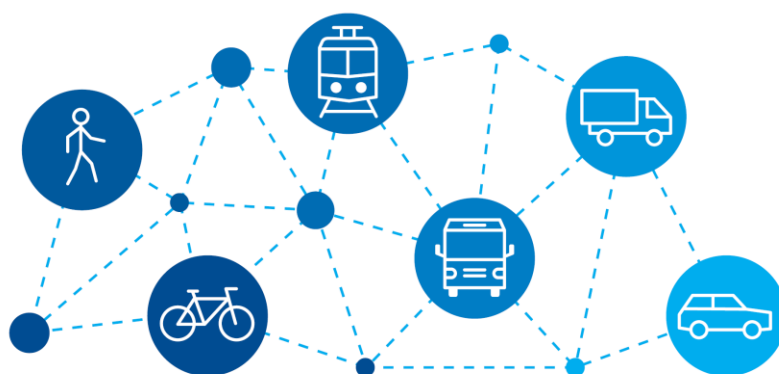




ZARZĄD
Województwa Opolskiego



PLAN TRANSPORTOWY Województwa Opolskiego 2030 - aktualizacja

TOM I – CZĘŚĆ DIAGNOSTYCZNA

Opole, wrzesień 2024



ZESPÓŁ AUTORÓW:

1. Nazwisko i imię autora	mgr inż. Witold Orczyński mgr inż. Dariusz Jarysz mgr inż. Michał Bryszewski mgr Magdalena Woźniak mgr Katarzyna Rodak
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. Wstęp	6
1.1. Wprowadzenie	6
1.2. Cel opracowania	8
1.3. Zakres opracowania	8
1.4. Podstawy prawne opracowania	9
2. Powiązania Planu z dokumentami strategicznymi	10
2.1. Analiza spójności na poziomie wspólnotowym	10
2.2. Analiza spójności na poziomie krajowym	15
2.3. Analiza spójności na poziomie regionalnym	27
3. Uwarunkowania infrastruktury transportowej	48
3.1. Uwarunkowania funkcjonalno -przestrzenne	49
3.2. Uwarunkowania społeczno-gospodarcze	54
3.3. Uwarunkowania wynikające ze stanu wyjściowego infrastruktury transportowej	63
4. Diagnoza systemu transportowego Województwa Opolskiego	69
4.1. Transport drogowy	69
4.2. Transport kolejowy (m.in. ERTMS)	97
4.3. Transport wodny śródlądowy	110
4.4. Transport lotniczy	116
4.5. Ruch rowerowy	117
4.6. Transport multimodalny	127
4.7. Bezpieczeństwo ruchu drogowego	130
4.8. Podsumowanie części diagnostycznej	154
4.9. Obszary problemowe mające wpływ na potencjał infrastruktury transportowej	158
5. Analiza SWOT	164
5.1. Transport drogowy	164
5.2. Transport kolejowy	165
5.3. Transport wodny śródlądowy	167



