



ZARZĄD
Województwa Opolskiego

PODSUMOWANIE STRATEGICZNEJ OCENY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO



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. Przebieg strategicznej oceny oddziaływania na środowisko	4
2. Uzasadnienie wyboru przyjętego dokumentu w odniesieniu do rozpatrywanych	8
rozwiązań alternatywnych	8
3. Ustalenia zawarte w prognozie oddziaływania na środowisko	10
4. Opinie właściwych organów.....	15
6. Informacja o możliwym transgranicznym oddziaływaniu na środowisko.....	31
7. Propozycje dotyczące metod i częstotliwości przeprowadzania monitoringu skutków realizacji	32
postanowień dokumentu.	32



1. Przebieg strategicznej oceny oddziaływania na środowisko

Podsumowanie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko prezentuje jej wpływ na ostateczny kształt Planu Transportowego Województwa Opolskiego 2030. Opracowanie zostało przygotowane w celu realizacji wymogu wskazanego w:

- art. 55 ust. 3 ustawy z dnia 03 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U z 2021 poz. 247 ze zm.), stanowiącego o załączaniu pisemnego podsumowania do przyjętego dokumentu;
- art. 55 ust. 4 ww. ustawy, stanowiącego o przekazywaniu przyjętego dokumentu wraz z podsumowaniem właściwym organom;
- art. 43 ww. ustawy, stanowiącego o podawaniu do publicznej wiadomości informacji o przyjęciu dokumentu i o możliwościach zapoznania się z jego treścią oraz uzasadnieniem i podsumowaniem.

Zakres podsumowania wynika z art. 55 ust. 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku (...). Niniejsze pisemne podsumowanie zawiera uzasadnienie wyboru przyjętego dokumentu w odniesieniu do rozpatrywanych rozwiązań alternatywnych, a także informację, w jaki sposób zostały wzięte pod uwagę i w jakim zakresie zostały uwzględnione:

- ustalenia zawarte w prognozie oddziaływania na środowisko;
- opinie właściwych organów;
- zgłoszone uwagi i wnioski;
- wyniki postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko (dla przyjętego dokumentu postępowanie takie nie zostało przeprowadzone, wobec nie stwierdzenia możliwości znaczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko);
- propozycje dotyczące metod i częstotliwości przeprowadzania monitoringu skutków realizacji postanowień dokumentu.

Podstawowym założeniem Planu Transportowego Województwa Opolskiego 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, samorządy (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.

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.



Równoległe przystąpiono do procedury OOŚ. 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 Dyrekcję 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: WOOŚ.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. 5.

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.



2. Uzasadnienie wyboru przyjętego dokumentu w odniesieniu do rozpatrywanych rozwiązań alternatywnych

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu PTWO 2030 jest dokumentem mającym na celu wyeliminowanie na jak najwcześniejszym etapie takich ustaleń projektu Planu Transportowego, których realizacja mogłaby prowadzić do utraty wartości przyrodniczych, kulturowych, krajobrazowych, czy materialnych. Uznano, że zaprezentowane w projekcie PTWO 2030 rozwiązania są wykonalne i realizują zasadę zrównoważonego rozwoju. W związku z powyższym nie przewiduje się rozwiązań alternatywnych do rozwiązań zawartych w projekcie dokumentu.

W projekcie PTWO 2030 nie ma informacji technicznych, które pozwoliłyby na przeprowadzenie skutecznej analizy wariantów alternatywnych w odniesieniu do planowanych przedsięwzięć transportowych. Ze względu na duży poziom ogólności, szczegółowe rozwiązania w tym zakresie będą wprowadzane na etapie realizacji inwestycji wynikających z dokumentu. Precyzyjne opcje wariantowe powinny być wskazane na etapie procedury oddziaływania na środowisko poszczególnych projektów, w szczególności dla działań o najwyższym potencjalnym oddziaływaniu na środowisko.

Rozwiązania alternatywne powinny dotyczyć m.in.:

- wariantów lokalizacyjnych, celem ochrony różnorodności biologicznej, flory, fauny oraz obszarów chronionych, w tym obszarów Natura 2000,
- wariantów technologicznych i organizacyjnych w zakresie obniżania emisji hałasu oraz zanieczyszczeń powietrza powodowanych ruchem na drogach, a także w zakresie doboru najlepszych rozwiązań projektowych, celem ograniczenia wpływu na otoczenie.

Na etapie przygotowania inwestycji transportowych należy zwrócić uwagę na zaproponowanie alternatywnych wariantów jej realizacji, w przypadku budowy dróg po nowych trasach niezbędne może być nawet rozpatrzenie kilku wariantów alternatywnych. Należy dokonać analizy pokazującej różne warianty możliwości przebiegu inwestycji uwzględniające np. wrażliwość środowiska, stan degradacji terenu, charakter lokalnych uwarunkowań, historii województwa, walorów przyrodniczych. W przypadku inwestycji liniowych należy przeprowadzić analizę uwzględniającą lokalne uwarunkowania, walory przyrodnicze i uciążliwości dotyczące mieszkańców (hałas, spaliny).

