



ZARZĄD
Województwa Opolskiego

UZASADNIENIE



PLAN TRANSPORTOWY Województwa Opolskiego 2030

Opole, grudzień 2021



1. Nazwisko i imię autora	mgr inż. Witold Orczyński – kierownik zespołu
2. Nazwa firmy	Pracownia Projektowa ARCHIDROG
3. Adres	ul. Grunwaldzka 21 60-783 Poznań
4. Telefon kontaktowy	61 662 60 98
5. Adres e-mail	pracownia@archidrog.pl



SPIS TREŚCI

1. Wprowadzenie	4
2. Udział społeczeństwa w postępowaniu	4
3. Zgłoszone uwagi i wnioski	9



1. Wprowadzenie

Uzasadnienie do przyjętego Planu Transportowego Województwa Opolskiego 2030 prezentuje informacje o udziale społeczeństwa w postępowaniu oraz o tym, w jaki sposób zostały wzięte pod uwagę i w jakim zakresie zostały uwzględnione uwagi i wnioski zgłoszone w związku z udziałem społeczeństwa. Uzasadnienie do przyjętego dokumentu opracowane zostało w celu realizacji wymogu wskazanego w: art. 42 pkt 2 ustawy ooś, stanowiącego o dołączaniu do przyjętego dokumentu uzasadnienia oraz art. 43 ustawy ooś, stanowiącego o podawaniu do publicznej wiadomości informacji o przyjęciu dokumentu i o możliwościach zapoznania się z jego treścią oraz uzasadnieniem i podsumowaniem.

Zgodnie z art. 54 ust. 2 ustawy, organ opracowujący projekt dokumentu zapewnia możliwość udziału społeczeństwa, zgodnie z przepisami działu III rozdział 1 i 3, w strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko. Samorząd Województwa Opolskiego spełnił powyższy wymóg, zapewniając możliwość udziału społeczeństwa w opracowywaniu projektu Planu Transportowego Województwa Opolskiego 2030 wraz z prognozą oddziaływania na środowisko.

2. Udział społeczeństwa w postępowaniu

Podstawowym założeniem Planu Transportowego Województwa Opolskiego 2030 (PTWO 2030) jest zaspokojenie codziennych potrzeb transportowych mieszkańców Województwa Opolskiego, dlatego niezmiernie ważnym było zaangażowanie społeczeństwa w procesie formułowania planu na różnych jego etapach. Podobnie w odniesieniu do kluczowych interesariuszy, do których zaliczono m.in. GDDKiA, PKP PLK S.A., RZGW, samorzady (powiaty i gminy), województwa ościenne oraz ekspertów branży transportowej. Pozyskany w ten sposób wkład umożliwił identyfikację głównych problemów systemu transportowego oraz wypracowanie wniosków w fazie diagnozy.

W związku z powyższym, z uwagi na potrzebę kompleksowego ujęcia inwestycji transportowych Województwa Opolskiego w powiązaniu sieciowym z inwestycjami samorządów lokalnych, istotnymi z punktu widzenia całego regionu, a nader wszystko, aby plan transportowy wpisywał się w potrzeby i oczekiwania społeczne, projekt dokumentu poddawany był konsultacjom społecznym i konsultacjom o charakterze branżowym.

W poniższej tabeli zestawiono chronologicznie proces konsultacji Planu Transportowego Województwa Opolskiego 2030.

