



PPSA-E-c9774aab-beb5-4fab-a2f0-80a6a29c30a5

RS/OR

Data utworzenia: 2026-08-26 12:08:45

Data nadania: 2026-08-26 12:08:45

Data otrzymania: 2026-08-26 12:08:51

Nadawca:

ANDRZEJ GBUR

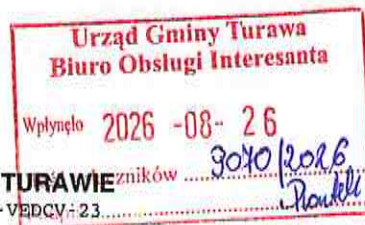
AE: PL-11399-59986-WGRAH-16

cb

Adresat:

URZĄD GMINY W TURAWIE

AE: PL-92689-89105-VEDCV-23



Wniosek o wniesienie przez Panią Przewodniczącą do Rady Gminy Turawa projektu uchwały apelującej o wpisanie drogi ekspresowej S46 (nazwa robocza: S45/S46 „Szlak Staropolski”) do Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033r.)

Rada Gminy Turawa

Przewodnicząca Rady Gminy Turawa

Pani Iwona Duda

ADRES:

Urząd Gminy Turawa

ul. Opolska 39c

46-045 Turawa

Proszę przekazać załączony wniosek i załączniki do Rady Gminy Turawa oraz Przewodniczącej Rady Gminy Turawa Pani Iwony Duda.

Wniosek o wniesienie przez Panią Przewodniczącą do Rady Gminy Turawa projektu uchwały apelującej o wpisanie drogi ekspresowej S46 (nazwa robocza: S45/S46 „Szlak Staropolski”) do Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.) lub do kolejnych programów rządowych, w której uwzględniony zostałby wariant jej przebiegu w relacji: Kudowa-Zdrój – Kłodzko – S8/Bardo – Nysa – A4/Opole – S11/Kluczbork/Olesno – A1/Częstochowa – S7/S74/Kielce – S19/S17/S12/Lublin.

Informacje z wniosku można kopiować, wykorzystać do projektu uchwały oraz do innych działań.

Z poważaniem inicjator społeczno-samorządowej akcji uchwał dotyczącej budowy drogi ekspresowej S46 (nazwa robocza: S45/S46, „Szlak Staropolski”) w Województwie: Dolnośląskim, Opolskim, Śląskim, Świętokrzyskim, Lubelskim,

Andrzej Gbur

Załączniki:

1. wersja_robocza_Przykładowy_projekt_uchwały_w_sprawie_S46_dla_Rady_Gminy_Turawa-Sierpień_2026.docx
2. Przykładowy_projekt_uchwały_w_sprawie_S46_dla_Rady_Gminy_Turawa-Sierpień_2026.pdf
3. Wniosek_do_Rady_Gminy_Budowa_drogi_ekspresowej_S46(S45_S46)-korzyści_dla_Gminy_Turawa_26.08.2026.pdf
4. wersja_robocza_Wniosek_do_Rady_Gminy_Budowa_drogi_ekspresowej_S46(S45_S46)-korzyści_dla_Gminy_Turawa_26.08.2026.docx
5. Mapa_Geoserwis_ominięcie_objazd_Parkow_Krajobrazowych_Natura2000-druk_kolor.png
6. _S46_Kudowa-S8_Bardo-Nysa-A4Opole-S11_Kluczbork_Olesno-S7_S74_Kielce.jpg.jpg
7. Mapa_S46_nr_3_S46(S45-S46)_proponowany_przebieg_wariantu_A4_Opole-S11_Kluczbork-Olesno-A1_Czestochowa(Woj.Opolskie,Śląskie).jpg
8. Mapa_rozszerzona_S46_nr_8_S46_Kudowa-S8_Bardo-Nysa-A4Opole-S11_Kluczbork_Olesno-S7_Kielce-S19_Lublin.jpg.jpg
9. plik_nr_13-trzy_warianty_przebiegu_S46_na_odcinku_Bardo-Niemodlin.jpg.jpg
10. Burmistrz_Miasta_Nysa_odpowiedz_AO.OK.1510.25.2026.pdf

11. RM_NYSA_uchwala_XXXIII_455_26.pdf
12. RPKluczbork141-Uchwala_stanowiskoS46 (SzlakStaropolski).pdf
13. WojewodaOpolski_Monika_Jurek_DW-e4c17596-d2f4-46ab-a76c-8e953110429f.pdf
14. Burmistrz_Miasta_Kluczbork_gmina_Kluczbork_S45_S46_9_12_2025_ST.1511.6A.2025.MT.pdf
15. RP01esnoStanowiskoNr4.2026.pdf
16. Poparcie_Post_petycja_Andrzej_Gbur_media_społecznościowe_Facebook_Poparcie_projektu_budowy_S46_2025.11.22.jpg
17. Poparcie_Wtórny_Post_Arkadiusza_Wiśniewskiego_S46_2025.11.27.jpg
18. załącznik_wnioskuKielce_rezolucja-rady-miasta-kielce-w-sprawie-poparcia-realizacji-drogi-ekspresowej-s46_3755722.pdf
19. Poparcie_Linkii_internetowe_i_zrzuty_ekranów_postów_facebook_i_ankietyNTO.docx



Andrzej Gbur

Opole, dnia 26.08.2026r.

Kujakowice Dolne, ul. 1 Maja nr 4
46-211, Kujakowice Górne.
fizjocentrumklb@gmail.com,
+48 691-398-211

Rada Gminy Turawa
Przewodnicząca Rady Gminy Turawa
Pani Iwona Duda
ADRES:
Urząd Gminy Turawa
ul. Opolska 39c
46-045 Turawa

Wniosek o wniesienie przez Panią Przewodniczącą do Rady Gminy Turawa projektu uchwały apelującej o wpisanie drogi ekspresowej S46 (nazwa robocza: S45/S46 „Szlak Staropolski”) do Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.) lub do kolejnych programów rządowych, w której uwzględniony zostałby wariant jej przebiegu w relacji: Kudowa-Zdrój – Kłodzko – S8/Bardo – Nysa – A4/Opole – S11/Kluczbork/Olesno – A1/Częstochowa – S7/S74/Kielce – S19/S17/S12/Lublin.

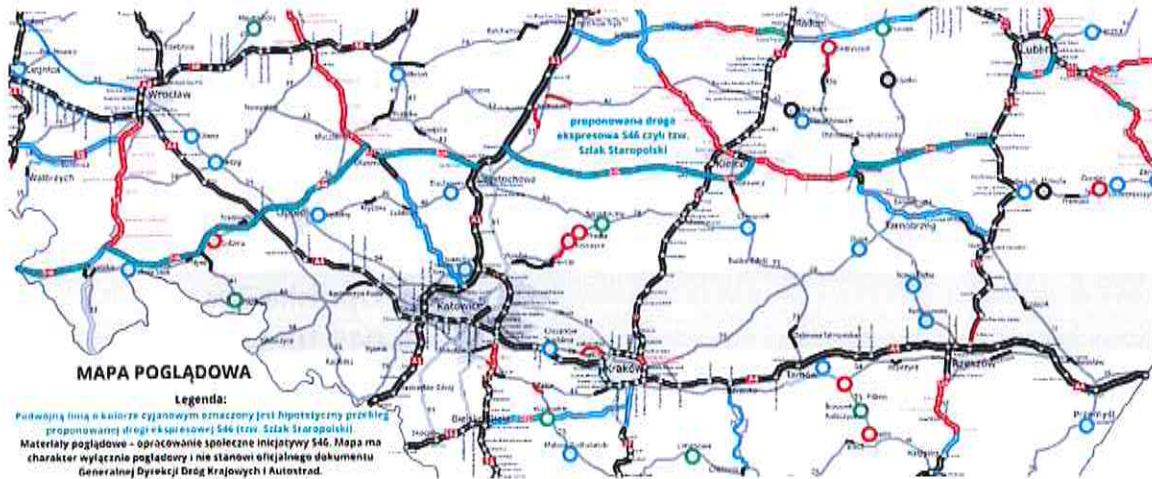
Przykładowa treść proponowanej uchwały znajduje się na stronach nr 4 i nr 5 oraz w przesłanym załączniku, a potencjalny korytarz przebiegu drogi ekspresowej S46 zaprezentowany został na poniższych mapach poglądowych w wersji podstawowej na stronie nr 1 i w wersji rozszerzonej na stronie nr 2 oraz na kolejnych mapach umieszczonych w uzasadnieniu do niniejszego wniosku.



Proponowany podstawowy wariant przebiegu drogi ekspresowej S46.

UWAGA! Kategorycznie wyjaśniam, że materiał graficzny stanowi autorskie opracowanie studialno-koncepcyjne Wnioskodawcy i środowisk społeczno-samorządowych, naniesione na podkład mapowy. Nie jest to oficjalny projekt GDDKiA ani dokument rządowy. Do załączonych map poglądowych wprowadza się jednoznaczną klauzulę prawną:

„Materiały poglądowe – opracowanie społeczne inicjatywy S46. Mapa ma charakter wyłącznie poglądowy i nie stanowi oficjalnego dokumentu Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.”



