportowym Województwa Opolskiego są zapewnione połączenia z Olesna do



			a w obecnej sytuacji demograficznej nabiera jeszcze większego znaczenia. Specjalna Strefa Demograficzna jeśli ma spełniać swoją rolę, powinna także uwzględnić dogodnie – bezpośrednio – połączenia ze stolicą województwa (dojazd studentów do uczelni, mieszkańców do specjalistycznych ośrodków służby zdrowia itd.). Od ubiegłego roku gmina Rudniki jako jedyna gmina w województwie opolskim takiego – bezpośredniego – połączenia nie posiada.	Opola. Zgodnie z regulacjami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, linię Rudniki – Olesno powinien zorganizować Powiat Oleski.
75.			Kolejnym wnioskiem jaki kierujemy to utrzymanie dofinansowania do przewozów pasażerskich linii kolejowej Nr 181 relacji Herby Nowe - Kępno. Zmniejszanie dofinansowania przez władze województwa opolskiego powoduje likwidację kolejnych połączeń i jednocześnie wzrost bezrobocia wśród mieszkańców naszej gminy, którzy do wielu lat mają w województwie śląskim miejsca pracy.	Postulowana linia jest ujęta w projekcie Planie transportowego na str. 98.
76.	Artur Czechowicz Gmina Baborów	Pkt 14.2, mapa 12	Zmiana przebiegu korytarza transportowego z linii Raclawice Śląskie – Racibórz przez Lisięcice na Raclawice Śląskie – Racibórz przez Głubczyce Baborów.  <b>Uzasadnienie:</b> Objęcie większej ilości mieszkańców przewozami o charakterze publicznym oraz ujednolicenie zapisów z informacjami naniesionymi na mapie nr 9.	<b>Uwaga uwzględniona.</b> Wprowadzono zmianę na mapie. Linia będzie przebiegała przez Głubczyce, Baborów i Kietrz.
77.	Stanisław Belka Wicestarosta Oleski	10.2. Transport kolejowy	Nie przeanalizowano potrzeb transportowych mieszkańców Powiatu Oleskiego w zakresie transportu kolejowego. W szczególności nie oszacowano zapotrzebowania na połączenia bezpośrednio z Górnym Śląskiem, Mazowszem, Wielkopolską i Dolnym Śląskiem. Nie dokonano również analizy połączeń kolejowych, które przebiegają przez teren powiatu oleskiego, a nie uwzględniają w swoim rozkładzie stacji w Oleśnie (miasto powiatowe).  <b>Uzasadnienie:</b> Liczne prośby zgłaszane w tym zakresie przez mieszkańców powiatu.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> W Planie transportowym uwzględniono potrzeby transportowe województwa opolskiego, poprzez odpowiedni wybór linii użyteczności publicznej, w uzgodnieniu z sąsiednimi organizatorami. Kwestia innych połączeń międzywojewódzkich znajduje się w kompetencji ministra i Krajowego Planu Transportowego.
78.		10.1 Transport autobusowy	Nie uwzględniono konieczności skomunikowania poszczególnych gmin położonych na terenie powiatu oleskiego ze stolicą województwa.  <b>Uzasadnienie:</b> Liczne wnioski mieszkańców pracujących i uczących się w Opolu	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zgodnie z regulacjami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym połączenia gminy ze stolicą powiatu są zadaniem Starosty Oleskiego. W Planie Transportowym są uwzględnione połączenia z Olesna do Opola.
79.	Ireneusz Gutowski	Cz. III pkt 10.2 Cz. VIII pkt 26	Wznowienie połączenia kolejowego z Raclawic Śląskich do Głubczyc i połączenie linii kolejowej z czeską koleją wąskotorową (odcinek Osoblaha – Raclawice Śląskie) ew. przekształcenie niewykorzystywanej linii kolejowej na ścieżkę rowerową.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Plan transportowy obejmuje wykonywanie przewozów na

			<p><b>Uzasadnienie:</b> Przywrócenie skomunikowania w Raclawicach Śląskich w kierunku Nysy, Kędzierzyna oraz Raciborza oraz powstanie nowego skomunikowania z Osoblahą. Ponadto wykorzystanie istniejącej, a nieczynnej linii kolejowej na transport piasku i żwiru z kopalni znajdującej się w Raclawicach Śląskich.</p>	<p>czynnych liniach kolejowych, a obecnie ze względu na braki w infrastrukturze kolejowej nie jest możliwe jej uruchomienie. W Planie transportowym nie znajdują się zapisy dotyczące inwestycji infrastrukturalnych.</p>
80.		Cz. III pkt 10.2 Cz. VIII pkt 26	<p>Wznowienie połączenia kolejowego na trasie Nysa – Głuchołazy-Miasto w sezonie wakacyjnym, ferie zimowe oraz w soboty i niedziele poza sezonem wakacyjnym.</p> <p><b>Uzasadnienie:</b> Przygraniczny rozwój turystyczny – dojazd pociągiem na stoki narciarskie i trasy piesze i rowerowe w Jesionikach. Możliwość łatwego dojazdu pociągiem z Opola, Nysy i Głuchołaz do Pragi, Brna czy Ołomuńca.</p>	<p>Postulowana linia jest ujęta w projekcie Planie transportowego na str. 98.</p>
81.		Cz. III pkt 10.2 Cz. VIII pkt 26	<p>Przywrócenie połączenia kolejowego z Nysy do Kamieńca Ząbkowickiego i skomunikowanie z pociągami jadącymi do Kłodzka / Wrocławia.</p> <p><b>Uzasadnienie:</b> Skomunikowanie woj. opolskiego z dolnośląskim, w szczególności z Wrocławiem oraz atrakcyjnym turystycznie rejonem Kotliny Kłodzkiej</p>	<p>Postulowana linia jest ujęta w projekcie Planie transportowego na str. 98.</p>
82.		Cz. III pkt 10.2 Cz. VIII pkt 26	<p>Przekształcenie zamkniętych linii kolejowych w ścieżki rowerowe. Dotyczy linii kolejowej z Nysy do Kałkowa oraz z Nowego Świętowa do Sławniowic/ Biskupowa.</p> <p><b>Uzasadnienie:</b> Rozwój i poprawa bezpieczeństwa turystyki rowerowej. Umożliwienie bezpiecznego dojazdu rowerem do atrakcyjnego turystycznie rejonu Jesioników oraz (dla Czechów) jeziora Nyskiego.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> W Planie transportowym nie znajdują się zapisy dotyczące inwestycji infrastrukturalnych. Plan transportowy dotyczy komunikacji publicznej, a transport rowerowy to komunikacja indywidualna. W przedmiotowym dokumencie zapewniono poprawę dostępności komunikacyjnej terenów turystycznych w Powiecie Nyskim.</p>
83.		Cz. III pkt 10.2 Cz. VIII pkt 26	<p>Reaktywacja pasażerskiego ruchu na linii kolejowej na odcinku z Niemodlina do Szydłowa.</p> <p><b>Uzasadnienie:</b> Połączenie kolejowe Niemodlin – Opole przez Szydłów zwiększyłoby rozwój</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b> Plan transportowy obejmuje wykonywanie przewozów na czynnych liniach kolejowych, a obecnie ze względu na niskie</p>

			gospodarczy rejonu, zmniejszyło ruch samochodowy oraz transport ciężkich ładunków drogami z Kopalni w Graczach	parametry techniczne infrastruktury kolejowej, nie jest możliwa realizacja połączeń pasażerskich na odpowiednim poziomie. W Planie transportowym uwzględniono linię autobusową Niemodlin – Tułowice, która zapewnia skomunikowanie z pociągiem do Opola.
84.	Burmistrz Głuchołaz	Część II pkt. 6.5. Tabela nr 10 (str. 37)	<p>W tabeli nr 10 dot. wykazu największych zakładów przemysłowych województwa opolskiego proszę o ujęcie zakładów zlokalizowanych na terenie Gminy Głuchołazy:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Głuchołaskie Zakłady Papiernicze (liczba pracowników 200),</li> <li>-Wakmet sp.j. Fabryka armatury przemysłowej Bodzanów (liczba pracowników 226),</li> <li>-Schattdecor Sp. z o.o. zakład w Głuchołazach (liczba pracowników 115),</li> <li>-Fabryka papieru „Malta-Decor” Bodzanów (liczba pracowników 117),</li> <li>-Fabryka Armatur Głuchołazy S.A. Głuchołazy (liczba pracowników 100),</li> <li>-HALOGEN LIGHT TECH SP. Z o.o. Głuchołazy (liczba pracowników 100),</li> <li>-Firma Drobmar Grażyna Żemto oddz. KROGAL Głuchołazy (liczba pracowników 100).</li> </ul> <p><b>Uzasadnienie:</b> Jeśli jako kryterium umieszczenie zakładów produkcyjnych w wykazie przyjęto liczbę zatrudnionych pracowników min. 100 (na co wskazują dane już ujętych zakładów) to w/w zakłady z terenu Gminy Głuchołazy kwalifikują się do ujęcia w wykazie. Opisane zakłady zatrudniają istotną liczbę osób także z terenów spoza Gminy Głuchołazy. W związku z powyższym ujęcie w wykazie opisanych zakładów może mieć znaczenie na kształtowanie się opisanego planu transportowego.</p>	<b>Uwaga uwzględniona.</b>
85.		Część III pkt. 7. Drogi krajowe (str. 48)	<p>Prosimy o uwzględnienie „wąskiego gardła” na ul. M.C. Skłodowskiej w Głuchołazach w wykazie dróg krajowych najbardziej obciążonych ruchem kołowym. Generalny pomiar ruchu z 2010r. wskazywał 10123 pojazdy na dobę.</p> <p><b>Uzasadnienie:</b> Jest to newralgiczny punkt na terenie gminy z natężeniem ruchu podobnym jak punkty już ujęte w wykazie. Odciążenie ruchu kołowego na opisanym odcinku można osiągnąć poprzez zmianę przebiegu drogi wojewódzkiej z ul. Powstańców Śląskich przez budowę krótkiego odcinka drogi na terenie nieczynne torowiska do ul. Wyszyńskiego (drogi krajowej) . Zrealizowanie tego połączenia pozwoliłoby na wyprowadzenie kilku tysięcy pojazdów zmierzających w kierunkach na Złatych Hor, Pokrzywniej, Prudnika i Nysy z centrum miasta (w/w wąskiego gardła) i usprawniłoby komunikację publiczną na w/w kierunkach.</p>	<b>Uwaga uwzględniona.</b>

86.		<p>Część III pkt. 14. Kluczowe węzły komunikacyjne tabela nr 27 (str. 87)</p> <p>Część III pkt. 14. Kluczowe węzły komunikacyjne (str. 92)</p> <p>Część III pkt. 14.2. Sieć komunikacyjna (str. 99)</p> <p>Część VI pkt. 19. Integracja różnych środków transportu (str. 140)</p> <p>Część VII pkt. 25. Sposób organizowania systemu informacji pasażerów (str. 176)</p>	<p>Uwzględnić jako węzeł przesiadkowy lub kluczowy węzeł komunikacyjny (w komunikacji wojewódzkiej i powiatowej) przystanek (dworzec) Głuchołazy przy ul. Wyszyńskiego wraz z doposażeniem go w dynamiczny system informacji pasażerskiej.</p> <p><b>Uzasadnienie:</b> Obecnie teren ten jest wykorzystywany do komunikacji autobusowej zarówno w skali gminnej jak i powiatowej i wojewódzkiej jako przystanek początkowy lub końcowy (6 stanowisk dla autobusów). Do gminnego terenu wykorzystywanego w komunikacji autobusowej przylega dworzec kolejowy Głuchołazy Miasto przy linii kolejowej 343. Gmina prowadzi zaawansowane negocjacje z PKP w sprawie przejęcia tego obiektu w celu jego modernizacji i wykorzystania do publicznego transportu zarówno autobusowego, jak i kolejowego. Obecnie w komunikacji kolejowej funkcjonuje tylko przystanek (dworzec) Głuchołazy. Jednakże z powodu jego lokalizacji (praktycznie poza miastem) i brakiem skomunikowania z komunikacją autobusową jego atrakcyjność dla potencjalnych pasażerów jest bardzo niewielka. Utworzenie przystanku kolejowego Głuchołazy Miasto przy ul. Wyszyńskiego na linii nr 343 bardzo podniosłoby atrakcyjność i dochodowość połączeń kolejowych i autobusowych. Planowane w „Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Opolskiego” reaktywowanie połączenia kolejowego Opole – Nysa – Głuchołazy powinno się kończyć na stacji Głuchołazy Miasto (a nie Głuchołazy). Nastąpiłoby skomunikowanie połączeń: kolejowego Opole – Nysa – Głuchołazy, czeskiego kolejowego Jeseník – Krnov (dalej Ostrava) z całą siatką połączeń autobusowych realizowanych z terenu przy ul. Wyszyńskiego. Nieruchomość przy ul. Wyszyńskiego jest bardzo dogodnie usytuowana pod względem wykorzystania w publicznym transporcie zbiorowym: w centrum miasta, przy drodze krajowej, blisko do centrów handlowych, szpitala, itd. Dodatkowo w bezpośrednim sąsiedztwie gmina posiada teren oraz projekt parkingu na ok. 100 samochodów. Realizacja parkingu planowana jest w najbliższych latach w zależności od sytuacji dochodowej gminy.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zaproponowane w Planie Transportowym węzły kluczowe oraz węzły przesiadkowe są wynikiem analiz natężenia ruchu pasażerskiego.</p>
87.		<p>Część VI pkt. 19. Integracja różnych środków transportu (str. 138)</p>	<p>Skorelować uruchomienie planowanego w projekcie „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Opolskiego” połączenia kolejowego Opole (Nysa) – Głuchołazy Miasto z terminem zakończenia modernizacji linii kolejowej Opole - Nysa lub to połączenie uruchomić nawet wcześniej.</p> <p><b>Uzasadnienie:</b> Uruchomienie planowanego w „Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Opolskiego” uruchomienia połączenia kolejowego przyczyni się do zwiększenia atrakcyjności innych połączeń komunikacji zbiorowej z terenu Gminy Głuchołazy oraz podniesie atrakcyjność turystyczną gminy. Modernizacją trasy kolejowej Nysa – Opole zredukuje czas podróży do</p>	<p><b>Uwaga uwzględniona.</b></p>