Tabela 1 Proces konsultacji Planu Transportowego Województwa Opolskiego 2030

LP.	DATA	WYDARZENIE
1.	27-05-2020	Do publicznej wiadomości podane zostało obwieszczenie o przystąpieniu do opracowania dokumentu pn.: <i>Plan Transportowy Województwa Opolskiego 2030 (PTWO 2030)</i> . Obwieszczenie zostało umieszczone w prasie o zasięgu regionalnym, na stronie BIP oraz na tablicy ogłoszeń UMWO.
2.	28-10-2020	Pismo z prośbą o przekazanie informacji o priorytetowych inwestycjach planowanych w obszarze będącym w zarządzie poszczególnych interesariuszy regionu opolskiego tj. Miasto Opole, GDDKiA O/Opole, PKP PLK w Opolu, RZGW w Gliwicach i RZGW we Wrocławiu, Aeroklub Opolski oraz SILESIA RING Sp. z o.o. Sp. K.
3.	09-12-2020	Pisma do województw ościennych (dolnośląskiego, wielkopolskiego, łódzkiego i śląskiego) z prośbą o przekazanie informacji o priorytetowych inwestycjach planowanych na styku województw, jak również dotyczących międzywojewódzkich korytarzy komunikacyjnych lub innych obszarów działań transportowych wymagających wypracowania wspólnych rozwiązań.
4.	26-02-2021	Konsultacje branżowe ukierunkowane na wypracowanie racjonalnych rozwiązań komunikacyjnych objętych PTWO 2030 z udziałem Członka Zarządu WO – Pana Szymona Oglazy, przedstawicieli ZDW w Opolu, Polregio, DPO oraz DIG.
5.	23-06-2021	Konsultacje branżowe zorganizowane w celu wyznaczenia kierunków rozwoju systemu transportowego Województwa Opolskiego w trakcie okresu programowania 2021 – 2027. Udział przedstawicieli GDDKiA O/Opole, ZDW w Opolu, Wykonawcy PTWO 2030 oraz DIG UMWO.
6.	28-06-2021	Pismo do JST z prośbą o przekazanie informacji na temat priorytetowych zadań inwestycyjnych w zakresie infrastruktury drogowej, planowanych do realizacji przez jednostkę w celu kompleksowego ujęcia inwestycji transportowych Województwa Opolskiego w powiązaniu sieciowym z inwestycjami samorządów lokalnych, istotnymi z punktu widzenia całego regionu.
7.	29-07-2021	Konsultacje społeczne po przyjęciu przez Zarząd Województwa Opolskiego projektu PTWO 2030. Pismo z prośbą o zgłaszanie uwag i propozycji nowych zapisów do projektu PTWO 2030 zostało rozesłane do województw ościennych, zarządców infrastruktury regionu opolskiego, JST oraz ekspertów branży transportowej oraz na stronie internetowej BIP UMWO. Konsultacje trwały w dniach od 30 lipca do 20 sierpnia 2021 r.
8.	10-2021	Opiniowanie projektu PTWO 2030 przez Komisję Europejską oraz RDOŚ i Sanepid.
9.	10-2021	Zapytanie do ekspertów Jaspers oraz MFIPR w zakresie zagadnień środowiskowych oraz przyjętych założeń gradacji zadań do realizacji.
10.	4 – 25.11.2021	Konsultacje społeczne projektu PTWO 2030 wynikające z ustawy OOS. Obwieszczenie zostało umieszczone w prasie o zasięgu regionalnym, na stronie BIP oraz na tablicy ogłoszeń UMWO.

Źródło: Urząd Marszałkowski Województwa Opolskiego

Zgodnie z wymogami ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2021 r. poz. 247 ze zm.), informacja o przystąpieniu do procedury opracowania PTWO 2030 została przekazana do publicznej wiadomości w dniu 27 maja 2020 r. Obwieszczenie zamieszczono w prasie o zasięgu regionalnym, na stronie BIP oraz na tablicy ogłoszeń UMWO. W październiku 2020 r. wystosowane zostało pismo do Miasta Opole, GDDKiA



O/Opole, PKP PLK w Opolu, RZGW w Gliwicach i RZGW we Wrocławiu, Aeroklub Opolski oraz SILESIA RING Sp. z o.o. Sp. K. z informacją o rozpoczęciu prac nad PTWO 2030. Jednocześnie zwrócono się z prośbą o przekazanie informacji o priorytetowych inwestycjach planowanych w obszarze będącym w zarządzie poszczególnych interesariuszy regionu opolskiego. Do procesu konstruowania PTWO 2030 zaproszono również województwa ościenne. Pisma do województw: dolnośląskiego, wielkopolskiego, łódzkiego i śląskiego z prośbą o przekazanie informacji o priorytetowych inwestycjach planowanych na styku województw, jak również dotyczących międzywojewódzkich korytarzy komunikacyjnych lub innych obszarów działań transportowych wymagających wypracowania wspólnych rozwiązań, rozesłano w grudniu 2020 r.

W lutym 2021 r. przeprowadzono konsultacje branżowe ukierunkowane na wypracowanie racjonalnych rozwiązań komunikacyjnych dla regionu opolskiego, uwzględniających optymalną integrację międzygałęziową transportu, poprawę bezpieczeństwa oraz ograniczenie wpływu transportu na środowisko. Kolejne konsultacje branżowe zorganizowano w czerwcu 2021 r. Ich celem było wyznaczenie kierunków rozwoju systemu transportowego Województwa Opolskiego w trakcie okresu programowania 2021 – 2027. W wyniku ustaleń, które zapadły podczas konsultacji branżowych do JST skierowane zostało pismo z prośbą o przekazanie informacji na temat priorytetowych zadań inwestycyjnych w zakresie infrastruktury drogowej, planowanych do realizacji przez samorządy. Zebrane propozycje umożliwiły ujęcie inwestycji transportowych Województwa Opolskiego w kompleksowym powiązaniu sieciowym z inwestycjami samorządów lokalnych, istotnymi z punktu widzenia całego regionu.

