

**Załącznik
do Uchwały Nr 6208/20026
Zarządu Województwa Opolskiego
z dnia 7 września 2026 r.**

Opinia

Po zbadaniu założeń realizacji inwestycji drogowej stwierdzono, że planowane zamierzenie inwestycyjne polegające na budowie projektowanej Trasy Średnicowej w Opolu wykazuje spójność oraz zgodność z celami, zasadami i kierunkami zagospodarowania przestrzennego określonymi w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Opolskiego (PZPWO), (uchwała nr VI/54/2019 Sejmiku Województwa Opolskiego z dnia 24 kwietnia 2019 r. w sprawie uchwalenia zmiany Planu zagospodarowania przestrzennego województwa opolskiego, opublikowana w Dz. Urz. Woj. Opolskiego z 2019 r., poz. 1798, z dnia 14.05.2019 r.).

Zgodność ta przejawia się w szczególności w następujących kluczowych obszarach:

1. Bezpośrednie umocowanie w kierunkach rozwoju infrastruktury drogowej regionu

Projektowana inwestycja została wprost wymieniona w tekstowej części PZPWO w ramach kierunków polityki transportowej regionu (Rozdział 9.2.1 – Rozwój infrastruktury drogowej). W sekcji dedykowanej usprawnieniu komunikacji drogowej w Aglomeracji Opolskiej, Plan jako jedno z kluczowych zadań transportowych postuluje budowę Trasy Średnicowej.

2. Status postulowanej inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym

W strukturze realizacji ustaleń Planu (Rozdział XI), projektowana trasa posiada status pożądanego zamierzenia o znaczeniu regionalnym. W Tabeli 29 (Postulowane inwestycje celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym – komunikacja – drogi publiczne), w grupie dróg poza siecią dróg krajowych i wojewódzkich, pod pozycją 134 ujęto „Trasę Średnicową Opola”. Jako inwestycja o charakterze długookresowym, realizuje strategiczne cele rozwoju województwa. Z tego względu PZPWO rekomenduje gminom czynne utrzymywanie rezerw terenowych pod jej docelowy przebieg w lokalnych dokumentach planistycznych (studiach i planach miejscowych), co niniejszy wniosek lokalizacyjny bezpośrednio urzeczywistnia.

3. Kluczowe znaczenie dla spójności transportowej Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego (MOF OW)

Budowa Trasy Średnicowej stanowi kluczowy element Planu Zagospodarowania Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Miasta Opola (Rozdział X). Zgodnie z Tabelą 22, określającą kierunki i działania polityki przestrzennej dla Aglomeracji Opolskiej, w ramach celu „1. Wzmocnienie pozycji konkurencyjnej Aglomeracji Opolskiej” oraz kierunku „1.3. Poprawa dostępności transportowej w układzie wewnętrznym i zewnętrznym” jako kluczowe działanie przewidziana jest „realizacja trasy średnicowej na kierunku wschód – zachód”.

4. Realizacja celów ochrony środowiska i poprawy warunków życia mieszkańców

PZPWO diagnozuje, że nadmierne natężenie ruchu drogowego w strefach zurbanizowanych generuje uciążliwe i negatywne skutki dla mieszkańców w postaci hałasu oraz zanieczyszczenia powietrza. Jednocześnie ograniczone powiązania wewnątrzregionalne i niska przepustowość dróg stanowią istotną barierę rozwojową regionu. Przekierowanie ruchu na projektowaną Trasę Średnicową pozwoli na odciążenie śródmiejskiego układu drogowego Opola, wyprowadzenie części ruchu ze stref o intensywnej zabudowie mieszkaniowej, a w konsekwencji przyczyni się do poprawy klimatu akustycznego oraz ograniczenia niskiej emisji.

W związku z powyższym, zgodnie z art. 11b ust. 1 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, Zarząd Województwa Opolskiego opiniuje pozytywnie realizację inwestycji drogowej pn. „Budowa infrastruktury na potrzeby rozwoju transportu publicznego w Opolu w zakresie etapu I „Trasa Średnicowa – opracowanie dokumentacji projektowej”.

Dodatkowo informujemy, że planowane rozwiązania w ciągach dróg mających kategorię dróg wojewódzkich, tj. planowane poszerzenia i nowe ich odcinki w granicach administracyjnych Opola, jako postulowane przez Gminę Opole, nie stanowią zadania samorządu województwa i nie mogą w przyszłości stanowić podstawy do wysuwania roszczeń odszkodowawczych w oparciu o przepisy art. 98 ust. 1 w związku z art. 98 ust. 3 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (t.j. Dz. U. z 2026 r. poz. 399 z późn. zm.), w przypadku dokonywania podziałów nieruchomości na trasie tych dróg na podstawie ustaleń planu miejscowego.

W razie wprowadzenia do miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego inwestycji niezgodnionych, zgodnie z przepisem art. 44 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (t.j. Dz. U. z 2026 r. poz. 538 z późn. zm.), Gmina czyni to na własną odpowiedzialność. Wszelkie koszty związane z przebudową i budową dróg na terenie miasta na prawach powiatu ponosi ich zarządca.

Jednocześnie zwracamy uwagę, że jednym z najistotniejszych wyzwań rozwoju przestrzennego województwa opolskiego wskazanych w *Planie zagospodarowania przestrzennego województwa opolskiego* jest potrzeba dostosowania zagospodarowania do skutków zmian klimatycznych. Działaniem wpisującym się w tę potrzebę jest m.in. ochrona istniejącego drzewostanu, także tego znajdującego się w pasach drogowych bądź w ich pobliżu. Rekomendujemy przeprowadzenie całego procesu inwestycyjnego zgodnie ze „Standardami ochrony drzew i innych form zieleni w procesie inwestycyjnym” (*Fundacja EkoRozwoju, 2021, Wrocław*) oraz „Zadrzewienia przydrożne. Propozycja instrukcji dla zarządców dróg” (*Fundacja EkoRozwoju, 2021, Wrocław*).