

**Uchwała Nr XXI/241/2016**  
**Sejmiku Województwa Opolskiego**  
**z dnia 25 października 2016 r.**

***w sprawie przyjęcia „Apelu Sejmiku Województwa Opolskiego w sprawie budowy obwodnic Myśliny, Niemodlina, Kędzierzyna – Koźła, Brzegu, Olesna, Strzelec Opolskich, Głubczyc, Prudnika, budowy nowego węzła autostradowego na A4 oraz modernizacji linii kolejowej E 30 na odcinku Kędzierzyn Koźle – Opole Zachodnie, oraz zwiększenia przepustowości poprzez budowę drugiego toru na odcinku Opole (Bolko PODG) – Lubliniec przez Fosowskie”***

Na podstawie art. 18 pkt 20 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz. U. z 2016 r., poz. 486) oraz § 20 ust. 1 Statutu Województwa Opolskiego (Dz. Urz. Woj. Opolskiego z 2014 r., poz. 2201 ), Sejmik Województwa Opolskiego uchwała, co następuje:

**§ 1**

Uchwała się „Apel Sejmiku Województwa Opolskiego w sprawie budowy obwodnic Myśliny, Niemodlina, Kędzierzyna – Koźła, Brzegu, Olesna, Strzelec Opolskich, Głubczyc, Prudnika, budowy nowego węzła autostradowego na A4 oraz modernizacji linii kolejowej E 30 na odcinku Kędzierzyn Koźle – Opole Zachodnie, a także rozpoczęcia kolejnych zadań inwestycyjnych w zakresie zwiększenia przepustowości na linii nr 144 i 61 na odcinku Opole (Bolko PODG) – Fosowskie - Lubliniec poprzez budowę drugiego toru”, który stanowi załącznik do niniejszej uchwały.

**§ 2**

Apel przekazuje się:

1. Prezesowi Rady Ministrów,
2. Ministrowi Infrastruktury i Budownictwa,
3. Posłom i senatorom województwa opolskiego,
4. Wojewodzie Opolskiemu i Prezydentowi Miasta Opola,
5. Generalnemu Dyrektorowi Dróg Krajowych i Autostrad,
6. Prezesowi Zarządu PKP S.A.,
7. Prezesowi Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.,
8. Samorządom z obszaru powiatu opolskiego, krapkowickiego, nyskiego, kędzierzyńsko-kozielskiego, brzeskiego, oleskiego, strzeleckiego, głubczyckiego i prudnickiego,
9. Samorządom z obszaru objętego „magistralą podsudecką”,
9. Mieszkańcom województwa opolskiego za pośrednictwem środków masowego przekazu.

**§3**

Wykonanie uchwały powierza się Przewodniczącemu Sejmiku Województwa Opolskiego.

**§4**

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

## **Apel**

### **Sejmiku Województwa Opolskiego**

**w sprawie budowy obwodnic Myśliny, Niemodlina, Kędzierzyna – Koźla, Brzegu, Olesna, Strzelec Opolskich, Głubczyc, Prudnika, budowy nowego węzła autostradowego na A4 oraz modernizacji linii kolejowej E 30 na odcinku Kędzierzyn Koźle – Opole Zachodnie, a także rozpoczęcia kolejnych zadań inwestycyjnych w zakresie zwiększenia przepustowości na linii nr 144 i 61 na odcinku Opole (Bolko PODG) – Fosowskie - Lubliniec poprzez budowę drugiego toru**

Przygotowania do realizacji obwodnic **Niemodlina, Myśliny i Kędzierzyna – Koźla** w ciągu drogi krajowej nr 46 i nr 40 trwają już od 10 lat. Budowa tych obwodnic została ostatecznie zaplanowana w Programie Budowy Dróg Krajowych i Autostrad na lata 2014 – 2023.

Sejmik Województwa Opolskiego mając na względzie, iż został już rozpoczęty proces inwestycyjny związany z przygotowaniem lub aktualizacją dokumentacji (Niemodlin, Kędzierzyn-Koźle), a w przypadku Myśliny dokonano nawet wykupu nieruchomości, apeluje o priorytetowe potraktowanie tych przedsięwzięć w planowanej realizacji.

Droga krajowa nr 46 jest bardzo ważnym elementem infrastruktury na kierunku wschód-zachód, gdyż z jednej strony łączy Województwo Opolskie z Republiką Czeską (Praga), a z drugiej jest najdogodniejszą drogą w stronę stolicy Polski i centrum kraju, Częstochowy, Szczekocin (kierunek Jędrzejów – Kielce) oraz rozprawdza ruch dalej w stronę granicy z Ukrainą. Równoleżnikowe położenie drogi krajowej Nr 46 jest ważnym elementem infrastruktury dla całego regionu opolskiego, a także dla województw ościennych. Jest również istotnym czynnikiem dla dalszego rozwoju turystyki krajowej i zagranicznej.