Po przyjęciu przez Zarząd Województwa Opolskiego projektu PTWO 2030 przeprowadzono kolejne konsultacje społeczne. Pismo z prośbą o zgłaszanie uwag i propozycji nowych zapisów do projektu PTWO 2030 zostało rozesłane do województw ościennych, zarządców infrastruktury regionu opolskiego, JST oraz ekspertów branży transportowej. Konsultacje trwały w dniach od 30 lipca do 20 sierpnia 2021 r. Projekt PTWO 2030 wraz z formularzem zgłaszania uwag dostępny był również na stronie BIP urzędu. W trakcie procesu konsultacji społecznych projektu PTWO 2030 wpłynęło łącznie 51 uwag, które zostały zgłoszone przez kilkanaście podmiotów. Zestawienie wszystkich uwag wraz ze sprawozdaniem z przebiegu konsultacji zostało przedstawione Zarządowi Województwa Opolskiego, a następnie podane do publicznej wiadomości poprzez zamieszczenie na stronie BIP urzędu.

Równolegle przystąpiono do procedury OOS. W dniu 21.06.2021 r. zwrócono się do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Opolu oraz Opolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego, w sprawie uzgodnienia zakresu i stopnia szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Opolu w piśmie z dnia 16.07.2021r. (WOOŚ.411.2.8.2021.MO), poinformował, że projekt planu transportowego wymaga przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, a także uzgodnił zakres i stopień szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko.



Opolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w piśmie z dnia 02.07.2021r. (NZ.9022.1.92.2021.JG) poinformował, że projekt planu transportowego wymaga przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, a także uzgodnił zakres informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko.

Prognozę oddziaływania na środowisko, sporządzono w pełnym zakresie, zgodnie z art. 51 ust. 2 i art. 52 ust. 1 i 2 ustawy ooś.

Projekt PTWO 2030 wraz z prognozą oddziaływania na środowisko został poddany opiniowaniu przez Regionalną Dyрекcję Ochrony Środowiska w Opolu oraz Opolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego. Wnioski o wydanie opinii wystosowano do właściwych organów pismem w dniu 28.10.2021 r.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Opolu pismem z dnia 23.11.2021 2018 r. (znak: WOOS.410.2.25.2021.MO) zaopiniował pozytywnie projekt PTWO 2030 wraz z prognozą oddziaływania na środowisko, stwierdzając jednocześnie, iż przedmiotowa dokumentacja została wykonana zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa w zakresie ochrony zdrowia ludzi i środowiska naturalnego, nie wniósł uwag.

Opolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w piśmie z dnia 23.11.2021 2018 r. (znak: NZ.9022.1.92.2021.JG) zaopiniował pozytywnie projekt PTWO 2030 wraz z prognozą oddziaływania na środowisko, stwierdzając jednocześnie, iż przedmiotowa dokumentacja została wykonana zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa w zakresie ochrony zdrowia ludzi i środowiska naturalnego, nie wniósł uwag.

Organ opracowujący projekt PTWO 2030 zapewnił możliwość udziału społeczeństwa w strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko. Obwieszczenie o możliwości zapoznania się z projektem PTWO 2030 wraz z prognozą oddziaływania na środowisko oraz o możliwości, sposobie i miejscu składania uwag i wniosków, podany został do publicznej wiadomości w terminie od 04.11.2021 r. do 25.11.2021 r. na stronie Biuletynu Informacji Publicznej UMW, w sposób zwyczajowo przyjęty, na tablicy ogłoszeń w siedzibie UMWO (ul. Piastowska 14, 45-082 Opole) oraz w mediach - Nowa Trybuna Opolska z dn. 04.11.2021 r.

Projekt PTWO 2030 wraz z prognozą oddziaływania na środowisko udostępniony został:

- w wersji elektronicznej - na stronie Biuletynu Informacji Publicznej UMWO;
- w wersji papierowej - w Departamencie Infrastruktury i Gospodarki Urzędu Marszałkowskiego Województwa Opolskiego, Opole, ul. Hallera 9, budynek A.



Uwagi i wnioski mogły być wnoszone:

- w formie pisemnej na formularzu zgłaszania uwag zamieszczonym na stronie internetowej www.bip.opolskie.pl, na adres: Urząd Marszałkowski Województwa Opolskiego, ul. Piastowska 14, 45-082 Opole,
- ustnie do protokołu w Departamencie Infrastruktury i Gospodarki Urzędu Marszałkowskiego Województwa Opolskiego,
- za pomocą środków komunikacji elektronicznej bez konieczności opatrywania ich bezpiecznym podpisem elektronicznym, na formularzu zgłaszania uwag zamieszczonym na stronie internetowej www.bip.opolskie.pl, na adres: PTWO2030@opolskie.pl lub przez platformę e-puap.