Planowane rozwiązania technologiczne powinny zostać przeanalizowane i w wyniku szczegółowych rozważań powinien zostać wybrany optymalny, alternatywny wariant technologiczny minimalizujący negatywne oddziaływanie na środowisko. Analiza powinna uwzględniać zastosowanie rozwiązań gwarantujących oszczędność energetyczną i surowcową, w tym oszczędność wody. Planowana do zastosowania technologia powinna odznaczać się ograniczoną emisją zanieczyszczeń, przyczynić do ochrony przyrody, w tym bioróżnorodności oraz zasobów wodnych - zarówno



na etapie budowy (realizacji inwestycji), jak również po jej zakończeniu (etap eksploatacji). Stosowane w ramach danej technologii urządzenia powinny charakteryzować się długim cyklem życia.

Warianty organizacyjne przedsięwzięć realizowanych w ramach PTWO 2030 powinny przedstawiać różne terminy realizacji przedsięwzięcia i wybór optymalnego wariantu. Na obszarach o znacznej wrażliwości, należy uwzględnić termin rozrodu, wegetacji, okresów lęgowych, hibernacji.

Analizując przedstawione potencjalne skutki realizacji projektu PTWO 2030 można stwierdzić, że jego realizacja będzie miała w przeważającej części pozytywny wpływ na środowisko. Projekt ma charakter strategiczny, bez konkretnego wskazania lokalizacji, technologii i zasięgu inwestycji. Na chwilę obecną nie ma możliwości określenia, czy przedstawione warianty są korzystniejsze środowiskowo, ekonomicznie i społecznie. Można jednak stwierdzić, że potencjalne skutki środowiskowe podejmowanych inwestycji będą uzależnione od uwarunkowań środowiska oraz obecności w pobliżu miejsc inwestycji obszarów wrażliwych. Istotne będzie zatem dokładne rozpoznanie tych warunków na etapie przygotowania poszczególnych inwestycji i rozważać warianty alternatywne w taki sposób, aby wybrać ten, który w najmniejszym stopniu będzie negatywnie oddziaływać na otoczenie.

Niepodejmowanie działań inwestycyjnych zawartych w projekcie PTWO2030 i pozostawienie stanu istniejącego byłoby niekorzystne ze względów społecznych, rozwoju regionalnego, a także oznaczałoby utrzymanie dotychczasowego stanu infrastruktury, co z kolei przyczyniłoby się do wprowadzania większych zanieczyszczeń do środowiska. Brak realizacji przedsięwzięć zawartych w projekcie PTWO 2030 będzie skutkować niewystarczającym stanem rozwoju infrastruktury drogowej w województwie opolskim i w poważny sposób wpłynie na dostępność oraz konkurencyjność regionu. Wariant bezinwestycyjny nie zapewni dobrych warunków dla rozwoju społeczno-gospodarczego województwa, nie doprowadzi do poprawy warunków życia mieszkańców i stanu środowiska.



3. Ustalenia zawarte w prognozie oddziaływania na środowisko

Prognoza oddziaływania na środowisko opracowywana była równolegle z projektem PTWO 2030. W prognozie określono przewidywane oddziaływanie ustaleń planu na poszczególne komponenty środowiska.

Różnorodność biologiczna, rośliny, zwierzęta

Oceniono, że negatywne oddziaływania na środowisko są możliwe przy budowie obwodnic. Nowe inwestycje wytyczone są w terenie dotychczas użytkowanym w odmienny sposób, w związku z tym cechują się największą ingerencją w środowisko przyrodnicze. Budowa nowych ciągów komunikacyjnych, generuje prawdopodobne negatywne oddziaływania na różnorodność biologiczną związane w szczególności z: fragmentacją siedlisk przyrodniczych, bezpośrednim zniszczeniem części siedliska, zmianą warunków wodnych (odwodnienie drogi), umożliwieniem wkraczania gatunków obcych czy przerwaniem ciągłości korytarzy ekologicznych. Również planowane rozbudowy dróg wojewódzkich powodują zwiększenie zajętości terenu i tym samym ingerencję nieznaczną w nowe obszary.

Podstawowym zadaniem mającym na celu zachowanie bioróżnorodności jest zapobieganie fragmentacji siedlisk i izolacji populacji. Uwzględnienie na etapie budowy/rozbudowy aspektów środowiskowych i zmodernizowanie istniejącej infrastruktury w kierunku zmniejszenia jej presji na środowisko (np. poprzez wybudowanie przepustów lub nadanie istniejącym obiektom prawidłowych parametrów, wprowadzenie nasadzeń zieleni) może znacząco zminimalizować negatywne oddziaływania, w szczególności poprzez ograniczenie efektu barierowego. Inwestycje szczegółowe wymienione w PTWO 2030 należy planować w taki sposób by:

- nie stwarzać barier dla migracji zwierząt,
- nie niszczyć siedlisk cennych przyrodniczo,
- zajmować pod inwestycje jak najmniej terenów zielonych,
- zachować korytarze ekologiczne pomiędzy obszarami cennymi przyrodniczo,
- omijać tereny, gdzie stwierdzono występowanie gatunków chronionych.

Przy rygorystycznym reżimie środowiskowym i stosowaniu zaleceń określonych w decyzji środowiskowej na etapie budowy inwestycji, realizacja przedsięwzięć nie będzie miała wpływu na funkcjonowanie ekosystemu. Nie zmieni się także funkcjonowanie ekosystemu na etapie eksploatacji inwestycji, gdyż podjęte zostaną liczne środki organizacyjne i technologiczne, minimalizujące oddziaływanie przedsięwzięcia na otoczenie.