Proponowany rozszerzony wariant przebiegu drogi ekspresowej S46.

Szanowna Pani Przewodnicząca oraz Szanowne Panie Radne i Szanowni Panowie Radni,

działając w interesie publicznym, zwracam się jako mieszkaniec Regionu Opolskiego oraz inicjator społeczno-samorządowej koncepcji przebiegu nowej drogi ekspresowej S46 (S45/S46 - nazwa robocza dla koncepcji łączącej czeską autostradę D11, S8 i S46, Nysę, Kłodzko i autostradę A4 w rejonie Opola z drogą ekspresową S11 w rejonie Kluczborka - Olesna oraz następnie z autostradą A1 w rejonie Częstochowy, z dalszym przebiegiem w kierunku S7/S74/Kielce – S19/Kraśnik - S19/S17/S12/Lublin – wschodnia granica PL-UE), znanej w przeszłości jako „Szlak Staropolski”, o podjęcie wszelkich działań wspierających pomysł budowy tej drogi szybkiego ruchu, z uwzględnieniem wariantu jej przebiegu opisanego w złożonym wniosku i zaprezentowanego na załączonych mapach poglądowych.

Najważniejsze korzyści dla Turawy i Gminy Turawy wynikające z powstania drogi ekspresowej S46, zgodnie z wariantami przebiegu przedstawionymi na mapach na stronach nr 1 i nr 2 niniejszego wniosku, byłyby następujące:

- 1) W razie budowy drogi ekspresowej S46 największe korzyści odnieśliby mieszkańcy środkowej, południowo-zachodniej i północno-wschodniej części Województwa Opolskiego. Droga S46 skomunikowałaby te regiony województwa trasą ekspresową z jego stolicą oraz z sąsiednimi województwami.
- 2) Turawa i Gmina Turawa uzyskałyby bezpośrednie połączenie drogami ekspresowymi, poprzez S46, z Opolem, Częstochową, Kielcami, Nysą i Kłodzkiem.
- 3) W wyniku budowy S46 Powiat Opolski uzyskałby również połączenia drogami ekspresowymi i autostradami z Warszawą, Łodzią, Wrocławiem, Gdańskiem, Aglomeracją Górnośląską czy Krakowem.

4) Opole uzyskałoby, dzięki powstaniu drogi szybkiego ruchu S46, bezpośrednie połączenie autostradami i trasami ekspresowymi z Warszawą i Łodzią. W chwili obecnej Opole jest jedyną siedzibą władz województwa, która nie ma i dla której nie przewidziano w rządowych planach budowy dróg takiego połączenia ze stolicą Polski.

5) W razie wyboru wariantu przebiegu drogi S46 pomiędzy Opolem a Częstochową, w lokalizacji bardziej na północ od obecnego przebiegu DK46, bliżej Kluczborka i Olesna, Turawa i Gmina Turawa uzyskałyby również bezpośrednie połączenie trasą ekspresową z drogą S11, a poprzez nią z Kluczborkiem, Olesnem, Kępem, S8 (woj. Wielkopolskie) czy Poznaniem.

6) W przypadku przebudowy drogi krajowej nr 8 z Kłodzka do Kudowy-Zdrój do standardu drogi ekspresowej i jednocześnie przebudowy drogi po czeskiej stronie również do standardu drogi ekspresowej poprzez połączenie jej z autostradą D11, Turawa i Gmina Turawa uzyskałyby połączenie trasą ekspresową z miastem Hradec Kralove i ze stolicą Czech Pragę.

Wymienione powyżej korzyści, to znaczne skrócenie czas przejazdu pomiędzy Turawą, a wymienionymi miejscowościami, co spowodowałoby zwiększenie atrakcyjności gospodarczej Gminy Turawa, jak i również jej atrakcyjności turystycznej.

Budowa drogi ekspresowej S46 (S45/S46 - nazwa robocza) to realizacja projektu zintegrowanego, który łączyłby w sobie poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zwiększenie dostępności transportowej regionów leżących wzdłuż przebiegu S46, wraz z ich rozwojem. Projekt tworzyłby nową potencjalną odnogę sieci TEN-T podwójnego zastosowania, integrującą pięć kluczowych dróg w sieci TEN-T (S8, A4, S11, A1 i S7). Trasa S46 uzupełniałaby sieć TEN-T w Polsce o brakujący element jakim jest ciąg wschód – południowy zachód, a także zwiększałaby odporność i redundancję sieci na poziomie UE.

Droga szybkiego ruchu S46 utworzyłaby nowy korytarz transportowy łączący ze sobą pięć województw, czyli Dolnośląskie, Opolskie, Śląskie, Świętokrzyskie i Lubelskie oraz trzy ponad stutysięczne miasta, czyli Częstochowę, Kielce i Opole oraz wiele miast powiatowych.

Należy również podkreślić, że Opole jest jedynym miastem wojewódzkim w Polsce, które nie ma połączenia trasami ekspresowymi ze stolicą Polski i dla którego nie przewidziano takiego połączenia w planie budowy dróg ekspresowych, co uległoby zmianie w razie powstanie drogi szybkiego ruchu S46.

Pomysł budowy drogi szybkiego ruchu S46 wsparty dotychczas organy stanowiące 14 różnych jednostek samorządu terytorialnego (jako ostatnia uchwałę przyjęła Rada Miejska w Nysie 27-go lipca 2026 roku) oraz Wojewódzka Rada Dialogu Społecznego (WRDS) w Kielcach (pełna lista uchwał znajduje się na końcu niniejszego pisma). Poparli ten pomysł również politycy, w tym głównie Panowie Senatorowie Benjamin Godyla, Piotr Woźniak, Wojciech Konieczny oraz Pan Prezydent Opola Arkadiusz Wiśniewski.

Panie i Panowie Senatorowie RP i Posłowie RP postanowili również wesprzeć ideę budowy S46 tworząc 10 czerwca 2026r. o godz. 14:00, z inicjatywy społecznika Pana Andrzeja Gbura, ponadpartyjny Parlamentarny Zespół ds. Budowy Drogi Ekspresowej S46, w skład którego weszli następujący parlamentarzyści: Senator Benjamin Godyla jako Przewodniczący, Senator Jarosław Rusiecki i Senator Wojciech Konieczny jako dwaj Wiceprzewodniczący, pozostali członkowie: Poseł Paweł Masełko, Senator Piotr Woźniak, Senator Krzysztof Słoń, Senator Halina Bieda, Poseł Łukasz Ściebiorowski, Senator Tadeusz Jarmuziewicz, Senator Jacek Włosowicz i Poseł Tomasz Kostuś.

W związku z powyższym jeszcze raz uprzejmie wnoszę o:

1) skorzystanie z przysługującej Pani Przewodniczącej indywidualnej, statutowej inicjatywy uchwałodawczej, na podstawie ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym oraz na podstawie par. 15 ust. 1 pkt 1 Statutu Gminy Turawa (UCHWAŁA NR XXII/140/2013 RADY GMINY TURAWA z dnia 7 lutego 2013 r.) i przedłożenie Radzie Gminy Turawa projektu uchwały z apelem dotyczącym wpisania drogi ekspresowej S46 (S45/S46 – nazwa robocza), zwanej „Szlakiem Staropolskim”, do Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.) lub do kolejnych programów rządowych (wystarczająca jest treść tekstowa uchwały, a część graficzna może być pominięta), z uwzględnieniem poniższej treści:

PRZYKŁADOWY PROJEKT UCHWAŁY NR/...../2026 Rady Gminy Turawa z dnia 2026 r. w sprawie „Apelu Rady Gminy Turawa do Rady Ministrów, Prezesa Rady Ministrów i Ministra Infrastruktury o ujęcie drogi ekspresowej S46 (tzw. „Szlaku Staropolskiego”), relacji Kudowa-Zdrój – Kłodzko – S8/Bardo - Nysa – A4/Opole – S11/Kluczbork/Olesno – A1/Częstochowa – S7/S74/Kielce – S19/S17/S12/Lublin, w Rządowym Programie Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.) lub w kolejnych programach rządowych.”

Na podstawie ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym oraz na podstawie par. 7 ust. 1 Statutu Gminy Turawa (UCHWAŁA NR XXII/140/2013 RADY GMINY TURAWA z dnia 7 lutego 2013 r.) Rada Gminy Turawa uchwala, co następuje:

§ 1.

Rada Gminy Turawa mając na uwadze potrzebę poprawy dostępności transportowej całego Województwa Opolskiego, w tym Powiatu Opolskiego oraz wzmocnienia spójności transportowej Polski, apeluje do Rady Ministrów, Prezesa Rady Ministrów oraz do Ministra Infrastruktury o wpisanie budowy drogi ekspresowej S46 (tzw. „Szlaku Staropolskiego”) do Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.) lub do kolejnych rządowych programów strategicznych dotyczących rozwoju sieci transportowej Rzeczypospolitej Polskiej.

§ 2.

Rada Gminy Turawa wyraża poparcie dla utworzenia kluczowego korytarza transportowego o parametrach drogi ekspresowej S46 łączącego pięć województw (Dolnośląskie, Opolskie, Śląskie, Świętokrzyskie i Lubelskie) w relacji: Kudowa-Zdrój – Kłodzko – S8/Bardo – Nysa – A4/Opole – S11/Kluczbork/Olesno – A1/Częstochowa – S7/S74/Kielce – S19/S17/S12/Lublin.

