



# PTWO 2030

**Sprawozdanie z przebiegu i wyników konsultacji**

**projektu dokumentu pn.:**

## ***PLAN TRANSPORTOWY WOJEWÓDZTWA OPOLSKIEGO 2030***

Opole, wrzesień 2021 r.



## Cel konsultacji społecznych projektu PTWO 2030

Celem procesu konsultacji społecznych projektu dokumentu pn.: „*Plan Transportowy Województwa Opolskiego 2030*” (PTWO 2030), było zainteresowanie oraz zaangażowanie jak najszerszego grona osób, by na podstawie otrzymanych uwag i spostrzeżeń opracować dokument, który będzie się wpisywał w potrzeby i oczekiwania społeczne oraz będzie dokumentem kompleksowym w swej budowie. Proces konsultacji projektu PTWO 2030 pozwolił wypowiedzieć się szerokiemu gremium zainteresowanych osób. Uwagi zgłaszane w trakcie konsultacji wyrażają opinie różnych środowisk zaangażowanych w tematykę transportową i stanowią istotny wkład w budowę partnerstwa między władzą samorządową, a społecznością regionalną.

## Regulamin konsultacji społecznych projektu PTWO 2030

Przebieg konsultacji został określony na podstawie regulaminu konsultacji społecznych projektu dokumentu pn.: „*Plan Transportowy Województwa Opolskiego 2030*” przyjętego uchwałą Zarządu Województwa Opolskiego Nr 5019/2021 z dnia 28 czerwca 2021 r. Regulamin określił zasady i tryb przeprowadzania konsultacji społecznych oraz sprecyzował zadania i obowiązki organu inicjującego konsultacje społeczne projektu dokumentu.

Zgodnie z przyjętymi w regulaminie zasadami, na stronie internetowej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Opolskiego pojawił się komunikat zapraszający do udziału w procesie konsultacji wraz z projektem konsultowanego dokumentu, regulaminem konsultacji oraz formularzem konsultacyjnym.

## Ramy czasowe procesu konsultacji społecznych projektu PTWO 2030

Konsultacje społeczne projektu PTWO 2030 odbyły się w dniach od 30 lipca do 20 sierpnia 2021 r.



W celu dotarcia z projektem dokumentu do jak najszerszego grona osób, informacja o trwających konsultacjach wraz z prośbą o składanie sugestii oraz uwag, została przekazana w formie listownej do Marszałków województw ościennych, jednostek samorządów terytorialnych, ekspertów branży transportowej oraz zarządców infrastruktury transportowej regionu opolskiego, a także zamieszczona na stronie [www.opolskie.pl](http://www.opolskie.pl) oraz [www.bip.opolskie.pl](http://www.bip.opolskie.pl).

Uwagi do projektu PTWO 2030 można było składać za pośrednictwem formularza konsultacyjnego, zamieszczonego na stronie internetowej [www.bip.opolskie.pl](http://www.bip.opolskie.pl). Wypełnione formularze należało przysyłać drogą mailową na adres [PTWO2030@opolskie.pl](mailto:PTWO2030@opolskie.pl).

## Statystyka procesu konsultacji społecznych projektu PTWO 2030

W trakcie procesu konsultacji społecznych projektu PTWO 2030 otrzymano łącznie 51 uwag, które zostały zgłoszone przez kilkanaście podmiotów, w tym:

- jednostki samorządu terytorialnego (miasto Opole, gminy: Namysłów, Chrząstowice, Niemodlin, Skoroszyce, Zdieszowice),
- Polska Spółka Gazownictwa sp. z o.o. Oddział Zakład Gazowniczy w Opolu, ul. Armii Krajowej 2, 45-071 Opole;
- Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu (Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego);
- Komit. Protestacyjny, Społ. Stow. Przyjaciół St. Grodkowa im. Bartka, Rada Sołecka St. Grodkowa, KGW Kresowiak, OSP St. Grodków, Radny Gm. Skoroszyce, Sołtys,
- Państwowe Gospodarstwo Leśne, Lasy Państwowe, Regionalna Dyrekcja Lasów Państwowych w Katowicach;
- Instytut Rozwoju Terytorialnego, ul. J. Wł. Dawida 1a, 50-527 Wrocław;
- Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe Nadleśnictwo Opole
- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Opolu;
- Polregio sp. z o.o., Opolski Zakład w Opolu ul. Krakowska 48, 45-075 Opole.



## Sposób rozpatrywania uwag zgłoszonych w procesie konsultacji społecznych projektu PTWO 2030

W przypadku uwag, które zostały uwzględnione nie wskazuje się uzasadnienia. W przypadku uwag, które zostały uwzględnione częściowo lub nie zostały uwzględnione każdorazowo wskazane jest uzasadnienie.

Zestawienie wszystkich uwag zostało zaprezentowane w tabeli poniżej.



Zestawienie uwag zgłoszonych podczas konsultacji społecznych projektu PTWO 2030

Lp.	INSTYTUCJA ZGŁASZAJĄCA UWAGI	CZĘŚĆ DOKUMENTU, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA (ROZDZIAŁ/NR STRONY)	ZAPIS W DOKUMENCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA	TREŚĆ UWAGI / SUGEROWANA ZMIANA	UZASADNIENIE	OPINIA
1.	Gmina Namysłów	Rysunek 32 Planowana obwodnica m. Namysłów w ciągu drogi wojewódzkiej nr 454 i 451 – wariant 1 – str. nr 176	Proponowany przebieg obwodnicy – dł. ok 6,5 km	Proszę o poprawienie rysunku z planowanym przebiegiem obwodnicy Namysłowa.	Zaproponowany przebieg obwodnicy Namysłowa niezgodny jest z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Ponadto na przedstawionym rysunku, planowany przebieg obwodnicy przechodzi przez działki na których znajduje się cmentarz komunalny w Namysłowie, który w najbliższym czasie zostanie powiększony.	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>  W świetle art. 11 i ust. 2 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 1363 ze zm.), przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym nie stosuje