Obszary Natura 2000 i pozostałe obszary chronione

Dwie zaplanowane inwestycje będą realizowane na obszarze Natura 2000: PLH 160008 Dolina Małej Panwi. Dotyczy to inwestycji w m. Zawadzkie w ciągu dróg 901 i 463. Zakres przedsięwzięć dotyczy rozbudowy istniejących ciągów drogowych, obecnych w środowisku. Ponieważ badane drogi już istnieją, a planowana inwestycja ma polegać jedynie na ich rozbudowie, nie będzie tak istotnych konfliktów ze środowiskiem przyrodniczym, jakie miałyby miejsce w przypadku budowy nowej drogi.



Poza tym planowane zadania położone są na innych obszarach chronionych:

- obwodnica Namysłowa (wariant 1) - przecina OCHK Lasy Stobrawsko-Turawskie (nowy teren),
- planowane rozbudowy graniczą, zlokalizowane są fragmentarycznie bądź w całości na terenach obszarów chronionego krajobrazu, parków krajobrazowych czy zespołów przyrodniczo-krajobrazowych.

Szczegółową analizę wpływu realizacji planowanych przedsięwzięć na środowisko przyrodnicze oraz na poszczególne przedmioty ochrony powinny zawierać w przyszłości raporty oddziaływania przedsięwzięć na środowisko. Konieczne jest wykonanie inwentaryzacji przyrodniczej oraz zastosowanie wszelkich możliwych rozwiązań minimalizujących. Niezależnie od zakresu kolizji danej drogi z obszarem Natura 2000 lub lokalizacji i klasy w obrębie przejścia przez obszary chronione, w tym Natura 2000 powinno się przyjmować szereg dodatkowych działań związane z:

- wykluczeniem gatunków obcych i inwazyjnych przy wykonywaniu nasadzeń zieleni oraz wykonanie nasadzeń o składzie gatunkowym zgodnym z siedliskami w bezpośrednim otoczeniu inwestycji,
- wykonanie systemu odwodnienia niezaburzającego stosunków wodnych w przecinanym obszarze Natura 2000, w tym odprowadzenie wód do tych samych zlewni, w których zostały zebrane,
- wykonanie wszystkich elementów drogi oraz infrastruktury jej towarzyszącej w sposób możliwie najmniej oddziałujący na lokalny krajobraz,
- ograniczenie do minimum powierzchni niezbędnej do zajęcia przez pas drogowy, co tym samym przekłada się na ograniczenie zakresu kolizji z obszarem Natura 2000.

Korytarze ekologiczne

Większość inwestycji wymienionych w PTWO 2030 to istniejące drogi, które nie będą tworzyły nowej bariery na trasach migracji zwierząt. Rozbudowa tych dróg może się przyczynić do wzrostu prędkości pojazdów oraz natężenia ruchu, co może spowodować negatywne oddziaływania na funkcjonowanie korytarzy ekologicznych. Minimalizacja oddziaływań negatywnych może nastąpić poprzez właściwe rozwiązania projektowe np. dostosowanie istniejących obiektów mostowych czy przepustów do pełnienia roli przejść dla zwierząt lub wybudowanie nowych itp.

Ludzie

Największy wpływ na podniesienie jakości życia społeczności lokalnej ma wyprowadzenie ruchu z centrów miast i skierowanie na nową trasę (obwodnicę). Ponadto każda inwestycja drogowa ma na celu zmniejszenie negatywnych oddziaływań w zakresie poprawy jakości powietrza, korzystnego klimatu akustycznego oraz zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Nowe inwestycje mają wpływ na zwiększenie dostępności komunikacyjnej i łatwiejszy dostęp do usług, obiektów użyteczności publicznych itp. Pomimo tego, iż obwodnice będą charakteryzować się negatywnymi oddziaływaniami na klimat akustyczny i stan powietrza atmosferycznego, to odsunięcie tych oddziaływań od ludzi będzie oddziaływaniem zdecydowanie pozytywnym.



Negatywne oddziaływania na ludzi przewiduje się głównie w trakcie fazy budowy. Przejawiać się one będą przede wszystkim wzrostem emisji zanieczyszczeń do powietrza i hałasu w trakcie prowadzenia prac w pobliżu budynków mieszkalnych. Działaniami minimalizującymi są przede wszystkim takie, które będą chronić mieszkańców od nadmiernego hałasu i zanieczyszczeń powietrza w trakcie prowadzenia prac budowlanych. Będzie to głównie prawidłowa organizacja pracy przy zachowaniu właściwych godzin czasu pracy i przerwy nocnej.

Wody powierzchniowe i podziemne

Nie przewiduje się negatywnego znaczącego wpływu na wody. Zasadniczym pozytywnym oddziaływaniem realizacji planowanych inwestycji będzie poprawa jakości odprowadzanych z nich wód na skutek dostosowania infrastruktury odwodnienia do aktualnie obowiązujących standardów.

Powietrze

Na etapie budowy planowanych przedsięwzięć oddziaływanie w zakresie wpływu na stan czystości powietrza będzie związane z pracą maszyn budowlanych oraz transportem materiałów i urządzeń dostarczanych na plac budowy. Dochodzi do tego niewielka emisja nieorganizowana związana z transportem i przemieszczaniem materiałów sypkich i pylistych, urobku ziemnego. Będzie to oddziaływanie o charakterze czasowym, ograniczone do okresu realizacji danego przedsięwzięcia.