§ 3.

Wykonanie uchwały powierza się Wójtowi Gminy Turawa.

§ 4.

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

2) wsparcie przez Panią Przewodniczącą działań Wójta Gminy Turawa na forum ponadlokalnym, w celu zainicjowania współpracy z samorządami wojewódzkimi oraz z samorządami powiatów i gmin z terenów województw Dolnośląskiego, Opolskiego, Śląskiego, Świętokrzyskiego i Lubelskiego, mającej na celu wypracowanie wspólnego stanowiska samorządów w sprawie przebiegu drogi ekspresowej S46 (S45/S46 – nazwa robocza), w tym zarówno jej południowo – zachodniego przebiegu, jak i północno - wschodniego;

3) po ewentualnym podjęciu uchwały przez Radę Gminy Turawa – przekazanie jej odpisu przez Wójta Gminy Turawa, wraz z przyjętym apelem i uzasadnieniem, w imieniu Gminy Turawa do:

- 1) Rady Ministrów i Prezesa Rady Ministrów;
- 2) Ministra Infrastruktury, Ministra Obrony Narodowej, Pełnomocnika Rządu ds. przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu;
- 3) Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad;
- 4) Dyrektorów Oddziałów GDDKiA w Opolu, Wrocławiu, Katowicach, Kielcach, Lublinie i Łodzi;
- 5) Marszałków Województw: Opolskiego, Dolnośląskiego, Śląskiego, Świętokrzyskiego, Lubelskiego, Łódzkiego i Wielkopolskiego;
- 6) Radnych sejmików województw: Opolskiego, Dolnośląskiego, Śląskiego, Świętokrzyskiego, Lubelskiego, Łódzkiego i Wielkopolskiego;
- 7) Wojewody i Wicewojewodów: Opolskiego, Dolnośląskiego, Śląskiego, Świętokrzyskiego, Lubelskiego, Łódzkiego i Wielkopolskiego;
- 8) Prezydentów Miast: Opola, Częstochowy, Kielc, Lublina, Katowic i Wrocławia;
- 9) Wnioskodawcy Andrzeja Gbur oraz do innych działaczy społecznych czy samorządowych zainteresowanych przebiegiem drogi ekspresowej S46 (S45/S46 - nazwa robocza);
- 10) Zainteresowanych Posłów i Senatorów Województw: Opolskiego, Dolnośląskiego, Śląskiego, Świętokrzyskiego, Lubelskiego, Łódzkiego i Wielkopolskiego;
- 11) Parlamentarnego Zespołu ds. Budowy Drogi Ekspresowej S46;
- 12) Zainteresowanych gmin i powiatów;
- 13) Firmy **Databout sp. z o.o.**, adres: ul. Bitwy Warszawskiej 1920 r. nr 7, 02-366 Warszawa, email: kontakt@databout.pl, która opracowuje Studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe wraz z materiałami do wniosku o decyzję środowiskową dla drogi ekspresowej S8 od węzła Bardo do węzła Kłodzko.

Deklaruję gotowość do osobistego przedstawienia koncepcji oraz dodatkowych argumentów na spotkaniu z Panią Przewodniczącą oraz z Panią i Panami Radnymi Rady Gminy Turawa.

Pełne uzasadnienie mojego wniosku znajduje się w dalszej części niniejszego pisma.

z poważaniem

Andrzej Gbur

UZASADNIENIE WNIOSKU

DOBOWY POMIAR RUCHU.

Powrót do idei budowy drogi ekspresowej S46 ma uzasadnienie ze względu na obecne dobowe natężenie ruchu, w szczególności aut ciężarowych, wynikające z badań opublikowanych przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad w dokumencie pod nazwą „Generalny Pomiar Ruchu 2025”, który można znaleźć pod następującym linkiem:

<https://www.gov.pl/web/gddkia/generalny-pomiar-ruchu-2025>

„Według założeń drogi ekspresowe buduje się tam, gdzie ruch obecny lub prognozowany wynosi co najmniej ok. 15 tys. pojazdów dziennie.”

NATĘŻENIE RUCHU NA DRODZE KRAJOWEJ NR 46, NR 45 ORAZ NA PLANOWANEJ S46 (UZASADNIENIE TECHNICZNO-RUCHOWE).

W przebiegu drogi krajowej nr 46, pomiędzy Kłodzkiem, a Częstochową, mamy odcinki o różnym natężeniu ruchu, w tym trzy odcinki przekraczające 15 tys. pojazdów na dobę, dwa odcinki przekraczające 13 tys., trzy odcinki ponad 11 tys., jeden prawie 11 tys. i sześć odcinków ponad 9 tys. pojazdów na dobę. Oprócz tego pozostałe odcinki z mniejszym natężeniem ruchu.

[illegible]

Do tego dochodzą odcinki DK8 pomiędzy granicą w Kudowie-Zdrój, a Kłodzkiem, które notują ruch na poziomie ponad 10 tys. pojazdów na dobę, w tym jeden przekraczający 15 tys.

5000

Dobowe natężenie ruchu na drodze krajowej nr 8 (DK8) na odcinku od Kudowy Zdrój do węzła Wrocław Południe. Źródło: <https://www.gov.pl/web/gddkia/generálny-pomiar-ruchu-2025>

Ponadto odcinek DK45 na wylocie z Opola w kierunku Kluczborka/Olesna wykazuje natężenie ponad 15 tys. aut na dobę i co prawda poziom ruchu spada na kolejnych odcinkach drogi krajowej nr 45, ale jest to wynik omijania tej trasy przez różne kategorie pojazdów z powodu bardzo uciążliwego remontu i w związku z tym bardzo długiego czasu przejazdu, w szczególności w godzinach szczytowych. Należy też zaznaczyć, że ruch na tej drodze wzrośnie po zakończeniu przeciągającego się remontu. Na znaczne zwiększenie się natężenia ruchu na DK45 wpłynie także ukończenie budowy drogi ekspresowej S11 na odcinku A2/S11 Poznań – S8/S11 Kępno - S11 Kluczbork - S11/A4/A1 Piekary Śląskie/Aglomeracja Górnośląska. Dlatego też zsumowane natężenie ruchu na odcinku S46 Północnej Opolszczyzny i Północnego Województwa Śląskiego będzie wynikać z przejścia ruchu tranzytowego z następujących dróg krajowych, wojewódzkich i autostrad: DK46, DK45, DK43 i DW494, bypassu A4-A1, bypassu A1-A4 oraz ze zwiększonego ruchu prowadzącego z powstającej drogi ekspresowej S11 (z kierunku S11/S8/A2).

Droga S46 przejęłaby również część międzynarodowego ruchu tranzytowego z południowo-zachodniego odcinka drogi S8 oraz z kierunku Pragi (autostrada D11) i pozostałych krajów UE. Nastąpiłoby to po połączeniu S46 z czeską autostradą D11 w rejonie granicy państwa (obecnie autostrada D11 kończy się ok. 20 km od granicy). Dodatkowo S46 przejęłaby część krajowego i międzynarodowego ruchu ze środkowo-wschodniej Polski (pochodzącego ze wschodniej granicy PL/UE), m.in. z tras: S7/S74, DK42/DK74/DK78, DW786, S19/S17/S12.



Poza tym nie można sugerować się tylko ogólnym poziomem natężenia ruchu, gdyż równie ważny jest poziom natężenia ruchu aut ciężarowych i dostawczych, a akurat taki ruch na drodze krajowej nr 46,



<https://www.gov.pl/web/gddkia/generalny-pomiar-ruchu-2025>

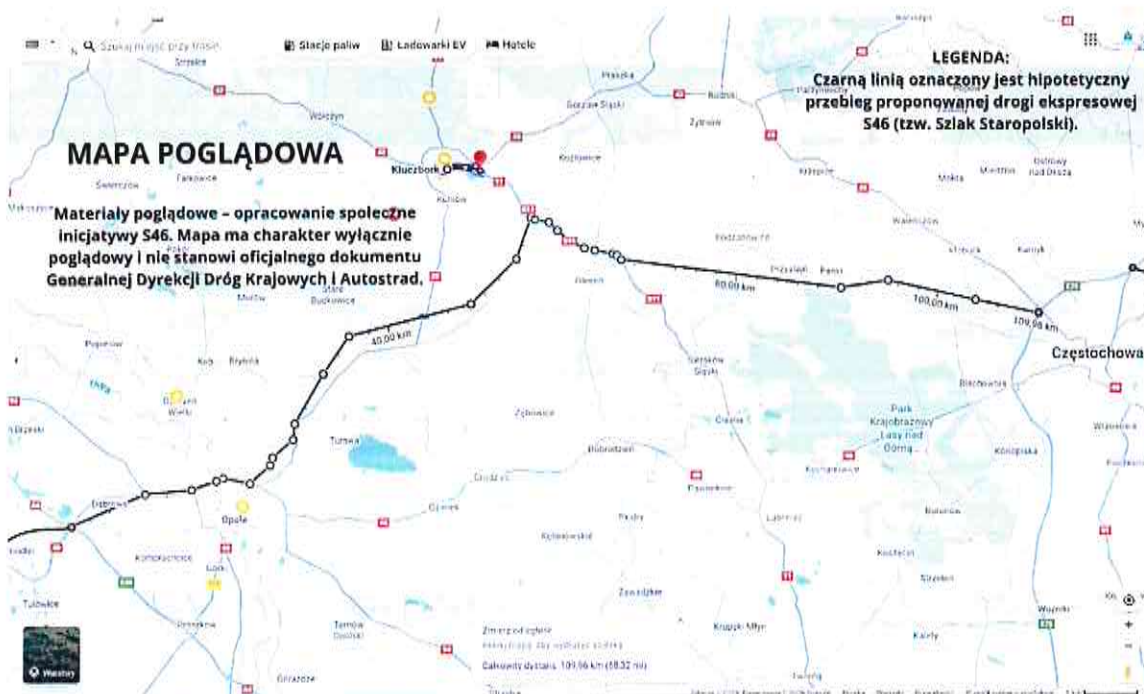
S46: północno-wschodni i południowo-zachodni.