# PLAN TRANSPORTOWY Województwa Opolskiego 2030



						<p>się w sprawach dotyczących zezwolenia na realizację inwestycji drogowej.</p> <p>Z przedmiotowej regulacji wynika, że decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej może być wydana niezależnie od tego, czy dany teren jest objęty planem miejscowym, zaś ustalenie lokalizacji drogi publicznej w tej decyzji może nastąpić niezależnie od zgodności z ustaleniami tego planu .</p> <p>Zarządca drogi planuje realizację zamierzenia w trybie specustawy</p>
--	--	--	--	--	--	---



						drogowej zatem zgodnie z powyższym jej przebieg nie musi być zgodny z ustaleniami planu miejscowego.
2.		Rysunek 32 Planowana obwodnica m. Namysłów w ciągu drogi wojewódzkiej nr 454 i 451 – wariant 1 – str. nr 176	Przebieg drogi krajowej	Proszę o poprawienie rysunku z przebiegiem drogi krajowej	Na rysunku błędnie zaznaczono przebieg drogi krajowej od planowanej obwodnicy Namysłowa do nowobudowanego ronda na DK 39/DW 454.	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>  Mapa ma charakter poglądowy. Ostateczny przebieg drogi zostanie ustalony na etapie projektowania.
3.	Polska Spółka Gazownictwa sp. z o.o. Oddział Zakład Gazowniczy w Opolu, ul.	11.6.Propagowanie stosowania niskoemisyjnych źródeł energii i układów napędowych oraz	Infrastruktura do tankowania gazu ziemnego	Obecnie realizowana jest inwestycja polegająca na budowie stacji tankowania pojazdów sprężonym gazem ziemnym CNG. Stacja będzie zlokalizowana	Uwagi dodatkowe do pkt	<b>Uwaga uwzględniona</b>



	Armii Krajowej 2, 45-071 Opole	stosowania paliw alternatywnych, strona 240.		przy ul. Oświęcimskiej w Opolu dz. nr 835 obręb Grotowice.  Planowany termin zakończenia realizacji zadania przewidziany jest na 30 września 2021r.  Będzie to stacja ogólnodostępna.		
4.	Gmina Chrzastowice	10.10, Planowane inwestycje gmin i powiatów, str. 202	<b>Brak zapisu</b>	1. Przebudowa drogi wraz z budową ścieżki pieszo- rowerowej na odcinku Dębska Kuźnia – Niwki; 2. Przebudowa i remont drogi powiatowej w miejscowości Dębie oraz odcinka od Dębia do Dębskiej Kuźni	Wskazane zadania gmina Chrzastowice zgłaszała priorytetowe zadania inwestycyjne do: „ <b>Planu wieloletniego rozwoju sieci dróg powiatowych w powiecie opolskim w latach 2022-2028</b> ”	<b>Uwaga częściowo uwzględniona</b>  Zadanie dotyczące dróg powiatowych nie zostały ujęte w tabeli inwestycji planowanych przez Gminę, gdyż drogi kategorii powiatowej nie podlegają zarządowi Gminy.





				3. Przebudowa i remont drogi powiatowej ul. Wiejskiej w Dębskiej Kuźni (II etap – odcinek od wys. mostu w kierunku Dębia).	<b>Poprawa dostępności komunikacyjnej i bezpieczeństwa ruchu.</b>	
5.		10.10, Planowane inwestycje gmin i powiatów, str. 202	<b>Brak zapisu</b>	Przebudowa drogi – ul. Wiejskiej w Falmirowicach w Gminie Chrząstowice wraz z budową ścieżki pieszo-rowerowej	<b>Połączenie z drogą powiatową 1714 0. Poprawa dostępności komunikacyjnej o bezpieczeństwa ruchu.</b>	<b>Uwaga uwzględniona</b>
6.	Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu (Urząd Marszałkowski	4. Diagnoza systemu transportowego Województwa Dolnośląskiego 4.1. Transport drogowy Drogi wojewódzkie	Tab. 2 wiersz l.p. 5 (DW401)	Tab. 2. l.p. 5 (DW401) – opis nieprawidłowy, ponieważ odcinek DW401 od skrzyżowania z DW403 (działka nr 298/2) do wiaduktu nad autostradą A4 (działka nr 294) biegnie	Obecnie prowadzona jest weryfikacja prawidłowego przebiegu granicy województwa dolnośląskiego na wysokości działek nr 431/1 (ciąg dw401) i 431/2 (ciąg DW401 i DW403) w	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>  Przebieg dróg wojewódzkich został przyjęty uchwałą nr III/24/2019 Sejmiku Województwa Opolskiego



	Województwa Dolnośląskiego)	Tab.2, str. 62		<p>po działkach nr 431/1 i 431/2, które położone są w województwie dolnośląskim i stanowią własność Województwa Dolnośląskiego.</p> <p>Prawidłowy zapis powinien uwzględniać istniejącą nieciągłość DW401 na odcinku jw., w województwie dolnośląskim.</p> <p>Uwaga nawiązuje do uwagi nr 2.</p>	<p>obręb Kłósów gmina Wiązów, powiat Strzebiński.</p> <p>W przypadku potwierdzenia przebiegu granicy województwa jw., okaże się że DSDiK we Wrocławiu stanowi zarząd drogi zarówno na odcinku DW403 od granicy województwa od strony Bierzowa do skrzyżowania z DW 401 (co ma potwierdzenie w przebiegu opisanym w tab. 2 l.p. 6) oraz na DW401 od skrzyżowania z DW403 do początku wiaduktu nad autostradą A4 (co nie jest obecnie wpisane w tab. 2 l.p. 5)</p>	<p>z dnia 22 stycznia 2019 r. w sprawie ustalenia przebiegu dróg wojewódzkich (Dz.Urz. Woj. Opolskiego z 2019 r. poz. 466 ze zm.). W związku z tym nie ma na chwilę obecną uzasadnienia formalnego dla wprowadzenia wnioskowanej zmiany.</p>
7.		4. Diagnoza systemu transportowego	Tab. 2 wiersz l.p. 6 (DW403)	Tab. 2. l.p. 6 (DW403) – opis prawidłowy, ponieważ odcinek DW401 od	Uzasadnienie jw.	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>



		Województwa Dolnośląskiego 4.1. Transport drogowy Drogi wojewódzkie Tab.2, str. 62		skrzyżowania z DW403 do wiaduktu nad autostradą A4 biegnie po działkach nr 431/1 i 431/2 w województwie dolnośląskim i stanowią własność Województwa Dolnośląskiego.  Uwaga nawiązuje do uwagi nr 1.		Przebieg dróg wojewódzkich został przyjęty uchwałą nr III/24/2019 Sejmiku Województwa Opolskiego z dnia 22 stycznia 2019 r. w sprawie ustalenia przebiegu dróg wojewódzkich (Dz.Urz. Woj. Opolskiego z 2019 r. poz. 466 ze zm.). W związku z tym nie ma na chwilę obecną uzasadnienia formalnego dla wprowadzenia wnioskowanej zmiany.
8.	Urząd Miejski w Niemodlinie	10.10. Planowane inwestycje gmin i powiatów, str. 206	Przebudowa dróg powiatowych nr 1510 O Niemodlin –	Przebudowa dróg powiatowych nr 1510 O Niemodlin – Gościejowice –	Błędy literowe w nazwie miejscowości	<b>Uwaga uwzględniona</b>