			<p>akceptowalnego przez podróżnych i w połączeniu z utworzeniem przystanku Głuchołazy Miasto (skomunikowanego z innymi połączeniami kolejowymi i autobusowymi) spowoduje duże zainteresowanie podróżnych tym połączeniem. Gmina Głuchołazy posiada ok 4 tys. miejsc noclegowych i obecnie wobec braku dogodnych połączeń kolejowych znakomita większość turystów wybiera transport indywidualny. Także mieszkańcy Głuchołaz pracujący poza gminą oraz pracownicy spoza gminy dojeżdżający do miejsc pracy na terenie gminy wybierają w większości transport indywidualny wobec braku wygodnego skomunikowania. Ogranicza to także mobilność bezrobotnych.</p> <p>W Pokrzywnej trwa budowa parku tematycznego, który będzie jedną z największych atrakcji Gór Opawskich. Wg biznesplanu inwestora obiekt będzie odwiedzać ok. 250 tys. ludzi rocznie. Gmina czyni starania w kierunku reaktywacji przystanku kolejowego w Pokrzywnej na linii kolejowej nr 333. Utworzenie tego przystanku na połączeniu czeskim Jeseník - Krnov przez Głuchołazy Miasto wraz z uruchomieniem połączenia kolejowego Opole (Nysa) – Głuchołazy Miasto skomunikowałoby najbardziej atrakcyjny teren w Górach Opawskich z Opolem.</p> <p>Dodatkowo przywrócenie w/w połączenia kolejowego i utworzenie przystanków Głuchołazy Miasto i Pokrzywna przyczyni się także do zredukowania zanieczyszczeń liniowych, gdzie w Programie Ochrony Powietrza dla województwa Opolskiego w Głuchołazach stwierdza się przekroczenia dopuszczalnych norm.</p> <p>Niezależnie na podanego maila pt_konsultacje@opolskie.pl zostanie przekazany zamówiony przez Gminę Głuchołazy, a wykonany przez Państwową Wyższą Szkołę Zawodową w Nysie opracowanie dot. zapotrzebowania na uruchomienie połączenia kolejowego Nysa – Głuchołazy.</p>	
88.		Część VI pkt. 20. Tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego (str. 148)	<p>Zwracamy się o podjęcie starań, aby docelowo objąć programem wspólnych biletów przewozy czeskich linii kolejowych przebiegających przez Pokrzywną i Głuchołazy po powstaniu przystanków Głuchołazy Miasto i Pokrzywna.</p> <p><b>Uzasadnienie:</b> Reaktywacja przystanku w Pokrzywnej oraz w Głuchołazach pozwoli na zatrzymywanie się Czeskich pociągów na terytorium Polski. Działania te zwiększyłyby atrakcyjność transportu publicznego i poprawiły połączenia międzynarodowe.</p>	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Połączenia międzynarodowe i rozwiązania dotyczące oferty przewozowej na tym szczeblu (wspólny bilet) leżą w kompetencji odpowiednich organizatorów.
89.		Sieć połączeń na liniach użyteczności publicznej w wojewódzkich przewozach pasażerskich w Województwie Opolskim – załącznik	<p>Proponujemy korektę załącznika graficznego w celu wykazania połączenia autobusowego relacji Głuchołazy – Opole przez miejscowość Pokrzywna oraz zaznaczenie linii kolejowej ruchu tranzytowego.</p> <p><b>Uzasadnienie:</b> Część istniejących połączenia autobusowych relacji Głuchołazy - Opole przebiega przez miejscowość Pokrzywna w związku z powyższym należy wprowadzić korektę do opisywanego załącznika. W przypadku zmiany statutu ruchu tranzytowego na ruch</p>	<b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> Wieś Pokrzywna znajduje się na terenie gminy Głuchołazy. W Planie transportowym zaplanowano linię Głuchołazy – Opole. Zgodnie z regulacjami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, linię umożliwiającą dojazd

		graficzny.	międzynarodowy automatycznie trasa kolejowa winna znaleźć się na mapach.	Pokrzywnej do Głucholaz powinna zorganizować gmina. W Planie transportowym uwzględniono zaznaczenie linii kolejowej z Głucholaz do granicy państwa.
90.		Część III pkt. 14.1 Wyznaczenie sieci połączeń komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej (str 94 )	Proponujemy o wprowadzenie obwodnicy Głucholaz, które wpłyną pozytywnie nie tylko na transport prywatny, publiczny ale również na transport międzynarodowy.  <b>Uzasadnienie:</b> Gmina Głucholazy od kilku lat czyni starania (wnioskuje do GDDKiA) o podjęcie budowy obwodnicy Głucholaz wyprowadzającej ruch tranzytowy poza miasto Głucholazy. Budowa obwodnicy rozwiązałaby problemy komunikacyjne miasta i przyczyniłaby się do ograniczenia przekroczeń norm emisji liniowej spalin.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> W Planie transportowym nie znajdują się zapisy dotyczące inwestycji infrastrukturalnych. Zapis na str. 94 jest opisem dotyczy postulatów ujętych w Strategii Rozwoju Województwa Opolskiego. W związku z powyższym nie możliwe jest wprowadzenie zadań nieujętych w tym dokumencie.
91.	Pan Julian Kruszyński – Starosta Powiatu Namysłowskiego (zgłoszone w czasie spotkania w Urzędzie Marszałkowskim w dniu 01.04.2014 r.)		Rozważenie uruchomienia linii kolejowej Namysłów – Jełowa – Opole zarówno dla transportu pasażerskiego, jak i towarowego.  <b>Uzasadnienie:</b> Takie rozwiązanie jest bardzo ważne, w kontekście planowanej rozbudowy Elektrowni Opole, co spowoduje bardzo duży wzrost ruchu ciężkich pojazdów na drodze z Namysłowa do Opola.	<b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> Plan transportowy obejmuje wykonywanie przewozów na czynnych liniach kolejowych, a obecnie ze względu na braki w infrastrukturze kolejowej nie jest możliwe jej uruchomienie. W Planie transportowym zapisano, możliwość uruchomienia połączeń na tej linii po 2020 r., jeśli linia kolejowa zostanie odtworzona.
92.	Pan Krzysztof Wysdak – Członek Zarządu Powiatu Opolskiego (zgłoszone w czasie spotkania w Urzędzie Marszałkowskim w dniu 01.04.2014 r.)		Postulował wprowadzenie wspólnego biletu na terenie aglomeracji opolskiej.	<b>Uwaga uwzględniona.</b> W Planie transportowym wprowadzono zapisy, aby wspólnym biletem objąć w przyszłości teren aglomeracji opolskiej.
93.	Pani Wiesława Jaseniuk – Naczelnik Wydziału Komunikacji w Starostwie Powiatu Opolskiego		W nazwie tabel nr 26 i 27 na stronie 94 i 95 w załącznikach do Planu transportowego, zamiast Powiatu Oleskiego powinien być Powiat Opolski.	<b>Uwaga uwzględniona.</b>

	(zgłoszone w czasie spotkania w Urzędzie Marszałkowskim w dniu 01.04.2014 r.)			
94.	Pan Radosław Roszkowski – Starosta Powiatu Prudnickiego (zgłoszone w czasie spotkania w Urzędzie Marszałkowskim w dniu 01.04.2014 r.)		Postulował rozważenie uruchomienia linii kolejowej z Prudnika do Krapkowic i dalej do Opola oraz z Racławic Śląskich do Raciborza. Ponadto, zwrócił uwagę, że w Planie transportowym brakuje odniesień do połączeń z Republiką Czeską (linia Jeseník – Krnov – Głuchołazy).	<p><b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b>  <u>Racławice Śląskie – Racibórz.</u>  Plan transportowy obejmuje wykonywanie przewozów na czynnych liniach kolejowych, a obecnie ze względu na braki w infrastrukturze kolejowej nie jest możliwe jej uruchomienie.</p> <p><u>Prudnik – Krapkowice (Opole)</u>  Plan transportowy obejmuje wykonywanie przewozów na czynnych liniach kolejowych, a obecnie ze względu na braki w infrastrukturze kolejowej nie jest możliwe jej uruchomienie.  W Planie transportowym zapisano, możliwość uruchomienia połączeń na tej linii po 2020 r., jeśli linia kolejowa zostanie odtworzona.</p> <p>W Planie transportowym uwzględniono linię kolejową z Głuchołaz do granicy państwa.</p>
95.	Pan Ryszard Wójcik – Prezes Zarządu Sindbad Sp. z o.o. (zgłoszone w czasie spotkania w Urzędzie Marszałkowskim w dniu 01.04.2014 r.)		Proponuje, aby samorząd województwa zastanowił się nad celowością dalszego dopłacania do nierentownego według niego transportu kolejowego, a w jego miejsce finansował w szerszym zakresie transport drogowy. Ponadto wnioskuje o dofinansowywanie przez samorząd województwa wszystkich linii niedochodowych, niezależnie czy byłyby obsługiwane koleją czy autobusami.	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b>  W założeniach Planu transportowego zgodnie z polityką Unii Europejskiej oraz zapisami Krajowego Planu Transportowego preferuje się transport kolejowy. W związku z powyższym, nie przewiduje się środków przeznaczonych na rekompensatę dla przewozów autobusowych na liniach użyteczności publicznej, z wyjątkiem dopłat do biletów ulgowych z ulgami</p>

				ustawowymi. Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym nie wskazuje dodatkowych źródeł finansowania, które można by przeznaczyć na dofinansowanie transportu drogowego. Transport publiczny należy oceniać w szerszym aspekcie, niż wyłącznie koszty bezpośrednie przeznaczane na jego funkcjonowanie.
96.	Barbara Karpicka Gmina Korfantów		Uruchomienie bezpośredniego połączenia PKS w dni pracujące na trasie Korfantów-Opole, Opole-Korfantów.  <b>Uzasadnienie:</b> Połączenie dające mieszkańcom gminy Korfantów możliwość dotarcia do szkoły, pracy a z Opola do wiodącego w regionie opolskiego centrum rehabilitacji.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> W Planie transportowym zapewniono połączenie autobusowe z Korfantowa do Niemodlina, z możliwością skomunikowania w Łambinowicach z pociągiem do Opola lub w Niemodlinie z autobusem.
97.		część VI, punkt 19	Dostosowanie rozkładu jazdy autobusów na trasie Korfantów-Łambinowice do rozkładu jazdy pociągów ze stacji w Łambinowicach do Opola.  <b>Uzasadnienie:</b> Skorelowanie rozkładów jazdy w taki sposób, aby podróżni nie musieli oczekiwać przez długi czas na odjazd kolejnego środka transportu.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Ze względu na ogólny charakter zapisów Planu transportowego rekomendacja dotycząca integracji rozkładów dotyczy wszystkich połączeń organizowanych przez marszałka. Szczegółowe rozwiązania w tym zakresie zależą od porozumienia organizatora z wybranymi operatorami.
98.		część VII punkt 25	Informacja o odjazdach pociągów ze stacji w Łambinowicach i Tułowicach umieszczona na przystanku PKS w Korfantowie.  <b>Uzasadnienie:</b> Umożliwienie zapoznania się z rozkładem jazdy pociągów podczas planowania wyjazdów oraz informacjami na temat odwołanych lub opóźnionych odjazdów np. w formie tablicy świetlnej z bieżącymi informacjami.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Powyższa uwaga, ze względu na bardzo szczegółowy charakter nie zostanie wprowadzona do Planu transportowego. Rozkłady jazdy pociągów są publicznie dostępne i właściciel lub zarządca przystanku może umieszczać rozkłady na przystankach komunikacji autobusowej.



99.		część VI, punkt 19	Wdrożenie programu „parkuj i jedź” na stacji PKP w Łambinowicach i w Tułowicach.  <b>Uzasadnienie:</b> Możliwość pozostawienia pojazdów komunikacji indywidualnej na parkingu i swobodnego dojazdu do Opola.	W Planie transportowym opisano na str. 141 możliwości rozszerzania zasięgu systemu „parkuj i jedź”.
100.		Część VIII punkt 26.2	Integracja biletowa- możliwość zapłacenia tym samym biletem w każdym z wybranych środków transportu na trasie Korfantów-Opole.  <b>Uzasadnienie:</b> Ułatwienie korzystania z usług transportu publicznego. w przyszłości możliwość połączenia z komunikacją miejską w Opolu.	<b>Uwaga uwzględniona.</b> W Planie transportowym wprowadzono zapisy, umożliwiające w przyszłości objęcie wspólnym biletem możliwie jak najwięcej połączeń.
101.	Alina Baran Wójt Gminy Skoroszyce		Wnoszę o ujęcie w planie transportu woj. opolskiego uruchomienie linii Nysa-Opole przez Skoroszyce i linii Opole-Nysa przez Skoroszyce. wszystkie linie ujęte w planie dot. linii Nysa-Opole przez Sidzinę i z powrotem natomiast bark jest połączenia autobusowego stolicy gminy ze stolicą województwa. Wskazane byłyby kursy na tej linii w godzinach rannych 7:00-8:00 do Opola i powrót ok.13:30-14:30.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> W Planie transportowym jest zapewnione połączenie kolejowe i autobusowe z Nysy do Opola oraz ze Skoroszyca do Nysy, w ramach linii Nysa – Brzeg oraz połączenia autobusowego Nysa – Wrocław.
102.	Roman Kolek Wicemarszałek Województwa Opolskiego	Cz. II, Rozdział 5, Tabela 2 (str. 19)	W najważniejszych obiektach w podregionie Nyskim, powiecie Namysłowskim nie został ujęty Ośrodek Leczenia Odwykowego w Woskowicach Małych.	<b>Uwaga uwzględniona.</b>
103.		Cz. II, Rozdział 5, Tabela 2 (str. 19)	W najważniejszych obiektach w podregionie Nyskim, powiecie Nyskim nie zostało ujęte Opolskie Centrum Rehabilitacji w Korfantowie.	<b>Uwaga uwzględniona.</b>
104.		Cz. II, Rozdział 5, Tabela 2 (str. 20)	W najważniejszych obiektach w podregionie Opolskim, powiecie Kędzierzyńsko-Kozielskim błędnie został ujęty Zespół Szpitali Pulmonologiczno-Reumatologicznych.  <b>Uzasadnienie:</b> Zespół Szpitali Pulmonologiczno-Reumatologicznych znajduje się w miejscowości Kup, która położona jest w powiecie opolskim.	<b>Uwaga uwzględniona.</b>
105.		Cz. II, Rozdział 5, Tabela 2 (str. 20)	W najważniejszych obiektach w podregionie Opolskim, powiecie Oleskim niepotrzebnie wskazano, iż Szpital Powiatowy w Oleśnie posiada Oddział Ratownictwa Medycznego.  <b>Uzasadnienie:</b> Wpis „z Oddziałem Ratownictwa Medycznego” jest zbędny. Inne szpitale, które zostały wymienione w tabeli również posiadają oddziały SOR, a informacja o ich istnieniu nie została uwzględniona. Wpis powoduje brak zachowania ujednoliconej formy informacji	<b>Uwaga uwzględniona.</b>