z S11 w kierunku połnocnym, jest o 47km krótszy od wariantu przez Lubliniec dla aut jadących na

północ z kierunków A4 i Opola, A1 i Częstochowy (różnica wynika z odległości pomiędzy Lublińcem a węzłem obwodnicy S11 Olesno w miejscowości Ciarka).

Natomiast dla południowo – zachodniego odcinka planowanej drogi S46 Kudowa-Zdrój - Kłodzko - Nysa – Obwodnica Niemodlina, w związku z budowaną drogą szybkiego ruchu S8 z Wrocławia do Kłodzka, proponujemy kilka alternatywnych wariantów przebiegu trasy S46. Mapkę i szczegóły dla każdego z proponowanych wariantów znajdują Państwo w dalszej części tekstu.

I) Północno – wschodni wariant przebiegu drogi ekspresowej S46.



Wariant północno - wschodni S46, z przebiegiem przez region Kluczbork/Olesno, jest najbardziej uniwersalny, gdyż odciąża najwięcej dróg: DK45, DK46, DK43 i DW494, A4, A1 łącząc autostradę A4 z drogą ekspresową S11 i S11 z autostradą A1. Omija ten wariant również parki krajobrazowe w województwach Opolskim i Śląskim. Oznacza to, że planowany przebieg S46 w rejonie Kluczboraka i Olesna skumuluje najwięcej ruchu tranzytowego i lokalnego z wyżej wymienionych dróg.

Przedstawiony przebieg S46, na odcinku od Obwodnicy Niemodlina do autostrady A1 pod Częstochową, przez rejon Kluczbork/Olesno byłby tylko o około 10 kilometrów dłuższy od wariantu drogi ekspresowej S46 wzdłuż obecnego przebiegu drogi krajowej nr 46.

Analiza wielokryterialna wariantu S46 (S45/S46 - nazwa robocza) od A4 Opole do S11 w okolicach Kluczbork/Olesno (w śladzie bardziej zbliżonym do DK45) i dalej od S11 okolice Olesno do A1 Częstochowa spowoduje przeniesienie potoków ruchu z DK46, DK45, DK43, DK11/S11 (z ptn. kierunku), DW494, bypassu A4-A1, bypassu A1-A4 na S46 (S45/S46 - nazwa robocza) i stanie się magnesem dla ruchu tranzytowego, odciążając sieć dróg niższej kategorii od ruchu ciężkiego. Kierowcy wybierają trasę ze względu na czas przejazdu, komfort i bezpieczeństwo, a nie ze względu na numer drogi. Nawet jeśli trasa przez wariant Kluczbork/Olesno byłaby o około kilkanaście kilometrów dłuższa, to przy standardzie drogi ekspresowej różnica w czasie przejazdu byłaby pomijalna, przy jednoczesnym wzroście niezawodności i płynności ruchu. W zamian za nieznaczną zmianę przebiegu tej drogi uzyskano by optymalizację sieciową i szereg korzyści, przy jednoczesnym

uniknięciu ryzyk realizacyjnych związanych z kolizją z terenami zamkniętymi, parkami krajobrazowymi oraz naturą 2000 w przebiegu wariantu przez okolice Lublińca.

II) Południowo – zachodnie warianty przebiegu drogi ekspresowej S46.

W celu łatwiejszego zobrazowania proponowanego, potencjalnego południowo - zachodniego przebiegu S46 zamieszczamy mapkę regionu z trzema alternatywnymi trasami przebiegu tej drogi ekspresowej. Do każdego wariantu odnieśliśmy się w dalszej części tekstu, poniżej zamieszczonej mapy.



1) Wariant nr 1 drogi ekspresowej S46 od Niemodlina na wschodzie do Bardo na zachodzie:

- zapewniałby obsługę największej ilości miast wzdłuż swojego przebiegu: Niemodlina, Nysy, Otmuchowa, Paczkowa, Złotego Stoku, Kamieńca Ząbkowickiego i Bardo;
- wyprowadzałby ruch tranzytowy poza obszar terenów zabudowanych, których znaczna ilość znajduje się wzdłuż przebiegu obecnej drogi krajowej nr 46 (zaczynając od wschodu: Malerzowice Wielkie, Sidzina, Pakosławice, Strobice, Hanuszów, Głębinów, Wójcie (część Otmuchowa), Śliwice (część Otmuchowa), Frydrychów, Ścibórz, Stary Paczków, Złoty Stok, Mąkolno, Laski, Podzamek i Jaskółka, kończąc na zachodzie);
- wariant nr 1 nie musiałby być w całości budowany w nowym przebiegu, gdyż umożliwiałby wykorzystanie obecnie istniejących obwodnic miast (Obwodnicy Niemodlina, Obwodnicy Nysy, Obwodnicy Otmuchowa i Obwodnicy Paczkowa) i planowanej obwodnicy Sidziny, które albo w części posiadają już po dwa pasy ruchu w każdym kierunku, albo mają rezerwę terenu, o szerokości minimum 50 metrów (łącznie z istniejącą drogą krajową), zabezpieczoną pod budowę drugiego pasa ruchu;
- w wariantcie nr 1 opcją alternatywną mogłoby być również wykorzystanie obecnego przebiegu drogi krajowej nr 46 pomiędzy Nysą, a Pakosławicami, która już teraz na tym odcinku jest drogą krajową

dwujezdniową z dwoma pasami ruchu w każdym kierunku; w razie braku możliwości przebudowy tego odcinka do standardu drogi ekspresowej można byłoby ją poprowadzić proponowanym nowym śladem, na wschód od miejscowości Prusinowice i Złotogłowie;

- omawiany tutaj wariant prowadzący do węzła Bardo na zachodzie obniżałby również znacznie koszt budowy drogi ekspresowej S46, gdyż omijałby tereny góryste pomiędzy Złotym Stokiem, a Kłodzkiem jakie występują wzdłuż obecnie tam istniejącej DK46;

- wariant nr 1 na zaproponowanym odcinku S46 przebiegałby przez trzy przestrzenne formy ochrony przyrody: Otmuchowsko – Nyski Obszar Chronionego Krajobrazu, fragment obszaru Natura 2000 w Gminie Otmuchów i Obszar Chronionego Krajobrazu Bory Niemodlińskie; w tych trzech przypadkach obszary te obecnie przecinają już Obwodnica Otmuchowa i Obwodnica Niemodlina, które mają również zabezpieczoną rezerwę terenu pod budowę drugiego pasa ruchu; w pozostałych przypadkach proponowany wariant nr 1 omijałby inne przestrzenne formy ochrony przyrody;

- wariant ten, w razie budowy w zaproponowanym przebiegu do węzła Bardo, pozwalałby również skomunikować z budowaną drogą S8, prowadzącą do Wrocławia, południowo – zachodnie obszary Powiatu Nyskiego (gminy Paczków i Otmuchów), południowo – wschodnie obszary Powiatu Ząbkowickiego (gminy Złoty Stok i Kamieniec Ząbkowicki) oraz znacznie ułatwiałby dojazd do Wrocławia mieszkańcom Gminy Łądek-Zdrój w Powiecie Kłodzkim;

- w razie budowy drogi ekspresowej pomiędzy Kłodzkiem i Kudową-Zdrój, wzdłuż obecnego przebiegu drogi krajowej nr 8 oraz jej odpowiednika po czeskiej stronie, w postaci łącznika do autostrady D11, powiaty Nyski, Ząbkowicki i Kłodzki dzięki S46 uzyskałyby połączenie drogami szybkiego ruchu z miastem Hradec Kralove w Czechach i stolicą tego kraju Pragą;

- taka trasa znacznie ułatwiłaby dotarcie do stolicy kraju również mieszkańcom terenów znajdujących się po czeskiej stronie granicy, na południe od gmin Złoty Stok, Paczków i Otmuchów, w tzw. powiecie Jeseník (Jesionik po polsku); niewykluczone, że taka perspektywa skłoniłaby czeski rząd do budowy łącznika z Nachodu do autostrady D11 i pozwoliłaby pozyskać środki finansowe na budowę S46 z funduszu Unii Europejskiej pod nazwą Instrument „Łącząc Europę” (Connecting Europe Facility – CEF), w nowej perspektywie budżetowej 2028-2034.