			Goszczowice – Szydłowiec Śl. oraz nr 1508 O Szydłowiec Śl. – Magnuszowice – granica powiatu	Szydłowiec Śl. oraz nr 1508 O Szydłowiec Śl. – Magnuszowice – granica powiatu		
9.	Gmina Skoroszyce	4.9. tabela 27 Obszary problemowe mające wpływ na potencjał infrastruktury transportowej, pkt 3 – Niedostateczna liczba obwodnic, str. 141	„Wyprowadzenia ruchu z terenu zabudowanego wymagają również ...”	Wnosi się o ujęcie w Planie Transportowym Województwa Opolskiego 2030 budowy obwodnicy miejscowości Stary Grodków w ciągu drogi wojewódzkiej nr 401. Dodanie w Dziale 2.2 Analiza spójności na poziomie krajowym Program budowy 100 obwodnic na lata 2020- 2030	Ruch na osi północ - południe łączący Głuchołazy - Nysę - Grodków - Brzeg- z węzłem autostradowym „Brzeg” przebiega przez stary grodków – miejscowość położona na terenie gminy Skoroszyce, powiat nyski. Region leży na przecięciu jednego z dziewięciu korytarzy transportowych bazowej sieci TEN-T: Morze Bałtyckie Morze Adriatyckie. Stary Grodków, przez który biegnie droga	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>  W przedmiotowej tabeli wskazano główne obwodnice z terenu województwa opolskiego.



				<p>Poprzez dodanie pkt. 5 Obwodnica Starego Grodkowa w ciągu drogi wojewódzkiej nr 401”</p>	<p>województwa 401 jest niewątpliwie miejscowością ze zwartą zabudowa mieszkaniową. W celu udroźnienia tzw. „wąskiego gardła” sieci transportowej, a co za tym idzie zwiększenia bezpieczeństwa i poziomu życia mieszkańców poprzez wyprowadzenie ruchu drogowego poza teren zabudowy mieszkaniowej niezbędna i w pełni uzasadniona jest budowa obwodnicy tejże miejscowości. Realizacja takiej inwestycji wpłynie pozytywnie na jakość życia mieszkańców oraz środowisko naturalne poprzez zmniejszenie emisji</p>	
--	--	--	--	---	---	--



					spalin, osłabienie drgań, ograniczenie hałasu, minimalizację wypadków i kolizji oraz zniwelowanie utrudnień związanych z komunikacją lokalną.	
10.	Komit. Protestacyjny, Społ. Stow. Przyjaciół St. Grodkowa im. Bartka, Rada Sołecka St. Grodkowa, KGW Kresowiak, OSP St. Grodków, Radny Gm.	Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg str. 23	Brak jest zapisu o planie budowy obwodnicy Starego Grodkowa w ciągu drogi wojewódzkiej nr 401. Proponujemy: Rozdział: Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg, str. 23: „W roku 2021 9...) -Budowa obwodnicy miejscowości Stary	Wnoszę o ujęcie w planie PTWO 2030, budowy obwodnicy Starego Grodkowa w ciągu drogi wojewódzkiej nr 401 Proponujemy: Rozdział: Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg, str. 23: „W roku 2021 9...) -Budowa obwodnicy miejscowości Stary Grodków w ciągu drogi wojewódzkiej 401”	Bardzo duży , intensywny, całodobowy ruch pojazdów za wskazaniem na pojazdy ciężarowe, utrudnieni komunikacji sąsiedzkiej po obu stronach w ciągu drogi wojewódzkiej, zagrożenie życia i zdrowia rakotwórczymi spalinami i całodobowym nadmiernym hałasem. Długotrwałe, permanentnie dopraszamy się budowy obwodnicy, bo chcemy żyć jak w	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>  W punkcie wskazano zadania, które zostały zgłoszone do Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg.



	Skoroszyce, Sołtys		Grodków w ciągu drogi wojewódzkiej 401”		innych regionach Opolszczyzny, od lat widzimy, że nasze apele przez władze samorządu wojewódzkiego są skutecznie pomijane.	
11.	Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe	11.7/240-241	Brak zapisu	Przy planowaniu inwestycji transportowych ograniczyć maksymalnie ich przebieg przez tereny leśne aby minimalizować konieczność wyłączeń gruntów z produkcji leśnej	Zajmowanie gruntów pod różnego typu inwestycje infrastrukturalne (drogowe, kolejowe, energetyczne) powoduje zmniejszanie powierzchni zasobów leśnych	<b>Uwaga uwzględniona</b>
12.	Regionalna Dyrekcja Lasów Państwowych w Katowicach	4.6/127	Brak zapisu	Promocja transportu multimodalnego drewna z wykorzystaniem licznych bocznicy kolejowych. Przejazdy przez linie kolejowe - dostosowanie przejazdów kolejowych do	Duży potencjał linii kolejowych woj. opolskiego, zmniejszenie obciążenia ruchu na drogach. Zdarzają się sytuacje odcięcia kompleksów leśnych poprzez brak odpowiednich przejazdów kolejowych.	<b>Uwaga uwzględniona</b>



				istniejących ciągów komunikacji leśnej.		
13.		4.5/115	Brak zapisu	Planowanie tras rowerowych przez tereny leśne – w oparciu o już istniejące drogi leśne czy linie oddziałowe z zachowaniem możliwości ich wykorzystania dla transportu leśnego, aby nie wymagały wyłączenia gruntów z produkcji leśnej	Uniknięcie planowania w lasach ścieżek rowerowych wg przepisów ustawy prawo o ruchu drogowym co powoduje zmniejszenie zasobów leśnych	<b>Uwaga uwzględniona</b>
14.		4.1/80	Brak zapisu	Drogi gminne na obszarach sąsiadujących z kompleksami leśnymi, nie powinny być ograniczane dla transportu leśnego w sytuacjach, kiedy nie ma alternatywy dla wywozu	Zdarzają się sytuacje ograniczania tonażu dla takich odcinków dróg, głównie pod presją lokalnej społeczności, co powoduje brak możliwości wywozu drewna z lasu.	<b>Uwaga uwzględniona</b>





				drewna z danego kompleksu		
15.		4.2/99	BRAK WYSZCZEGÓLNIONEJ LINII 175 KŁODNICA – KLUCZBORK	Nie wykazano nieczynnej, ale nie zlikwidowanej linii 175.	Linia częściowo użytkowana od strzelec opolskich do zakładów Kronospan, uruchomienie linii dla celów transportu głównie towarowego – surowca dla Kronospanu może poprawić stan transportu drogowego, ale także uzupełnić połączenia osobowe w regionie o przebiegu w kierunku N-S	<b>Uwaga uwzględniona</b>
16.		4.2/99	BRAK WYSZCZEGÓLNIONEJ LINII 175 KŁODNICA – KLUCZBORK	J/w nie wykazano nieczynnej, ale nie zlikwidowanej linii 175.	Uruchomienie nieczynnej linii w kierunku Kłodnicy, a następnie skomunikowanie z portem Koźle	<b>Uwaga nieuwzględniona</b> W zestawieniu wykazano linie wskazane przez PKP PLK S.A.