Podczas konsultacji 6 podmiotów zgłosiło łącznie 16 uwag. Podmioty to:

- a) Departament Skarbu UMWO,
- b) Departament Ochrony Środowiska UMWO,
- c) Powiat Krapkowicki,
- d) Urząd Miasta Opola,
- e) Gmina Namysłów,
- f) Radna Gminy Bierawa.

Treść uwag, wraz z informacją na temat ich rozpatrzenia zamieszczono w pkt. 2.

Ponadto, zestawienie wszystkich uwag wraz z informacją o sposobie ich rozpatrzenia zostało przedstawione Zarządowi Województwa Opolskiego, a następnie podane do publicznej wiadomości poprzez zamieszczenie na stronie BIP urzędu.

W październiku 2021 r. projekt dokumentu został wysłany do konsultacji do Komisji Europejskiej. Ponieważ niektóre zagadnienia środowiskowe oraz przyjęte założenia gradacji zadań do realizacji budziły wątpliwości, zwrócono się do ekspertów MFIPR oraz JASPERS z prośbą o opinię.

3. Zgłoszone uwagi i wnioski

LP.	CZEŚĆ DOKUMENTU, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA (ROZDZIAŁ/NR STRONY)	ZAPIS W DOKUMENCIE, KTÓREGO DOTYCZY UWAGA	TREŚĆ UWAGI / SUGEROWANA ZMIANA	UZASADNIENIE	KOMENTARZ
Starostwo Powiatowe w Krapkowicach					
1.	Rozdz. 4.1. Transport Drogowy Str. 95-96	Rys. 14 na str. 96 w kontekście zapisu „największy potok pasażerski odnotowano m.in. na trasach między powiatem opolskim, a powiatem krapkowickim (brak połączeń kolejowych w największym mieście – Krapkowicach)” na str. 95	Zaznaczenie na rys. 14 potoku pasażerskiego od Krapkowic do Opola	Rysunek 14 na str. 96 przedstawiający potoki pasażerskie sugeruje, że główny potok występuje z Krapkowic do Gogolina, następnie do Tarnowa Opolskiego i dalej, do Opola. Wydaje się, że czytelniejsze byłoby przedstawienie potoku bezpośrednio z Krapkowic do Opola, jak to wynika z opisu na str. 95.	Uwaga nieuwzględniona Mapa wynika z innego opracowania „TRAKO” WIERZBICKI I WSPÓLNICY S.J. 2015 r.)
2.	Rozdz. 4.5. Ruch Rowerowy Str. 114	Rys. 18 Główne kierunki rozwoju ruchu rowerowego	Połączenie istniejącej osi przebiegającej z zachodu od Powiatu Prudnickiego do Krapkowic z Powiatem Strzeleckim	Pominięto Górę Św. Anny, będącej obiektem o szczególnych walorach turystycznych, jako łącznika pomiędzy Powiatem Krapkowickim i Strzeleckim.	Uwaga nieuwzględniona Mapa wynika z innego opracowania - Opolska Polityka Rowerowa
3.	Rozdz. 4.5. Ruch Rowerowy Str. 117-124	Zestawienia inwestycji rowerowych	Uzupełnienie o inwestycje w infrastrukturę rowerową na drogach powiatowych, o ile w przedmiotowym rozdziale przewiduje się większą szczegółowość, aniżeli tylko w zakresie inwestycji na drogach wojewódzkich	Wskazano szereg inwestycji w drogi rowerowe, głównie na drogach wojewódzkich ale również na drogach gminnych (np. w Krapkowicach). Pominięto inwestycje na drogach powiatowych.	Uwaga nieuwzględniona Pkt. 4.5. to diagnoza systemu transportowego województwa. Inwestycje w infrastrukturę rowerową m.in. na drogach powiatowych opisano na podstawie potrzeb zgłaszanych przez JST w pkt. 10.10.
4.	Rozdz. 10.10. Planowane inwestycje gmin i powiatów Str. 203	Tab. 54 poz. 11. Gmina Krapkowice wskazała planowaną budowę dróg dojazdowych do planowanego mostu łączącego DK 45 z DW 423.	Wzmiankowanie perspektywicznej budowy mostu przez Odrę łączącego DK 45 z DW 423 w Krapkowicach, tj. „Mostu Południowego, np. w rozdz. 10.5 lub 10.6.	Jedyną wzmianką o przeprawie mostowej stanowiącą przeprawę alternatywną w stosunku do przeprawy autostradowej A4 przez Odrę jest informacja w Tab. 54 poz. 11. Tym czasem przeprawa ta, zwana „Mostem południowym” - choć nie	Uwaga nieuwzględniona Informacja na temat budowy obiektów inżynierskich, w tym nad rzeką Odrą, zawarta jest w pkt. 11.1. W punkcie tym znajduje się również zapis cyt. <i>Gmina</i>