2) Wariant nr 2 drogi ekspresowej S46 od Niemodlina na wschodzie do Barda na zachodzie:

- wariant nr 2 to proponowany alternatywny przebieg drogi ekspresowej nr 46, opracowany na wypadek sprzeciwu wobec tej inwestycji mieszkańców miejscowości położonych wzdłuż proponowanego wariantu nr 1;

- wariant ten tylko częściowo pokrywałby się z wariantem nr 1, w swoim wschodnim oraz zachodnim przebiegu;

- wariant nr 2 w znacznej części przejąłby obecnie istniejący ruch tranzytowy występujący na drodze krajowej nr 46 przebiegającej przez Powiat Nyski, skracając trasę przejazdu, pomiędzy węzłem Bardo na drodze S8, a początkiem Obwodnicy Niemodlina, o około 10 km w stosunku do proponowanego wariantu nr 1;

- wariant ten obsłużyłby mniejszą ilość miast, gdyż będą to tylko Bardo, Kamieniec Ząbkowicki, Ziębice i Niemodlin, ale zapewniłby też obsługę dwóm miejscowościom będącym siedzibami gmin: Kamiennikowi i Skoroszycom;

- przebieg tego wariantu w całości musiałby nastąpić w nowym śladzie, poza Obwodnicą Niemodlina, która posiada już rezerwę terenu pod budowę, na całym jej odcinku, drugiego pasa ruchu;
- wariant nr 2 prawie w całości omijałby przestrzenne formy ochrony przyrody, poza Obszarem Chronionego Krajobrazu Bory Niemodlińskie;
- w razie realizacji tego wariantu zwiększyłaby się znacznie atrakcyjność gospodarcza terenów inwestycyjnych, w szczególności w gminach: Kamieniec Żąbkowski, Ziębice, Kamiennik i Skoroszyce;
- zwiększyłaby się również atrakcyjność turystyczna tych gmin, w szczególności gmin Bardo i Kamieniec Żąbkowski, gdyż droga ekspresowa S46 przebiegałaby wzdłuż południowego brzegu planowanego zbiornika retencyjnego Kamieniec Żąbkowski;
- podobnie jak wariant nr 1 wariant ten, w razie budowy w zaproponowanym przebiegu do węzła Bardo, pozwalałby również poprawić skomunikowanie z budowaną drogą S8 prowadzącą do Wrocławia południowo – zachodnie obszary Powiatu Nyskiego (gminę Paczków), południowo – wschodnie obszary Powiatu Żąbkowskiego (gminy Złoty Stok i Kamieniec Żąbkowski) oraz znacznie ułatwiałby dojazd do Wrocławia mieszkańcom Gminy Łądek-Zdrój w Powiecie Kłodzkim;
- w razie budowy drogi ekspresowej pomiędzy Kłodzkiem i Kudową-Zdrój, wzdłuż obecnego przebiegu drogi krajowej nr 8 oraz jej odpowiednika po czeskiej stronie, w postaci łącznika do autostrady D11, powiaty Nyski, Żąbkowski i Kłodzki dzięki S46 uzyskałyby połączenie drogami szybkiego ruchu z miastem Hradec Kralove w Czechach i stolicą tego kraju Pragą.

3) Wariant nr 3 drogi ekspresowej S46 od Niemodlina na wschodzie do Żąbkowic Śląskich na zachodzie:

- wariant nr 3 to proponowany alternatywny przebieg drogi ekspresowej nr 46, opracowany na wypadek sprzeciwu wobec tej inwestycji mieszkańców miejscowości położonych wzdłuż proponowanych wariantów nr 1 oraz nr 2;
- wariant ten tylko częściowo pokrywałby się z wariantami nr 1 i nr 2, w swoim wschodnim przebiegu;
- realizacja tego wariantu wymagałaby budowy jeszcze jednego węzła w przebiegu drogi ekspresowej S8, na południe od Żąbkowic Śląskich, pod roboczą nazwą przyjętą na mapie jako „węzeł Żąbkowice Śląskie Południe”;
- wariant nr 3 w znacznej części przejąłby obecnie istniejący ruch tranzytowy występujący na drodze krajowej nr 46 przebiegającej przez Powiat Nyski, skracając trasę przejazdu pomiędzy węzłem Żąbkowice Śląskie Południe na drodze S8, a początkiem Obwodnicy Niemodlina o około 15 km w stosunku do proponowanego wariantu nr 1;
- realizacja tego wariantu najprawdopodobniej byłaby najtańsza kosztowo w porównaniu do wariantów nr 1 i nr 2, z powodu najkrótszego przebiegu oraz zlokalizowania tej drogi na płaskim lub pagórkowatym terenie;
- przebieg tego wariantu w całości musiałby nastąpić w nowym śladzie, poza Obwodnicą Niemodlina, która posiada już rezerwę terenu pod budowę, na całym jej odcinku, drugiego pasa ruchu;
- wariant nr 3 prawie w całości omijałby przestrzenne formy ochrony przyrody, poza Obszarem Chronionego Krajobrazu Bory Niemodlińskie;

- w razie realizacji tego wariantu zwiększyłaby się znacznie atrakcyjność gospodarcza terenów inwestycyjnych, w szczególności w gminach: Ząbkowice Śląskie, Ziębice, Kamiennik i Skoroszyce;
- wariant ten, w razie budowy w zaproponowanym przebiegu do węzła Ząbkowice Śląskie Południe, pozwalałby również skomunikować z budowaną drogą S8, prowadzącą do Wrocławia, północne obszary Powiatu Nyskiego (gminy Kamiennik, Pakosławice i Skoroszyce), wschodnie obszary Powiatu Ząbkowickiego (gminy Ziębice i Kamieniec Ząbkowicki) oraz znacznie ułatwiałby dojazd do Wrocławia mieszkańcom Gminy Paczków i Gminy Otmuchów w Powiecie Nyskim oraz zapewniałby alternatywną trasę do Wrocławia dla mieszkańców Gminy Nysa;
- w razie budowy drogi ekspresowej pomiędzy Kłodzkiem i Kudową-Zdrój, wzdłuż obecnego przebiegu drogi krajowej nr 8 oraz jej odpowiednika po czeskiej stronie, w postaci łącznika do autostrady D11, powiaty Nyski, Ząbkowicki i Kłodzki dzięki S46 uzyskiwałyby połączenie drogami szybkiego ruchu z miastem Hradec Kralove w Czechach i stolicą tego kraju Pragę.

Pozostałe pozytywne korzyści dla Gminy Turawa i dla całej Polski wynikające z wybudowania drogi ekspresowej S46 są następujące:

- 1) S46 zapewniałaby bezpośrednie i szybkie połączenie Warszawy z miastem wojewódzkim Opole, całym województwem Opolskim oraz Regionem Kłodzkim oraz dodatkowo umożliwiałaby połączenie Warszawy z Pragę za pomocą relacji Warszawa S8/A1 – S46 Częstochowa – S11/S46 Kluczbork-Olesno – S46 Opole – S46 Nysa – S8/S46 Kłodzko – D11 Jaromer – D11 Praga;
- 2) droga ekspresowa S46 uzupełniłaby budowaną w Polsce sieć dróg szybkiego ruchu i autostrad, stając się na osi Wschód – Zachód alternatywną trasą, zarówno dla drogi ekspresowej S8 na odcinku Warszawa/Łódź – Wrocław/Polska Pd.-Zach., jak i dla autostrady A4 na odcinku Polska Pd.-Zach. – Woj. Śląskie/Woj. Świętokrzyskie;
- 3) droga S46 na odcinku Obwodnica Niemodlina/A4 – S11/Kluczbork/Olesno – A1/Częstochowa przejęłaby ruch tranzytowy z DK46, z DK45, z DK43, z DK11/S11 - z kierunku ptn., z DW494, z A1 i A4 (odcinki A4-A1, A1-A4);
- 4) droga S46 na odcinku A1/Częstochowa – S7/Kielce przejęłaby ruch tranzytowy z DK46 i z DW786 i potencjalnie DK42; droga ekspresowa S46 na odcinku A4/Opole – S11/Kluczbork/Olesno – A1/Częstochowa – S7/S74/Kielce – S19/Kraśnik odciążyłaby autostradę A4, w szczególności na odcinku A4 Kraków – A4 Aglomeracja Górnośląska – A4 Opole; S46 przejęłaby znaczną część ruchu tranzytowego z kierunków Lublin, Kraśnik, Ostrowiec Świętokrzyski, Kielce, Częstochowa, Kluczbork i Opole, stając się nową, krótszą trasą ekspresową prowadzącą do Aglomeracji Górnośląskiej, Częstochowy, Opola, Nysy, Kłodzka, Pragi oraz południowej części Niemiec i sąsiadujących krajów UE; trasa ta stanowiłaby atrakcyjną alternatywę dla autostrady A4, przede wszystkim dla jej często zakorkowanych odcinków w rejonie Krakowa oraz Konurbacji Górnośląskiej, co przyczyniłoby się do poprawy płynności ruchu i skrócenia czasu przejazdu;
- 5) zarówno w przypadku Opola jak i Częstochowy trasa S46 wyprowadziłaby ruch tranzytowy, na osi wschód-zachód, poza centra obu miast;
- 6) droga ekspresowa S46 w wariantcie prowadzącym przez rejon S11/Kluczbork/Olesno przejęłaby również znaczną część ruchu samochodowego z drogi krajowej nr 45 na odcinku Opole – Kluczbork, gdzie natężenie ruchu na pierwszym odcinku, na wylocie z Opola, już teraz ma natężenie ruchu przekraczające 15 tys. aut na dobę; dane przedstawione w