17.	4.9/140	BRAK ZAPISU O BRAKU INFRASTRUKTURY	Oprócz wymienionych czynników obszarem problemowym jest także brak infrastruktury	Brak przeprawy przez Odrę w miejscowościach w jej sąsiedztwie np. Miasto Zdzieszowice, brak bezkolizyjnych przejazdów przez linie kolejowe powodujący spadek płynności ruchu. – Gogolin, Zdzieszowice	<b>Uwaga uwzględniona</b>
18.	10.9/200	TABELA 53 INWESTYCJE KOLEJOWE -PKP	Rozważyć możliwość rewitalizacji linii	Odciążenie lokalnego transportu drogowego, poprawa dostępności transportowej dla lokalnej społeczności, poprawa dostępności turystycznej – Jura Park	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>  W zestawieniu wykazano linie wskazane przez PKP PLK S.A.
19.	10.6/193	TABELA 50, LP. 22	Rozważyć możliwość budowy lewoskrętu w wewnętrznej drodze leśną prowadzącą w kierunku jeziora srebrnego	Poprawa bezpieczeństwa ruchu co jest szczególnie istotne przy zamiarze nadleśnictwa udostępnienia drogi do ruchu publicznego	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>  W PTWO 2030 nie wskazuje się konkretnych rozwiązań realizacyjnych



						dla poszczególnych inwestycji.
20.		10.9/201	Brak zapisu	Należy zachować parametry nośności wiaduktu drogowego w ciągu drogi gminnej Kietlice- Kwiatoniów dla samochodów wysokotonazowych	Poprzez wiadukt odbywa się transport drewna oraz rolniczy, przy braku zachowania nośności wiaduktu znaczna część kompleksu leśnego zostanie pozbawiona możliwości wywozu sortymentu i pogorszy się zabezpieczenie przeciwpożarowe całego kompleksu	<b>Uwaga nieuwzględniona</b> Zgodnie z obowiązującymi przepisami po drogach wszystkich kategorii mogą poruszać się samochody o nacisku 11,5 tony na oś z wyłączeniem dróg dla których organ zarządzający ruchem wprowadził ograniczenie tonażowe.
21.		10.4/185	TABELA 48, LP. 13	Uwzględnić budowę zjazdu do sąsiadującego kompleksu leśnego	Budowa zjazdu na drogę publiczną jest niezbędna dla zachowania bezpieczeństwa przeciwpożarowego i transportu drewna	<b>Uwaga nieuwzględniona</b> W PTWO 2030 nie wskazuje się konkretnych rozwiązań realizacyjnych



						dla poszczególnych inwestycji.
22.		10.4/174	RYSUNEK 29	Rozważyć możliwość budowy przejść dla zwierzyny	Brak przyjąć znacząco utrudni migrację zwierząt	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>  W PTWO 2030 nie wskazuje się konkretnych rozwiązań realizacyjnych dla poszczególnych inwestycji.
23.	Instytut Rozwoju Terytorialnego  ul. J. Wł. Dawida 1a 50-527 Wrocław	Rozdział 3.2. Uwarunkowania społeczno- gospodarcze	uwaga ogólna	Pomimo sygnalizowania w innych częściach opracowania dużego znaczenia ciężenia zachodnich obszarów Opolszczyzny do Wrocławia, w tym rozdziale obszar regionu został potraktowany wyspowo, bez uwzględnienia	Postulujemy rozszerzenie rozdziału o opis sytuacji społeczno-gospodarczej na granicach regionu (w tym z woj. Dolnośląskim).	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>  Uwarunkowania obejmują cały obszar województwa opolskiego i opisane zostały równomiernie w odniesieniu do regionu. Plan opisuje również sytuację na pograniczu



				otaczających ośrodków (rozpatrywane jest jedynie sąsiedztwo czeskie – w kontekście Głuchołaz, str. 50).		innych województw oraz granicy państwa.
24.		Rozdział 4.4. Transport lotniczy	uwaga ogólna	Analogicznie w przypadku transportu lotniczego, zabrakło opisu dojazdu z regionu do lotnisk - we Wrocławiu i Katowicach. Z gospodarczego punktu widzenia, jeżeli uruchamianie nowego lotniska, dedykowanego Opolszczyźnie, nie znajduje uzasadnienia, zasadne jest przeanalizowanie warunków dojazdu mieszkańców do lotnisk	Postulujemy omówienie tego zagadnienia - z uwzględnieniem transportu kolejowego i komunikacji miejskiej na końcowych odcinkach tras, w porównaniu do dojazdów realizowanych pojazdami indywidualnymi.	<b>Uwaga uwzględniona</b>



				istniejących w regionach sąsiadujących.		
25.		Rozdział 4.8. Podsumowanie części diagnostycznej	uwaga ogólna	Analiza kolejowego ruchu pasażerskiego nie obejmuje wszystkich tras w zakresie połączeń stykowych Opolszczyzny z Dolnym Śląskiem.	Postulujemy przeanalizowanie wszystkich eksploatowanych ciągów (wraz z granicznymi) pod kątem poziomu wykorzystania przez pasażerów, a także określenie poziomu ich konkurencyjności w stosunku do transportu drogowego.	<b>Uwaga uwzględniona</b>
26.		Rozdział 10.7. Planowane inwestycje na sieci dróg wojewódzkich na styku województw sąsiadujących z województwem opolskim	Zadania zawarte w tab. 51 Inwestycje na drogach wojewódzkich na styku województw sąsiadujących - styk województwa dolnośląskiego i	Lista potencjalnych inwestycji na stykach obu województw może ulec zmianie. Jednocześnie wskazane inwestycje w ramach kontynuacji zadań (DW 451 oraz DW 340) są obecnie na ukończeniu (przełom 2021/2022 roku),	W chwili obecnej województwo dolnośląskie jest w trakcie opracowywania <i>planu rozwoju infrastruktury transportowej w województwie dolnośląskim z perspektywą do 2030</i> , który będzie spełnieniem warunku podstawowego na poziomie regionalnym zgodnie z	<b>Uwaga nieuwzględniona</b> Informacje zawarte w projekcie PTWO 2030 zostały przekazane pismem Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu nr NP.300.4.2020.KE z 29.12.2020 r. w ramach konsultacji na etapie