Pozytywne zmiany jakości powietrza związane są z rozbudową dróg, w wyniku których można spodziewać się na odcinkach pozamiejskich poprawy płynności ruchu, a co za tym idzie niewielkiego zmniejszenia emisji zanieczyszczeń. Rzeczywisty, znaczący pozytywny efekt zmniejszenia poziomu zanieczyszczeń powietrza w miejscowościach związany jest z budową obwodnic wyprowadzających ruch tranzytowy na zewnątrz. Budowa obwodnic jest szczególnie uzasadniona w warunkach zabudowy koncentrującej się wokół dróg, której parametry techniczne nie odpowiadają natężeniu ruchu.

Wrażliwość infrastruktury transportowej w warunkach zmienionego klimatu

Zakłada się, że planowane obwodnice na ciągach dróg wojewódzkich spowodują redukcje emisji gazów cieplarnianych o 7 344,384 Mg CO₂/rok 2027 w obrębie terenu zabudowanego miejscowości. Jednakże należy zwrócić uwagę, iż nastąpi wzrost emisji CO₂ w miejscu przebiegu planowanej obwodnicy. Taka sytuacja jest korzystna z punktu widzenia społeczności lokalnej, gdyż poprawia jakość powietrza w centrach miast. Choć ww. wartość dotyczy tylko obwodnic na ciągach dróg wojewódzkich, to zakłada się, że każde inne działania na sieci transportowej województwa opolskiego, wynikające z PTWO 2030 zwiększą sumaryczną wartość redukcji emisji CO₂, co potwierdza słuszność rozwiązań inwestycyjnych.

Wszystkie elementy infrastruktury transportowej muszą być zaprojektowane w taki sposób, aby być odporne na zmiany klimatu, w szczególności w takich kategoriach jak mróz, śnieg, deszcz, wiatr, upał i mgła.



Klimat akustyczny

Budowa obwodnic i odcinków alternatywnych dróg, na pewno przyczyni się do zmniejszenia natężenia ruchu na istniejących drogach (w tym przede wszystkim ruchu tranzytowego pojazdów ciężkich) i tym samym spowoduje tu poprawę klimatu akustycznego, jakości powietrza atmosferycznego oraz wpłynie na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. W przypadku działań dotyczących rozbudowy dróg wskazano także pozytywny wpływ na obniżenie poziomu hałasu, gdyż nowa nawierzchnia spowoduje również redukcję uciążliwości, a w połączeniu z dodatkowymi środkami np. cicha nawierzchnia, ekrany akustyczne czy pasy zieleni izolacyjnej, spowoduje normatywne poziomy dźwięku w środowisku.

Do ograniczenia ruchu samochodowego, a tym samym zmniejszenia emisji hałasu przyczyni się także większa dostępność komunikacji zbiorowej, w tym szynowej, dzięki jej rozbudowie i modernizacji oraz zakupie nowych zespołów trakcyjnych. Plan przewiduje także budowę ścieżek rowerowych.

Powierzchnia ziemi, gleby i zasoby naturalne

Inwestycje liniowe, do których należy budowa lub rozbudowa ciągów komunikacyjnych, zawsze wiążą się z występowaniem oddziaływań na powierzchnię ziemi i glebę. Prognozowane oddziaływania związane będą przede wszystkim z trwałym zajmowaniem powierzchni ziemi, możliwym wyłączeniem gruntów z dotychczasowego użytkowania oraz degradacją gleb na trasie budowy. Dochodzić może również do przekształceń powierzchni ziemi w wyniku prowadzonych niwelacji terenu. Potencjalnym zagrożeniem w trakcie użytkowania dróg jest zanieczyszczenie gleb (gruntu) przez substancje przenoszone z drogi z powietrzem oraz wodami spływającymi z nawierzchni. Istotnym źródłem zanieczyszczeń są również środki chemiczne stosowane do zimowego utrzymania dróg,

Oddziaływanie planowanych przedsięwzięć na zasoby naturalne jest mało prawdopodobne, ponieważ inwestycje te nie będą realizowane w kolizji z rozpoznanymi złożami surowców mineralnych. Większość planowanych w projekcie PTWO 2030 przedsięwzięć przebiegać będzie po dotychczasowym śladzie i nie będą nowym elementem w środowisku. W celu zabezpieczenia środowiska gruntowo-wodnego drogi powinny zostać wyposażone w odpowiedni system odwodnienia, uniemożliwiający przedostanie się szkodliwych substancji do wód i gleb. Odwodnienie dróg powinno odbywać się za pomocą rowów, urządzeń ściekowych czy kanalizacji deszczowej.

Krajobraz

Każda realizowana inwestycja zmienia krajobraz, ale stopień oddziaływania jest różny i zależy m.in. od doboru odpowiedniego wariantu lokalizacyjnego, zastosowanej technologii, rozwiązań w zakresie gospodarki wodno-ściekowej, itp. Najbardziej znacząca ingerencja w krajobraz będzie związana z budową nowych dróg (obwodnic), w tym szczególnie na terenach objętych lub planowanych do objęcia ochroną krajobrazową (np. obwodnica Namysłowa).



Największe zagrożenie dla walorów krajobrazowych możliwe do wystąpienia podczas realizacji nowych przedsięwzięć związane jest z możliwą wycinką drzew przydrożnych oraz terenów leśnych. Przy większości dróg przewidzianych do rozbudowy rosną szpalery drzew. W kontekście kształtowania krajobrazu zadrzewienia przydrożne spełniają bardzo ważną funkcję wtapiania obcego elementu infrastrukturalnego w otaczający krajobraz. Zaleca się, aby w przypadku uzasadnionej konieczności wycinki drzew, a także w przypadku budowy nowych odcinków dróg lub obwodnic, w ramach działań minimalizujących podjąć próbę odtwarzania poszczególnych komponentów np.: poprzez wprowadzanie nasadzeń zieleni oraz taką aranżację otoczenia drogi, aby w jak największym stopniu złagodzić powstałe zakłócenia w percepcji.

