

**Załącznik
do Uchwały Nr 6412/2026
Zarządu Województwa Opolskiego
z dnia 5 października 2026 r.**

Opinia

Po zbadaniu założeń realizacji inwestycji drogowej stwierdzono, że planowane zamierzenie inwestycyjne polegające na budowie obwodnicy Sidziny w ciągu drogi krajowej nr 46 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 poprawie powiązań na kierunku wschód-zachód, Plan jako jedno z kluczowych zadań transportowych postuluje budowę obwodnicy Sidziny w ciągu drogi krajowej nr 46. Dodatkowo planowany północny przebieg obwodnicy zachowuje istotną zgodność z planem zagospodarowania przestrzennego województwa opolskiego oraz gminnymi dokumentami planistycznymi.

2. Status postulowanej inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym

W strukturze realizacji ustaleń Planu (Rozdział 11), projektowana trasa posiada status pożądanego zamierzenia o znaczeniu regionalnym. W Tabeli 29 (Postulowane inwestycje celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym – komunikacja – drogi publiczne), pod pozycją 36 ujęto „Budowę obwodnicy Sidziny”. Obecnie, po przyjęciu programu rządowego pn. „Program budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030” zadanie spełnia kryteria inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym, tj. takiej która została ustalona w dokumentach przyjętych przez Sejm RP, Radę Ministrów, właściwego ministra lub sejmik województwa. Inwestycja 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 Województwa Opolskiego.

Budowa obwodnicy Sidziny stanowi kluczowy element docelowego kształtu sieci drogowej województwa opolskiego. Zadanie zostało imiennie wskazane jako główny element warunkujący usprawnienie powiązania regionu z centrum kraju (Warszawą) oraz Kotliną Kłodzką i dalej Pragą.

4. Realizacja celów ochrony środowiska, poprawy warunków życia mieszkańców i bezpieczeństwa ruchu drogowego

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 obwodnicę Sidziny pozwoli wyprowadzić uciążliwy ruch tranzytowy z stref zabudowy mieszkaniowej wsi Sidzina, a w konsekwencji przyczyni się do poprawy klimatu akustycznego oraz ograniczenia niskiej emisji. Dodatkowo realizacja obwodnicy przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez eliminację miejsc kolizyjnych w obszarze zabudowanym, w tym z miejscami ruchu pieszego.

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 obwodnicy Sidziny w ciągu drogi krajowej nr 46”.

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*).

Opracował:
Tomasz Midura
Referat Zagospodarowania Przestrzennego Województwa
Departament Planowania Przestrzennego UMWO
29.09.2026 r.