			o jednostkach medycznych.	
106.		Cz. II, Rozdział 5, Tabela 2 (str. 20)	W najważniejszych obiektach w podregionie Opolskim, Miasto Opole błędnie wskazano nazwę Szpitala MSW w Opolu.  <b>Uzasadnienie:</b> Jest: Zakład Opieki Zdrowotnej MSWiA w Opolu Powinno być: Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej MSW w Opolu	<b>Uwaga uwzględniona.</b>
107.		Cz. II, Rozdział 5, Tabela 4 (str. 22)	Brak informacji według stanu jaki dzień zostały sporządzone przedstawione dane.  <b>Uzasadnienie:</b> Dane zawarte w tabeli są zmienne. Niezbędne jest podanie daty ich sporządzenia.	<b>Uwaga uwzględniona.</b>
108.		Cz. II, Rozdział 6.1, Mapa 1 (str. 23)	Brak informacji według stanu jaki dzień zostały sporządzone przedstawione dane.  <b>Uzasadnienie:</b> Dane przedstawione na mapie są zmienne. Niezbędne jest podanie daty ich sporządzenia.	<b>Uwaga uwzględniona.</b>
109.		Cz. II, Rozdział 6.2, Rysunek 3,4,5 (str. 27-24)	W legendzie rysunku należałoby zamienić pozycje „kobiety” i „mężczyzny”, aby były one analogiczne ze strukturą i położeniem danych na wykresie.  <b>Uzasadnienie:</b> Pozwoli to na zachowanie przejrzystości zaprezentowanych danych.	<b>Uwaga uwzględniona.</b>
110.		Cz. II, Rozdział 6.1, Rysunek 6 (str. 29)	Brak informacji według stanu jaki dzień zostały sporządzone przedstawione dane.  <b>Uzasadnienie:</b> Dane zawarte w tabeli są zmienne. Niezbędne jest podanie daty ich sporządzenia.	<b>Uwaga uwzględniona.</b>
111.		Cz. II, Rozdział 6.4, Mapa 3 (str. 34)	Brak informacji według stanu jaki dzień zostały sporządzone przedstawione dane.  <b>Uzasadnienie:</b> Dane zawarte w tabeli są zmienne. Niezbędne jest podanie daty ich sporządzenia.	<b>Uwaga uwzględniona.</b>
112.		Cz. II, Rozdział 6.6, Mapa 4 (str. 39)	Brak informacji według stanu jaki dzień zostały sporządzone przedstawione dane.  <b>Uzasadnienie:</b> Dane zawarte w tabeli są zmienne. Niezbędne jest podanie daty ich sporządzenia.	<b>Uwaga uwzględniona.</b>
113.		Cz. III, Rozdział 7, Tabela 13 (str. 46)	Zawarte w tabeli dane dotyczące udziału % dróg w zależności od właściciela w odniesieniu do danych regionalnych obrazują udział poszczególnych kategorii dróg w woj. opolskim w stosunku do kraju, a w zestawieniu krajowym określony jest udział poszczególnych grup dróg, co stanowi pewnego rodzaju niejasność.	<b>Uwaga uwzględniona.</b>

			<p><b>Uzasadnienie:</b> Proponuję określenie udziału % dróg poszczególnych kategorii (krajowych, wojewódzkich, powiatowych, gminnych) w zestawieniu do wszystkich kategorii dróg w województwie opolskim.</p>	
114.		Cz. III, Rozdział 7, (str. 46)	<p>Forma zapisu: „Podobny wzrost odnotowano w odniesieniu do najbardziej zaniedbanych dróg gminnych”.</p> <p><b>Uzasadnienie:</b> Czy Plan transportu jest odpowiednim miejscem do pisania „najbardziej zaniedbanych dróg gminnych”?</p>	<b>Uwaga uwzględniona.</b>
115.		Cz. III, Rozdział 7, Tabela 15 (str. 46)	<p>Dlaczego w zestawieniu tabelarycznym „Sieć dróg wojewódzkich w Województwie Opolskim” nie zamieszczono również informacji o długości wskazanych dróg?</p> <p><b>Uzasadnienie:</b> Informacja o długości poszczególnych dróg w przejrzysty i czytelny sposób pozwoliłaby na uzupełnienie informacji zamieszczonych w tabeli.</p>	<b>Uwaga uwzględniona.</b>
116.		Cz. III, Rozdział 7, (str. 51 – akapit drugi)	Czy Prezydent Opola wydał zezwolenia na wszystkie wskazane w tekście połączenia?	<b>Uwaga uwzględniona.</b> Został wprowadzony bardziej precyzyjny opis.
117.		Cz. III, Rozdział 7, (str. 52 – akapit pierwszy)	<p>Forma zapisu: „Na pierwszej z wyżej wymienionych tras jeździ codziennie kilka tysięcy osób.”</p> <p><b>Uzasadnienie:</b> Określenie „kilka tysięcy” jest mało precyzyjne.</p>	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Ze względu na brak szczegółowych danych trudno precyzyjnie wskazać ile tysięcy osób jeździ na danej trasie. Powyższy zapis ma na celu wskazane potencjału relacji.
118.		Cz. III, Rozdział 7, Tabela 17 – Rubryka nr 1(str. 53)	Co ma wspólnego z linią Pludry-Fosowskie odcinek ze Śląska do Kędzierzyna-Koźła?	<b>Uwaga uwzględniona.</b> W kolumnie „Informacje dodatkowe” poprawiono zapis w pierwszym wierszu na: Linia zelektryfikowana jednotorowa na odcinku Lubliniec - Fosowskie.
119.		Cz. III, Rozdział 7, (str. 56)	Czy w ramach informacji „Transport lotniczy” nie należy również uwzględnić danych nt. lotnictwa medycznego?	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Medyczny transport lotniczy nie jest transportem publicznym.
120.		Cz. III, Rozdział 8, (Str. 57 – akapit pierwszy)	<p>Niespójność zapisu: „Obszary znajdują się w większości na obrzeżach województwa i obejmują:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. dużą część powiatu głubczyckiego</li> <li>2. <u>północno-zachodnią</u> część powiatu namysłowskiego</li> </ol>	<b>Uwaga uwzględniona.</b>

			<p>3. <u>wschodnią</u> część powiatu oleskiego</p> <p>4. część powiatu strzeleckiego.”</p> <p><b>Uzasadnienie:</b> Zapis „część powiatu” czy też „duża część powiatu”, jest w porównaniu do formy zapisu pozostałych obszarów o niekorzystnej dostępności komunikacyjnej mało precyzyjny, brak ukierunkowania terytorialnego. W dalszej treści tego rozdziału są wskazane części powiatów, co precyzuje te zapisy. Czy nie lepiej byłoby wprowadzić je już w tym miejscu?</p>	
121.		Cz. III, Rozdział 9, (str. 60)	<p>Należy zastanowić się nad zasadnością zapisu: „dostosowanie oferty przewozowej do różnych potrzeb mieszkańców w zależności od godzin pracy, nauki, podróży fakultatywnych, potrzeb rozwojowych regionu, możliwości finansowania”, jako stymulanty transportu publicznego.</p>	<b>Uwaga uwzględniona.</b> Zapis został usunięty z Planu Transportowego.
122.		Cz. III, Rozdział 9, (str. 61)	<p>Czy zapis: „połączenie stolicy regionu z autostradą A4 w kontekście wykorzystania tras dla potrzeb użyteczności publicznej” wymieniony wśród słabych stron transportu publicznego, nie powinien zostać raczej zaklasyfikowany do jego mocnych stron?</p> <p><b>Uzasadnienie:</b> Bliskość autostrady A4 oraz możliwość jej wykorzystania w obszarze transportu publicznego należy traktować w kategorii waloru, który stwarza szansę wdrożenia alternatywnych rozwiązań do do tej pory stosowanych.</p>	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zapis dotyczy stosunkowo dużej odległości najbliższego węzła autostradowego od Opola.
123.		Cz. III, Rozdział 9, (str. 61)	<p>Czy określenie „szczątkowy” w punkcie „integracja systemów transportu na etapie szczątkowym” jest właściwe?</p> <p><b>Uzasadnienie:</b> Czy bardziej zasadne nie byłoby użycie sformułowania „na poziomie elementarnym”?</p>	<b>Uwaga uwzględniona.</b>
124.		Cz. III, Rozdział 9, (str. 61)	<p>Co parametr „ryzyko odpływu wykształconej młodzieży do ośrodków o większej dynamice rozwojowej” ma bezpośrednio wspólnego z planowaniem sieci dróg i rozwiązań transportowych?</p> <p><b>Uzasadnienie:</b> Parametr ten zasadniczo klasyfikuje się w kategorię „duża emigracja wewnętrzna i zewnętrzna”.</p>	<b>Uwaga uwzględniona.</b>
125.		Cz. III, Rozdział 9, (str. 61)	<p>Brak uwzględnienia w szansach transportu publicznego – szanse wewnętrzne transportu wodno-rzecznego.</p>	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Nie przewiduje się wykorzystywania transportu rzeczno, do regularnego przewozu osób.
126.		Cz. III, Rozdział 9, (str. 62)	<p>Brak uwzględnienia w szansach transportu publicznego – szanse zewnętrzne informacji o Odrzańskiej Drodze Wodnej.</p>	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Nie przewiduje się wykorzystywania

				transportu rzeczno, do regularnego przewozu osób.
127.		Cz. III, Rozdział 10, Tabela 21 (str. 64)	<p>Czy określenie „Liczba kursów w dobie” jest poprawne?</p> <p><b>Uzasadnienie:</b> Czy bardziej zasadne nie byłoby użycie sformułowania „Liczba kursów na dobę” bądź „Liczba kursów w ciągu doby”?</p>	<b>Uwaga uwzględniona.</b> Wprowadzono zapis „Liczba kursów na dobę”.
128.		Cz. III, Rozdział 11 (str. 77 – akapit pierwszy)	<p>Zbędnie rozbudowany zapis: „(...) znaczna część pasażerów wsiada na stacji Opole Główne i kontynuuje podróż, aż do Zawadzkiego natomiast odwrotna sytuacja ma miejsce z pociągami powrotnymi.”</p> <p><b>Uzasadnienie:</b> Zapis „odwrotna sytuacja” w odniesieniu do powrotu jest oczywisty.</p>	<b>Uwaga uwzględniona.</b>
129.	Magdalena Bińkowska Główny Specjalista Wydział analiz rynkowych Biuro Planowania Strategicznego PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Str. 52	<p>Siec kolejowa</p> <p>Cyt.: Województwo Opolskie charakteryzuje się dużą gęstością sieci linii kolejowych, wynoszącą 9,2 km linii/100 km<sup>2</sup> powierzchni, co daje drugi wynik w kraju po Województwie Śląskim (wartość średnia dla całego kraju, wynosi 6,5 km na 100 km<sup>2</sup> powierzchni ogólnej).</p> <p><b>Uzasadnienie:</b> Wg <i>Rocznika Statystycznego Województwa 2013</i>, wydanego w 2014 r. przez Urząd Statystyczny w Opolu (tabela 1/258/ str. 331), gęstość linii w województwie opolskim wg stanu na dzień 31.12.2013 r. wynosiła 8,7 km/100km<sup>2</sup>, co plasuje województwo na trzeciej (a nie jak podano w tekście – drugiej) pozycji. Wartość średnia dla całego kraju, wyniosła na koniec 2012 r.: 6,4 km na 100 km<sup>2</sup> powierzchni ogólnej, a nie 6,5 km. Takie same wielkości zawarte są w informatorze Głównego Urzędu Statystycznego – Transport (wydanie Warszawa 2013)</p>	<b>Uwaga uwzględniona.</b> Informacje dotyczą roku 2012. Zostanie dokonana aktualizacja tych danych.
130.		Str. 53	<p>Tabela 16. Czynne linie kolejowe w kraju i w Województwie Opolskim.</p> <p>Nieaktualne dane</p> <p><b>Uzasadnienie</b> Wg stanu na 31.12.2012 r. – dane z tego samego, co wyżej dokumentu statystycznego: Tabela 16. – należy uaktualnić dane wprowadzając niżej wymienione wielkości:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– długość linii eksploatowanych – 20 094 km, w tym zelektryfikowanych – 11920 km;</li> <li>– długość linii kolejowych w województwie opolskim – 821 km, w tym zelektryfikowanych – 433 km.</li> </ul>	<b>Uwaga uwzględniona.</b> Informacje dotyczą roku 2011, a nie końca 2012 r. Zostanie dokonana aktualizacja tych danych.
131.		Str. 76	<p>Linia nr 132 - odcinek: Gliwice – Opole</p> <p>Cyt.: „Linia nr 132 – odcinek: Gliwice – Opole” –zbyt uproszczony i nieściśle określenie</p>	<b>Uwaga uwzględniona.</b>