Zabytki i dobra materialne

Zabytki archeologiczne stanowią zdecydowaną większość wśród wszystkich zabytków mogących kolidować z planowanymi inwestycjami drogowymi. W przypadku inwestycji drogowych kolizja może nastąpić ze stanowiskami archeologicznymi. Specyfika tego typu zabytków jest wyjątkowa zarówno pod względem możliwości zidentyfikowania, rozpoznania i zbadania, jak i ochrony oraz przemieszczania. Jedynie w przypadku eksploracji stanowisk archeologicznych możemy mówić o nieodwracalnej ingerencji w zabytek, czego jednak nie zakłada się na tym etapie. W momencie zdiagnozowania takiego problemu na etapie OOS, inwestor będzie zobligowany do zapewnienia nadzoru archeologicznego.

Planowana do budowy/rozbudowy sieć dróg (w tym obwodnice miejscowości) wpłyną pozytywnie na zmniejszenie ilości zanieczyszczeń, a co za tym idzie ograniczone zostanie niszczenie fasad zabytkowych budynków. Budowa obwodnic będzie miała pozytywny wpływ na stan zabytków i dóbr materialnych w centrach miast. Oddalenie części ruchu tranzytowego od zwartej zabudowy, wiąże się z ograniczeniem szkodliwej emisji zanieczyszczeń i drgań na obszary o wartości historycznej.

W prognozie oddziaływania na środowisko zaproponowano, by w celu minimalizowania oddziaływania przedsięwzięć na środowisko stosować odpowiednie standardy projektowe, które dotyczą m.in. wariantowania lokalizacji dróg z uwzględnieniem aspektu środowiskowego i społecznego, zagospodarowania wód opadowych, unikania usuwania drzew, czy uwzględnianie budowy przejść dla zwierząt. Przedstawiony w prognozie zestaw wymagań (standardów projektowych) powinien zapewnić minimalizowanie oddziaływań negatywnych przy budowie dróg oraz zwiększenie oddziaływania pozytywnego, przez zmniejszanie istniejących oddziaływań, w przypadku rozbudowy.



4. Opinie właściwych organów

Na etapie opracowania prognozy oddziaływania na środowisko projektu Planu Transportowego Województwa Opolskiego 2030, zgodnie z art.55 pkt.3. ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku (...), uzyskano opinie właściwych organów, tj. Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu, oraz Opolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Opolu pismem z dnia 23.11.2021 2018 r. (znak: WOOŚ.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.

Pisma organów zamieszczono na kolejnych stronach.



Regionalna Dyrekcja Ochrony
Środowiska w Opolu
ul. Firmowa 1
45-594 Opole

WOOS.410.2.25.2021.MO

Opole, dnia 23 listopada 2021 r.

**Zarząd Województwa
Opolskiego
ul. Piastowska 14
45 – 082 Opole**

Na podstawie art. 54 ust. 1 i art. 57 ust. 1 pkt.2 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 poz. 247 z późn. zm.), odpowiadając na pismo DIG-I.8010.70.2019.IN z 28.10.2021 r. (data wpływu 29.10.2021 r.), w sprawie zaopiniowania projektu dokumentu pn.: „Plan Transportowy Województwa Opolskiego 2030” wraz z prognozą oddziaływania na środowisko informuję, że przedłożoną dokumentację **opiniuję pozytywnie**.

Głównym zadaniem „Planu Transportowego Województwa Opolskiego 2030” jest wytyczenie kierunków rozwoju systemu transportowego Województwa Opolskiego w trakcie okresu programowania 2021 – 2027 oraz nakreślenie propozycji działań w perspektywie do 2030 roku. Dokument ma za zadanie umożliwienie kompleksowego rozwoju regionalnego systemu transportowego w oparciu o główne obszary takie jak: wzmocnienie powiązań z Transeuropejską Siecią Transportową TEN-T, zwiększenie dostępności komunikacyjnej i spójności regionu, poprawę bezpieczeństwa w transporcie oraz zmniejszenie jego wpływu na środowisko.

Zgodnie z pismem RDOŚ nr WOOS.411.2.8.2021.MO z 16.07.2021 r., określającym zakres i stopień szczegółowości prognozy, w przedłożonych dokumentach wskazano na konieczność uwzględnienia form ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ustawy o ochronie przyrody, korytarzy ekologicznych oraz obszarów o wysokich i szczególnie wysokich walorach fizjonomicznych krajobrazu.

Realizacja części z wymienionych w dokumencie zadań będzie znajdowała się poza formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ustawy o ochronie przyrody. Zgodnie z prognozą, dla niektórych inwestycji została już przeprowadzona procedura oddziaływania na środowisko wraz z wydaniem decyzji środowiskowej, a dla pozostałej części inwestycji, których realizacja będzie przebiegała przez obszary chronione, procedura oceny oddziaływania na środowisko jest w trakcie przygotowania, bądź planowana do przeprowadzenia, w szczególności dla planowanych obwodnic.