Generalnym Pomiarze Ruchu 2025 przez Generalną Dyрекcyję Dróg Krajowych i Autostrad dla tego odcinka DK45 mogą nie być miarodajne, ze względu na trwający od dłuższego czasu bardzo uciążliwy, w szczególności w godzinach szczytu, remont tej drogi, co powoduje, że kierowcy jeżdżą alternatywnymi trasami; natężenie ruchu na DK45 może również znacznie wzrosnąć po ukończeniu drogi szybkiego ruchu S11, gdyż DK45 stanie się trasą dojazdową do tej drogi ekspresowej (przykład prognozowanego wzrostu natężenia ruchu na S11: po powstaniu budowanego obecnie połączenie ekspresowego S11 wariant A2/S11 Poznań – S8/S11 Kępno - S11/S46 Olesno – A1 Częstochowa stanie się najkrótszym przejazdem ekspresowym do A1 Częstochowa, łącznie o 50 kilometrów krótszym od trasy przez A2 Poznań – A1 Częstochowa, dodatkowo najkrótszym przejazdem od A2/S11 Poznań do S11/A1 Aglomeracja Górnośląska – nawigacje od razu przekierują ruch na S11 i S11/S46, odciążając przy tym odcinek pomiędzy A2 Poznań i A1 Częstochowa);

- 7) poprowadzenie S46 we wskazanych wariantach nie tylko zoptymalizowałoby układ drogowy Opolszczyzny i Woj. Śląskiego, ale również radykalnie poprawiłoby bezpieczeństwo mieszkańców, wyprowadzając ciężki ruch tranzytowy z okolicznych miejscowości;
- 8) droga szybkiego ruchu S46 zwiększyłaby atrakcyjność inwestycyjną i konkurencyjność gospodarczą wszystkich gmin i powiatów położonych wzdłuż jej przebiegu;
- 9) trasa S46 świetnie wpisałaby się w ideę historycznego „Szlaku Staropolskiego” łączącego południowy-zachód Polski ze wschodem kraju;
- 10) ułatwiłaby dojazd do terminali przeładunkowych kolejowych, co promuje transport kombinowany, intermodalność; ułatwiłaby również dojazd do lotnisk, w tym do Portu Polska (Centralnego Portu Komunikacyjnego CPK);
- 11) S46 wzmocniłaby spójność terytorialną województw Opolskiego, Śląskiego, Świętokrzyskiego, części Dolnośląskiego i Lubelskiego oraz ograniczyłaby marginalizację regionów położonych wzdłuż jej przebiegu; ograniczyłaby marginalizację miejscowości w województwie Opolskim poprzez zapewnienie im ekspresowego dojazdu do miasta wojewódzkiego Opolu. Dotyczy to miast m.in.: Nysy, Otmuchowa, Paczkowa, Tułowic, Niemodlina, Kluczborka, Olesna, Wołczyzna, Praszki, Gorzowa Śląskiego, Byczyny oraz okolicznych wsi i miast;
- 12) zapewniłaby sprawniejszą ewakuację ludności w sytuacjach nadzwyczajnych np. wojen, powodzi, pożarów lasów, awarii przemysłowych, dzięki lepszej dostępności do drogi wysokich parametrów, o dużej trwałości konstrukcji, odpornej na powodzie, upały czy intensywne opady;
- 13) trasa ekspresowa S46 zapewniłaby również znacznie szybszy dostęp do ważnych placówek medycznych w Opolu, w tym szpitali, mieszkańcom północnej i południowo-zachodniej części województwa; w Opolu znajduje się jedyny w województwie szpital posiadający najwyższy III stopień referencyjności w zakresie opieki perinatalnej (okołoporodowej), zajmujący się m.in. nadzorowaniem ciąż powikłanych, skrajnie małych wcześniaków, kobiet w ciąży z chorobami współistniejącymi i w nagłych przypadkach zagrożenia życia kobiet w ciąży, płodu lub/i noworodka, ze względu na odpowiednio przystosowany zaawansowany nowoczesny sprzęt i odpowiednią ilość wyspecjalizowanych lekarzy (perinatolog, neonatolog oraz chirurdzy dziecięcy);
- 14) droga ekspresowa S46 mogłaby stać się częścią nowej wzmocnionej infrastruktury niezbędnej do szybkiego przerzutu wojsk i ciężkiego sprzętu wojskowego; w obecnej sytuacji międzynarodowej niewątpliwie warto wskazać, że powstanie tej drogi wpłynęłoby pozytywnie na kwestie obronności państwa; należy podkreślić, że m.in. w Opolu, Nysie, Brzegu i północnej części województwa (powiat Kluczborski) swoją siedzibę mają jednostki wojskowe, w tym przede wszystkim: 10 Opolska Brygada Logistyczna im. płk. Piotra Wysockiego (10 BŁog Opole), Wojewódzki Sztab Wojskowy (WSzW Opole), 17.Opolska Brygada OT (17. OBOT), której komponenty rozlokowane będą w Opolu, Brzegu, Nysie,

- Prudniku i Kędzierzynie-Koźlu, 1 Brzeski Pułk Saperów (1 psap) w Brzegu, 24. Polowa Techniczna Baza Wojsk Łączności (24.PT Baza Wojsk Łączn.) w Powiecie Kluczborskim; wszystkie te jednostki pełnią bardzo ważną rolę w całym Wojsku Polskim; również jednostki wojskowe w województwach Dolnośląskim, Śląskim, Świętokrzyskim i Lubelskim pełnią ogromną rolę w obronności kraju i stolicy Państwa Polskiego Warszawy; droga S46 łączyłaby się dodatkowo z Czechami, które mogłyby przez swoje terytorium dostarczać wojska i sprzęt obronny UE i NATO z krajów sąsiednich i Czech;
- 15) projektowana droga ekspresowa S46 (S45/S46 - nazwa robocza) stanowiłaby kluczowy element infrastruktury krytycznej, zapewniając niezbędną redundancję dla autostrady A4, obecnie jedyne go wydajnego korytarza Wschód-Zachód na południu Polski; jako militarny „bypass” biegnący równolegle kilkadziesiąt kilometrów na północ, trasa ta niwelowałaby ryzyko paraliżu operacyjnego wojsk NATO w przypadku zablokowania A4 lub zniszczenia strategicznych przepraw mostowych (wojna, wojna hybrydowa) na Odrze, na przykład w rejonie A4 Rogów Opolski; jednocześnie inwestycja ta gwarantowałaby bezpieczeństwo i ciągłość dostaw sprzętu obronnego z kierunku zachodniego oraz z Czech (czeską autostradą D11/S46) i krajów UE za granicą Polski, umożliwiając ominięcie newralgicznego węzła gliwickiego (łączy bezpośrednio autostrady: A1 i A4, drogi krajowe: 44, 88 i Drogową Trasę Średnicową w 1 węźle) i gęsto zurbanizowanej konurbacji górnośląskiej, które z perspektywy wojskowej stanowią potencjalną pułapkę logistyczną; dzięki temu rozwiązaniu transporty mogłyby zostać płynnie i bezpiecznie wyprowadzone bezpośrednio na szlaki S8, S11 lub A1 w stronę Warszawy, Poznania czy Gdańska, Kielc i Lublina oraz wschodniej granicy PL/UE z pominięciem zagrożonych zatorami terenów Śląska;
 - 16) S46 sprzyjałaby powstaniu potencjalnych stref aktywności gospodarczej przy węzłach drogi ekspresowej (logistyka, magazyny, przemysł, usługi), umożliwiając ściągnięcie nowych inwestorów na tereny gmin i powiatów położonych wzdłuż jej przebiegu;
 - 17) zapewniłaby wydajną komunikację na osi wschód–zachód dla obiektów o strategicznym znaczeniu dla obronności kraju, takim jak np. Huta Częstochowa oraz szeregu innym przedsiębiorstwom produkującym na potrzeby wojska;
 - 18) droga ekspresowa S46 zapewniłaby oszczędności dla firm transportowych dzięki krótszemu czasowi przejazdu, mniejszemu zużyciu części pojazdów (w tym mocno zanieczyszczających środowisko ścierających się klocków hamulcowych i opon), płynności ruchu oraz mniejszemu zużyciu paliwa; jednocześnie zwiększyłaby bezpieczeństwo transportów poprzez ograniczoną liczbę skrzyżowań, rozdzielenie kierunków ruchu oraz lepsze parametry techniczne drogi;
 - 19) droga ekspresowa S46 mogłaby zostać zaprojektowana jako infrastruktura podwójnego zastosowania (Dual-Use); obejmowałoby to m.in. budowę schronów przeciwrakietowych i przeciwdronowych zlokalizowanych pod MOP-ami, pod konstrukcją drogi ekspresowej lub bezpośrednio w jej sąsiedztwie; w miejscach wymagających budowy nasypów można by integrować w ich strukturze przestrzenie schronowe, które dodatkowo zapewniałyby naturalną ochronę balistyczną i maskowanie; schrony byłyby wyposażone w autonomiczne systemy zasilania (np. instalacje fotowoltaiczne), ujęcia wody, systemy filtracji powietrza oraz zapasy żywności o długim terminie przydatności; w pobliżu baz wojskowych i większych miast możliwe byłoby również wyznaczenie drogowych odcinków lotniskowych (DOL) wraz z magazynami paliwa lotniczego; całość mogłaby być zintegrowana z inteligentnymi systemami zarządzania ruchem (ITS), umożliwiającymi szybkie przełączanie funkcji infrastruktury w sytuacjach kryzysowych;
 - 20) w projekcie S46 można byłoby wprowadzić modułową infrastrukturę kryzysową przy węzłach drogowych; przy wybranych węzłach powstałyby podziemne lub półpodziemne centra logistyczno-ratunkowe, pełniące w czasie pokoju funkcję zaplecza utrzymania drogi (bazy służb drogowych, magazyny sprzętu, centra zarządzania ruchem); natomiast w sytuacjach kryzysowych mogłyby zostać przekształcone w punkty ewakuacyjne, centra dystrybucji pomocy lub zaplecze dla służb ratunkowych i wojska; obiekty te byłyby