			<p>relacji.</p> <p><b>Uzasadnienie:</b>  Właściwszym zapisem byłby:  „Linia nr 132/135/137 – odcinek: Gliwice – Opole”.  Linia nr 132 Bytom – Wrocław Główny nie przechodzi bezpośrednio przez Gliwice.  Połączenie Opola z Gliwicami odbywa się za pośrednictwem trzech linii:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nr 137 na odcinku Gliwice – Gliwice Łabędy,</li> <li>• Nr 135 Gliwice Łabędy – Pyskowice,</li> <li>• Nr 132 na odcinku Pyskowice – Opole.</li> </ul> <p>Ten faktyczny stan należałoby zaznaczyć również w tekście na stronie 103, oraz na mapie na str. 75.</p>	
132.		Str. 76	<p>Linia nr 143 - odcinek: Lubliniec – Kluczbork – Namysłów – Wrocław.  Cyt.: „Linia komunikacyjna Lubliniec – Wrocław przez Olesno, Kluczbork i Namysłów ma długość 148,1 km (...)”.</p> <p><b>Uzasadnienie:</b>  Odcinek linii nr 143 Lubliniec – Kluczbork – Namysłów - Wrocław ma długość 144,382 km.</p>	Uwaga uwzględniona.
133.		Str. 126	<p>Określenie preferencji dotyczących wyboru rodzaju środków transportu  Cyt.: „Co piąty respondent wybiera transport publiczny ponieważ jest szybszy i tańszy (18% badanych). Z kolei 38% badanych docenia podstawowe walory transportu publicznego, czyli szybkość i niską cenę.”</p> <p><b>Uzasadnienie:</b>  Przekaz niezrozumiały i niespójny.</p>	Uwaga uwzględniona.
134.	Tomasz Zawadzki Biuro Organizacji Transportu Zbiorowego Urząd Miasta Opola	CZ. VI, Rozdział 19, str. 140	<p>W Projekcie Planu Transportowego napisano:  „W przypadku Województwa Opolskiego terminale przesiadkowe powinny objąć następujące stacje kolejowe w powiązaniu z komunikacją autobusową:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Opole Główne (miejska i regionalna),</li> <li>- Opole Zachodnie (miejska),</li> <li>- Kędzierzyn-Koźle (miejska i regionalna),</li> <li>- Nysa (miejska i regionalna),</li> <li>- Brzeg (miejska i regionalna),</li> <li>- Gogolin (powiatowa),</li> <li>- Kluczbork (powiatowa),</li> <li>- Namysłów (powiatowa).”</li> </ul> <p>Zdaniem Biura Organizacji Transportu Zbiorowego do powyższej listy należy dodać</p>	Uwaga uwzględniona.

			<p>następujące terminale:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- „<b>Opole Goślawice</b>” (<i>miejska i regionalna</i>) w rejonie ulic Częstochowskiej i Drobiarskiej, w sąsiedztwie stacji kolejowej „Opole - Goślawice”,</li> <li>- „<b>Opole Groszowice</b>” (<i>miejska i regionalna</i>) przy stacji kolejowej „Opole - Groszowice”,</li> <li>- „<b>Opole Grotowice</b>” (<i>miejska i regionalna</i>) w pobliżu przystanku kolejowego „Opole - Grotowice”.</li> </ul> <p><b>Uzasadnienie:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Węzeł „<b>Opole Goślawice</b>” przy istniejącym przystanku kolejowym „Opole Goślawice” na linii kolejowej nr 301 (Opole – Kluczbork) w pobliżu ulic Częstochowskiej i Drobiarskiej może zostać utworzony z myślą o pasażerach korzystających z komunikacji kolejowej na trasie do Kluczborka i udających się do celów podróży we wschodnich osiedlach miasta. Kształt węzła powinien zakładać możliwość zawracania autobusów komunikacji miejskiej i pozamiejskiej we wszystkich kierunkach, które aktualnie obsługują trasy wytyczone ulicami Drobiarską i Częstochowską.</li> <li>2. Węzeł „<b>Opole Groszowice</b>” przy stacji kolejowej „Opole Groszowice” dla pasażerów komunikacji miejskiej i pozamiejskiej udających się w kierunku os. Nowa Wieś Królewska, Groszowice, z wykorzystaniem istniejących przystanków komunikacyjnych.</li> <li>3. Węzeł „<b>Opole Grotowice</b>” – w pobliżu przystanku kolejowego „Opole Grotowice” na linii kolejowej nr 136 z Opola do Kędzierzyna-Koźła. Lokalizacja węzła umożliwi mieszkańcom Grotowic przesiadanie się z autobusów komunikacji miejskiej i pozamiejskiej na pociągi kursujące do/od stacji Opole Główne.</li> </ol> <p>Powstanie ww. węzłów może mieć duże znaczenie dla zmniejszenia natężenia ruchu drogowego na terenie Opola, zarówno w centrum miasta, jak i na drogach dojazdowych.</p> <p>Węzły te są ujęte w Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Opola.</p>	
135.		<p>CZ. III, Rozdział 13, str. 89</p> <p>oraz</p> <p>CZ. VI, Rozdział 19, str. 141</p>	<p>W Projekcie Planu Transportowego napisano:</p> <p><i>„Aby węzeł przesiadkowy pełnił ważną rolę w łańcuchu podróży niezbędne jest powiązanie miejsca odjazdów i przyjazdów autobusów z wejściem do dworca kolejowego. W ramach wdrożenia planu transportowego remarszrutyzacja komunikacji miejskiej musi objąć podjazdy pod budynek dworcowy linii obecnie przebiegających lub kończących/zaczynających bieg w sąsiedztwie dworca np. w Opolu na ul. Kołłątaja czy Korfantego na wjazd na plac pod budynkiem dworcowym.”</i></p> <p>oraz:</p> <p><i>„Na stacji Opole Główne, Kędzierzyn-Koźle, Nysa, Brzeg w celu utworzenia wydajnego, dostępnego węzła przesiadkowego, miasta powinny dokonać remarszrutyzacji tras autobusowych w celu zapewnienia ich podjazdu na kolejowy plac dworcowy. W przypadku Opola autobusy po remarszrutyzacji będą kończyć bieg nie na ul. Kołłątaja lub jechać ul. Korfantego, ale powinny zatrzymywać się przed wejściem głównym do</i></p>	<p><b>Uwaga uwzględniona.</b></p>

			<p><i>dworca kolejowego, gdzie będą usytuowane stanowiska przystankowe komunikacji miejskiej w miejsce przeniesionego w inne miejsce parkingu Park&amp;Ride.”</i></p> <p>Zdaniem Biura Organizacji Transportu Zbiorowego zapis o konieczności remarszutyzacji tras komunikacji miejskiej w Opolu tak, aby autobusy przejeżdżające obecnie przez ulice 1-Maja, Korfantego, Kołłątaja, podjeżdżały również pod drzwi wejściowe Dworca PKP, nie jest uzasadniony.</p> <p>W naszej opinii zapisy Planu Transportowego powinny skupić się na infrastrukturze tj. konieczności przebudowy węzła „Opole Główne” w taki sposób, aby zapewnić odpowiednie warunki dla zatrzymywania się wszystkich regionalnych połączeń autobusowych oraz linii komunikacji miejskiej możliwie blisko wejścia głównego do budynku dworca kolejowego, i aby zminimalizować drogi dojścia pasażerów pomiędzy różnymi środkami transportu.</p> <p><b>Uzasadnienie:</b></p> <p>Remarszutyzacja tras komunikacji miejskiej w zaproponowany sposób jest zdaniem Biura nieuzasadniona. Zmiana taka negatywnie wpłynęłaby na długość tras linii autobusowych oraz na czas przejazdu autobusu przez centrum miasta. Straciłoby na tym pasażerowie autobusów miejskich, którzy nie udają się na dworzec, ale jadą dalej (np. w kierunku Zaodrza lub osiedla Armii Krajowej).</p> <p>Ponadto podjeżdżanie wszystkimi autobusami obsługującymi przystanki komunikacyjne w tym rejonie pod budynek Dworca PKP wygenerowałoby dodatkowy ogromny ruch autobusowy w tym i tak już zatłoczonym obszarze.</p> <p>W opinii Biura dokonanie remarszutyzacji tras komunikacji miejskiej w tym rejonie będzie możliwe dopiero po wybudowaniu intermodalnego węzła przesiadkowego „Opole Główne” oraz po przebudowie istniejącego układu komunikacyjnego w rejonie dworców autobusowego i kolejowego.</p> <p>Dopiero wówczas możliwa będzie integracja komunikacji kolejowej, autobusowej pozamiejskiej oraz miejskiej, a autobusy komunikacji miejskiej oprócz przystanków na ulicach 1-Maja i Kołłątaja wjeżdżałyby również na teren nowego węzła.</p> <p>Zakładając, iż razem z budową przedmiotowego węzła, powstaną także wydzielone bezkolizyjne korytarze dla pieszych na linii dworzec autobusowy – dworzec kolejowy, oraz z uwagi na niewielką odległość między tymi obiektami, nie będzie konieczności podjeżdżania autobusami komunikacji miejskiej pod same drzwi Dworca PKP.</p>	
136.	Magdalena Janicka Trybuchowska po. Naczelnika Wydziału Transportu Szynowego Departament Infrastruktury Urząd	Część IV, ustęp 20	<p>Spółka Łódzka Kolej Aglomeracyjna Sp. z o. o. rozpocznie świadczenie usług przewozowych od dnia 15 czerwca 2014 r.</p> <p><b>Uzasadnienie:</b> Błędna informacja.</p>	Uwaga uwzględniona.



	Marszałkowski Województwa Łódzkiego			
137.	Henryk Czempiel kierownik referatu Inicjatyw Gospodarczych i Promocji Urząd Miejski w Strzelcach Opolskich	Rozdział 6.5, Tabela 10	Do największych zakładów przemysłowych województwa opolskiego dopisać: > Perarl Stream – elektroniczna i motoryzacyjna – Strzelce Opolskie – 480 pracowników, > Intersilesia McBride – chemiczna – Strzelce Opolskie – 440 pracowników, > Adamietz – budowlana - Strzelce Opolskie – 200 pracowników, W Lp. 1 Coroplast, jako miejsce zapisać: Dylaki/Krapkowice/Prudnik/Głubczyce/Strzelce Opolskie. <b>Uzasadnienie:</b> Uzupełnienie danych.	<b>Uwaga uwzględniona.</b>
138.		Rozdział 9, strona 61, szanse wewnętrzne	Dopisać: rozwój gospodarczy i wzrost liczby miejsc pracy, dzięki wykorzystaniu dużej liczby terenów inwestycyjnych w województwie opolskim.  <b>Uzasadnienie:</b> Analogicznie do zapisanego już zagrożenia wewnętrznego: wzrost bezrobocia.	<b>Uwaga uwzględniona.</b>
139.		Rozdział 19, koniec strony 140	Do lokalizacji terminali przesiadkowych dodać: Strzelce Opolskie (powiatowe).  <b>Uzasadnienie:</b> Stacja kolejowa Strzelce Opolskie ulokowana jest w mieście powiatowym na trasie Opole-Gliwice. Na początku rozdziału 13 (str. 86) Strzelce Opolskie zostały wskazane jako ważny węzeł komunikacyjny.	<b>Uwaga uwzględniona.</b>
140.	Dariusz Adaszek		Uprzejmie proszę o zapoznanie się z moją opinią a mianowicie o to że od godziny 14 do 18 w kierunku Gliwic przez Strzelce Opolskie odjeżdżają pociągi niemal co godzinę , a po 19 niestety nic nie jedzie .Pracując do 19 w Opolu trzeba czekać do ostatniego odjazdu więc czy nie można zrobić tak aby pociąg po 18 jechał trochę później Luzem czy też PKS też nie można wrócić bo po 19 nic nie jedzie na Strzelce.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Szczegółowe rozwiązania w tym zakresie zależą będą od porozumienia organizatora z wybranymi operatorami.
141.	Damian Kapinos OBYWATELSKI KOMITET OBRONY KOLEI NA OPOLSZCZYŹNIE	Strona 86	Największy węzeł komunikacyjny w województwie opolskim.  <b>Uzasadnienie:</b> Największym węzłem komunikacyjnym w całym województwie jest niewątpliwie jego stolica – Opole. Tutaj zgoda, ale należy dążyć do tego, aby funkcjonalność tego węzła poprawić. Nie może być tak, że dzisiaj w Opolu z różnych miejsc odjeżdżają przewoźnicy kołowi. Przykładowo autobusy PKS Nysa odjeżdżają z ul. Reymonta, busy też z innych miejsc, a jeszcze dodamy fakt, że PKS Opole systematycznie podnosi opłaty, więc z czasem kolejni przewoźnicy będą rezygnować z wjazdu na teren dworca opolskiego PKS-u, a taką sytuację mamy obecnie w Opolu. Dotychczas podróżny był przyzwyczajony do tego, że z dworca PKS w Opolu odjeżdżały autobusy wszystkich	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> W Planie transportowym znajdują się rekomendacje dla połączeń objętych siecią użyteczności publicznej. Zapisy dotyczące funkcjonowania węzłów komunikacyjnych zostały ujęte w Planie transportowym w rozdziale 13, 19. Należy zaznaczyć, że organizator nie ma wpływu na decyzje podejmowane przez innych przewoźników.