PTWO 2030

				wskazano ram czasowych jej realizacji - może mieć duże znaczenie dla całego układu komunikacyjnego w regionie i wpływać perspektywicznie na cały układ komunikacyjny w Aglomeracji Opolskiej.	<i>Gogolin, wspólnie z Gminą Krapkowice, rozpoczęły prace dokumentacyjne związane z budową mostu nad Odrą łączącego DW 423 z DK 45 (tzw. Most południowy). Po zakończeniu realizacji zadania, znacząco zmienią się potoki ruchu w rejonie Krapkowic. Każdy nowy obiekt rozbudowuje sieć transportową, zwiększając jej wydajność i skracając czas podróży.</i>
5.	Rozdz. 10.10. Planowane inwestycje gmin i powiatów Str. 210	Tab. 54 dopisanie poz. 31 propozycji inwestycyjnych w zakresie infrastruktury drogowej zgłoszonych przez Powiat Krapkowicki	Przebudowa drogi powiatowej nr 1408 O ul. Solownia w Zdieszowicach (spójność komunikacyjna)	Połączenie DW 423 z przeprawą promową na rzece Odra	Uwaga uwzględniona
			Przebudowa drogi powiatowej nr 1207 O na odcinku Kujawy-Wawrzyńcowice (spójność komunikacyjna)	Połączenie DW 409 z DK 40 (powiat prudnicki)	Uwaga uwzględniona
Departament Skarbu Województwa Opolskiego					
6.			Proszę o uwzględnienie w planie problemów, które występują z transportem publicznym drogowym w dni świąteczne na trasie Nysa-Opole-Nysa. Z miejscowości położonych na tej trasie istnieje problem w dni świąteczne. W sobotę z Niemodlina można wyjechać tylko dwoma kursami, o 6.32 i 10.32. Natomiast w niedzielę nie ma żadnej możliwości wyjazdu z Niemodlina. W przeciwnym kierunku Opole-Niemodlin-Nysa sytuacja jest analogiczna, w niedzielę nie można dojechać do Niemodlina. W soboty są dwa autobusy o 9:15 i 14.10.		Uwaga nieuwzględniona Plan Transportowy dotyczy rozwoju infrastruktury, a nie rozkładów kursowania transportu publicznego.

Źródło: Opracowanie własne

Urząd Miasta Opole					
7.			<p>Miasto Opole w sierpniu 2021 r., w ramach procesu konsultacji społecznych, złożyło uwagi do pierwszego projektu tego dokumentu. Spośród uwag o charakterze strategicznym dotyczących kryteriów wyboru projektów w ramach FEO 2021-2027, żadna z nich, poza uwagami czysto technicznymi, nie została uwzględniona. Proszę o ponowną analizę przedłożonych przez Miasto uwag, a w przypadku ich odrzucenia o szczegółowe uzasadnienie. W naszej ocenie opinia autorów dokumentu wskazana w „Sprawozdaniu z przebiegu i wyników konsultacji projektu dokumentu pn.: Plan Transportowy Województwa Opolskiego 2030” jest daleko niewystarczająca i nie odnosi się do zakresu rzeczowego przedłożonych uwag.</p> <p>Podkreślić należy, że zgodnie z treścią przedłożonego projektu Planu, głównym źródłem finansowania realizacji celów w nim założonych jest Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego w ramach Funduszu Europejskiego dla Województwa Opolskiego na lata 2021-2027. W tym kontekście zauważamy również, że w sprawozdaniu nie wyjaśniono zgłaszanych przez Miasto wątpliwości dotyczących gradacji zadań w ramach FEO. Uwagi te są dalej aktualne. W przypadku gdy opisana w dokumencie gradacja wpływa na kryteria FEO wskazujemy, że drogi wojewódzkie przebiegają również przez teren miasta Opola. Brak jest przesłanek do uznania, że inwestycje na tych drogach są mniej ważne</p>		<p>Uwaga uwzględniona</p> <p>Poniżej (poz. 8-11) zamieszczono uwagi wskazane przez miasto Opole w ramach konsultacji w sierpniu 2021 r. nieuwzględnione (3) i częściowo uwzględnione (1).</p>