- projektowane w technologii odpornej na uderzenia i wyposażone w autonomiczne systemy energetyczne, łączność satelitarną oraz możliwość szybkiego podłączenia mobilnych instalacji (np. szpitali polowych lub systemów obrony przeciwlotniczej;
- 21) poza ww. korzyściami „Szlak Staropolski” stałby się kluczowym elementem krajowego układu komunikacyjnego, integrującym drogi ekspresowe i autostrady oraz wzmacniającym powiązania z korytarzami transeuropejskimi TEN-T; ta droga byłaby naturalną alternatywą dla autostrady A4;
 - 22) kluczem do większej odporności systemu drogowego w woj. Śląskim jest dywersyfikacja tras; obecnie ruch tranzytowy jest niepotrzebnie wtłaczany do Aglomeracji Górnośląskiej, co podczas remontów paraliżuje region; rozwiązaniem byłaby nowa droga ekspresowa S46 pełniąca rolę „zewnętrznej obwodnicy” – łącząca A1 z A4, umożliwiająca sprawne ominięcie aglomeracji, zapewniając płynność przejazdu nawet w sytuacjach kryzysowych;
 - 23) powstanie S46 zwiększyłoby zdolności absorpcji funduszy unijnych oraz przyciągnęłoby nowych inwestorów do regionów położonych wzdłuż jej przebiegu, dzięki lepszej dostępności transportowej terenów inwestycyjnych;
 - 24) trasa ta poprawiłaby odporność infrastruktury drogowej na powodzie, w szczególności w woj. Dolnośląskim i w woj. Opolskim;
 - 25) projekt S46 mógłby uwzględniać rozwiązania adaptacyjne do zmian klimatu, w tym retencję wód opadowych oraz zieloną infrastrukturę np.: zbiorniki retencyjne przy drodze, zielone pasy rozdziału, systemy odprowadzania wód opadowych, nasadzenia kompensacyjne, przejścia dla zwierząt (duże + małe), ściany akustyczne, ściany akustyczne z panelami fotowoltaicznymi na kierunkach drogi S46 wschód-zachód od południowej strony;
 - 26) S46 polepszyłaby sytuację demograficzną południowo-wschodniej części woj. Dolnośląskiego, całego woj. Opolskiego, północnej części woj. Śląskiego, jak również znacznej części woj. Świętokrzyskiego, dzięki poprawie dostępności komunikacyjnej i perspektyw zawodowych (nowe miejsca pracy w potencjalnie nowych firmach, fabrykach), zwiększając atrakcyjność regionów np. dla osób powracających z emigracji ekonomicznej, absolwentów szkół i studiów z migracji edukacyjnej; dodatkowo napływ inwestorów oraz rozwój infrastruktury wokół nowej drogi ekspresowej przełożyłyby się na utworzenie stabilnych, wysokopłatnych miejsc pracy; zapewnienie młodym ludziom bezpieczeństwa ekonomicznego, możliwości budowania poduszki finansowej bez życia od pierwszego do pierwszego i niepewności materialnej, zredukuje zjawisko odkładania decyzji o prokreacji na późniejszy wiek dając bezpośredni impuls dla par, co bezpośrednio i trwale stymulować będzie lokalny wzrost demograficzny i ograniczy model rodziny jednodzietnej;
 - 27) inwestycja ta zapewniłaby wsparcie dla polityki prorodzinnej i walki z zapaścią demograficzną; realizacja drogi ekspresowej S46 (S45/S46) stanowiłaby fundament infrastrukturalnego wsparcia dla rozwoju rodzin w regionie; zwiększenie dostępności komunikacyjnej bezpośrednio przełożyłoby się na wzrost poczucia bezpieczeństwa ekonomicznego młodych ludzi – umożliwiłoby podjęcie atrakcyjnej pracy w dużych ośrodkach bez konieczności emigracji; skrócenie czasu codziennych dojazdów realnie poprawiłoby jakość życia, czyli tzw. work-life balance, oddając rodzicom cenny czas, który mogliby poświęcić wychowaniu dzieci (skrócenie czasu dojazdów na rzecz czasu dla związku małżeńskiego i przyszłej rodziny); ponadto, sprawne połączenie z aglomeracjami czyniłoby miejscowości położone wzdłuż „Szlaku Staropolskiego” atrakcyjną alternatywą osiedleńczą; dostępność terenów pod budownictwo jednorodzinne – oferujących większy metraż przestrzeni życiowej przy okazji w niższej cenie niż w metropoliach – jest czynnikiem, który statystycznie koreluje z decyzją o posiadaniu większej liczby potomstwa; inwestycja ta byłaby zatem strategicznym narzędziem hamującym proces wyludniania się oraz utrzymania poziomu demograficznego lub jego zwiększenia w województwach, przez które S46 przebiegałaby;

- 28) droga ekspresowa S46 przyczyniłaby się do rozwoju turystyki weekendowej i tranzytowej – nastąpiłby lepszy dojazd do atrakcji turystycznych regionów położonych wzdłuż jej przebiegu (Jura Krakowsko-Częstochowska, Góry Opawskie w okolicy Głucholaz, historyczna kopalnia złota w Złotym Stoku, tereny rekreacyjne wokół Stobrawy, zbiorniki wodne, zabytki Opola, Częstochowy, Nysy, Kłodzka, atrakcje turystyczne Kotliny Kłodzkiej, okoliczne zamki, pałace, obiekty historyczne, czy religijne jak Sanktuarium Matki Bożej Częstochowskiej i Sanktuarium na Górze Świętej Anny);
- 29) w przypadku przebiegu drogi ekspresowej S46 przez wariant: Autostrada Czeska-D11/ Granica CZ-PL – Kłodzko – S8/Bardo – Nysa – A4/Opole – S11/Kluczbork/Olesno – A1/Częstochowa – S7/S74/Kielce – S19/S17/S12/Lublin trasa przejmie ruch m.in. z D11, pld.-zach. S8, DK46, DK45, DK43, DW494, bypassu A4-A1, bypassu A1-A4, S11 (S11/S8/A2 – szczególnie po ukończeniu budowy S11 Poznań - S11 Piekary Śląskie), S7/S74 (częściowy wspólny przebieg z S74 – odc.40km i S19 – odc.35km), DK42/DK74/DK78, DW786, S19/S17/S12;
- 30) wariant odcinka Północnej Opolszczyzny S46 przedstawiony na mapie w sposób logiczny dla różnych regionów łączy A4 i A1 z S11 w kierunku północnym, jest o 47km krótszy od wariantu przez Lubliniec dla aut jadących na północ z miasta wojewódzkiego Opola, Południa Opolszczyzny i Południowo-Wschodniego Dolnego Śląska (m.in. A4, DK46, planowanej S46) oraz z A1 i Częstochowy w kierunku północno - zachodnim (różnica wynika z odległości pomiędzy Lublinem, a węzłem obwodnicy S11/Olesno w miejscowości Ciarka).