			<p>przewoźników z całego regionu, a więc praktycznie z jednego miejsca mógł dojechać wszędzie. Z jednej strony miał komunikację miejską, a z drugiej kolej. Teraz podróżny musi biegać po ulicach Opola i szukać przystanku, skąd jego PKS odjeżdża, bo z głównego dworca autobusowego opolskiego PKS-u już nie odjedzie. Z punktu widzenia pasażera korzystającego z punktu/węzła przesiadkowego ważny jest czas oczekiwania na przyjazd drugiego środka transportu lub wysiłek potrzebny, aby przemieścić się z jednego przystanku na drugi. Więc jeśli przyjeżdżamy autobusem do Opola – przystanku końcowego, którym nie jest PKS Opole, czyli zatrzymujemy się przy danej ulicy na przystanku, to od niego musimy jeszcze biec do drugiego przystanku, jeśli chcemy kontynuować podróż pociągiem, na który w konsekwencji nie możemy zdążyć, ponieważ musieliśmy poświęcić sporo czasu, aby przemieścić się z jednego przystanku na drugi. Dlatego należy dążyć do tego, aby ten problem jak najszybciej rozwiązać, czyli stworzyć centrum przesiadkowe, tak, aby w jednym miejscu można było z busa/ autobusu szybko przemieścić się na dworzec kolejowy Opole Główne i na odwrót.</p>	
142.		Strony 86, 176, 177	<p>Informacja pasażerska.</p> <p><b>Uzasadnienie:</b>  Obecnie System Informacji Pasażerskiej pozostawia wiele do życzenia, szczególnie w małych miasteczkach, gdzie nie ma nawet zapewnionej informacji głosowej na czynnych dworcach kolejowych. Należy dążyć do tego, aby ten system i jego funkcjonalność poprawić, a przede wszystkim jego zakres poszerzyć. Możliwe to jest przy współpracy wielu podmiotów np. w przypadku dworca kolejowego w Grodkowie można współpracować z gminą Grodków, która jest właścicielem tegoż obiektu. Należy podkreślić, że część infrastruktury niezbędnej do tego, aby System Informacji Pasażerskiej rozbudować zostało wykonanych. W przypadku Opola należy na przystankach MKZ zainstalować nowoczesne cyfrowe tablice, które mają za zadanie informować podróżnych o odjazdach i przyjazdach kolejnych autobusów oraz wszelkich opóźnieniach w ruchu. Takie tablice można zobaczyć na przystankach we Wrocławiu. Można także rozważyć montaż jednej tablicy przed budynkiem dworca kolejowego Opole Główne, która będzie wyświetlać informacje o odjazdach i przyjazdach kolejnych pociągów oraz wszelkich opóźnieniach w ruchu. Jeśli chodzi o informowanie podróżnych w regionie np. w poszczególnych miejscowościach na liniach niezelektryfikowanych, to z tym jest już gorzej. Przykładowo na linii nr 288 Nysa-Brzeg na wszystkich przystankach nie ma zapewnionej informacji głosowej. Po za tym system iSMS dostarcza komunikaty o opóźnieniach pociągów tylko powyżej 30 minut, a nie raz zdarzało się tak, że komunikaty w ogóle nie dochodziły do pasażerów zapisanych do systemu iSMS. Po za tym nie wszyscy podróżni korzystają z takich nowinek technicznych, więc mnóstwo osób czekających na stacji na pociąg, który jeśli jest już opóźniony, to podróżni nie mają o tym wiedzy. Dlatego należy dążyć do tego, a żeby System Informacji Pasażerskiej poprawić np. poprzez montaż panelu na</p>	<p>Zapisy dotyczące funkcjonowania Systemu Informacji Pasażerskiej ujęte oddzielnie w rozdziale 25 oraz dodatkowo w treści rozdziałów 13, 19.</p>

			<p>budynku danego dworca, który będzie wyświetlał komunikaty o utrudnieniach w ruchu pociągów i wyposażenie w GPS wszystkie spalinowe pojazdy szynowe, które podróżują również na trasie Nysa-Brzeg. Warto również stworzyć aplikację, dzięki której podróżni w urządzeniach mobilnych będą mogli śledzić, gdzie w danej chwili znajduje się jego pociąg, czy jedzie punktualnie bądź jest już opóźniony. Po zastosowaniu tychże rozwiązań szczególnie w małych miasteczkach, System Informacji Pasażerskiej spełniłby swoją rzeczywistą rolę, integrując różnych dostawców usług oraz służąc całemu regionowi.</p>	
143.		Strony 122,123	<p>Badania ankietowe.</p> <p><b>Uzasadnienie:</b>          Badania ankietowe, które były przeprowadzone w pociągach regionalnych (ankieta A), jasno odpowiedziały na pytania, że dzisiaj podróżni spotykają się z licznymi utrudnieniami takimi jak przesiadki, które są uciążliwe i czasochłonne, jeśli mówimy o połączeniach w relacji Nysa-Wrocław. Nie bez powodu najwięcej osób odpowiedziało na pytania, że są za utworzeniem bezpośrednich połączeń w tejże relacji. Więc takie są i będą zapotrzebowania mieszkańców. Dlatego należy dążyć do tego, aby takie połączenia jak najszybciej utworzyć, bo tylko wtedy sieć transportu publicznego na terenie powiatu brzeskiego i nyskiego spełni w pełni oczekiwania mieszkańców. W ankiecie drugiej na stronie 123 wskazano propozycję utworzenia nieistniejącego obecnie autobusowego połączenia bezpośredniego w relacji Prudnik-Wrocław. Otóż takie połączenie jest niepotrzebne. Obecnie pociągi REGIO kursują z Kędzierzyna-Koźła do Brzegu właśnie przez Prudnik. Więc wystarczy tylko dokonać wydłużenia tychże pociągów do Wrocławia, a wtedy mieszkańcy Prudnika, Nysy i Grodkowa zyskają bezpośrednie kolejowe połączenia ze stolicą Dolnego Śląska, a co za tym idzie, część osób korzystających dotychczas z busów i autobusów zacznie korzystać z połączeń kolejowych. Przy obecnie tak dużych potokach podróżnych w komunikacji kołowej na odcinku Prudnik – Wrocław przez Nysę i Grodków, nowe bezpośrednie połączenia kolejowe w tej relacji mają szansę na rozwój i bardzo dużą popularność przede wszystkim u studentów i turystów, a więc należy zaspokoić potrzeby przewozowe mieszkańców w tym zakresie.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b>          W Planie transportowym uwzględniono bezpośrednie połączenie kolejowe na linii Nysa – Wrocław.          Natomiast pozostałe propozycje potencjalnych relacji pociągów na określonych liniach będą przedmiotem uzgodnień pomiędzy organizatorem, a operatorem.</p>
144.		Strony 127,128	<p>Sugestie dotyczące funkcjonowania transportu publicznego – kolej.</p> <p><b>Uzasadnienie:</b>          W ocenie komunikacji publicznej w skali od 1 do 5 słabo oceniono takie cechy transportu publicznego jak: czas podróży, cena biletu, częstotliwość kursowania. Z tym należy się zgodzić, są to wskazówki, jakich zmian należy dokonać, jakże potrzebnych, aby podróżni lepiej oceniali komunikację publiczną. W wielu przypadkach kolej przegrywa cenowo komunikacją autobusową, przykładowo za przejazd pociągiem z Grodkowa do Opola zapłacimy aż 14,00 zł, ale już w autobusie PKS-u zapłacimy tylko</p>	<p><b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b>          W Planie transportowym wprowadzono zapisy, które pozwolą w przyszłości, w miarę możliwości:          - wprowadzić niższe ceny biletów,          - zwiększyć liczbę połączeń na liniach użyteczności publicznej.</p>

			<p>11,00 zł. Kilometrażowa trasa Grodków - Opole jest nie wiele dłuższa od trasy Grodków – Wrocław, a mimo to najdrożej płacimy za bilet w pociągu na trasie Grodków – Opole, takich przykładów jest znacznie więcej. W sugestiach dotyczących funkcjonowania transportu publicznego – kolejowego słusznie zwrócono uwagę, iż ceny biletów powinny być tańsze. Podkreślono, że brakuje bezpośrednich połączeń, przez co podróżni nie mają dzisiaj możliwości przejazdu bezpośrednio bez przesiadek, którzy dojeżdżają do pracy i szkoły. Badaniu najwięcej osób (25%) wskazało, że należy zwiększyć ilość połączeń. Dokładnie tak, bo dzisiaj jedni mają lepiej, a inni gorzej. Przykładowo linia nr 288 Nysa-Brzeg jest najmniejszą linią niezelektryfikowaną województwie opolskim o najmniejszej liczbie połączeń pasażerskich, gdy na innych liniach one dochodziły, na linii Nysa-Brzeg było i jest bez zmian, zatrzymało się na 4 parach. Więc należy dążyć do tego, aby zwiększyć ilość połączeń, tak, aby osiągnąć porównywalną liczbę połączeń z innymi liniami kolejowymi na Opolszczyźnie, co w sposób znaczący ułatwi podróżowanie w szczególności mieszkańcom powiatu brzeskiego i nyskiego.</p>	
145.		Strona 128	<p>Mnóstwo osób wskazuje, że brakuje na Opolszczyźnie wspólnego biletu na którym można byłoby podróżować zarówno pociągiem i autobusami. Inne miasta w Polsce już dawno uporały się z tym problemem. Należy stworzyć takie narzędzie, aby podróżny w Opolu mógł podróżować na jednym bilecie pociągiem, autobusem MZK i PKS-em Opole; nie tylko po Opolu, ale także w 2 strefie, czyli sołectwach podopolskich. Bilet powinien być dostępny wszędzie, którego podróżny będzie mógł zakupić w pociągach, biletomatach, kasach dworcowych, kioskach i autobusach. Natomiast cena biletu dobowego na różne rodzaje transportu nie może być wyższa od ceny takiego samego biletu zakupionego we Wrocławiu czy Warszawie, z prostego powodu, jesteśmy małym ośrodkiem komunikacyjnym i mamy mniej środków transportu niż jest to w większych miastach.</p>	<p>W Planie transportowym znalazły się w rozdziale 19 zapisy dot. wspólnego biletu. Szczegółowe rozwiązanie tej kwestii będzie możliwe dopiero po wybraniu operatorów na poszczególnych liniach.</p>
146.		Strona 134	<p>Relacje przelotowe.</p> <p><b>Uzasadnienie:</b> Na stronie nr 128 wspomniano, że należy poprawić rentowność połączeń poprzez tworzenie relacji przelotowych. Wzrost przychodów i ograniczenie deficytu przewozów zapewnią mieszkańcy, którzy będą podróżować w relacjach tranzytowych przebiegających przez Opolszczyznę łączących duże ośrodki aglomeracyjne np. Wrocław-Racibórz, Wrocław-Gliwice, Wrocław-Częstochowa, Wrocław-Jesenik, Opole-Łódź. Nie wspomniano tutaj nic o połączeniu bezpośrednim Nysa-Wrocław, dlatego wnioskuję oto, aby takie połączenie w tym akapicie dopisać, ponieważ jest to także połączenie szkieletowe spełniające funkcję relacji przelotowej, co przyniesie zyski w wyniku pozyskania dodatkowych pasażerów.</p>	<p><b>Uwaga uwzględniona.</b> Poprawiono zapis w Planie transportowym i uwzględniono bezpośrednie połączenie kolejowe na linii Nysa – Wrocław.</p>

147.		Strona 148	<p>Rentowność przewozów kolejowych.</p> <p><b>Uzasadnienie:</b>  Rentowność przewozów kolejowych (obecnie ok. 40% przychodów z biletów z pochodnymi) w wariantcie rozwojowym (uruchomienie połączeń do Częstochowy, Głucholaz, Kłodzka przez Otmuchów i Paczków, czy z Nysy do Wrocławia) i integracji publicznego transportu będzie rosła. Oczywiście, że tak, ale w przypadku uruchomienia bezpośrednich połączeń w relacji Nysa-Wrocław ich rentowność będzie rosła, jeśli spełnimy następujący kryteria:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- stały rozkład jazdy, bez wprowadzania ograniczeń w terminach kursowania, czyli pociągi będą dostępne także w weekendy;</li> <li>- systematycznie zwiększając ilość par pociągów, uruchamiając także połączenia ekspresowe tzw. „studenckie”;</li> <li>- zachowując cenę biletu i promocję na stałym poziomie;</li> <li>- stwarzając możliwość kupna innych biletów bezpośrednio w pociągu, w tym wspólnego biletu na różnego rodzaju środki transportu;</li> <li>- odpowiednią kampanię informacyjną o nowych połączeniach, informacje w prasie, reklamy na plakatach i ulotkach.</li> </ul>	<p><b>Uwaga częściowo uwzględniona:</b>  Poprawiono zapis w Planie Transportowym dopisując w poprawie dostępności:  d) rozszerzenie siatki połączeń przyspieszonych tzw. „studenckich” realizowanych popołudniu w piątki i niedziele.</p>
148.		Strona 154	<p>Na stronie 154 wspomniano o czynniku, który wpływa na sposób postrzegania transportu publicznego przez jego użytkowników, którym jest komfort. Oczywiście, że dzisiaj podróżni bardzo szczególnie zwracają na komfort jazdy, komfort podróżowania, jeśli jakiś z czynników ich pociąg nie spełnia to bardzo często rezygnują z podróży, to też jest bardzo duży procent podróżnych, którzy nadal rezygnują z podróży pociągami widząc, że ich stan techniczny pozostawia wiele do życzenia. Dzisiaj mieszkańcy Opolszczyzny bardzo często podróżują po sąsiednich województwach czy państwach np. Czechach i bardzo szczególnie zwracają uwagę na stan techniczny taboru, co dany pociąg posiada. Niestety nasze województwo wciąż jest w tyle i błąd zrobiliśmy przy zakupie pierwszych spalinowych pojazdów szynowych, które zawierają mnóstwo wad uciążliwych dla podróżnych. Dopiero ostatni zakup szynobusów typu SA 137 z Newagu spełnia oczekiwania podróżnych, ale i tu jeszcze sporo można zmienić. Dzisiaj podróżni szczególnie zwracają uwagę na to, czy w danym pociągu jest/ są:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- WiFi – bezpłatny bezprzewodowy internet,</li> <li>- System informacji dźwiękowej i wizualnej,</li> <li>- Klimatyzacja,</li> <li>- Wysokie siedzenia umożliwiające oparcie głowy i rąk,</li> <li>- Stoliki przy każdej parze siedzeń, aby można było postawić kawę, albo składane stoliki zamontowane na tylniej obudowie każdego siedzenia,</li> <li>- Małe podręczne kosze na śmieci przy każdej parze siedzeń,</li> <li>- Gniazdko elektryczne 230V w zasięgu ręki, aby można było podłączyć laptopa czy telefon komórkowy.</li> </ul>	<p><b>Uwaga uwzględniona.</b>  Przedstawione propozycje, w miarę możliwości będą wprowadzane w życie.</p>