			<p>niż na drogach wojewódzkich poza miastem - pozostających w zarządzie innego podmiotu. Ponownie zauważam, że w przypadku, gdy inwestycje wymienione w rozdziale 10.13, będą premiowane w jakikolwiek sposób w ramach FEO, wskazujemy na pominięcie w tym rozdziale dróg wojewódzkich dla których zarządcą jest Prezydent Miasta. W takim przypadku należy uwzględnić wszystkie inwestycje Miasta Opola jako priorytetowe (obwodnice i drogi wojewódzkie). Stanowisko autorów zaprezentowane w Sprawozdaniu z przebiegu i wyników konsultacji projektu Planu nie rozwiewa jakichkolwiek wątpliwości w tym zakresie. Z uwagi na partycypacyjny charakter przygotowania dokumentu oraz jego rolę w strukturze wdrażania funduszy europejskich, w odpowiedzi na Obwieszczenie, zgłaszam do analizy wszystkie uwagi przedłożone przez Miasto Opole w formularzu konsultacyjnym przekazanym w sierpniu 2021 r., którym w ww. sprawozdaniu z przebiegu konsultacji nadano status uwagi nieuwzględnionej lub uwzględnionej częściowo. Treść uwag wraz z uzasadnieniem znajduje się już w dokumentacji sprawy prowadzonej przez Urząd Marszałkowski Województwa Opolskiego.</p>		
8.	Rozdział 10.3 Strona: 170	Tabela 37	<p>Z przedstawionych kryteriów wynika, że inwestycje, które nie wymagają decyzji środowiskowej będą niżej punktowane (0 pkt). Nazewnictwo kryteriów wymaga doprecyzowania.</p>	<p>Konieczność doprecyzowania podkryteriów tak aby przewidywały wszystkie możliwe przypadki. Nie jest zasadnym aby inwestycje które nie wymagają decyzji środowiskowej były gorzej oceniane (0 pkt).</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Inwestycje drogowe wymagają decyzji środowiskowej, a zwolnione z tego obowiązku są zadania poniżej 1 km, które z reguły mają bardzo mały wpływ na realizację celów określonych w planie</p>

					transportowym. PTWO 2030 skupia się na działaniach strategicznych, stąd kryteria promują takie inwestycje.
9.	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. 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.	Uwaga nieuwzględniona Plan transportowy wyznacza kierunki i cele rozwoju transportu w województwie. Dąży do tego, aby bezpiecznie i sprawnie połączyć różne części regionu. Kryteria ściśle odnoszą się do zadań podlegających gradacji i to na ich podstawie określono kolejność planowanych inwestycji na ciągach dróg wojewódzkich. Gradacja dotyczy tylko i wyłącznie połączeń regionalnych, których zarządcą jest Marszałek Województwa Opolskiego. Gradacją nie są objęte drogi krajowe, powiatowe czy gminne, a także te będące w zarządzie Prezydenta Miasta Opole.
10	Rozdział 10.3 Strona: 169-172	Aktualnie brak zapisów	Proponuje się dodanie nowego kryterium do tabeli 34. Nazwa kryterium: oddziaływania i uwarunkowań społecznych Maksymalna liczba punktów: 10 Proponuje się uszczegółowienie nowego kryterium poprzez następujące podkryteria (nowa tabela): a) Projekt realizowany na terenie gminy o gęstości zaludnienia: - do 50 osób/km ² – 1 pkt,	W projekcie planu zaproponowano 6 kryteriów, w tym jedno dotyczące rozwoju gospodarczego. Poza kryteriami gospodarczymi istotne są również kryteria dotyczące oddziaływań i uwarunkowań społecznych. Podkryterium gęstości zaludnienia premiuje inwestycje dotyczące potencjalnych dodatkowych jej użytkowników (np. piesi, mieszkańcy i przedsiębiorcy położeni w najbliższym otoczeniu drogi). Podkryterium dotyczące rewitalizacji premiuje z kolei te inwestycje, które wpływają na proces	Uwaga nieuwzględniona 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. W przypadku „wyprowadzenia poszczególnych obszarów ze stanu kryzysowego” zastosowano „kryterium rozwoju gospodarczego regionu”.