SPIS TABEL

Tabela 1 Wykaz dróg krajowych w województwie opolskim	71
Tabela 2 Wykaz dróg wojewódzkich w województwie opolskim	76
Tabela 3 Poziom natężenia ruchu na drogach wojewódzkich GPR 2020/21	82
Tabela 4 Dofinansowanie z Funduszu na zadania gminne, miejskie i powiatowe w województwie opolskim	86
Tabela 5 Linie regularnej komunikacji autobusowej w województwie	92
Tabela 6 Komunikacja miejska.....	93
Tabela 7 Najważniejsze zadania zrealizowane w latach 2014-2020 przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w województwie opolskim	98
Polregio S.A. i Samorząd Województwa Opolskiego podpisały w dniu 12 listopada 2020 r. 10-letnią umowę na świadczenie usług publicznych w zakresie przewozów kolejowych w województwie opolskim. Będzie obowiązywała od 13 grudnia 2020 r. do 14 grudnia 2030 r. i przewiduje pracę eksploatacyjną na poziomie blisko 32,5 mln pckm. Tabela 8 Długość linii kolejowych.....	100
Tabela 9 Wykaz linii komunikacyjnych w regionalnym ruchu pociągów na terenie Województwa Opolskiego	101
Tabela 10 Potoki pasażerskie na liniach kolejowych	105
Tabela 11 Najważniejsze zadania zrealizowane w latach 2014-2020 przez RZGW.....	114
Tabela 12 Wykaz tras z podziałem na kategorie, orientacyjny przebieg oraz hierarchię	123
Tabela 13 Wykaz dróg dla rowerów będąca w zarządzie województwa w podziale na gminy	125
Tabela 14 Czasy przejazdu na zmodernizowanych trasach kolejowych.....	132
Tabela 15 Częstotliwość kursowania pociągów na zmodernizowanych liniach kolejowych	133
Tabela 16 Dane o zdarzeniach drogowych jakie miały miejsce w latach 2010-2019 w województwie opolskim.....	136
Tabela 17 Dane liczbowe o wypadkach drogowych w poszczególnych powiatach województwa opolskiego.....	136
Tabela 18 Dane liczbowe o ciężko rannych w poszczególnych powiatach województwa opolskiego	137
Tabela 19 Dane liczbowe o zabitych w poszczególnych powiatach województwa opolskiego	137
Tabela 20 Wypadki drogowe w 2020 r.....	138
Tabela 21 Przyczyny wypadków drogowych / wypadki śmiertelne na drogach wojewódzkich w województwie opolskim	139
Tabela 22 Liczba wypadków drogowych na drogach publicznych oraz ich skutki w poszczególnych województwach	141
Tabela 23 Wskaźniki stanu bezpieczeństwa na drogach publicznych w zależności od liczby mieszkańców w poszczególnych województwach	142
Tabela 24 Wypadki drogowe i ich ofiary.....	143
Tabela 25 Lista przejść dla pieszych przeznaczonych do realizacji w ramach Marszałkowskiego programu „SUPER ZEBRA” w latach 2023-2024.....	144
Tabela 26 Poziom bezpieczeństwa na drogach wojewódzkich.....	147
Tabela 27 Inwestycje, mające wpływ na zmianę postaw transportowych w ramach RPO WO 2014-2020	156
Tabela 28 Obszary problemowe mające wpływ na potencjał infrastruktury transportowej	161
Tabela 29 Analiza SWOT – transport drogowy	164
Tabela 30 Analiza SWOT – transport kolejowy.....	165
Tabela 31 Analiza SWOT – transport wodny śródlądowy	167



SPIS RYSUNKÓW

Rysunek 1 Opolska „11” – cele operacyjne na tle celów strategicznych.....	29
Rysunek 2 Podział administracyjny Województwa Opolskiego.....	50
Rysunek 3 Struktura funkcjonalno-przestrzenna Województwa Opolskiego	52
Rysunek 4 Uwarunkowania przestrzenne województwa opolskiego – poprawa dostępności regionu	53
Rysunek 5 Podział Województwa Opolskiego na subregiony z miastami powiatowymi	54
Rysunek 6 Miejskie Obszary Funkcjonalne Województwa Opolskiego	55
Rysunek 7 Dostępność transportowa – uwarunkowania rozwoju	58
Rysunek 8 Elementy sieci TEN-T na tle województwa opolskiego	64
Rysunek 9 Mapa sieci dróg krajowych i wojewódzkich województwa opolskiego	65
Rysunek 10 Obszary o ekstremalnie niskiej dostępności transportowej w województwie	66
Rysunek 11 Drogi publiczne o nawierzchni twardej w 2021 r.	70
Rysunek 12 Najważniejsze inwestycje drogowe zrealizowane w latach 2014-2022 na drogach krajowych na terenie województwa opolskiego	73
Rysunek 13 Średniodobowy ruch pojazdów na drogach krajowych województwa GPR 2020/21	81
Rysunek 14 Średniodobowy ruch pojazdów na drogach wojewódzkich GPR 2020/21	84
Rysunek 15 Inwestycje infrastrukturalne zawarte w Krajowym Programie Kolejowym do 2030 roku realizowane w perspektywie finansowej 2021–2027 (na tle zrealizowanych inwestycji w ramach WPIK i KPK do 2023 r.)	99
Rysunek 16 Mapa połączeń Polregio S.A.	100
Rysunek 17 Mapa połączeń POLREGIO	103
Rysunek 18 Mapa Regionalnej Komunikacji Kolejowej Województwa Opolskiego	104
Rysunek 19 Drogi wodne w Polsce	111
Rysunek 20 Międzynarodowe drogi wodne w Polsce – stan planowany	111
Rysunek 21 Odrzańska Droga Wodna	112
Rysunek 22 Wizualizacja budowy terminali składowo-przeładunkowych w Kędzierzynie-Koźlu	115
Rysunek 23 Główne kierunki rozwoju ruchu rowerowego	117
Rysunek 24 Przebieg Odrzańskiej Trasy Rowerowej	118
Rysunek 25 Koncepcja przebiegu tras rowerowych w województwie opolskim na tle zakresu tras (szlaków) rowerowych wybranych do zakresu inwentaryzacji	120
Rysunek 26 Kategoryzacja tras rowerowych	121
Rysunek 27 Propozycja numeracji tras rowerowych wraz z proponowanym przebiegiem w ujęciu korytarzowym	122
Rysunek 28 Rozmieszczenie terminali intermodalnych w Polsce w 2022 r.	129
Rysunek 29 Projekty transportowe wsparte w ramach RPO 2014-2020	130
Rysunek 30 Dostępność drogowa (izochrony) od Opola w 2016 i 2023 roku	131
Rysunek 31 Wskaźnik wykorzystania kolei w Polsce i województwie opolskim w latach 2010-2021	133
Rysunek 32 Ilość wypadków (drogi wojewódzkie)	140
Rysunek 33 Ilość zabitych (drogi wojewódzkie)	140
Rysunek 34 „SUPER ZEBRA” w latach 2023-2024	146
Rysunek 35 Porównanie liczby zdarzeń i uszkodzonych według kategorii dróg	153