W odniesieniu do występujących na terenie województwa opolskiego form ochrony przyrody, w prognozie wskazano, że realizacja zaplanowanych w ramach dokumentu zadań nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na obszary chronione oraz nie wpłynie na utratę bioróżnorodności oraz na gatunki objęte ochroną, a także nie będzie miała wpływu na skład gatunkowy siedlisk na obszarze województwa opolskiego. Realizacja planu transportowego nie będzie generować negatywnego oddziaływania na formy ochrony przyrody ustanowione na terenie województwa opolskiego, ze względu na rygorystyczne zastosowanie zaleceń określonych w poszczególnych decyzjach środowiskowych. Ponadto prognoza nakazuje określenie działań minimalizujących negatywne oddziaływanie przedsięwzięcia na przyrodę, m.in. poprzez nowe nasadzenia drzew w pasie drogowym. Przedsięwzięcia wymienione w dokumencie, dotyczące rozbudowy istniejących ciągów



drogowych będą oddziaływać na środowisko w znacznie mniejszym stopniu, niż w przypadku nowych inwestycji.

W odniesieniu do korytarzy ekologicznych, w prognozie wskazano, że ze względu na charakter przedsięwzięć (rozbudowa dróg) nie będą one tworzyły nowej bariery na trasach migracji. Negatywne oddziaływanie może jedynie występować na etapie budowy, jednak będą to oddziaływania krótkoterminowe i odwracalne, związane z pracami budowlanymi, ponadto podczas przebudowy dróg istniejących, należy mieć na uwadze zapewnienie oraz przywracanie łączności korytarzy ekologicznych poprzez tworzenie specjalnych przejść dla zwierząt.

Zgodnie z prognozą, w odniesieniu do obszarów o wysokich i szczególnie wysokich walorach fizjonomicznych krajobrazu, nie przewiduje się negatywnego wpływu ustaleń Planu na krajobraz, ze względu na przebiegi remontowanych dróg po istniejącym śladzie. Ponadto w prognozie nakazuje się wprowadzanie nowych nasadzeń zieleni oraz taką aranżację otoczenia dróg, aby w jak największym stopniu złagodzić powstałe zakłócenia w krajobrazie.

Dodatkowo informuję, że zgodnie z przepisami art. 55 ust. 3 i 4 cytowanej na wstępie ustawy OOS, organ opracowujący projekt dokumentu, po jego przyjęciu sporządza pisemne podsumowanie, które wraz z przyjętym dokumentem przekazuje właściwym organom, o których mowa w art. 57 i 58 tej ustawy.

Alicja Majewska
Regionalny Dyrektor Ochrony
Środowiska w Opolu
/ – podpisany cyfrowo/

Otrzymują:

1. Adresat
2. aa

Sprawę prowadzi Marta Ogonowska, tel. 774526236



OPOLSKI PAŃSTWOWY WOJEWÓDZKI INSPEKTOR SANITARNY

ul. Mickiewicza 1, 45-367 Opole

sekr. tel. 77 442 69 01, fax 77 442 69 04

e-mail: wsse.opole@pis.gov.pl

<http://www.gov.pl/web/wsse-opole>

Opole, dnia 2021.11.23

NZ.9022.1.92.2021.JG

OPINIA SANITARNA

Na podstawie art. 3 pkt 1 ustawy z dnia 14 marca 1985 roku o Państwowej Inspekcji Sanitarnej (jednolity tekst - Dz.U. z 2021 r., poz. 195) i art. 58 pkt 2, zgodnie z art. 54 ust. 1 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 (jednolity tekst - Dz.U. z 2021, poz. 247 ze zmianami), Opolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny, po rozpatrzeniu wniosku z dnia 2021.10.28, znak: DIG-I.8010.70.2019.IN (data wpływu: 2021.10.29), dot. projektu *Planu Transportowego Województwa Opolskiego 2030* wraz z prognozą oddziaływania na środowisko,

o p i n i u j e

projekt *Planu Transportowego Województwa Opolskiego 2030* wraz z prognozą oddziaływania na środowisko na podstawie przesłanej dokumentacji:

- „Plan Transportowy Województwa Opolskiego 2030 Projekt”, opracowany przez zespół: mgr inż. Witold Orczyński, mgr inż. Dariusz Rusnak, mgr inż. Michał Bryszewski, mgr Magdalena Woźniak oraz mgr Katarzyna Rodak; z października 2021 roku,
- „Prognoza Oddziaływania na Środowisko projektu Plan Transportowy Województwa Opolskiego 2030”, opracowana przez zespół pod kierunkiem: mgr inż. Witolda Orczyńskiego; z października 2021 roku – **bez uwag**.

Główne kierunki rozwoju transportu ujęte w projekcie *Plan Transportowy Województwa Opolskiego 2030* to:

- wyprowadzenie ruchu samochodowego z obszarów miejskich poprzez budowę obwodnic,
- poprawa dostępności węzłów autostrady A4,
- budowa nowych tras komunikacyjnych, w tym dróg ekspresowych,
- budowa nowego węzła autostradowego na wysokości miasta Prószków/Ochodze dla lepszego skomunikowania stolicy regionu,
- rozwój i wzmocnienie regionalnej osi komunikacyjnej w relacji północ-południe poprzez drogi wojewódzkie nr 401, 411, 416, 423, 454, 901,
- budowa nowych przepraw mostowych,
- modernizacja istniejących przepraw mostowych (podniesienie klasy nośności obiektów),
- budowa nowych obiektów inżynierskich,
- modernizacja istniejących obiektów inżynierskich (podniesienie klasy nośności obiektów),
- poprawa parametrów technicznych istniejącej infrastruktury drogowej, kolejowej i wodnej,



- zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- rewitalizacja linii kolejowych,
- rozwój infrastruktury rowerowej, stanowiącej alternatywę dla transportu indywidualnego,
- wymiana taboru autobusowego i kolejowego na proekologiczny,
- zintegrowanie transportu autobusowego i kolejowego,
- budowa węzłów przesiadkowych,
- zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego, w tym aglomeracyjnego.