			<p>Wszystkie te czynniki wpływają na frekwencję w pociągach i postrzeganie transportu publicznego przez podróżnych. Obecnie żadne pojazdy spalinowe, czy to zmodernizowane jednostki EZT na Opolszczyźnie nie spełniają wszystkich w/w oczekiwań podróżnych, jeśli chodzi o wygodną i bezpieczną jazdę. Dlatego należy dążyć do tego, aby wszystkie nowe pojazdy, czy to EZT, czy to SPS, które będą zakupywane w ramach perspektywy unijnej na lata 2014-2020, spełniały wszystkie powyższe czynniki wpływające na komfort podróżowania.</p>	
149.		Strona 147	<p>Zapotrzebowanie na tabor kolejowy wraz z rezerwą.</p> <p><b>Uzasadnienie:</b> Otóż zapotrzebowanie na tabor kolejowy w naszym województwie jest o wiele większe. Obecne szynobusy z PESY typu SA103 bardzo często się psują i spełniają komfortu podróżowania, czyli oczekiwań podróżnych. Dodajmy do tego zwiększoną ilość w ostatnim czasie wypadków na niestrzeżonych przejazdach kolejowych, także z udziałem naszych pojazdów. Należy podkreślić, że w kolejnych latach będą uruchamiane długo oczekiwane przez podróżnych połączenia w relacji Nysa-Wrocław Główny i Wrocław Główny-Jesenik, więc na dzień dzisiejszy do obsługi tych połączeń brakuje nam taboru. Na stronie 147 napisano, że planuje się w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Opolskiego na lata 2014 - 2020 zakupienie dwóch trzyczłonowych spalinowych pojazdów szynowych. Proponuje zapisać w planie zakup większej ilości pojazdów spalinowych, w formie „widełek” od 2 do 6”, gdyż jest takie zapotrzebowanie, a dodatkowy zakup pojazdów spalinowych można zrealizować w ramach oszczędności po przetargowych. Natomiast jeśli chodzi o zakup EZT-ów to proponuje zakup całkiem innych nowych pojazdów, typu „Impuls” czy „Elf”, tak, aby Województwo Opolskie nie pozostawało nadal w tyle względem innych województw.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Zgłoszone do Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Opolskiego na lata 2014-2020 plany inwestycyjne w zakresie zakupu i modernizacji taboru uwzględniają możliwości finansowe województwa.</p>
150.		Strona 186	<p>Proponowana liczba połączeń na liniach kolejowych objętych użytecznością publiczną.</p> <p><b>Uzasadnienie:</b> W tej tabeli proponuje i wnioskuję oto, aby przy pozycji nr 7 Nysa – Brzeg, w drugiej kolumnie przy nazwie miejscowości Brzeg dopisać w nawiasie miejscowość WROCŁAW. Uwaga jest zasadna, ponieważ w przyszłości takie połączenia będą uruchamiane, jest na nie cały czas zapotrzebowanie, a przy innych pozycjach wypisano miejscowości do których w przyszłości będą jeździć pociągi, a jeszcze nie jeżdżą, tylko Wrocławia nie ma w odpowiedniej rubryce.</p>	<p><b>Uwaga uwzględniona.</b> Poprawiono zapis w Planie transportowym. Planowane jest uruchomienie połączeń kolejowych w relacji Nysa – Wrocław. Zmieniono nazwę Tabeli 41 na Proponowana liczba pociągów na liniach (odcinkach linii) kolejowych objętych użytecznością publiczną. W wierszu: - 4 wykreślono (Tarnowskie Góry) - 5 dopisano (Głuchołazy Miasto/granica państwa)</p>

				- 12 wykreślono Gliwice przez, a pozostawiono STRZELCE OPOLSKIE - nowa pozycja 19 STRZELCE OPOLSKIE - GLIWICE ilość dobowych połączeń 20.
151.	Artur Rolka Radny Powiatu Nyskiego	III, 14.2, tab. 30, pkt 2.	<p>Utworzenie linii autobusowej Opole - Paczków z możliwością przedłużenia jej do Kłodzka (woj. dolnośląskie).</p> <p><b>Uzasadnienie:</b> Obecnie na trasie Opole - Kłodzko - Opole przez Paczków - Otmuchów - Nysą - Niemodlin, kursują autobusy samorządowych i prywatnych operatorów, co stanowi o zapotrzebowaniu na przejazd i opłacalności kursów. Linia ta jest konieczna do utrzymania, w celu wyrównania szans ludności wiejskiej i z małych ośrodków miejskich oraz osób niepełnosprawnych w aspekcie mobilności. Istotnym jest fakt, że obecne połączenie kolejowe na trasie Opole – Paczków jest nieaktywne, w związku z tym uwzględnienie linii autobusowej na odcinku Paczków – Opole będzie jedyną dostępną publiczną linią.</p>	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Plan transportowy zapewnia połączenia kolejowe na liniach Opole – Nysa i Nysa – Kamieniec Ząbkowicki przez Paczków i Otmuchów, z możliwością realizacji w relacji Opole – Kłodzko. Połączenie autobusowe na trasie Paczków – Nysa zapewnia Powiat Nyski. Województwo zapewnia połączenia autobusowe na linii Nysa – Opole.
152.		III, 14.2, tab. 30, pkt 1.	<p>Utworzenie linii kolejowej Opole – Paczków z możliwością przedłużenia do Kamieńca Ząbkowickiego (woj. dolnośląskie).</p> <p><b>Uzasadnienie:</b> Istniejąca infrastruktura kolejowa pozwala na utworzenie linii istotnej ze względu na dojazd do pracy lub szkoły, uczelni wyższej po za granice Gminy Paczków, w kierunku Opola lub Wrocławia. Proponowana linia ma na celu połączenie, zapisanej w planie transportowym linii Nysa - Kamieniec Ząbkowicki, Kłodzko/Legnica.</p>	Plan transportowy zapewnia połączenia kolejowe na liniach Opole – Nysa i Nysa – Kamieniec Ząbkowicki przez Paczków i Otmuchów, z możliwością realizacji w relacji Opole – Kłodzko. Połączenie autobusowe na trasie Paczków – Nysa zapewnia Powiat Nyski. Województwo zapewnia połączenia autobusowe na linii Nysa – Opole.
153.	Krystian Karaś Gmina Olesno	10.2. Transport Kolejowy	<p>Brak bezpośredniego połączenia pomiędzy Olesnem, a aglomeracją śląską ,Katowicami oraz dolnośląską, Wrocławiem.</p> <p><b>Uzasadnienie:</b> Obecnie przez stację Olesno Śląskie kursuje w dni robocze od poniedziałku do piątku 6 par pociągów, a w soboty i niedziele 5 par pociągów: Kierunek Kluczbork: - R 46541 Lubliniec 6.45 - Olesno Śl. 7.24 - Wrocław Główny 10.16 - R 45543 Lubliniec 9.32 - Olesno Śl. 10.11 - Wrocław Główny 13.26 - R 45545 Lubliniec 13.34 - Olesno Śl. 14.12 - Wrocław Główny 17.13 - R 46547 Lubliniec 15.44 - Olesno Śląskie 16.22 ~ Kluczbork 16.48 ( D ) - R 46549 Lubliniec 17.36 - Olesno Śl. 18.15 - Wrocław Główny 21.18 - R 46551 Lublinie 20.14 - Olesno Śl. 20.54 - Namysłów ( Kluczbork - Namysłów D)</p>	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> W Planie transportowym uwzględniono potrzeby transportowe województwa opolskiego, poprzez odpowiedni wybór linii użyteczności publicznej, w uzgodnieniu z sąsiednimi organizatorami. Kwestia innych połączeń międzywojewódzkich znajduje się w kompetencji ministra i Krajowego Planu Transportowego.

		<p>Kierunek Lubliniec:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- R 64540 Namysłów - Olesno śl. 5.55 - Lubliniec 6.36 ( Namysłów - Kluczbork D)</li> <li>- R 64542 Wrocław Główny 5.09 - Olesno Śl. 8.1 1 - Lubliniec 8.52</li> <li>- Wrocław Główny 8.31 - Olesno Śl. 11.04 - Lubliniec 11.45</li> <li>- R 64546 Wrocław Główny 12.21 - Olesno Śl. 14.59 - Lubliniec 15.40</li> <li>- R 64548 Kluczbork 16.59 - Olesno Śl. 17.24 - Lubliniec 18.06 ( D)</li> <li>- R 64550 Wrocław Główny 16.45 - Olesno Śl. 19.14 - Lubliniec 19.55</li> </ul> <p>( D) kursuje od poniedziałku do piątku w dni robocze</p> <p>1. Olesno nie ma bezpośredniego połączenia z Katowicami. Na terenie województwa opolskiego przewozy kolejowe wykonywane są na zamówienie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Opolskiego przez spółkę Przewozy Regionalne, natomiast na terenie województwa śląskiego przez spółkę Koleje Śląskie. Pociągi z Olesna w kierunku południowym kończą bieg w Lublińcu, gdzie trzeba się przesiąść na pociąg kolei śląskich, aby dojechać do Katowic.</p> <p>2. Pociąg R 64540 rel. Namysłów/ Kluczbork ~ Lubliniec odj. z Olesna o 5.55 ma dość dobre skomunikowanie z pociągiem do Katowic, w Lublińcu czeka się tylko 4 min, w Katowicach jest się o godz. 8.46, ale tak można jechać tylko od poniedziałku do piątku w dni robocze. W sobotę trzeba czekać w Lublińcu do godz. 12.15 na pociąg TLK „Wiking”, który nie zatrzymuje się w Oleśnie, a w niedzielę do godz. 13.35.</p> <p>3. Jadąc pociągiem R 64542 Wrocław Główny - Lubliniec odj. z Olesna o 8.11. od poniedziałku do piątku w dni robocze w Lublińcu na przesiadkę czeka się aż 48 min, natomiast w sobotę i w niedziele analogicznie jak w punkcie 2.</p> <p>4. Pociągi R 64546, R 64548, R 64550 mają w Lublińcu czasy oczekiwania na skomunikowanie odpowiednio 10 minut, 3 minuty i 6 minut, z tym, że pociągiem R 64548 dojedzie się do Lublińca tylko w dni robocze od poniedziałku do piątku.</p> <p>5. Pociąg R 46541 z Lublińca do Wrocławia jest skomunikowany z pociągiem z Tamowskich Gór, czas oczekiwania w Lublińcu 16 minut.</p> <p>6. Pociąg R 46543 z Lublińca do Wrocławia jest skomunikowany z pociągiem z Katowic, ale tylko w dni robocze od poniedziałku do piątku, czas oczekiwania 1 godzina.</p> <p>7. Pociąg R 46545 z Lublińca do Wrocławia jest skomunikowany z pociągiem z Katowic, ale tylko w dni robocze od poniedziałku do piątku, czas oczekiwania 1 1 minut.</p> <p>8. Pociąg R 46547 z Lublińca do Kluczborka jest skomunikowany z pociągiem z Katowic, ale tylko w dni robocze, czas oczekiwania 14 minut.</p> <p>9. Pociąg R 46549 z Lublińca do Wrocławia jest skomunikowany z pociągiem z Katowic. Czas oczekiwania 3 minuty.</p> <p>10. Pociąg R 46551 Lublińca do Kluczbork/Namysłowa jest skomunikowany z pociągiem z Katowic, czas oczekiwania 27 minut.</p> <p>Obecnie realizowany jest projekt „Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 143 na odcinku Kalety - Kluczbork. Ma na celu przywrócenie pierwotnych parametrów technicznych linii, a tym samym</p>	
--	--	---	--



		<p>zniwelowanie ograniczeń prędkości oraz przywrócenie początkowo zaplanowanych prędkości rozkładowych: 120 km/h - dla pociągów pasażerskich oraz 100 km/h dla pociągów towarowych. Dzięki podjętym pracom rewitalizacyjnym zmniejszy się ryzyko wystąpienia wypadków oraz zostanie usprawniony ruch kolejowy, co w efekcie końcowym znacząco skróci czas przejazdu na trasie Kalety - Kluczbork i podniesie jakość usług przewozowych. Równocześnie jest realizowana rewitalizacja linii kolejowej na odcinku Kalety - Katowice.</p> <p>W związku z powyższym należy zadać pytanie, czy te projekty przyniosą efekty.</p> <p>W latach dziewięćdziesiątych XX wieku pociąg pasażerski jechał z Olesna do Katowic 2 godziny i nie było przesiadek. Dzisiaj jest to w wielu przypadkach ponad 3 godziny i niekiedy długie oczekiwanie na przesiadkę w Lublińcu. Ponadto w dni wolne od pracy w wielu przypadkach nie ma korelacji rozkładowej między pociągami. Jak pociąg z Kluczborka do Lublińca kursuje, to brak jest pociągu z Lublińca do Katowic i odwrotnie.</p> <p>W celu poprawy połączeń kolejowych Olesna i najbliższej okolicy proponuje się:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Wydłużyć relację pociągu R 46547 Lubliniec 7 Kluczbork do Wrocławia Głównego oraz pociągu R 64548 Kluczbork - Lubliniec z Wrocławia Głównego. Ułatwiłoby to życie podróżującym w tych godzinach do Wrocławia i z Wrocławia. Nadmieniam, że pociągi relacji Lubliniec - Kluczbork - Lubliniec i Kluczbork - Wrocław - Kluczbork obsługiwane są przez tego samego przewoźnika tj. Opolski Oddział Przewozów Regionalnych.</li> <li>- Podjąć rozmowy na szczeblu Urząd Marszałkowski Województwa Opolskiego – Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego. będących organizatorami regionalnych przewozów kolejowych w województwach w celu przywrócenia bezpośrednich połączeń kolejowych do Katowic z pominięciem przesiadek w Lublińcu (przynajmniej w kilku przypadkach).</li> <li>- Pociąg R 64540 Namysłów/Kluczbork - Lubliniec powinien kursować do Katowic, a nie do Lublińca. Po wykonaniu rewitalizacji można by dojechać z Olesna do Katowic na godzinę 8.00, a nie jak w tej chwili na godzinę 8.46. Pociąg ten byłby też przydatny dla Kluczborka i Namysłowa. Nie spowodowałoby to przejechania większej liczby pociągokilometrów, gdyż takie relacje już istnieją.</li> <li>- Pociąg R 46541 Lubliniec - Wrocław Główny powinien kursować z Tarnowskich Gór, co zwiększyłoby ilość pasażerów do Wrocławia ( relacja Tamowskich Góry - Lubliniec już istnieje, tylko trzeba się przesiadać i czekać 16 minut w Lublińcu).</li> <li>- Pociąg R 46551 Lubliniec - Kluczbork/ Namysłów powinien kursować z Katowic.</li> <li>- Pociąg R 64550 Wrocław Główny - Lubliniec powinien kursować do Katowic. Kiedyś była taka relacja. Również w tej chwili jadą pasażerowie poza Lubliniec od strony Wrocławia.</li> <li>- W braku jakiegokolwiek porozumienia należy skrócić do minimum czas oczekiwania na przesiadki w Lublińcu ( poniżej 10 minut), tak jak było kiedyś w Lublińcu w przypadku przesiadek do Częstochowy czy do Opola lub jak jest w tej chwili</li> </ul>	
--	--	--	--