1. Wstęp

Niniejszy dokument stanowi aktualizację „Planu Transportowego Województwa Opolskiego 2030”, przyjętego uchwałą nr 6211/2021 Zarządu Województwa Opolskiego z dnia 20 grudnia 2021 r.

Zakres zmian w stosunku do pierwotnej wersji opracowania dotyczy m.in.:

- rozpatrzenia opinii i uwag Komisji Europejskiej,
- uwzględnienia zapisów programu regionalnego Fundusze Europejskie dla Opolskiego 2021-2027, zatwierdzonego Decyzją Wykonawczą Komisji Europejskiej z dnia 29.11.2022 r.,
- aktualizacji dokumentów strategicznych i podstaw prawnych,
- przedstawienia wyników Generalnego Pomiaru Ruchu 2020/21,
- uzupełnienia diagnozy stanu istniejącego o lata 2022 i 2023,
- zaktualizowania planowanych przedsięwzięć transportowych.

Cele i założenia planu nie uległy zmianie. Dokument podzielono na dwa tomy:

TOM I – zawiera część diagnostyczną planu: odniesienia do dokumentów strategicznych, uwarunkowania infrastruktury transportowej, charakterystykę stanu istniejącego, analizę SWOT.

TOM II – zawiera cele i zadania planowane do realizacji do roku 2030: analizę popytu, scenariusze rozwojowe, główne kierunki rozwoju transportu oraz sposób wdrażania i monitorowania efektów realizacji celów ujętych w Planie.

1.1. Wprowadzenie

Transport ma znaczący wpływ na sytuację ekonomiczną państwa, funkcjonowanie jego gospodarki oraz organizację życia społecznego. Brak przystosowania transportu do potrzeb użytkowników powoduje wiele negatywnych skutków we wszystkich dziedzinach gospodarki, a tym samym obniża jakość i poziom życia obywateli. O rozwoju, a także o atrakcyjności poszczególnych obszarów kraju decyduje w dużym stopniu stan infrastruktury transportowej oraz warunki funkcjonowania transportu. Efektywny transport jest warunkiem koniecznym do zachowania dobrobytu państwa oraz Unii Europejskiej. Niezwykle ważne jest podejmowanie działań mających na celu zmniejszenie ilości zatorów, ograniczenie emisji, stworzenie nowych miejsc pracy i zwiększenie tempa rozwoju gospodarczego. Stanowi to klucz do sprawnego funkcjonowania rynku wewnętrznego oraz do zapewnienia, że wszystkie regiony pozostaną częścią w pełni zintegrowanej gospodarki światowej.

W województwie opolskim, począwszy od 2007 roku dokonano wielu znaczących inwestycji w zakresie rozwoju transportu i zachowania spójności pomiędzy różnymi jego gałęziami. Istotny wpływ na realizację poszczególnych przedsięwzięć wynikał z pozyskiwania środków unijnych, a także inwestycji towarzyszących, finansowanych z budżetu państwa i jednostek samorządu terytorialnego. Pomimo systematycznego inwestowania w infrastrukturę transportową w regionie, zaobserwować można w dalszym ciągu znaczne potrzeby inwestycyjne.