UCHWAŁY W SPRAWIE S46 PRZYJĘTE DOTYCHCZAS PRZEZ JEDNOSTKI SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO (kolejność chronologiczna):

- 1) STANOWISKO NR 3.2025 RADY MIASTA CZĘSTOCHOWY z dnia 25 września 2025 r. w sprawie budowy trasy drogowej łączącej Opole – Częstochowę – Kielce w ramach tzw. Szlaku Staropolskiego - drogi ekspresowej S-46; link do uchwalonego stanowiska:
- <https://bip.czystochowa.pl/artukul/33061/1187725/stanowisko-nr-3-2025-rady-miasta-czystochowy-z-dnia-25-wrzesnia-2025-r-w-sprawie-budowy-trasy-drogowej-laczacej-opole-czystochowe-kielce-w-ramach-tzw-szlaku-staropolskiego-drogi-ekspresowej-s-46>
- 2) UCHWAŁA NR XXIII/376/25 RADY MIASTA OPOLE z dnia 27.11.2025 w sprawie „Apelu Rady Miasta Opola dotyczącego wpisania drogi ekspresowej S46 (Szlak Staropolski) do Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)”
- https://prawomiejskowe.um.opole.pl/UrządMiastaOpola/document/26846/Uchwa%C5%82a-XXIII_376_25
- 3) UCHWAŁA NR XX/281/25 RADY MIEJSKIEJ W KLUCZBORKU z dnia 22 grudnia 2025 r. w sprawie "Apelu Rady Miejskiej w Kluczborku dotyczącego wpisania drogi ekspresowej S45/S46 (Szlak Staropolski) do Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)"
- https://kluczbork.esesja.pl/zalaczniki/380172/281-uchwala-w-sprawie-apelu-rady-miejskiej-w-kluczborku-dotyczacego-wpisania-drogi-ekspresowej_3720496.pdf
- 4) RADA MIASTA KIELCE przyjęła jednogłośnie REZOLUCJĘ w sprawie poparcia budowy drogi ekspresowej S46 podczas sesji w dniu 12 lutego 2026 roku. Uchwała jest oficjalnym apelem do rządu o wpisanie trasy do Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych (Załącznik).

- 5) UCHWAŁA NR XXV/307/26 SEJMIKU WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO z dnia 23 lutego 2026 r. w sprawie apelu dotyczącego realizacji drogi ekspresowej S46

<https://bip.sejmik.kielce.pl/1311-oswiadczenia-stanowiska-i-apele-sejmiku-wojewodztwa-swietokrzyskiego-vii-kadencji-lata-2024-2029/15679-uchwala-sejmiku-wojewodztwa-swietokrzyskiego-nr-xxv-307-26-w-sprawie-apelu-dotyczacego-realizacji-drogi-ekspresowej-s46/51855.html>

- 6) UCHWAŁA NR XXXII/192/26 RADY MIEJSKIEJ W OLEŚNIE z dnia 24 lutego 2026 r. w sprawie „Apelu Rady Miejskiej w Oleśnie dotyczącego wpisania drogi ekspresowej S45/S46 (Szlak Staropolski) do Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)”

<https://olesno.pl/download/attachment/69664/uchwala-nr-xxxii19226-w-sprawie-apelu-rady-miejskiej-w-olesnie-dotyczacego-wpisania-drogi-ekspresowej-s45-s46-do-rzadowego-programu-budowy.pdf>

- 7) Uchwała INTENCYJNA Nr 65/2026 Wojewódzkiej Rady Dialogu Społecznego w Kielcach z dnia 11 marca 2026 r. w sprawie: poparcia dla budowy drogi ekspresowej S46 jako kluczowego korytarza transportowego dla województwa świętokrzyskiego.

<https://www.swietokrzyskie.pro/uchwala-nr-65-2026-wrds-w-kielcach-z-dnia-11-03-2026-r-w-spr-poparcia-dla-budowy-drogi-ekspresowej-s46-jako-kluczowego-korytarza-transportowego-dla-wojewodztwa-swietokrzyskiego/> lub
<https://www.swietokrzyskie.pro/file/2026/03/Uchwała-Nr-65-2026-wraz-z-UZASADNIENIEM.pdf>

- 8) UCHWAŁA NR XXIV/169/26 RADY MIEJSKIEJ W BYCZYNIE z dnia 25 marca 2026 r. w sprawie "Stanowiska Rady Miejskiej w Byczynie dotyczącego wpisania drogi ekspresowej S45/S46 (Szlak Staropolski) do Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)"

<https://bip.byczyna.pl/download/attachment/59328/uchwalaxxiv16926-stanowisko.pdf>

- 9) UCHWAŁA NR XXII/183/2026 RADY MIEJSKIEJ W WOŁCZYNIE z dnia 25 marca 2026 r. w sprawie „Apelu Rady Miejskiej w Wołczynie dotyczącego wpisania drogi ekspresowej S46 (S45/S46 – nazwa robocza) – „Szlak Staropolski” do Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)”

https://bip.wolczyn.pl/uchwaly/bce5e9556f92f82b3bcabb7dde85f952_2/Uchw_183.pdf

- 10) STANOWISKO NR 4/2026 RADY POWIATU W OLEŚNIE z dnia 26 marca 2026 r. w sprawie przebiegu oraz zapewnienia realizacji drogi ekspresowej S46 (S45/S46 – nazwa robocza) (Szlak Staropolski) jako inwestycji o znaczeniu krajowym, w szczególności poprzez jej ujęcie w obowiązującym Rządowym Programie Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.) lub w kolejnych programach rządowych

<https://bip.powiatoleski.pl/5428/protokol-nr-xxi2026-z-sesji-rady-powiatu-w-olesnie-odbytej-w-dniu-26032026r.html>

- 11) UCHWAŁA NR 164/XXVII/2026 RADY MIEJSKIEJ W PRASZCE z dnia 26 marca 2026 r. w sprawie "Apelu Rady Miejskiej w Praszce dotyczącego wpisania drogi ekspresowej S45/S46 (Szlak

Staropolski) do Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)"

<https://bip.praszka.pl/download/attachment/42132/u164xxvii2026.pdf>

- 12) UCHWAŁA NR XXV/164/2026 RADY MIEJSKIEJ GORZOWA ŚLĄSKIEGO z dnia 22 kwietnia 2026 r. w sprawie "Apelu Rady Miejskiej Gorzowa Śląskiego dotyczącego wpisania drogi ekspresowej S45/S46 (Szlak Staropolski) do Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)"

<https://bip.gorzowslaski.pl/k338-Uchwały-Rady-Miejskiej-2024-2029/a8357-UCHWAŁA-NR-XXV-164-2026-w-sprawie-Apelu-Rady-Miejskiej-Gorzowa-Slaskiego-dotyczacego-wpisania-drogi-ekspresowej-S45-S46-Szlak-Staropolski-do-Rzadowego-Programu-Budowy-Drog-Krajowych-do-2030-r.-z-perspektywa-do-2033-r.>

- 13) UCHWAŁA NR XXI/141/2026 RADY POWIATU KLUCZBORSKIEGO z dnia 7 maja 2026 r. w sprawie przyjęcia stanowiska dotyczącego wpisania do Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030r. (z perspektywą do 2033r.) lub w kolejnych programach rządowych drogi ekspresowej S46 (S45/S46) „Szlak Staropolski”.

<https://bip.powiatkluczowski.eu/4960/uchwala-nr-xxi1412026-z-dnia-7-maja-2026-r-w-sprawie-przyjecia-stanowiska-dotyczacego-wpisania-do-rzadowego-programu-budowy-drog-krajowych-do-2030r-z-perspektywa-do-2033r-lub-w-kolejnych-programach-rzadowych-drogi-ekspresowej-s46-s45s46-szlak-staropolski.html>

- 14) UCHWAŁA NR XXIV/169/26 RADY POWIATU OPOLSKIEGO z dnia 15 maja 2026 r. w sprawie Apelu Rady Powiatu Opolskiego dotyczącego wpisania drogi ekspresowej S46 – „Szlak Staropolski” do Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)"

<https://bip.powiatopolski.pl/download/attachment/42224/uchwala-nr-xxiv-169-26-rpo-z-dnia-15052026-r-w-sprawie-apelu-rady-powiatu-opolskiego-dotyczacego-wpisania-drogi-ekspresowej-s46-szlak-staropolski-do-rpbdk.pdf>

- 15) UCHWAŁA NR XXXIII/455/26 RADY MIEJSKIEJ W NYSIE z dnia 27 lipca 2026 r. w sprawie „Apelu Rady Miejskiej w Nysie dotyczącego wpisania budowy drogi ekspresowej S46 relacji Kudowa-Zdrój – Kłodzko – S8 Bardo - Paczków – Otmuchów - Nysa – Opole – S11 Kluczbork/S11 Olesno – A1 Częstochowa – S7/S74 Kielce (tak zwany „Szlak Staropolski”) do Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)".

<https://bip.nysa.pl/?a=12276#> lub

https://bip.nysa.pl/?p=document&action=show&id=31103&bar_id=12276

ZAŁĄCZNIKI:

- Mapy z propozycją przebiegu drogi ekspresowej S46 (S45/S46 – nazwy robocze), mapy poglądowe drogi ekspresowej S46, mapa Geoserwis.
- Odp. Pani Wojewody, Odp. Zarządu Województwa Opolskiego.
- Wydruki / zrzuty ekranu i linki postów z mediów społecznościowych dokumentujących poparcie mieszkańców.
- Przykładowy projekt uchwały Rady Gminy Turawa w sprawie apelu dotyczącego wpisania drogi ekspresowej S46 (S45/S46 – nazwa robocza), zwanej „Szlakiem Staropolskim”, do

Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033) lub do kolejnych programów rządowych, w której uwzględniony zostałby wariant jej przebiegu w relacji: Kudowa-Zdrój – Kłodzko – S8/Bardo – Nysa – A4/Opole – S11/Kluczbork/Olesno – A1/Częstochowa – S7/S74/Kielce – S19/S17/S12/Lublin.