Brak obejścia drogowego Niemodlina i Myśliny powoduje, iż w dalszym ciągu w tych miejscowościach kumulują się negatywne zjawiska związane z bardzo dużym natężeniem ruchu.

Z kolei obwodnica Kędzierzyna-Koźla to inwestycja od lat oczekiwana i niezbędna ze względu na jej lokalizację w centrum przemysłu chemicznego. Rozbudowa Zakładów Azotowych pociągnęła za sobą zdecydowane zwiększenie ilości ciężkiego taboru samochodowego przejeżdżającego dzisiaj przez Kędzierzyn-Koźle, doprowadzając do degradacji wąskich ulic Kędzierzyna-Koźla i Ujazdu. Przejeżdżające tymi ulicami pojazdy ciężarowe przewożące różnego rodzaju niebezpieczne substancje chemiczne stanowią bezpośrednie zagrożenie dla mieszkańców tych miejscowości. Także droga krajowa nr 40 położona równoleżnikowo jest również priorytetową osią komunikacyjną w południowej części Opolszczyzny łączącą pogranicze polsko-czeskie z Województwem Śląskim.

Należy również zwrócić uwagę, że ciągle wzrastający ruch drogowy powoduje, iż kolejne miejscowości Województwa Opolskiego leżące wzdłuż głównych szlaków komunikacyjnych narażone są na zwiększone uciążliwości komunikacyjne. Mając na uwadze bardzo długi okres jaki należy przewidzieć na cały proces związany z przygotowaniem dokumentacji łącznie z uzyskaniem wszystkich wymaganych decyzji, w tym zezwolenia na realizację inwestycji drogowej, konieczne jest, aby rozpocząć prace projektowe dla następujących inwestycji:

- budowy obwodnicy **Brzegu** w ciągu drogi krajowej nr 39 wraz z budową nowego mostu na rzece Odrze w celu odsunięcia ruchu po ścisłą i historyczną zabudowę śródmiejską i zwiększenia ilości przepraw mostowych na Odrze,

- budowy **nowego węzła autostradowego** na wysokości miejscowości Prószków/Ochodze w celu poprawy skomunikowania Opola z autostradą A4 i lepszego powiązania drogi wojewódzkiej nr 414, jako głównego ciągu rozprowadzającego ruch z Opola w stronę południowej części regionu i pogranicza polsko-czeskiego,

- budowy obwodnicy **Olesna** w ciągu drogi krajowej nr 11 z przystosowaniem tej drogi do parametrów drogi ekspresowej w celu udrożnienia ruchu, zwiększenia bezpieczeństwa i powiązania sieci komunikacyjnej z terenami inwestycyjnymi Gminy Olesno,

- budowy obwodnicy **Strzelec Opolskich** w ciągu drogi krajowej nr 94 jako drogi alternatywnej do autostrady A4, w celu zmniejszenia negatywnej presji na przejściu przez miejscowość, szczególnie w przypadku zablokowania autostrady w skutek wystąpienia zdarzeń drogowych,

- budowy obwodnicy **Głubczyc** w ciągu drogi nr 38 w celu lepszego powiązania z pograniczem polsko-czeskim, jak i uzupełnienia obwodnicy Głubczyc powstałej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 416.

- budowy obwodnicy **Prudnika** w ciągu drogi krajowej nr 41 w celu poprawy dostępności do byłego przejścia granicznego Trzebina – Bartultovice i Republiki Czeskiej.

**Linia kolejowa E 30** Zgorzelec – Medyka przez Wrocław, Opole, Kędzierzyn Koźle, Katowice, Kraków, Rzeszów należąca do III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego jest jedną z najbardziej obciążonych ruchem pasażerskim i towarowym trasą dwutorową w Polsce, przebiegającą przez Opole Główne (podstawowy węzeł komunikacyjny województwa).

Magistrala E 30 na terenie województwa opolskiego w ruchu pasażerskim obsługuje około 50% wszystkich podróży kolei regionalnej, a w przypadku przewozów towarowych zapewnia tranzyt oraz obsługę strategicznych i ważnych z punktu widzenia gospodarki przedsiębiorstw, tj. Elektrowni Opole, koksowni w Zdieszowicach, cementowni w Choruli, zakładów azotowych w Kędzierzynie Koźlu czy zakładów wapienniczych w Górażdżach.