Główną rolą Planu Transportowego Województwa Opolskiego 2030 - aktualizacja (*PTWO 2030- aktualizacja*) jest wytyczenie kierunków rozwoju systemu transportowego Województwa Opolskiego 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.

PTWO 2030 - aktualizacja jest jednym z narzędzi realizacji Strategii Rozwoju Województwa Opolskiego do 2030 roku (Strategia Opolskie 2030). W swoim założeniu jest także podstawowym dokumentem uzasadniającym wybór i realizację inwestycji infrastrukturalnych i transportowych na terenie województwa. W bezpośredni sposób wpisuje się w wyzwania rozwojowe, które zostały określone w Strategii Opolskie 2030 (aktywni mieszkańcy, atrakcyjne miejsca i konkurencyjne firmy).

Podstawowym założeniem *PTWO 2030 - aktualizacja* 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.

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 (t.j. Dz.U. 2023 poz. 1094), informacja o przystąpieniu do procedury opracowania planu została przekazana do publicznej wiadomości w dniu 27 maja 2020 r. Po przyjęciu przez Zarząd Województwa Opolskiego projektu PTWO 2030 przeprowadzono konsultacje społeczne w dniach od 30 lipca do 20 sierpnia 2021 r. 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.

Wypełniając wymogi ustawy jw. w dniach od 4 do 25 listopada 2021 r. projekt PTWO 2030 oraz opracowana do niego prognoza oddziaływania na środowisko zostały podane do publicznej wiadomości umożliwiając po raz kolejny udział społeczeństwa i interesariuszy w procesie tworzenia dokumentu. Informacja o opracowaniu dokumentów została umieszczona w prasie o zasięgu regionalnym, na stronie BIP, oraz na tablicy ogłoszeń UMWO. Podczas konsultacji 6 podmiotów zgłosiło łącznie 13 uwag. 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.

1.2. Cel opracowania

Dokument wyznacza kierunki polityki regionu w obszarze mobilności przy uwzględnieniu celów dotyczących zapewnienia dostępności, bezpieczeństwa transportu oraz ograniczenia oddziaływania transportu na środowisko, a także określenie konkretnych działań wykonawczych, które będą realizowały przyjęte kierunki polityki, w tym inwestycyjne.

PTWO 2030 - aktualizacja spełnia warunek podstawowy Celu Polityki 3 pn. Lepiej połączona Europa dzięki zwiększeniu mobilności, określony w Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1058 z dnia 24 czerwca 2021 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności tj. kompleksowe planowanie transportu na odpowiednim poziomie (poziom regionalny). Efektami realizacji ww. celu ma być:

- rozwój odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej, bezpiecznej, zrównoważonej i intermodalnej TEN-T;
- rozwój i udoskonalanie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawę dostępu do TEN-T oraz mobilności transgranicznej.

Plan Transportowy Województwa Opolskiego 2030 - aktualizacja będzie narzędziem wspierającym proces wydatkowania funduszy unijnych przeznaczonych na inwestycje transportowe w nowej perspektywie finansowej na lata 2021- 2027.

1.3. Zakres opracowania

Rozwinięta sieć transportowa i jej dobry stan techniczny są istotnymi czynnikami warunkującymi rozwój regionu. Właściwa ocena istniejącej infrastruktury na poziomie planowania umożliwia podniesienie jej jakości, likwidację różnic wewnątrzregionalnych oraz jej powiązanie z systemami zewnętrznymi. Opolskie jest regionem o silnie zróżnicowanym przestrzennie poziomie infrastruktury. Wpływa to znacząco na konkurencyjność oraz możliwości inwestowania i tworzenia miejsc pracy. Z kolei zróżnicowanie przestrzenne dostępu do poszczególnych rodzajów infrastruktury jest jedną z głównych przyczyn wewnętrznych zróżnicowań poziomu rozwoju skutkujących postępującą marginalizacją poszczególnych części województwa oraz grup mieszkańców.

