

5.2. Transport kolejowy

Tabela 29 Analiza SWOT - transport kolejowy

MOCNE STRONY	SŁABE STRONY
<ul style="list-style-type: none"> - odpowiadający potrzebom przestrzennym układ kolejowej sieci transportowej w przewozach pasażerskich i towarowych, - duża gęstość sieci linii kolejowych, - przebieg linii o znaczeniu europejskim, w tym w ramach III paneuropejskiego korytarza transportowego - promienista sieć linii kolejowych, które zbiegają się w Opolu w centrum regionu, - wykorzystanie funduszy unijnych na zakup taboru, - wykorzystanie funduszy unijnych w rozwój infrastruktury, - <u>wygoda podróżowania na duże odległości,</u> - <u>bezpieczne połączenie z małych miejscowości,</u> - <u>wieloletnia dobra współpraca z transportem kolejowym w województwie opolskim,</u> - <u>posiadany własny nowoczesny tabor kolejowy,</u> - <u>wysoki poziom bezpieczeństwa komunikacyjnego,</u> - <u>niski poziom ingerencji w środowisko naturalne</u> 	<ul style="list-style-type: none"> - zły stan infrastruktury kolejowej wynikający z zapóźnieni inwestycyjnych, - ograniczona przepustowość, - mała częstotliwość połączeń kolejowych na obszarach peryferyjnych, - dłuższy czas przejazdu z uwagi na zły stan techniczny infrastruktury, - rozproszony system zarządzania infrastrukturą transportową, - brak połączeń kolejowych w powiecie głubczyckim, - <u>brak połączenia bezpośredniego powiatu namysłowskiego z miastem Opole,</u> - częstszy wybór komunikacji indywidualnej niż zbiorowej, <u>w związku z poprawą infrastruktury drogowej.</u> - <u>brak wspólnych rozwiązań transportu publicznego kolejowego /autobusowego /miejskiego</u> - <u>brak współpracy na poziomie lokalnym dla rozwoju wspólnych rozwiązań transportowych.</u> - <u>Częściowy niedostateczny stan techniczny taboru, ograniczający dostępność do</u>

	<p>infrastruktury, w tym komunikacji publicznej, dla osób niepełnosprawnych,</p> <ul style="list-style-type: none"> - zła jakość dróg doprowadzających ruch do dworców kolejowych, - <u>brak wystarczającej ilości miejsc parkingowych, wiat rowerowych w obrębie dworców kolejowych i przystanków</u>
SZANSE	ZAGROŻENIA
<ul style="list-style-type: none"> - podniesienie dopuszczalnych prędkości na liniach kolejowych i <u>zarazem</u> zwiększenie ich przepustowości, - zwiększenie atrakcyjności transportu kolejowego poprzez inwestycje w nowoczesny tabor, przystosowany dla potrzeb osób z ograniczoną sprawnością ruchową, - rozwój systemu ERTMS, - powstanie kolei aglomeracyjnej, - wykorzystanie czynników rozwojowych wynikających z położenia regionu, - zmiana modelu mobilności w kierunku transportu zrównoważonego, - rewitalizacja istniejących linii kolejowych oraz reaktywowanie linii zawieszonych do statusu czynnych, - budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych, - <u>zakupy taboru kolejowego</u> przez Województwo Opolskie z udziałem funduszy własnych i funduszy unijnych, 	<ul style="list-style-type: none"> - zmniejszanie poziomu nakładów finansowych na inwestycje infrastrukturalne, - <u>zmniejszenie poziomu nakładów finansowych na zakupy/modernizację taborowe</u> - zagrożenie ograniczaniem i likwidacją istniejących połączeń kolejowych przez organizatorów przewozów, - spadek demograficzny i dalsza depopulacja obszarów peryferyjnych, - <u>zbyt optymistyczne planowanie węzłów drogowych i obwodnic miejscowości w ciągach linii kolejowych, zachęcające do poruszania się transportem indywidualnym</u> - <u>utrzymywanie „preferencyjnych” zasad ruchu kolejowego dalekobieżnego względem relacji regionalnych</u> - <u>wydłużające się czasy przejazdów pociągów</u> - <u>nieprzewidywalne warunki atmosferyczne.</u>

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none">- dalsze skuteczne pozyskiwanie środków zewnętrznych na rozwój infrastruktury,- budowa nowych przystanków kolejowych, przy powstających osiedlach czy parkach przemysłowych- zmiana polityki Państwa w zakresie traktowania miejsc ogólnodostępnych na kolei jako miejsca publiczne,- wykorzystanie transportu drogowego do dowozu pasażerów z małych miejscowości do przystanku kolejowego,- budowa regionalnej taryfy skoncentrowanych na profity dla różnych grup pasażerów,- równomierne rozłożenie strumieni finansowych zewnętrznych na infrastrukturę kolejową, drogową i tabor kolejowy. | |
|---|--|