			województwa opolskiego	więc umieszczenie ich w dokumencie wydaje się mało zasadne.	wytycznymi parlamentu europejskiego i rady oraz będzie także planem rozwoju sieci dróg wojewódzkich, wymaganym przez ustawę o drogach publicznych. Na obecnym etapie prac nie została zidentyfikowana ostateczna lista inwestycji transportowych (drogowych i kolejowych) planowanych to realizacji przez samorząd województwa w perspektywie do 2030 r.	przystąpienia do opracowania PTWO 2030.
27.	Gmina Zdzieszowice	Planowane inwestycje gmin i powiatów, od str. 202	Brak informacji o planowanych inwestycjach Gminy Zdzieszowice, wskazanych w	Uzupełnienie zestawienia o następujące zadania: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Budowa obwodnicy Zdzieszowic z wiaduktem lub tunelem nad linią</li> </ul>	Wskazane zadania są istotne z punktu widzenia rozwoju transportu na terenie gminy Zdzieszowice, gdyż zwiększą dostępność do terenów	<b>Uwaga uwzględniona</b>



			<p>naszym piśmie o sygnaturze IN.7026.34.2021.SK z dn. 08.07.2021.</p>	<p>kolejową nr 136 relacji Kędzierzyn – Koźle - Opole Groszowice, łącząca się z drogą wojewódzką nr 423.</p> <p>Budowa obwodnicy zwiększy dostępność do terenów inwestycyjnych.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rozbudowa ul. Dworcowej w Zdieszowicach – droga gminna 106086 O. Przy ulicy zlokalizowany jest dworzec PKP oraz przystanek komunikacyjny – rozbudowa rogi pozwoli na usprawnienie dostępu</li> </ul>	<p>inwestycyjnych oraz usprawnią dostęp do węzłów komunikacyjnych.</p>	
--	--	--	--	---	--	--





				<p>do węzłów komunikacyjnych.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Przebudowa części ul. Myśliwca w Zdieszowicach wraz z budową ciągu pieszo-rollerowego - droga gminna 106069 O – droga prowadzi do ul. Dworcowej, przy której znajduje się dworzec PKP.</li><li>• Przebudowa ul. Kolejowej w Zdieszowicach - droga gminna 106092 O - droga zlokalizowana jest przy linii kolejowej nr 136 relacji Kędzierzyn – Koźle - Opole Groszowice. Przy</li></ul>		
--	--	--	--	--	--	--



				<p>drodze zlokalizowany jest tunel dla pieszych prowadzący na perony oraz do budynku dworca PKP.</p>		
28.	Urząd Miasta Opola	Rozdział 10.3 Strona: 169	Tabela 36. Kolumna trzecia vs. druga.	<p>Wskazana maksymalna liczba punktów do uzyskania (20) nie koresponduje z liczbą punktów możliwych do zdobycia wynikającą z kolumny drugiej (25).</p>	Brak spójności wewnętrznej dokumentu.	<b>Uwaga uwzględniona</b>
29.		Rozdział 10.3 Strona: 170	Tabela 37	<p>Z przedstawionych kryteriów wynika, że inwestycje, które nie wymagają decyzji środowiskowej będą niżej punktowane (0 pkt).</p>	<p>Konieczność doprecyzowania podkryteriów tak aby przewidywały wszystkie możliwe przypadki. Nie jest zasadnym aby inwestycje które nie wymagają decyzji</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b></p> <p>Inwestycje drogowe wymagają decyzji środowiskowej, a zwolnione z tego</p>



				Nazewnictwo kryteriów wymaga doprecyzowania.	środowiskowej były gorzej oceniane (0 pkt).	obowiązku są zadania poniżej 1 km, które z reguły mają bardzo mały wpływ na realizację celów określonych w planie transportowym.
30.		Rozdział 10.3 Strona: 170	Tabela 38, podkryterium „Poprawa połączenia prowadzącego do miasta wojewódzkiego”	Proponowana zmiana podkryterium na „Poprawa połączenia prowadzącego do miasta wojewódzkiego lub inwestycja realizowana wewnątrz miasta wojewódzkiego”	Jak wskazuje projekt planu wyzwaniem dla regionalnej sieci drogowej jest Wyprowadzanie ruchu ponadlokalnego z terenów zabudowanych. Dokument wskazuje także, że zasadnym jest, aby realizować inwestycje na całym obszarze województwa, aby równomiernie rozwijały się jego poszczególne obszary, celem szybkiego i bezpiecznego przewozu osób i towarów.	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>  Plan transportowy wyznacza kierunki i cele rozwoju transportu w województwie. Dąży do tego, aby bezpiecznie i sprawnie połączyć różne części regionu.



					Istniejący zapis podkryterium defaworyzuje inwestycje realizowane w granicach administracyjnych Opola. Także te, które wyprowadzają ruch z miasta wojewódzkiego. Brak jest przesłanek merytorycznych aby premiować tylko te inwestycje, które prowadzą do miasta wojewódzkiego (a w rzeczywistości do jego centrum) poza jego granicami. Do tego centrum prowadzą też drogi w samym mieście wojewódzkim.	
31.		Rozdział 10.3 Strona: 170	Tabela 39. Kolumna trzecia vs. druga.	Wskazana maksymalna liczba punktów do uzyskania (10) nie koresponduje z liczbą punktów możliwych do	Brak spójności wewnętrznej dokumentu.	<b>Uwaga uwzględniona</b>



				zdobycia wynikającą z kolumny drugiej (25+2,5+2,5+2,5).		
32.		Rozdział 10.3 Strona: 169-172	Aktualnie brak zapisów	<p>Proponuje się dodanie nowego kryterium do tabeli 34.</p> <p>Nazwa kryterium: oddziaływania I uwarunkowań społecznych</p> <p>Maksymalna liczba punktów: 10</p> <p>Proponuje się uszczegółowienie nowego kryterium poprzez następujące podkryteria (nowa tabela):</p>	<p>W projekcie planu zaproponowano 6 kryteriów, w tym jedno dotyczące rozwoju gospodarczego. Poza kryteriami gospodarczymi istotne są również kryteria dotyczące oddziaływań i uwarunkowań społecznych.</p> <p>Podkryterium gęstości zaludnienia premiuje inwestycje dotyczące potencjalnych dodatkowych jej użytkowników (np. piesi, mieszkańcy i przedsiębiorcy położeni w najbliższym otoczeniu drogi).</p> <p>Podkryterium dotyczące</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b></p> <p>Przedsięwzięcia drogowe są działaniami liniowymi, które często przebiegają przez 2 lub więcej jednostki administracyjne. Ponadto wprowadzone zostało kryterium natężenia ruchu, które premiuje drogi na których występuje duży i bardzo duży ruch.</p> <p>W przypadku „wyprowadzenia</p>