Plan Transportowy uwzględni następujące elementy:

- opis stanu faktycznego tj. diagnoza: obecny stan infrastruktury, przepływy transportowe, uwarunkowania zewnętrzne itp.;
- identyfikacja problemów;
- propozycje rozwiązań, biorąc pod uwagę stan docelowy i zidentyfikowane problemy;



- opis pożądanego stanu docelowego (cele strategiczne / cele szczegółowe / rezultaty),
- modele przepływów transportowych,
- plan działań tj. przyszły stan infrastruktury, przepływy transportowe, uwarunkowania zewnętrzne itp.;

Niniejszy dokument zatem diagnozuje istniejące deficyty w systemie transportowym województwa opolskiego, jak również wskazuje cele, pożądane kierunki zmiany oraz identyfikuje inwestycje, które będą realizowane w perspektywie finansowej do 2030 roku w sektorze transportu. Przedstawiony w niniejszym Planie system realizacji określa sposób jego wdrażania oraz gwarantuje, iż Plan jest wykonalny.

Zakres *PTWO 2030 - aktualizacja* obejmuje uwagi i wnioski zgłoszone na etapie konsultacji społecznych. Proces konsultacji społecznych prowadzony był w lipcu 2021 roku. Ponadto plan zawiera także ustalenia zawarte w prognozie oddziaływania na środowisko i towarzyszącym jej konsultacjom (z roku 2021).

1.4. Podstawy prawne opracowania

Plan Transportowy Województwa Opolskiego 2030 - aktualizacja stanowi podstawę do spełnienia warunkowości podstawowej w zakresie Celu Polityki nr 3 pn. *Lepiej połączona Europa dzięki zwiększeniu mobilności*, określonego w Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady 2021/1060 z dnia z dnia 24.06.2021 r., ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego Plus, Funduszu Spójności, Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji i Europejskiego Funduszu Morskiego, Rybackiego i Akwakultury, a także przepisy finansowe na potrzeby tych funduszy oraz na potrzeby Funduszu Azylu, Migracji i Integracji, Funduszu Bezpieczeństwa Wewnętrznego i Instrumentu Wsparcia Finansowego na rzecz Zarządzania Granicami i Polityki Wizowej.

Pierwotny dokument został opracowany na podstawie Umowy nr DIG.042.41.2020 z dn. 15.10.2020 r., zawartej pomiędzy Województwem Opolskim, a Pracownią Projektową ARCHIDROG Witold Orczyński. *PTWO 2030 – aktualizacja* zlecono na podstawie Umowy nr DIG.42.92.2023 z dn. 19.12.2023 r. zawartej pomiędzy Województwem Opolskim, a Pracownią Projektową ARCHIDROG Witold Orczyński.



2. Powiązania Planu z dokumentami strategicznymi

2.1. Analiza spójności na poziomie wspólnotowym

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r.

ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego Plus, Funduszu Spójności, Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji i Europejskiego Funduszu Morskiego, Rybackiego i Akwakultury, a także przepisy finansowe na potrzeby tych funduszy oraz na potrzeby Funduszu Azylu, Migracji i Integracji, Funduszu Bezpieczeństwa Wewnętrznego i Instrumentu Wsparcia Finansowego na rzecz Zarządzania Granicami i Polityki Wizowej.

W rozporządzeniu określono pięć celów polityki:

1. Bardziej konkurencyjna i inteligentna Europa dzięki wspieraniu innowacyjnej i inteligentnej transformacji gospodarczej oraz regionalnej łączności cyfrowej.
2. Bardziej przyjazna dla środowiska, niskoemisyjna i przechodząca w kierunku gospodarki zeroemisyjnej oraz odporna Europa dzięki promowaniu czystej i sprawiedliwej transformacji energetycznej, zielonych i niebieskich inwestycji, gospodarki o obiegu zamkniętym, łagodzenia zmian klimatu i przystosowania się do nich, zapobiegania ryzyku i zarządzania ryzykiem, oraz zrównoważonej mobilności miejskiej.

3. Lepiej połączona Europa dzięki zwiększeniu mobilności.

4. Europa o silniejszym wymiarze społecznym, bardziej sprzyjająca włączeniu społecznemu i wdrażająca Europejski filar praw socjalnych.
5. Europa bliżej obywateli dzięki wspieraniu zrównoważonego i zintegrowanego rozwoju wszystkich rodzajów terytoriów oraz inicjatyw lokalnych.

Plan Transportowy realizuje jeden z głównych celów w zakresie klimatu, a mianowicie wskazuje inwestycje, których priorytetem jest ochrona środowiska naturalnego, poprzez budowę i rozbudowę infrastruktury transportowej.