			<p>- 51-100 osób/km² – 3 pkt, - 101-200 osób/km² –7 pkt, - 201 i więcej osób/km² – 9 pkt, 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>- 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>	wyprowadzania poszczególnych obszarów w województwie ze stanu kryzysowego.	
11	Rozdział 10.13 Strona 228 i kolejne	„Zgodnie z kryteriami wyboru projektów drogowych w ciągu dróg wojewódzkich przewidzianych do realizacji w ramach FEO 2021 – 2027 (pkt. 10.3.), określono kolejność realizacji inwestycji w ciągu dróg wojewódzkich.	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 jest powiązanie tej gradacji z FEO?	<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 uznania, że inwestycje na tych drogach są mniej ważne niż na drogach wojewódzkich poza miastem - pozostających w zarządzie innego podmiotu</p> <p>W przypadku gdy inwestycje wskazane w tym rozdziale będą premiiowane w ramach FEO wskazujemy na pominięcie dróg wojewódzkich, dla których zarządcą jest prezydent miasta. W takim przypadku należy uwzględnić wszystkie inwestycje</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona</p> <p>Lista zadań Miasta Opola została wskazana w odrębnym rozdziale (10.8) zgodnie z informacją przekazaną przez Miejski Zarząd Dróg w Opolu.</p> <p>W pkt. 10.13. nadano inny tytuł zestawienia – „Lista zadań na drogach wojewódzkich”.</p> <p>W pkt. 10.13. nie ma jakichkolwiek inwestycji z obszaru Miasta Opole, gdyż punkt ten nie dotyczy innych dróg niż te, które są w zarządzie Marszałka Województwa Opolskiego. Gradacje na pozostałej sieci dróg, w tym drogach krajowych czy drogach na terenie Miasta</p>

				Miasta Opola jako priorytetowe (obwodnice i drogi wojewódzkie). Lista ta powinna zostać ponownie skonsultowana z Miastem Opole.	Opola, określa właściwy zarządca.
12			<p>Proszę o wyjaśnienie jakie jest powiązanie rozdziału 10.3 i 10.13 z FEO 2021-2027. W Planie transportowym w rozdziale 10.3 „Kryteria wyboru projektów drogowych w ciągu dróg wojewódzkich przewidzianych do realizacji w ramach FEO na lata 2021 - 2027” wskazano sześć kryteriów wyboru projektów drogowych w ciągu dróg wojewódzkich przewidzianych do realizacji w ramach Funduszy Europejskich dla Województwa Opolskiego (FEO) na lata 2021-2027. Proszę wskazanie powodów ujęcia w Planie Transportowym kryteriów wyboru projektów do Programu FEO 2021-2027. Z zapisów dokumentu FEO 2021-2027, jak również art. 40 ust. 2 rozporządzenia ogólnego¹ wynika, iż metodykę i kryteria stosowane przy wyborze operacji, w tym wszelkie ich zmiany zatwierdza Komitet Monitorujący FEO 2021-2027. Podobnie jak w latach 2014-2020, tak i w okresie programowania 2021-2027, komitet monitorujący powinien mieć realny wpływ na poprawne wdrażanie programu 2 • Plan Transportowy w swoich zapisach nie uwzględnia roli komitetu monitorującego, który zatwierdzając kryteria ma zasadnicze znaczenie dla realizacji programu. Podstawy do ujmowania kryteriów wyboru projektów w Planie transportowym nie znajdujemy również w zapisach kryteriów dla warunku podstawowego ujętego w projekcie FEO pn. kompleksowe planowanie transportu na</p>		<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Rozdział 10.3.i 10.13 są ze sobą ściśle powiązane. Na podstawie kryteriów wyboru projektów drogowych w ciągu dróg wojewódzkich przewidzianych do realizacji w ramach FEO na lata 2021 – 2027 określono gradację zadań na sieci połączeń regionalnych.</p> <p>Kryteria zostały dobrane po przeprowadzeniu diagnozy regionalnego systemu transportowego, zostały ukierunkowane na zniwelowanie głównych problemów występujących na istniejącej sieci dróg wojewódzkich.</p> <p>Zgodnie z listą zadań na drogach wojewódzkich, których łącznie jest 52, ZDW w Opolu będzie aplikował o dofinansowanie w ramach FEO na lata 2021 – 2027. Kolejność (gradacja) miała więc za zadanie ustalić priorytety i wskazać te regionalne ciągi drogowe, które powinny być zrealizowane jako pierwsze (przy wsparciu z budżetu z UE)</p> <p>Wskazane kryteria są zatem stworzone na potrzeby PTWO. Kryteria wyboru projektów w ramach FEO na lata 2021 – 2027 będą znane dopiero po przyjęciu FEO i będą dotyczyć wszystkich zarządców infrastruktury. Kryteria dla</p>