				<p>a) Projekt realizowany na terenie gminy o gęstości zaludnienia:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- do 50 osób/km<sup>2</sup> – 1 pkt,</li> <li>- 51-100 osób/km<sup>2</sup> – 3 pkt,</li> <li>- 101-200 osób/km<sup>2</sup> – 7 pkt,</li> <li>- 201 i więcej osób/km<sup>2</sup> – 9 pkt,</li> </ul> <p>Kryterium weryfikowane na podstawie danych z GUS.</p> <p>b) Projekt realizowany jest na obszarze rewitalizacji wyznaczonym zgodnie z ustawą z dnia 9 października 2015 r. o rewitalizacji</p>	<p>rewitalizacji premiuje z kolei te inwestycje, które wpływają na proces wyprowadzania poszczególnych obszarów w województwie ze stanu kryzysowego.</p>	<p>poszczególnych obszarów ze stanu kryzysowego” zastosowano „kryterium rozwoju gospodarczego regionu”.</p>
--	--	--	--	--	--	---



				<p>- 1 pkt – inwestycja drogowa jest zlokalizowana na obszarze rewitalizacji wyznaczonym zgodnie z ustawą z dnia 9 października 2015 r. o rewitalizacji</p> <p>- 0 pkt - inwestycja drogowa nie jest zlokalizowana na obszarze rewitalizacji wyznaczonym zgodnie z ustawą z dnia 9 października 2015 r. o rewitalizacji</p> <p>Przyznanie 0 pkt nie wyklucza z możliwości pozyskania dofinansowania.</p>		
--	--	--	--	--	--	--



33.		Rozdział 4.1 Strona 87	Zadanie pn. „Bezpieczny transport w Opolu” – zakres rzeczowy	Proponuje się zaktualizowanie zakresu rzeczowego zgodnie ze stanem rzeczywistym.	Nieaktualne informacje wymagające aktualizacji (zadanie 5).	<b>Uwaga uwzględniona</b>
34.		Rozdział 4.8 Strona 138.	„Na terenie województwa opolskiego nie ma portu lotniczego, a funkcjonujące obiekty posiadające infrastrukturę lotniskową tj. lotnisko w Kamieniu Śląskim oraz lotnisko należące do Aeroklubu Opolskiego w Nowej Wsi	Proszę o weryfikację zapisów dotyczących infrastruktury lotniskowej.	Konieczność zachowania spójności wewnętrznej dokumentu.	<b>Uwaga uwzględniona</b>





			Królewskiej, nie są zdolne do obsługi regularnych połączeń (...)"			
35.		Rozdział 7. Strona 154.	„Miasto Opole, po obszarze którym porusza się najwięcej autobusów w całym regionie, dołączyło do sukcesywnie powiększającego się grona miast podejmujących kompleksowe działania mające na celu poprzez zredukowanie emisji dwutlenku węgla ograniczenie	Projekt „Elektromobilne Opole” jest aktualnie w trakcie realizacji.	Konieczność zachowania spójności zewnętrznej dokumentu.	<b>Uwaga uwzględniona</b>



			<p>zanieczyszczenia powietrza w aglomeracjach miejskich. (...)</p> <p>Zrealizowano również projekt pn.: Elektromobilne Opole, który swym działaniem obejmował m.in.: (...)</p>			
36.		<p>Rozdział 10.13</p> <p>Strona 228 i kolejne</p>	<p>„Zgodnie z kryteriami wyboru projektów drogowych w ciągu dróg wojewódzkich przewidzianych do realizacji w ramach FEO 2021 – 2027 (pkt. 10.3.),</p>	<p>Na liście brak jakichkolwiek inwestycji drogowych z Opola. Przytoczony obok zapis wskazuje na kryteria wyboru projektów do FEO. Z dokumentu nie wynika jakie jest powiązanie tego rozdziału z kryteriami wyboru projektów. Jakie</p>	<p>Brak spójności wewnętrznej dokumentu. Brak czytelności zapisów.</p> <p>W przypadku gdy wskazana gradacja wpływa na kryteria FEO wskazujemy, że drogi wojewódzkie przebiegają również przez teren miasta Opola. Brak jest przesłanek do</p>	<p><b>Uwaga częściowo uwzględniona</b></p> <p>Lista zadań Miasta Opola została wskazana na str. 196 w odrębnym rozdziale (10.8) zgodnie z informacją</p>



			określono kolejność realizacji inwestycji w ciągu dróg wojewódzkich.	jest powiązanie tej gradacji z FEO?	uznania, że inwestycje na tych drogach są mniej ważne niż na drogach wojewódzkich poza miastem - pozostających w zarządzie innego podmiotu  W przypadku gdy inwestycje wskazane w tym rozdziale będą premiowane w ramach FEO wskazujemy na pominięcie dróg wojewódzkich, dla których zarządcą jest prezydent miasta. W takim przypadku należy uwzględnić wszystkie inwestycje Miasta Opola jako priorytetowe (obwodnice i drogi wojewódzkie). Lista ta powinna zostać ponownie skonsultowana z Miastem Opole.	przekazaną przez Miejski Zarząd Dróg w Opolu.
--	--	--	--	-------------------------------------	---	---



37.	<p>Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe Nadleśnictwo Opole</p>	<p>4.2.Transport kolejowy ( m.in. ERTMS) strona 99</p>	<p>Infrastruktura kolejowa na terenie województwa jest mieszana: występują zarówno linie dwutorowe, jak i jednotorowe oraz zelektryfikowane i niezelektryfikowane.</p>	<p>Przywrócenie zamkniętego przejazdu kolejowego na linii kolejowej 132 Opole – Bytom zlokalizowanego na szlaku św. Jakuba.  Udostępnienie przejazdu konieczne jest zarówno ze względów na ruch turystyczny (rowerowy), dostęp do drzewostanów Leśnictwa Grotowice, jak i odtworzenie drogi przeciwpożarowej.  Niezamykanie przejazdu kolejowego na linii kolejowej nr 301 Opole- Kluczbork zlokalizowanego w sąsiedztwie Stacji</p>	<p><b>Brak zapisu</b></p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b></p> <p>Kwestie przejazdów kolejowych leżą w gestii PKP PLK S.A.</p>
-----	---	--	--	--	---------------------------	---