Planowane zadania w ramach *PTWO 2030-aktualizacja* realizują :

- cel polityki nr 3: Lepiej połączona Europa dzięki zwiększeniu mobilności,
- cel szczegółowy:
Rozwój odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej, bezpiecznej, zrównoważonej i intermodalnej sieci TEN-T;
Rozwój i udoskonalenie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawa dostępu do sieci TEN-T oraz mobilności transgranicznej.
- warunek podstawowy: Kompleksowe planowanie transportu na odpowiednim poziomie.



Europejski Zielony Ład

Europejski Zielony Ład to nowa strategia na rzecz wzrostu, której celem jest przekształcenie UE w sprawiedliwe i prosperujące społeczeństwo żyjące w nowoczesnej, zasobooszczędnej i konkurencyjnej gospodarce, która w 2050r. osiągnie zerowy poziom emisji gazów cieplarnianych netto i w ramach której wzrost gospodarczy będzie oddzielony od wykorzystania zasobów naturalnych. Jej celem jest również ochrona, zachowanie i poprawa kapitału naturalnego UE oraz ochrona zdrowia i dobrostanu obywateli przed zagrożeniami i negatywnymi skutkami związanymi ze środowiskiem.

Transport odpowiada za jedną czwartą unijnych emisji gazów cieplarnianych i wartość ta wciąż rośnie. Aby osiągnąć neutralność klimatyczną, konieczne będzie ograniczenie emisji w sektorze transportu o 90 % do 2050 r. Będą się musiały do tego przyczynić wszystkie rodzaje transportu: drogowy, kolejowy, lotniczy i wodny. Droga do zrównoważonego transportu wiedzie przez postawienie na pierwszym miejscu potrzeb pasażerów: trzeba zaoferować im tańsze, bardziej dostępne, zdrowsze i czystsze opcje od tych, z których obecnie najczęściej korzystają.

Transport multimodalny potrzebuje silnego wsparcia, które zwiększy skuteczność całego systemu transportu. W pierwszej kolejności należy znacznie zwiększyć rolę kolei i śródlądowych dróg wodnych w śródlądowym transporcie towarów, którego 75 % stanowi dziś transport drogowy. Będzie to wymagało środków umożliwiających lepsze zarządzanie koleją i śródlądowymi drogami wodnymi oraz zwiększenie ich możliwości przewozowych. Obok inteligentnych systemów zarządzania ruchem, możliwych dzięki digitalizacji, coraz większą rolę będzie odgrywać zautomatyzowana i oparta na sieci multimodalna mobilność. System i infrastruktura transportu w UE zostaną dostosowane tak, aby wspierały nowe zrównoważone usługi mobilności dające możliwość zmniejszenia zatorów komunikacyjnych i zanieczyszczenia środowiska, szczególnie w miastach. Komisja pomoże opracować inteligentne systemy zarządzania ruchem oraz rozwiązania typu „mobilność jako usługa” z wykorzystaniem swoich instrumentów finansowania. Cena transportu musi odzwierciedlać jego wpływ na środowisko i zdrowie. UE powinna jednocześnie rozwijać produkcję i wprowadzanie alternatywnych, zrównoważonych paliw transportowych. Do 2025 r. potrzebne będzie około 1 mln publicznych stacji ładowania i tankowania do obsługi 13 mln bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów spodziewanych na drogach europejskich.

Należy drastycznie zmniejszyć poziom zanieczyszczeń generowanych przez transport, szczególnie w miastach. Odpowiedni zestaw połączonych środków powinien mieć na celu rozwiązanie problemu emisji i zatorów w miastach oraz poprawę transportu publicznego. Komisja zaproponuje bardziej rygorystyczne normy emisji zanieczyszczeń powietrza dla pojazdów napędzanych silnikami spalinowymi.



Biała Księga Transportu

Dokument ten przedstawia wizję Komisji Europejskiej dotyczącą przyszłości systemu transportowego UE. Zdefiniowany w nim program jest elementem strategii „Europa 2020” i jej inicjatywy przewodniej dotyczącej efektywnego wykorzystania zasobów. W dokumencie tym podkreślono znaczenie jednolitego obszaru transportu, wzajemnie powiązanego i interoperacyjnego, służącego ograniczaniu barier między państwami i zwiększaniu konkurencyjności oraz atrakcyjności przestrzeni europejskiej. W dokumencie tym sformułowana została wizja rozwoju systemu transportowego Unii Europejskiej, która obejmuje:

1. Zapewnienie wzrostu sektora transportu i wspieranie mobilności przy jednoczesnym osiągnięciu celu obniżenia emisji o 60%

Muszą powstać nowe wzorce transportu, pozwalające na transport większej liczby towarów i pasażerów za pomocą najwydajniejszych środków lub kombinacji takich środków. Transport indywidualny powinien ograniczać się do ostatnich odcinków podróży. On również musi być ekologiczny.