			odpowiednim poziomie. W sytuacji, gdy członkowie Komitetu Monitorującego zatwierdzając kryteria wyboru projektów dla działania FEO, wprowadzą zmiany do zapisów kryteriów wyboru projektów ujętych uprzednio w Planie transportowym może być to w sprzeczności z zapisami art. 73 ust 2b) rozporządzenia ogólnego zgodnie, z którym podczas wyboru operacji instytucja zarządzająca zapewnia, aby wybrane operacje, które wchodzą w zakres warunku podstawowego, były spójne z odpowiednimi strategiami i dokumentami dotyczącymi planowania ustanowionymi w celu spełnienia tego warunku podstawowego. Rola Komitetu Monitorującego nie powinna sprowadzać się jedynie do zatwierdzania kryteriów wyboru projektów określonych w odrębnym dokumencie tj. w Planie Transportowym.		FEO 2021-2027 będą zatwierdzane przez Komitet Monitorujący.
Gmina Namysłów					
13	Rysunek 36 Planowana obwodnica m Namysłów w ciągu drogi wojewódzkiej nr 454 i 451 – wariant 1 – str. 187	Proponowany przebieg obwodnicy – dł ok 4,5 km	Proszę o poprawienie rysunku z planowanym przebiegiem obwodnicy Namysłowa.	Zaproponowany przebieg obwodnicy Namysłowa przechodzi przez tereny na których znajduje się Cmentarz Komunalny w Namysławie. Informuję również, że Gmina Namysłów rozpoczęła już procedurę związaną z powiększeniem Cmentarza a zaproponowany przebieg obwodnicy przebiega przez nowotyczne kwatery.	Uwaga nieuwzględniona Zarządca drogi planuje realizację zamierzenia w trybie specustawy drogowej. Dokumentacja projektowa będzie konsultowana na bieżąco również z gminą Namysłów, stąd wszelkie wątpliwości będą mogły zostać wyjaśnione na późniejszym etapie.
Departament Ochrony Środowiska UMWO					
14.	2.3 strona 32	Program Ochrony Środowiska Dla Województwa Opolskiego na lata 2016-2020	Program ochrony środowiska dla województwa opolskiego na lata 2021-27	W związku z planowanym przyjęciem POŚ dla województwa opolskiego na lata 2021-27 na sesji w dn. 30.11 czy nie warto uaktualnić jeszcze zapisy tego punktu	Uwaga uwzględniona

15	10.12 Planowane działania w obszarze polityki rowerowej strona 240	brak	Wydaje się, że potrzebne byłoby uzupełnienie rozdziału o planowane inwestycje w ramach polityki rowerowej i projektu Opolskie na rowery wynikające z przeprowadzonej inwentaryzacji i prac nad koncepcją tras rowerowych w województwie.		<p>Uwaga częściowo uwzględniona</p> <p>Do PTWO dołączono załącznik graficzny, na którym wskazano planowane korytarze ścieżek rowerowych w regionie. Dokument nie powiela zapisów wynikających bezpośrednio z innych dokumentów.</p>
Radna Gminy Bierawa					
16			<p>W Planie Transportu Województwa Opolskiego 2030, w planowanych inwestycjach nie uwzględniono drogi 425. Wprawdzie została ona wymieniona jako jedna z najważniejszych ciągów komunikacyjnych Opolszczyzny, jednak została pominięta w planowanych inwestycjach Zarządu Dróg Wojewódzkich w Opolu. (...)</p> <p>Plan Transportu Województwa Opolskiego opiera się na badaniach natężenia ruchu wykonanego w 2015 r.(str 73). Nie uwzględnia wykonanych w 2021 r. w miejscowości Dziergowice, przez Centrale Laboratorium Badawcze Oddział w Opolu, na zlecenie WIOŚ Opole, badań w których wskazuje się na przekroczenia na drodze 425 hałasu oraz natężenie ruchu przekraczające średnie natężenie ruchu dla dróg wojewódzkich (dokument w załączeniu). Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030 kładzie nacisk na zrównoważony rozwój całego kraju, zmniejszeniu dysproporcji w poziomie rozwoju społeczno-gospodarczego różnych obszarów, głównie miejskich i wiejskich.</p> <p>Odpowiedzi na petycje mieszkańców</p>		<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Na terenie Gminy Bierawa na najbliższym okresie programowania planowane są inwestycje związane z kontynuacją ciągu komunikacyjnego DW 408, charakteryzującej się znacznie wyższym natężeniem ruchu drogowego niż DW 425, szczególnie w zakresie ruchu samochodów ciężarowych (na podstawie badań natężenia ruchu z 2020 r.) i stanowiącego bezpośrednie połączenie z siecią TEN-T- Autostradą A4. Natomiast na DW 425 w ostatnim czasie przeprowadzono szereg zadań remontowych związanych z poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego, zadania te będą odcinkowo kontynuowane w ramach bieżącego utrzymania dróg.</p>

PTWO 2030



dotyczące modernizacji drogi przekazywane przez Zarząd Dróg Wojewódzkich i Zarząd Województwa oraz brak ujęcie drogi w PTW powodują, że mieszkańcy naszych miejscowości czują się przez Władze Województwa ignorowani.
W związku z powyższym wnoszę o ujęcie w głównych kierunkach rozwoju zamieszczonych w Planie Transportowym Województwa zamierzeń związanych z drogą 425.

Źródło: Opracowanie własne