U z a s a d n i e n i e:

Główną rolą projektu *Plan Transportowy Województwa Opolskiego 2030* jest wytyczenie kierunków rozwoju systemu transportowego Województwa Opolskiego w trakcie okresu programowania 2021-2027 oraz nakreślenia propozycji działań w perspektywie do 2030 roku. Dokument ma za zadanie umożliwienie kompleksowego rozwoju regionalnego systemu transportowego w oparciu o główne obszary takie jak: wzmocnienie powiązań z Transeuropejską Siecią Transportową TEN-T, zwiększenie dostępności komunikacyjnej i spójności regionu, poprawę bezpieczeństwa w transporcie oraz zmniejszenia jego wpływu na środowisko. Dokument definiuje zarówno braki w istniejącym systemie komunikacyjnym regionu jak i wskazuje pożądane kierunki zmian, szczególnie w zakresie transportu drogowego i kolejowego, umożliwiając wsparcie inwestycji transportowych ze środków UE w nowej perspektywie finansowej, w ramach FEO 2021-2027. Wykaz inwestycji ujętych w dokumencie ma jedynie charakter indykatorywny, a ich faktyczna realizacja jest uzależniona od pozyskania środków finansowania, w tym od spełnienia warunków określonych dla poszczególnych źródeł finansowania.

Założone w projekcie cele są zgodne z dokumentami strategicznymi na szczeblu: wspólnotowym, krajowym i regionalnym.

Zgodnie z „Prognozą...” realizacja zadań nie spowoduje zagrożeń dla zdrowia ludzi lub środowiska.

Załącznik:

1 egz. opracowania „Prognoza...”

Opolski Państwowy
Wojewódzki Inspektor Sanitarny

dr n. med. Anna Matejuk

Otrzymuje:

Zarząd Województwa Opolskiego
ul. Piastowska 14, 45-082 Opole

Do wiadomości:

Państwowy Powiatowy
Inspektor Sanitarny
wszyscy



5. Zgłoszone uwagi i wnioski

W dniach od 04.11.2021 r. do 25.11.2021r. w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko odbyły się konsultacje społeczne projektu Planu Transportowego Województwa Opolskiego 2030 wraz z prognozą oddziaływania na środowisko.

Podczas trwania konsultacji wpłynęły uwagi od łącznie 6 podmiotów, tj.

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

Poniżej zamieszczono treść uwag, wraz z informacją na temat ich rozpatrzenia

Tabela 1 Uwagi zgłoszone w ramach konsultacji w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko

LP.	CZĘŚĆ 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 bezpośredniego 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 wskazano ram czasowych jej realizacji -	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 Gogolin, wspólnie z Gminą Krapkowice,</i>

				może mieć duże znaczenie dla całego układu komunikacyjnego w regionie i wpływać perspektywicznie na cały układ komunikacyjny w Aglomeracji Opolskiej.	<i>rozpoczęły prace dokumentacyjne związane z budową mostu nad Odrą łączącego DW 423 z DK 45 (tzw. Most południowy). Po zakończeniu realizacji zadania, znacząco zmieniają 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 Zdzieszowicach (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.

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</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>inwestycje na tych drogach są mniej ważne 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</p>

					na realizację celów określonych w planie 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.	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Plan transportowy wyznacza kierunki i cele rozwoju transportu w województwie. Dąży do tego, aby bezpiecznie i sprawnie połączyć różne części regionu.</p> <p>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.</p>
10	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 Maksymalna liczba punktów: 10</p> <p>Proponuje się uszczegółowienie nowego kryterium poprzez następujące podkryteria (nowa tabela):</p> <p>a) Projekt realizowany na terenie gminy o gęstości zaludnienia: - do 50 osób/km² – 1 pkt,</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). Podkryterium dotyczące rewitalizacji premiuje z kolei te inwestycje, które wpływają na proces</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</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 poszczególnych obszarów ze stanu kryzysowego” zastosowano „kryterium rozwoju gospodarczego regionu”.</p>

			<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 Namysłowie. 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



		<p>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.</p> <p>W związku z powyższym wnoszę o ujęcie w głównych kierunkach rozwoju zamieszczonych w Planie Transportowym Województwa zamierzeń związanych z drogą 425.</p>	
--	--	--	--

Źródło: Opracowanie własne



6. Informacja o możliwym transgranicznym oddziaływaniu na środowisko

Transgraniczne oddziaływanie na środowisko, oceniane jest w aspekcie granic międzynarodowych. Województwo opolskie graniczy od południa z Republiką Czeską. Bezpośrednie sąsiedztwo powoduje, że planowane kierunki rozwoju regionu mogą potencjalnie generować ponadlokalne oddziaływania, wpływające na stan środowiska. Powiązania transportowe obszaru województwa opolskiego i Republiki Czeskiej realizowane są głównie poprzez system drogowy oparty na drogach o znaczeniu międzyregionalnym (krajowym), regionalnym i lokalnym. Powiązania kolejowe odgrywają drugorzędne znaczenie i oparte są na liniach lokalnego znaczenia.