2. Efektywna sieć multimodalnego podróżowania i transportu między miastami

Ważne jest, aby oprócz zachęcania do wyboru alternatywnych rozwiązań transportowych (transport kolejowy, wodny), poprawić wydajność samochodów ciężarowych poprzez rozwój i wprowadzenie nowych silników, bardziej ekologicznych paliw, stosowanie inteligentnych systemów transportowych oraz dalszych środków wzmacniających mechanizmy rynkowe. W przypadku dalszych odległości opcje dekarbonizacji transportu drogowego są bardziej ograniczone, zaś multimodalny transport towarów musi stać się opłacalny dla przewoźników..

3. Ekologiczny transport miejski i dojazdy do pracy

Zastosowanie na szerszą skalę transportu zbiorowego w połączeniu z minimalnymi zobowiązaniami w zakresie usług publicznych pozwoli na zwiększenie zagęszczenia i częstotliwości usług, tym samym podnosząc popularność środków transportu publicznego. Zarządzanie zapotrzebowaniem i zagospodarowanie przestrzenne mogą przyczynić się do ograniczenia ruchu. Tworzenie lepszych warunków do chodzenia na piechotę i jazdy na rowerze powinno stanowić integralną część projektowania miejskiej mobilności i infrastruktury.

UE wezwała do drastycznej redukcji emisji gazów cieplarnianych (GC), mając na celu ograniczenie wzrostu temperatury do maksymalnie 2°C i spowolnienie zmiany klimatu, zaś społeczność międzynarodowa potwierdziła taką konieczność. Aby osiągnąć ten cel, oraz biorąc pod uwagę niezbędne redukcje krajów rozwiniętych ogółem, UE musi do 2050 r. ograniczyć emisje o 80–95% w porównaniu z poziomem z 1990 r. Z analizy Komisji wynika, że chociaż w innych sektorach gospodarki można uzyskać większe ograniczenia, w sektorze transportu, stanowiącym duże i wciąż rosnące źródło emisji gazów cieplarnianych, niezbędne jest ograniczenie emisji tych gazów do 2050 r. o co najmniej 60% w porównaniu z poziomem z roku 1990. Do 2030 r. należy ograniczyć emisje gazów



cieplarnianych w tym sektorze o ok. 20% w porównaniu z poziomem z 2008 r. Biorąc pod uwagę znaczny wzrost emisji w sektorze transportu w ciągu ostatnich 20 lat, byłyby one i tak o 8% wyższe, niż w roku 1990.

Plan zakłada działania, które mają wpływ na redukcję emisji gazów cieplarnianych. Poprawa stanu jakości infrastruktury, wymiana taboru, czy promocja niskoemisyjnych źródeł komunikacji – to główne kierunki rozwoju transportu, zaplanowane na lata 2021-2027.

Europa w Ruchu. Zrównoważona mobilność dla Europy: bezpieczna, połączona i ekologiczna

W następstwie europejskiej strategii na rzecz mobilności niskoemisyjnej Komisja Europejska przyjęła dwa „pakiety dotyczące mobilności” odpowiednio w maju i listopadzie 2017 r. Trzeci i ostatni pakiet „Europa w ruchu” stanowi realizację nowej strategii dotyczącej polityki przemysłowej z września 2017 r. oraz został opracowany w celu uzupełnienia procesu umożliwiania Europie czerpania pełnych korzyści z modernizacji mobilności. Na potrzeby zrealizowania tego celu bardzo ważne jest, aby przyszły system mobilności służył wszystkim obywatelom UE w sposób bezpieczny, czysty i sprawny. Konieczne jest wykorzystanie możliwości nowych technologii, aby zrealizować kilka celów jednocześnie – sprawić, by mobilność była bezpieczniejsza i bardziej dostępna, przemysł bardziej konkurencyjny, miejsca pracy były bardziej bezpieczne i aby mobilność była czystsza i lepiej dostosowana do konieczności przeciwdziałania zmianie klimatu. Będzie to wymagać pełnego zaangażowania ze strony UE, państw członkowskich i zainteresowanych stron. Dokument skupia się na następujących aspektach:

- **BEZPIECZNA MOBILNOŚĆ:** Bezpieczeństwo na pierwszym miejscu

Bezpieczeństwo odgrywa kluczową rolę w każdym systemie transportowym; zawsze musi stanowić najwyższy priorytet. Ponieważ mobilność stale się rozwija i ulega drastycznemu przekształceniu ze względu na cyfryzację, obniżenie emisyjności i innowacje, konieczne jest wykorzystanie szans dalszej poprawy stanu bezpieczeństwa.