Inwestycja w zakresie zaproponowanym przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. opiera się na przestarzałych danych wyjściowych, nieuwzględniających corocznie zwiększającego się ruchu kolejowego, a brak perspektywicznego planowania może skutkować pogłębieniem niekorzystnych

zmian w rozkładzie jazdy pociągów użyteczności publicznej marginalizując połączenia regionalne w godzinach szczytu przewozowego, które ze względu na ograniczenia techniczne, nie będą mogły spełnić oczekiwań w zakresie: dowozów, cykliczności, skomunikowań oraz efektywności.

Oczekiwana modernizacja trasy kolejowej E 30 na odcinku od Kędzierzyna Koźła do Opola Zachodniego wzbudza niepokój w związku z przygotowywaną aktualizacją Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku.

Finansowa perspektywa unijna 2014 – 2020 miała być dopięciem kolejowych inwestycji na największych magistralach, mimo to zaplanowano zdjęcie z listy podstawowej strategicznego zadania na ciągu transportowym E 30 wschód – zachód przebiegającego przez województwo opolskie (o jednym z największych współczynników gęstości linii kolejowych) na najbardziej zdegradowanym odcinku Kędzierzyn Koźle – Opole Zachodnie liczącym zaledwie 43 km. Pozostawienie na linii E-30 Zgorzelec – Medyka, długości 677 km, „wąskiego gardła” na terenie Opolszczyzny nie pozwala na zapewnienie sprawnego transportu pasażerskiego i towarowego.

Korzystne dla inwestycji uwagi organizatora transportu publicznego – Zarządu Województwa Opolskiego nie zostały przyjęte. Zaproponowano rozwiązania mające wpływ na poprawę płynności ruchu i eliminowanie „wąskich gardeł” (tj. ograniczonej przepustowości na odcinku Opole Zachodnie – Opole Główne, brak wystarczającej ilości krawędzi peronowych na stacji Opole Główne) oraz zmniejszenia narażenia obszarów miejskich na ujemny wpływ przebiegającego przez nie korytarza transportowego (zatory komunikacyjne na przejazdach kolejowych w ciągu międzynarodowej magistrali kolejowej).

Zarządca infrastruktury kolejowej planuje oszczędności na tak ważnym odcinku trasy E 30, które nie gwarantują właściwego poziomu bezpieczeństwa i płynności ruchu, a także mogą spowodować (ze względu na zwiększającą się ilość pociągów) ograniczenia przepustowości zamiast stworzyć spójną, bezpieczną sieć transportową o ujednoliconych, wysokich parametrach technicznych.

Pozostawienie jednopoziomowych przejazdów w Gogolinie i Zdieszowicach na linii kolejowej E30, po której pociągi kursować mają z prędkością 160 km/h, dzieli województwo i utrudnia również dojazd do planowanych węzłów przesiadkowych, stwarzając zagrożenie, że oczekujący na zamkniętym przejeździe autobus nie zdąży na skomunikowanie z pociągiem. Jednocześnie przejazd kolejowy w poziomie szyn w Gogolinie na drodze wojewódzkiej nr 409, która jest drogą alternatywną i ewakuacyjną dla autostrady A4, powoduje w sytuacjach przejścia ruchu kilometrowe zatory, w których stoją samochody ciężarowe, w tym te przewożące ładunki niebezpieczne, stwarzając zagrożenie życia i zdrowia mieszkańców. Wypadki w takich warunkach uniemożliwiają przeprowadzanie skutecznej akcji ratunkowej.

Brak planowania skrzyżowania dwupoziomowego w Gogolinie to przykład niekonsekwencji w funkcjonowaniu Grupy PKP S.A., która przekazała gminie dworzec kolejowy (PKP S.A.) w celu

zrealizowania w nim centrum przesiadkowego lecz nie zamierza realizować skrzyżowania dwupoziomowego (PKP PLK S.A.), bez którego zagrożone jest osiągnięcie funkcjonalnego celu istnienia centrum przesiadkowego.

Linia nr 144 i 61 na odcinku Opole - Fosowskie – Lubliniec jest obecnie częścią najważniejszego i najszybszego kolejowego ciągu transportowego Wrocław – Warszawa i Wrocław – Kraków.

Ze względu na ilość połączeń na jednotorowym odcinku, jest jedną z najbardziej obciążonych tras w Polsce, co powoduje częste zakłócenia regularności ruchu, szczególnie regionalnego i towarowego, a także konieczność stosowania objazdów w przypadku awarii.