				<p>Uzdatniania Wody w miejscowości Zawada ze względu na wzmożony ruch turystyczny (rowerowy), ważną drogę przeciwpożarową oraz drogę służącą do celów gospodarczych dla Nadleśnictwa Opole.</p>		
38.		<p>4.8. Podsumowanie części diagnostycznej Strona 136</p>	<p>Działania w ramach sieci dróg powiatowych i gminnych w regionie w ostatnich kilku latach obejmowały budowę, przebudowę i rozbudowę dróg oraz obiektów</p>	<p>W ramach dróg zwłaszcza powiatowych i gminnych zauważalny jest trend ograniczania dopuszczalnego tonażu. Jest to zjawisko niepokojące ponieważ dla rozwoju regionu ważny jest nie tylko transport osobowy ale również</p>	<b>Brak zapisu</b>	<b>Uwaga uwzględniona</b>



			inżynierskich (zarówno ze środków krajowych, jak i regionalnych), mając na celu utrzymanie właściwego ich stanu oraz sukcesywną poprawę płynności i bezpieczeństwa ruchu	towarowy. W przypadku Nadleśnictwa jest to transport drewna, który powinien być umożliwiony a nie ograniczony zarówno zamykaniem przejazdów kolejowych jak i ograniczeniem dopuszczalnego tonażu dróg.		
39.	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Opolu	3. Uwarunkowania infrastruktury transportowej/str. 39	Brak zapisu dot. aktualnych danych o drogach krajowych	Łączna długość dróg krajowych w woj. Opolskim wg stanu na 01.01.2021 r. Wynosi 852,391 km.	Są dane dot. tylko łącznej długości dróg wojewódzkich. Brak ujęcia danych dotyczących dróg krajowych, które są również elementem składowym dróg publicznych w województwie.	<b>Uwaga uwzględniona</b>



40.		<p>3.3. Uwarunkowania wynikające ze stanu wyjściowego infrastruktury transportowej/str. 51</p>	<p>W województwie opolskim w ramach Korytarza Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie zidentyfikowano: autostradę A4 oraz linie kolejowe E30,E59,C-E59. Ponadto w przy granicy wschodniej województwa opolskiego w obszarze oddziaływania korytarza znajduje się autostrada A1 powiązana z autostradą A-4</p>	<p>W województwie opolskim w ramach Paneuropejskiego Korytarza Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie zidentyfikowano: Korytarz III wraz z autostradą A4 i jej alternatywą DK94 oraz linie kolejowe E30,E59,C-E59. Ponadto, na terenie woj. śląskiego w przy granicy wschodniej woj. Opolskiego, znajduje się Korytarz VI wraz z autostradą A1, który powiązany jest również z Korytarzem III autostrady A4 drogami: DK46, DK11, DK45 i DW 494.</p>	<p>Na podstawie źródeł - mapy GDDKiA z siecią korytarzy paneuropejskich, autostrada A4 leży w korytarzu nr III natomiast A1 w korytarzu nr VI.</p>	<p><b>Uwaga uwzględniona</b></p>
-----	--	--	---	--	--	----------------------------------



			poprzez drogi: DK46 i DW494.			
41.		3.3. Uwarunkowania wynikające ze stanu wyjściowego infrastruktury transportowej/str. 52	Rysunek 7 Mapa sieci dróg krajowych i wojewódzkich województwa opolskiego	Proponuje się z uaktualnić mapę i zmienić przebieg dróg krajowych w m. Kluczbork	Mapa przebiegu dróg krajowych jest nieaktualna, z uwagi na fakt, iż od 1 stycznia 2021 zmienił się przebieg dróg krajowych w m. Kluczbork	<b>Uwaga uwzględniona</b>
42.		3.3. Uwarunkowania wynikające ze stanu wyjściowego infrastruktury transportowej/str. 54	Najczęściej wskazywaną szansą rozwojową (ponad 38% opolskich JST, tj.15/39) była budowa i <u>modernizacja</u> infrastruktury drogowej i kolejowej oraz poprawa dostępności	Proponuje się zastąpić słowo „modernizacja” słowem „rozbudowa”.	Słowo modernizacja, nie posiada definicji w ustawie o drogach publicznych. Ustawa przewiduje budowę, rozbudowę, przebudowę i remont drogi.	<b>Uwaga uwzględniona</b>





			<p>komunikacyjnej. Na szansę tę składały się odpowiedzi dotyczące:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- <u>modernizacji</u> i budowy dróg (w tym: obwodnic, węzłów autostradowych, mostów) i ścieżek rowerowych;</li><li>- dostępności komunikacyjnej (dogodne połączenie/korzystna lokalizacja) względem: autostrady, szlaków drogowych i</li></ul>			
--	--	--	---	--	--	--



			<p>kolejowych, dużych ośrodków miejskich, usług i dóbr publicznych;</p> <p>- utrzymania dobrego stanu dróg;</p> <p>- przebudowy infrastruktury kolejowej.</p>			
43.		<p>4.1. Transport drogowy. Drogi Krajowe /str. 58</p>	<p>Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Opolu w obrębie całego województwa administruje siecią dróg krajowych o łącznej długości 854,379 km (w tym</p>	<p>Z aktualnym stanem faktycznym Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Opolu w obrębie całego województwa administruje siecią dróg krajowych o łącznej długości 852,371 km (w tym 99,946 km dróg dwujezdniowych).</p>	<p>Dane z aktualnego stanu sieci dróg krajowych wg danych na 03.01.2021r.</p>	<p><b>Uwaga uwzględniona</b></p>



			99,946 km dróg dwujezdniowych).			
44.	4.1. Transport drogowy. Drogi Krajowe /str. 59	Średnie natężenie na międzynarodowym szlaku E40 wyniosło w 2015 roku 28 870 pojazdów na dobę. W województwie opolskim było wyższe od średniego natężenia. Na odcinku Brzeg – Opole zachód wynosiło 31 746 pojazdów na dobę.	Średni dobowy ruch roczny (SDRR) w roku 2015 na międzynarodowym szlaku E40 tj. Ciągu autostrady A4, w oparciu o dane z Generalnego Pomiaru Ruchu, wynosił 28870 pojazdów na dobę. W województwie opolskim, na odcinku autostrady A4 SDRR był wyższy od SDRR na całym odc. E-40 w kraju i wynosił 30 155 pojazdów na dobę.	Doprecyzowanie przedstawionych danych w oparciu o analizę GPR 2015. Źródło opracowanie „Ruch Drogowy 2015” Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Warszawa 2016.	<b>Uwaga uwzględniona</b>	
45.	4.1. Transport drogowy. Drogi Krajowe /str. 59	Działania w ramach sieci dróg w regionie w ostatnich kilku	Działania na sieci dróg krajowych w regionie, na przestrzeni kilku ostatnich	Doprecyzowanie i aktualizacja przedstawionych danych.	<b>Uwaga uwzględniona</b>	