			u naszych południowych sąsiadów. Należałoby też dokonać korelacji rozkładów szczególnie w dni wolne na trasie Kluczbork - Lubliniec i Lubliniec - Katowice. Gdy Lubliniec będzie stacją końcową i nie będzie dalszego połączenia, to linia kolejowa nr 143 straci sens.	
154.	Bożena Petryk-Soroczyńska bps26@o2.pl	Cz. III pkt 10.2 Cz. VIII pkt 26	Wznowienie połączenia kolejowego z Raclawic Śląskich do Głubczyc i połączenie linii kolejowej z czeską koleją wąskotorową (odcinek Osoblaha-Raclawice Śląskie) ew. przekształcenie niewykorzystywanej linii kolejowej na ścieżkę rowerową.  <b>Uzasadnienie:</b> Przywrócenie skomunikowania w Raclawicach Śląskich w kierunku Nysy, Kędzierzyna oraz Raciborza oraz powstanie nowego skomunikowania z Osoblahą. Ponadto wykorzystanie istniejącej, a nieczynnej linii kolejowej na transport piasku i żwiru z kopalni znajdującej się w Raclawicach Śląskich.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Plan transportowy obejmuje wykonywanie przewozów na czynnych liniach kolejowych, a obecnie ze względu na braki w infrastrukturze kolejowej nie jest możliwe jej uruchomienie. W Planie transportowym nie znajdują się zapisy dotyczące inwestycji infrastrukturalnych.
155.		Cz. III pkt 10.2 Cz. VIII pkt 26	Wznowienie połączenia kolejowego na trasie Nysa – Głuchołazy-Miasto w sezonie wakacyjnym, ferie zimowe oraz w soboty i niedziele poza sezonem wakacyjnym.  <b>Uzasadnienie:</b> Przygraniczny rozwój turystyczny – dojazd pociągiem na stoki narciarskie i trasy piesze i rowerowe w Jesionikach. Możliwość łatwego dojazdu pociągiem z Opola, Nysy i Głuchołaz do Pragi, Brna czy Ołomuńca.	Postulowana linia kolejowa jest ujęta w projekcie Planie transportowego na str. 98.
156.		Cz. III pkt 10.2 Cz. VIII pkt 26	Przywrócenie połączenia kolejowego z Nysy do Kamieńca Żąbkowickiego i skomunikowanie z pociągami jadącymi do Kłodzka / Wrocławia.  <b>Uzasadnienie:</b> Skomunikowanie woj. opolskiego z dolnośląskim, w szczególności z Wrocławiem oraz atrakcyjnym turystycznie rejonem Kotliny Kłodzkiej.	Postulowana linia kolejowa jest ujęta w projekcie Planie transportowego na str. 98.
157.		Cz. III pkt 10.2 Cz. VIII pkt 26	Przekształcenie zamkniętych linii kolejowych w ścieżki rowerowe. Dotyczy linii kolejowej z Nysy do Kałkowa oraz z Nowego Świątowa do Sławniowic/ Biskupowa.  <b>Uzasadnienie:</b> Rozwój i poprawa bezpieczeństwa turystyki rowerowej. Umożliwienie bezpiecznego dojazdu rowerem do atrakcyjnego turystycznie rejonu Jesioników oraz (dla Czechów) jeziora Nyskiego.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Plan transportowy dotyczy komunikacji publicznej, a transport rowerowy to komunikacja indywidualna.
158.		Cz. III pkt 10.2 Cz. VIII pkt 26	Reaktywacja pasażerskiego ruchu na linii kolejowej na odcinku z Niemodlina do Szydłowa.  <b>Uzasadnienie:</b> Połączenie kolejowe Niemodlin – Opole przez Szydłów zwiększyłoby rozwój	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Plan transportowy obejmuje wykonywanie przewozów na czynnych liniach kolejowych, a obecnie ze względu na niskie

			gospodarczy rejonu, zmniejszyło ruch samochodowy oraz transport ciężkich ładunków drogami z Kopalni w Graczech.	parametry techniczne infrastruktury kolejowej, nie jest możliwa realizacja połączeń pasażerskich na odpowiednim poziomie. W Planie transportowym uwzględniono linię autobusową Niemodlin – Tułowice, która zapewnia skomunikowanie z pociągiem do Opola.
159.	Stanisław Dąbrowa Członek Zarządu Województwa Śląskiego		Zgodnie ze stanowiskiem Zarządu Województwa Śląskiego, zgłaszane są następujące uwagi:  <b>W zakresie transportu kolejowego:</b> Wnioskuje się, aby z planu transportowego Województwa Opolskiego wykreślone zostały fragmenty linii Zawadzkie - Tarnowskie Góry i Fosowskie - Lubliniec przebiegające na terenie Województwa Śląskiego w zakresie przewozów kolejowych. Na pozostałych trasach na terenie Województwa Śląskiego przewiduje się utrzymanie liczby połączeń na poziomie rozkładu jazdy 2014/2015 tj.: 1. Kędzierzyn-Koźle Racibórz 9 par pociągów, 2. Kędzierzyn-Koźle – Gliwice 9 par pociągów, 3. Opole – Strzelce Opolskie – Gliwice 10 par pociągów, 4. Lubliniec -Kluczbork 6 par pociągów, 5. . Wieluń- Janinów-Herby Nowe (Tarnowskie Góry) 5 par pociągów.  <b>W zakresie transportu autobusowego:</b> Informuje się, iż Województwo Śląskie nie będzie współfinansować autobusowych przewozów pasażerskich użyteczności publicznej na relacji Raclawice Śląskie – Racibórz.	<b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> Nieusunięto w Planie transportowym linii autobusowej Raclawice Śląskie – Racibórz i kolejowej (Opole) Fosowskie – Lubliniec (Częstochowa). Zakres obsługiwanych tras oraz ilości połączeń na liniach wybiegających poza teren województwa opolskiego może być korygowany na mocy porozumień między właściwymi województwami (zgodnie z porozumieniem stron)
160.	Jerzy Michalak Wicemarszałek Województwa Dolnośląskiego		Mając na względzie zapisy zawarte w Planie transportowym województwa opolskiego odnoszące się do połączeń stycznych z województwem dolnośląskim pragnę poinformować, iż uzgadniam pozytywnie przedmiotowe opracowanie. Pragnę jednak zwrócić uwagę na standard jaki został zaproponowany w kwestii połączeń kolejowych na trasie Nysa - Kamieniec Ząbkowicki. Oferta opierająca się na dwóch parach pociągów nie może stanowić atrakcyjnej dla pasażerów. W mojej opinii liczba par pociągów na odcinkach stycznych z województwem dolnośląskim powinna podlegać odrębnemu porozumieniu a nie wynikać wprost z planu transportowego. Uwzględnienie w planie transportowym województwa opolskiego standardu oferty dla połączeń stycznych z województwem opolskim rodzi sprzeciw w stosunku do zapisów planu transportowego województwa dolnośląskiego, w którym to pozostawiono określenie liczby par połączeń na odcinkach etycznych odrębnym negocjacjaom w	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Pod Tabelą 41 z proponowaną liczbą połączeń zapisano, że "Zakres obsługiwanych tras oraz ilości połączeń na liniach wybiegających poza teren województwa opolskiego może być korygowany na mocy porozumień między właściwymi województwami (zgodnie z porozumieniem stron)".

			ramach porozumień pomiędzy samorządami obu województw. W mojej opinii dla zachowania komplementarności obu dokumentów pożądane będzie ujednoczenie powyższych kwestii.	
161.	Krzysztof Dyl Prezes Urzędu Transportu Kolejowego		W Planie Transportowym należy uwzględnić zapisy dokumentów szczebla krajowego: Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku, koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju oraz dokumenty szczebla lokalnego: Plan zagospodarowania przestrzennego województwa opolskiego, Strategia Rozwoju Województwa Opolskiego.  <b>Uzasadnienie:</b> Organizator powinien przyjąć założenia, które umożliwią wdrożenie celów przyjętych w wymienionych dokumentach	<b>Uwaga uwzględniona.</b>
162.		CZ. III R. 13	W celu zintegrowania zapisów Planu Transportowego WO z zapisami planu wyższego szczebla należy wskazać zasady funkcjonowania węzłów komunikacyjnych wymienionych w dokumencie poprzez określenie pożądanego czasu skomunikowania pociągów wojewódzkich z pociągami międzyregionalnymi i międzynarodowymi.  <b>Uzasadnienie:</b> Obowiązek wskazania takiego rozwiązania wynika z zapisów Planu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.	<b>Uwaga uwzględniona.</b>
163.		Cz. III R. 14.1	Część połączeń określonych w Planie Transportowym, jako linie o charakterze użyteczności publicznej została określona opcjonalnie. Należy wskazać sytuacje, w których będzie realizowana konkretna opcja, wersja połączenia.	<b>Uwaga uwzględniona.</b>
164.		Cz. VIII R. 26.2	Należy wskazać gwarantowaną liczbę par pociągów w ciągu doby, nie zaś przedstawiać propozycje liczby połączeń.  <b>Uzasadnienie:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>W tab. 40 i 41 pojawia się rozbieżność informacji na temat gwarantowanej oferty przewozowej. Wątpliwości budzi rozstrzygnięcie czy organizator będzie realizował połączenia w wariantcie optymalnym (tab. 40) czy pożądanym (tab. 41).</li> <li>Liczba połączeń w tab. 41 została określona niejednoznacznie. Należałoby określić liczbę par połączeń poszczególnych relacji a nie liczbę pociągów.</li> </ul> <p>Konieczne jest rozwinięcie regulacji dotyczących przedziałów czasowych w ciągu doby, dla których określono częstotliwość. Obecnie funkcjonuje zróżnicowanie na okres od godziny 6 do 18 oraz na pozostałe pory dnia, co oznacza, że ta sama częstotliwość będzie obowiązywała również w ciągu nocy. W dokumencie nie zwarto ustaleń pozwalających przyporządkować określone linie</p>	<b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> W Planie transportowym zapisano proponowaną liczbę połączeń kolejowych, ze względu na możliwość elastycznego dostosowywania oferty przewozowej do zmieniających się warunków. Wprowadzono zmiany w tabeli nr 40 w zakresie optymalnej częstotliwości realizowania połączeń na liniach użyteczności publicznej.

			<p>komunikacyjne konkretnej kategorii (linie główne i pozostałe). Nie jest zatem możliwe wskazanie relacji, które będą obsługiwane przez pociągi kursujące z najwyższą częstotliwością.</p> <p>Zaproponowana w tab. 41 liczba połączeń stanowi utrzymanie oferty na obecnym poziomie. Z badań preferencji mieszkańców wynika natomiast, że obecna liczba połączeń jest niewystarczająca. Należałoby zatem zaproponować zwiększenie gwarantowanej liczby połączeń, co korzystnie wpłynęłoby na popyt na kolejowe usługi transportowe.</p>	
165.		Cz. VII	<p>Należy uszczegółowić wybrane zapisy dotyczące standardów jakości świadczonych usług zwłaszcza w aspekcie punktualności i niezawodności. W Planie Transportowym należy określić założenia dla zawieranych umów o świadczenie usług publicznych poprzez wskazanie zasad odpowiedzialności za nienależytą realizację tych usług.</p>	<b>Uwaga uwzględniona.</b>
166.		Cz. VII	<p>Należy również wskazać konkretne elementy wyposażenia pojazdów, które będą wymagane przez Organizatora w taborze kolejowym.</p>	<b>Uwaga uwzględniona.</b>
167.		Cz. VII	<p>Należy rozszerzyć zawartość dokumentu o zapisy określające graniczną wartość napętnienia taboru, po przekroczeniu której operator będzie zobowiązany stosować tabor o większej pojemności.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b></p> <p>W Planie transportowym nie opisano szczegółowo zasad doboru taboru, ze względu na możliwość elastycznego dostosowywania oferty przewozowej do zmieniających się warunków.</p>
168.		Cz. VII	<p>Należy skorygować proponowaną wysokość peronów i dostosować ją do wymogów określonych w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie. Obecne zapisy Planie Transportowym są niezgodne z tym aktem prawnym. Kryterium różnicującym wysokość peronu powinien być rodzaj ruchu na danej linii a nie fakt czy jest ona zelektryfikowana.</p> <p>Ponadto, podmiotem odpowiedzialnym za budowę infrastruktury kolejowej jest jej zarządca. Określanie jej parametrów nie należy więc do właściwości Organizatora. W celu wypracowania optymalnych rozwiązań wskazana jest jednak współpraca wspomnianych podmiotów.</p>	<b>Uwaga uwzględniona.</b>
169.		Cz. VI R. 19	<p>Przedmiotem Planie Transportowym powinno być ustalenie rozwiązań taryfowych, zgodnie z wnioskami wynikającymi z badań preferencji (obniżenie cen biletów). Zaproponowane w tekście projektu rozwiązania nie gwarantują realizacji tych postulatów.</p> <p>Należy wskazać podstawowe założenia funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego np. zasady ustalania stref biletowych na obszarze objętym wspólną taryfą oraz wskazanie wprowadzania harmonogramu na terenie województwa.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b></p> <p>W Planie transportowym w sposób ogólny opisano założenia taryfowe, ze względu na możliwość elastycznego dostosowywania do zmieniających się warunków.</p>