Dodatkowo, należy zaznaczyć, że na odcinku Opole – Fosowskie przewidziana jest od wielu lat rezerwa terenu pod budowę drugiego toru.

W związku z tym, konieczne jest zwiększenie przepustowości na odcinku Opole (Bolko PODG) – Fosowskie – Lubliniec tym bardziej, że planowane jest dalsze rozszerzenie oferty połączeń pasażerskich.

Zaplanowany zakres inwestycji na trasie wschód – zachód, przez które realizowane są masowe przewozy ze wschodu i Śląska na Dolny Śląsk i dalej na zachód Europy pozostanie „wąskim gardłem” dla ww. kierunków i spowoduje realizację przewozów alternatywnymi korytarzami transportowymi omijającymi nasz kraj.

***Szanowna Pani Premier,***

Sejmik Województwa podkreśla, że Województwo Opolskie bezwzględnie potrzebuje priorytetowej realizacji obwodnic Niemodlina, Myśliny, Kędzierzyna-Koźła oraz modernizacji, a nie jedynie rewitalizacji, linii kolejowej E 30 na odcinku Kędzierzyn Koźle – Opole Zachodnie, gdyż rozwój gospodarczy całego Regionu zależy od tych inwestycji.

Sejmik Województwa apeluje o uwzględnienie przedstawionych argumentów i przystąpienie do wykonania obwodnic Niemodlina, Myśliny i Kędzierzyna-Koźła, a także kompleksowej przebudowy linii kolejowej E 30 na odcinku Kędzierzyn Koźle – Opole Zachodnie oraz przystąpienia do dalszych prac planistycznych związanych z rozwojem sieci dróg i linii kolejowych, w tym budową kolejnych obwodnic miejscowości, przez centrum których przechodzą drogi krajowe (Brzeg – DK 39, Olesno – DK 11, Strzelce Op. – DK 94, Głubczyce – DK 38, Prudnik – DK 41), budową nowego węzła autostradowego oraz drugiego toru na odcinku linii kolejowej nr 144 i 61 Opole (Bolko PODG) – Lubliniec.

Istotną kwestią i niezmiernie ważną ze względów społecznych jest również poprawa dostępności komunikacyjnej zarówno drogowej i kolejowej dla mieszkańców naszego województwa, jak również całej południowej Polski.

Szlaki komunikacyjne przebiegające przez teren Województwa Opolskiego są bardzo obciążone ruchem, co wywołuje wiele negatywnych skutków, a linia kolejowa E30 oprócz ważnego połączenia na kierunku wschód – zachód stanowi odcinek ponad europejskiego korytarza transportowego Bałtyk – Adriatyk.

## UZASADNIENIE

Zgodnie z art. 18 pkt 20 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz. U. z 2016, poz. 486) do wyłącznej właściwości sejmiku województwa należy podejmowanie uchwał w innych sprawach zastrzeżonych ustawami i statutem województwa do kompetencji sejmiku województwa. Natomiast zgodnie z § 20 ust. 1 Statutu Województwa Opolskiego (Dz. Urz. Woj. Opolskiego z 2014 r., poz. 2201) Sejmik Województwa Opolskiego w sprawach ogólnospołecznych może uchwalać apele i rezolucje.

W uchwale wskazano na konieczność realizacji wpisanych w ramach Programu Przebudowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 obwodnic Niemodlina, Myśliny i Kędzierzyna-Koźła oraz rozpoczęcia kolejnych prac projektowych dla obwodnic Brzegu, Olesna, Strzelec Opolskich, Głubczyc i Prudnika, budowy nowego węzła autostradowego na wysokości miejscowości Prószków/Ochodze, a także przebudowy linii kolejowej E-30 na odcinku Kędzierzyn-Koźle – Opole Zachodnie w celu podniesienia komfortu podróży, bezpieczeństwa i wyeliminowania tzw. „wąskich gardeł” i wykonania drugiego toru na odcinku linii kolejowej nr 144 i 61 Opole (Bolko PODG) – Lubliniec.

Z uwagi na treść apelu oraz inicjatywy w tym zakresie samorządów z terenu: Dobrodzienia (pismo Burmistrza z dnia 25 maja 2016 r.), Niemodlina (pismo Burmistrza z dnia 27 maja 2016 r.) Kędzierzyna – Koźła, Brzegu (pismo Burmistrza z dnia 7 października 2016 r.), podjęcie uchwały w przedmiotowej sprawie przez Sejmik Województwa Opolskiego uważa się za zasadne i konieczne.