			<p>latach obejmowały budowę, przebudowę i rozbudowę dróg oraz obiektów inżynierskich, mając na celu utrzymanie właściwego ich stanu oraz sukcesywną poprawę płynności i bezpieczeństwa ruchu.</p> <p>W latach 2014-2020 do najważniejszych zadań realizowanych przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i</p>	<p>lat obejmowały: budowę, przebudowę i rozbudowę dróg oraz obiektów inżynierskich, wraz z realizacją zadań polegających na utrzymaniu pożądanego stanu technicznego dróg oraz podniesieniu poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego.</p> <p>Najważniejsze zadania zrealizowane</p> <p>Przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad na terenie województwa opolskiego w latach 2014-2020 to:</p>		
--	--	--	--	---	--	--



			<p>Autostrad na terenie województwa opolskiego można zaliczyć:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Budowę obwodnicy Nysy w ciągu DK 41 i 46,</li> <li>- Budowę obwodnicy Niemodlina w ciągu DK 46,</li> <li>- Budowę obwodnicy Kędzierzyna Koźła w ciągu DK nr 40,</li> <li>- Budowę obwodnicy Myśliny w ciągu DK 46.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Budowa obwodnicy Nysy w ciągu DK 41 i 46</li> <li>- Budowa obwodnicy Myśliny w ciągu DK 46</li> </ul> <p>Zadania będące w trakcie realizacji robót to:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Budowa obwodnicy Niemodlina w ciągu DK 46</li> <li>- Budowa obwodnicy Kędzierzyna Koźła w ciągu DK 40,</li> <li>- Budowa obwodnicy Olesna w ciągu S11,</li> <li>- Budowa obwodnicy Praszki w ciągu DK 42 i 45,</li> </ul> <p>Zadania będące w trakcie prac przygotowawczych robót to:</p>		
--	--	--	---	--	--	--



				<ul style="list-style-type: none"> <li>- Budowa drogi S11 Kępno</li> <li>– A1 na odc. Kępno – gr. Woj. Opolskiego</li> <li>- Budowa obwodnicy Brzegu w ciągu DK 39,</li> <li>- Budowa obwodnicy Lędziny w ciągu DK 46,</li> <li>- Budowa obwodnicy Sidziny w ciągu DK 46,</li> <li>- Budowa obwodnicy Prudnik w ciągu DK 41,</li> </ul>		
46.	Polregio sp. z.o.o Opolski Zakład w Opolu	Rozdział 4.2 strona 101	(dawniej Przewozy Regionalne)	Propozycja usunięcia zapisu (dawniej Przewozy Regionalne) lub dopisać sp. z o.o.	Zmiana porządkowa	<b>Uwaga uwzględniona</b>
47.	ul. Krakowska 48, 45-075 Opole	Rozdział 4.2 strona 103	Mapa regionalnej Komunikacji Kolejowej	Mapa nieaktualna – linie kolejowe oznaczyć jednym kolorem.	Prezentowana mapa w kolorystyce pochodzi z dawnego projektu rozkładów jazdy liniowych. Brak nysa wschodnia,	<b>Uwaga uwzględniona</b>



			Województwa Opolskiego	Brak jest nowych stacji i przystanków	Goszczowice, Szydłów Centrum zamiast Kamień Śląski na Otmice zmiana porządkowa	
48.	Rozdział 4.2 strona 105	...powiatu głubczyckiego, gdzie od 20 lat nie funkcjonują żadne połączenia kolejowe.	Dopisać zdanie . .... Natomiast Powiat Namysłowski, ma ograniczoną możliwość połączeń kolejowych z miastem Opole poprzez nieaktywną linię kolejową 301 Jełowa - Namysłów	Jest to równie ważna nieczynna linia kolejowa, którą w planie winno się uwzględnić. Z punktu widzenia województwa opolskiego ważniejsza i z większym potencjałem niż linia do Raciborza	<b>Uwaga częściowo uwzględniona</b> O konieczności rewitalizacji linii wskazano w opisie pod tabelą nr 53. Należy mieć jednak na uwadze, że w pierwszej kolejności zachodzi potrzeba rewitalizacji linii kolejowych Opole-Kluczbork, Nysa-Brzeg, na których prowadzone są obecnie przewozy.	
49.	Rozdział 4.2 strona 105	... do 110 km/h który wpływał na zanieczyszczenie	Wykreślić część zdania ... który wpływał na	Zdanie nieprawdziwe.	<b>Uwaga uwzględniona</b>	



			środowiska naturalnego	zanieczyszczenie środowiska naturalnego.	Zakupiony tabor elektryczny zastąpił stary tabor elektryczny który jest zeroemisyjny	
50.	Rozdział 5.1 strona 143	Analiza SWOT		Rozszerzyć zakres o zapisy wg analizy SWOT stanowiącej załącznik nr 1.	Doszczegółowienie kolorem czerwonym	<b>Uwaga częściowo uwzględniona</b> Wprowadzono jedynie te zagadnienia, które jednoznacznie wskazują na poszczególne elementy analizy SWOT
51.	Rozdział 10.9 strona 201	Planowane inwestycje kolejowe na terenie województwa opolskiego		Usunąć akapity w zdaniu Dodatkowo samorząd województwa zaplanował m in. Rewitalizację dot. linii kolejowych. Ujęte zostało to w tabeli powyżej. Dopisać akapit rewitalizacja linii kolejowej 301 Jełowa - Namysłów Rozdział	Zbyt ogólnikowo i kompletnie brak jakichkolwiek planów taborowych wynikających choćby z umowy PSC do 2030	<b>Uwaga częściowo uwzględniona</b> O konieczności rewitalizacji linii kolejowej wskazano w opisie pod tabelą nr 53. Należy mieć jednak na uwadze, że w pierwszej





				rozszerzyć o zapisy ujęte w <b>załączniku nr 2</b> do treści poniżej tabeli 53		kolejności zachodzi potrzeba rewitalizacji linii kolejowych Opole- Kluczbork, Nysa-Brzeg, na których prowadzone są obecnie przewozy.
--	--	--	--	--	--	---