			Wskazane jest również ujęcie podstawowych zasad dystrybucji biletów poprzez określenie: sposobu sprzedaży, zasad dostępu do punktów dystrybucji w wymiarze czasowym i terytorialnym.	
170.		Cz. VII R. 25	Konieczne jest rozszerzenie zapisów dotyczących zakresu działalności punktów obsługi pasażera o udostępnianie informacji na temat funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych, a także udostępniania regulaminu przewozu osób. Należy bardziej precyzyjnie określić zasady funkcjonowania takich punktów, tj. określenie godzin ich otwarcia oraz form udostępniania informacji (informacja ustna, broszury, inne rozwiązania). Wskazane jest określenie w sposób jednoznaczny miejsc, gdzie mają być zlokalizowane punkty informacyjne. Obecny zapis wskazuje jedynie, że chodzi o główne punkty sieci. Plan transportowy jako akt prawa miejscowego powinien operować jednoznacznymi ustaleniami. Wprowadzenie rozwiązań zaproponowanych w Planie Transportowym, dotyczących systemu informacji pasażerskiej, ma charakter uznaniowy, w związku z czym może być nieskuteczny.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> W Planie transportowym w sposób ogólny opisano założenia działania punktów obsługi pasażera, ze względu na możliwość elastycznego dostosowywania do zmieniających się warunków.
171.		Cz. VII R. 25	Plan Transportowy nie przedstawia rozwiązań mających ułatwić pozyskiwanie informacji przez osoby niepełnosprawne i o ograniczonej zdolności ruchowej. Nie zaproponowano rozwiązań umożliwiających bieżące pozyskiwanie informacji w taborze kolejowym (zasady i zakres dot. informacji dźwiękowej i wizualnej) a także sposób jego oznakowania.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> W Planie transportowym w sposób ogólny opisano założenia działania punktów obsługi pasażera, ze względu na możliwość elastycznego dostosowywania do zmieniających się warunków.
172.		Cz. VII R. 25	Brak spójności w nazewnictwie przywoływanych przepisów europejskich – rozporządzenie 1370 (WE) i dyrektywa 1370 (WE). Ponadto, kwestię organizacji systemu informacji pasażerskiej oraz wymogów w zakresie przewozu osób o ograniczonej zdolności ruchowej reguluje Rozporządzenie (WE) nr 1371/2007, a nie tak jak wskazano w Planie Transportowym Rozporządzenie (WE) 1370/2007.	<b>Uwaga uwzględniona.</b>
173.		CZ. VI R. 19	W dokumencie nie zawarto rozstrzygnięć dotyczących koordynacji rozkładów jazdy pociągów. Zgodnie z ustaleniami Planu MTGiM marszałkowie powinni zapewnić skomunikowanie pociągów regionalnych z międzywojewódzkimi i międzynarodowymi w czasie nie krótszym niż 5 min i nie dłuższym niż 30 min. Projekt powinien zostać uzupełniony o takie zapisy. Zasady funkcjonowania węzłów przesiadkowych zostały określone w niewielkim zakresie. Należy wskazać m.in. zasady organizacji systemu informacji pasażerskiej, zasady koordynacji rozkładowej połączeń, dostosowanie obiektu do potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej.	<b>Uwaga uwzględniona.</b> Zostaną wprowadzone odpowiednie zapisy dotyczące koordynacji rozkładów jazdy pociągów regionalnych z międzywojewódzkimi i międzynarodowymi w czasie nie krótszym niż 5 min i nie dłuższym niż 30 min.
174.		CZ. VI R. 19	Zasady funkcjonowania węzłów przesiadkowych zostały określone w niewielkim zakresie. Należy wskazać m.in. zasady organizacji systemu informacji pasażerskiej,	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> W Planie transportowym w sposób

			zasady koordynacji rozkładowej połączeń, dostosowanie obiektu do potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej.	ogólny opisano założenia działania węzłów przesiadkowych, ze względu na możliwość elastycznego dostosowywania do zmieniających się warunków.
175.		CZ. VI R. 19	Wątpliwości budzą zapisy dotyczące obsługi wybranych linii komunikacyjnych jednocześnie transportem klejowym i autobusowym, uzasadnione potrzebą obsługi miejscowości położonych z dala od linii kolejowych oraz znacznymi potokami podróżnych. Wskazane jest przeanalizowanie możliwości skierowania tam taboru o większej pojemności, a także zorganizowania autobusowych linii dowozowych do najbliższego dworca lub przystanku osobowego z miejscowości położonych z dala od linii kolejowych.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> W Planie transportowym wybrano połączenia obsługiwane przez oba środki transportu na liniach, na których inaczej przebiega linia kolejowa, a inaczej trasa przejazdu autobusu. Propozycja organizowania dowozu autobusem do linii kolejowej w większości przypadków powinny być organizowane przez gminy lub powiaty.
176.		Cz. VI R.20	Rozstrzygnięcia dotyczące wyboru operatora zawarte w rozdziale 20 oraz 26.2 pozostawiają możliwość dwuznacznej interpretacji., w związku z czym nie można jednoznacznie ocenić, czy jest to rekomendacja czy wiążące ustalenie. Obligatoryjne elementy planu transportowego powinny być rozstrzygane w sposób nie budzący wątpliwości, co do ich dalszego stosowania, zatem nieprawidłowe wydaje się stosowanie w tym przypadku rekomendacji. Uzasadnione jest pozostawienie możliwości zastosowania trybu art. 22 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym tj. bezpośredniego zawarcia umowy. Korzystnym rozwiązaniem byłoby uszczegółowienie zasad dotyczących wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego m.in. o : szacowaną pracę eksploatacyjną, zasady obejmowania tras zamówieniem, czas na jaki planowane jest zawieranie umów o świadczenie usług publicznych. Nieuzasadnione jest wskazywanie operatora aktualnie świadczącego usługi na terenie województwa oraz opisywanie jego sytuacji ekonomicznej. Plan Transportowy powinien mieć uniwersalny charakter tj. uwzględniać możliwość wyboru dowolnego operatora. Ponadto wskazane informacje są zmienne, co będzie wymagało częstej aktualizacji dokumentu.	<b>Uwaga uwzględniona.</b> Wprowadzono zmiany, które ujednolicają zapisy dotyczące wyboru operatora i dopuszczają wszystkie tryby wymienione w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym. W Planie transportowym nie uszczegółowiono zasad dotyczących wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego, ze względu na możliwość elastycznego dostosowywania do zmieniających się warunków. Usunięto zapisy dotyczące opisu sytuacji dotychczasowego operatora i jego sytuacji ekonomicznej.
177.		Część graficzna Mapa 12	W celu uzyskania czytelności rysunku planu, pozwalającej na identyfikację linii kolejowych wychodzących poza granice województwa, uzasadnione jest wprowadzenie rozróżnienia oznaczenia linii użyteczności publicznej wychodzących poza granice województwa od pozostałych linii kolejowych na terenie ościennych regionów. W celu zachowania spójności części graficznej wskazane jest oznaczenie i wyróżnienie	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Z planu wykreślono odcinek Zawadzkie – Tarnowskie Góry, linie: Nysa – Kamieniec Żąbkowicki przewidziana do uruchomienia przed

			<p>linii kolejowych, które mogą zostać uruchomione po 2020r. Zweryfikowania wymaga oznaczenie następujących odcinków:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zawadzkie – Tarnowskie Góry</li> <li>• Nysa – Kamieniec Żąbkowicki z możliwością przedłużenia do Kłodzka lub Legnicy</li> <li>• Herby Nowe – Wieluń z możliwością przedłużenia do Tarnowskich Gór.</li> </ul> <p>Tabela 30 nie określa bowiem jednoznacznie, czy wskazane połączenia będą obsługiwane – konieczne jest oznaczenie tych połączeń jako warunkowych.</p>	<p>2020r. Herby Nowe – Wieluń obecnie funkcjonuje od grudnia 2014r. przedłużona do Tarnowskich Gór. Namysłów – Jełowa (Opole), (Opole) Gogolin – Prudnik przewidziane do ewentualnego uruchomienia po 2020r. linia Fosowskie – Lubliniec (Częstochowa) przewidziana do uruchomienia w przypadku deklaracji dofinansowania swoim terenie przez Województwo Śląskie.</p>
178.	<p>Partnerstwo na rzecz Stobrawskiej Strefy Rehabilitacji i Rekreacji (pismo podpisali - Starosta Namysłowski, Wójt Gminy Dobrzeń Wielki, Wójt Gminy Domaszowice, Wójt Gminy Łubniany, Wójt Gminy Murów, Burmistrz Namysłowa, Wójt Gminy Pokój, Wójt Gminy Popielów, Wójt Gminy Świerczów, Wójt Gminy Wilków, Prezes Zarządu Stora Enso, Nadleśniczy Nadleśnictwa Kup, Prezes Zarządu Opolskiej Izby Gospodarczej, Nadleśniczy Nadleśnictwa Namysłów, Nadleśniczy Nadleśnictwa Brzeg, Prezes Lokalnej Grupy Rybackiej „Opolszczyzna”, Prezes</p>	<p>W myśl podejmowanych działań i przedsięwzięć mających na celu rozwój obszaru Stobrawskiej Strefy Rehabilitacji i Rekreacji Powiat Namysłowski, gmina Namysłów, gmina Wilków, gmina Domaszowice, gmina Świerczów, gmina Pokój, gmina Murów, gmina Łubniany, gmina Popielów, gmina Dobrzeń Wielki, Nadleśnictwo Kup, Nadleśnictwo Namysłów, Nadleśnictwo Brzeg, Lokalna Grupa Rybacka „Opolszczyzna”, Lokalna Grupa Działania „Stobrawski Zielony Szlak”, Opolska Izba Gospodarcza, Opolska Regionalna Organizacja Turystyczna, Zespół Opolskich Parków Krajobrazowych, Samodzielny Publiczny Zespół Szpitali Pulmonologiczno-Reumatologicznych z siedzibą w Kup, Bank Spółdzielczy w Namysłowie popiera projekt odtworzenia linii kolejowej nr 301 na odcinku Jełowa – Murów – Namysłów, jako impulsu rozwojowego całego Partnerstwa.</p> <p><b>Uzasadnienie:</b> Podejmowanie starań oraz poparcie inicjatywy odtworzenia linii kolejowej nr 301 na wzmiankowanym odcinku jest m.in. uzasadnione w obliczu planowanej realizacji projektu strategicznego pt. „Ochrona, promocja i rozwój zasobów przyrodniczych, kulturowych i historycznych obszaru Stobrawskiej Strefy”, który jest ujęty w perspektywie finansowej 2014 – 2020 Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Opolskiego ma na celu ochronę i promocję dziedzictwa kulturowego, przyczyniając się tym samym do rozwoju turystyki i lokalnej przedsiębiorczości. W ramach realizacji projektu strategicznego zamierza się również odtworzyć infrastrukturę uzdrowiska i przywrócić gminie Pokój status kurortu. Kolejnym aspektem przemawiającym za poparciem projektu odtworzenia przedmiotowej linii kolejowej jest planowana inwestycja kompleksowej rozbudowy tartaku spółki Stora Enso Wood Produkt w Murowie. W związku ze zwiększeniem produkcji w sektorze drzewnym pragniemy wyrazić swoje poparcie na rzecz rewitalizacji zawieszonych linii, która w znaczący sposób wpłynie na poprawę sytuacji</p>	<p><b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> Plan transportowy obejmuje wykonywanie przewozów na czynnych liniach kolejowych, a obecnie ze względu na braki w infrastrukturze kolejowej nie jest możliwe jej uruchomienie. W Planie transportowym zapisano, możliwość uruchomienia połączeń na tej linii po 2020 r., jeśli linia kolejowa zostanie odtworzona.</p>	



	<p>Zarządu Stowarzyszenia Lokalna Grupa Działania „Stobrawski Zielony Szlak”, Dyrektor Opolskiej Regionalnej Organizacji Turystycznej, Dyrektor Zespołu Opolskich Parków Krajobrazowych, Prezes Okręgu Polskiego Związku Wędkarskiego z siedzibą w Opolu, Dyrektor Samodzielnego Publicznego Zespołu Szpitali Pulmonologiczno-Reumatologicznych z siedzibą w Kup, Bank Spółdzielczy w Namysłowie)</p>		<p>gospodarczej w naszym regionie. W transporcie kolejowym widzimy szansę rozwiązania problemów logistycznych związanych z transportem materiałów drzewnych i budowlanych (rozbudowa Elektrowni Opole i tartaku Stora Enso w znaczny sposób przyczyni się do zwiększonego natężenia ruchu, a tym samym spowoduje zniszczenie nawierzchni dróg powiatowych i wojewódzkich). Stora Enso docelowo będzie przerabiać 800 tys. m<sup>3</sup> drewna, z czego 640 tys. m<sup>3</sup> będzie wywożone z tartaku, co spowoduje zagrożenie płynności ruchu transportowego w naszym województwie, toteż niezbędna jest alternatywa transportu kolejowego. Reaktywacja linii kolejowej Opole – Jełowa – Namysłów wpłynie bardzo pozytywnie na rozwój powiatu namysłowskiego, który w obecnej chwili jest lepiej skomunikowany z Wrocławiem, niż ze stolicą województwa opolskiego. Sytuacja ta powoduje pogłębienie problemów depopulacyjnych województwa opolskiego m.in. poprzez migrację uczniów, studentów i biznesu do Wrocławia. Powiat namysłowski jako jedyny nie posiada komunikacji kolejowej z Opolem. Odtworzenie linii kolejowej przyczyni się zatem do zrównoważonego rozwoju ekonomiczno-gospodarczego naszego rejonu, bowiem zapewni ergonomiczny i wydajny zbiorowy transport towarowy, ale też bezpośredni zagwarantuje przyjazny środowisku naturalno-turystycznemu środek transportu (porównanie emisji spalin 1 składu pociągu, a setki samochodów) dowożących mieszkańców do pracy, a młodzież do szkół oraz do instytucji publicznych i kulturalnych. Jesteśmy przekonani, że powyższe postulaty pozwolą racjonalnie spojrzeć na niezbędne nakłady finansowe i źródła ich finansowania poprzez ujęcie zadania w projekcie „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Opolskiego”.</p>	
--	---	--	--	--