Żadne z analizowanych w prognozie przedsięwzięć nie doprowadza ruchu bezpośrednio do granicy państwa. Na obecnym etapie planowania nie prognozuje się wystąpienia oddziaływania transgranicznego analizowanych w projekcie PTWO 2030 inwestycji transportowych. Ze względu na duży stopień ogólności zapisów dotyczących celów i kierunków zawartych w dokumencie, ewentualne zagrożenia powinny zostać wyeliminowane lub zminimalizowane na kolejnych etapach oceny oddziaływania na środowisko.



7. Propozycje dotyczące metod i częstotliwości przeprowadzania monitoringu skutków realizacji postanowień dokumentu.

Skutki realizacji PTWO 2030 wymagają systematycznego monitorowania i przeprowadzania okresowych przeglądów, które pozwalają na ocenę stopnia wdrożenia założeń dokumentu. Odpowiedzialny za wdrażanie, monitorowanie efektów realizacji celów oraz ocenę stopnia osiągnięcia celów Planu jest Zarząd Województwa Opolskiego, który wykonuje przypisane mu zadania przy pomocy odpowiednich departamentów Urzędu Marszałkowskiego Województwa Opolskiego.

Instrumentami wykorzystywanymi w monitorowaniu postępów realizacji Planu Transportowego Województwa Opolskiego są przede wszystkim:

- raport z wykonania zadań określonych w Planie Transportowym Województwa Opolskiego opracowany po upływie pięciu lat realizacji Planu,
- raport końcowy z realizacji Planu Transportowego Województwa Opolskiego.

Z uwagi na fakt, iż w znacznej części wskaźniki realizacji określone w Planie Transportowym są ściśle związane ze wskaźnikami realizacji określonymi w Funduszach Europejskich dla Województwa Opolskiego na lata 2021-2027, proces monitorowania i oceny Planu będzie bazował na informacjach uzyskiwanych z systemu monitorowania FEO 2021-2027. Podstawowymi narzędziami monitorowania realizacji Planu będą:

- baza informacji i wskaźników celów strategicznych i operacyjnych, które co do zasady będą mierzone z roczną częstotliwością,
- badania, opracowania studialne, ekspertyzy, analizy, które będą służyć zaspokojeniu potrzeb informacyjnych związanych z monitorowaniem Planu Transportowego Województwa Opolskiego.

Podstawą monitorowania Planu Transportowego Województwa Opolskiego 2030 będą raporty roczne z efektów realizacji celów ujętych w przedmiotowym dokumencie. Planuje się, że będą one zawierać m.in. następujące informacje:

- narzędzia realizacji PTWO 2030,
- analizę rzeczowo-finansową podjętych przedsięwzięć,
- ocenę stopnia zaawansowania oraz efektów projektów realizowanych w ramach PTWO 2030,
- ocenę postępu realizacji celów PTWO 2030,
- ocenę stopnia realizacji wskaźników przypisanych do PTWO 2030,
- ocenę realizacji wskaźników środowiskowych,
- analizę zmian wartości założonych wskaźników,
- wnioski dotyczące istotnych problemów zidentyfikowanych w trakcie realizacji PTWO 2030,
- identyfikację pojawiającego się ryzyka, w tym środowiskowego,



- wskazanie mechanizmów i sposobów eliminowania ryzyka,
- rekomendacje w zakresie planowanych działań.

Monitoring będzie obejmował również kontrolę skutków środowiskowych, a przede wszystkim:

- zmian natężenia hałasu na rozbudowywanych drogach oraz w miejscowościach, z których wyprowadzono ruch tranzytowy i ciężki,
- zmian natężenia ruchu, co wiąże się ze zmianami emisji zanieczyszczeń do powietrza,
- stan jakości powietrza w województwie,
- stan jakości wód powierzchniowych i podziemnych w województwie,
- długość ścieżek rowerowych w województwie, co wiąże się ze zmianami emisji zanieczyszczeń do powietrza oraz zmniejszeniem emisji hałasu.

Zarząd Województwa Opolskiego będzie przyjmował sprawozdania roczne, wyniki analiz, ekspertyz oraz:

- na ich podstawie wyda rekomendacje w zakresie wdrażania PTWO 2030 i prześle je do realizacji departamentowi odpowiedzialnemu za jego realizację,
- przyjmie sformułowane rekomendacje w zakresie wdrażania Planu Transportowego Województwa Opolskiego i prześle je do realizacji departamentowi odpowiedzialnemu za jego realizację.

W przypadku stwierdzenia konieczności dokonania korekt w projektowanym dokumencie, zmiany te wprowadzone zostaną poprzez odpowiednią uchwałę Zarządu Województwa Opolskiego.

Wykaz inwestycji ujętych w PTWO 2030 ma jedynie charakter indykacyjny, a ich faktyczna realizacja jest uzależniona od pozyskania środków na ich sfinansowanie, w tym od spełnienia warunków określonych dla poszczególnych źródeł finansowania. Listy planowanych przedsięwzięć priorytetowych powinny zabezpieczać realizację zaplanowanych wskaźników monitorowania na poziomie FEO 2021-2027. Realizacja Planu będzie przebiegała z zachowaniem zasady efektywności inwestycyjnej zakładającej, iż priorytet otrzymują te przedsięwzięcia, które charakteryzują się najwyższym stopniem efektywności ekonomicznej w korelacji z potrzebami mieszkańców oraz stanem infrastruktury transportowej regionu. Należy przy tym mieć na uwadze ograniczone środki FEO 2021-2027, jako głównego źródła realizacji Planu Transportowego Województwa Opolskiego.