- **MOBILNOŚĆ POJAZDÓW POŁĄCZONYCH I ZAUTOMATYZOWANYCH:** Droga ku kolejnemu etapowi

- a) Strategia na rzecz upowszechnienia połączonych i zautomatyzowanych pojazdów w Europie,
- b) Ustanowienie otoczenia cyfrowego dotyczącego wymiany informacji w transporcie.

- **EKOLOGICZNA MOBILNOŚĆ:** Sprostanie wyzwaniom związanym z klimatem przy jednoczesnym utrzymaniu konkurencyjności przemysłu UE

- a) Stworzenie konkurencyjnego „ekosystemu” baterii w Europie,
- b) Uzupełnienie ram legislacyjnych UE dotyczących emisji CO₂ w transporcie drogowym,
- c) Nowa metoda porównywania cen paliwa skierowana do konsumentów,
- d) Lepsze etykietowanie opon,
- e) Wymogi dotyczące projektowania samochodów ciężarowych mające na celu ograniczenie emisji CO₂ i poprawę bezpieczeństwa,
- f) Zmiana ram opodatkowania energii w celu promowania elektromobilności,



g) Usprawnienie wdrożenia transeuropejskiej bazowej sieci transportowej w celu zapewnienia mobilności niskoemisyjnej.

Plan uwzględni działania mające na celu poprawę warunków ruchu i bezpieczeństwa układu transportowego województwa opolskiego. Zaplanowano budowę obwodnic, inwestycje zawierają elementy BRD, są przystosowane do obsługi osób niepełnosprawnych. Ponadto zaplanowano zadania mające na celu promowanie elektromobilności i transportu niskoemisyjnego. Realizacja Planu zmniejszy emisję CO₂ w transporcie, przyczyni się do poprawy środowiska naturalnego, przy jednoczesnym zapewnieniu bezpieczeństwa wszystkich użytkowników infrastruktury.

Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności

Strategia ta stanowi podstawę transformacji ekologicznej i cyfrowej oraz zwiększenia odporności unijnego systemu transportu na przyszłe kryzysy. Wszystkie rodzaje transportu muszą stać się bardziej zrównoważone, a ekologiczne alternatywy powszechnie dostępne. Należy też wprowadzić odpowiednie zachęty do wdrażania transformacji. Konkretnie zdefiniowane etapy pozwolą kierować europejski system transportu ku inteligentnej i zrównoważonej przyszłości:

- do 2030 r.:

- na europejskich drogach użytkowanych będzie co najmniej 30 mln bezemisyjnych samochodów
- 100 europejskich miast będzie neutralnych dla klimatu
- kolejowe przewozy ekspresowe w całej Europie podwoją się
- planowane podróże zbiorowe o zasięgu poniżej 500 km powinny być neutralne pod względem emisji dwutlenku węgla
- zautomatyzowany transport zostanie wprowadzony na dużą skalę
- bezemisyjne statki morskie będą gotowe do wprowadzenia na rynek

- do 2035 r.:

- duże bezemisyjne samoloty będą gotowe do wprowadzenia na rynek

- do 2050 r.:

- prawie wszystkie samochody osobowe, furgonetki, autobusy, a także nowe pojazdy ciężarowe będą bezemisyjne
- kolejowy ruch towarowy podwoi się
- w pełni operacyjna stanie się multimodalna transeuropejska sieć transportowa (TEN-T) na rzecz zrównoważonego i inteligentnego transportu z szybkimi połączeniami.

Wszystkie rodzaje transportu, wskazane w Planie Transportowym, dążą do zrównoważonego rozwoju. Dokument wskazuje konieczność zwiększenia dostępu dla ekologicznych alternatyw, celem zmniejszenia presji na ludzi i środowisko. W obszarze transportu miejskiego kontynuowane będą działania mające na celu zmniejszenie



zatłoczenia motoryzacyjnego oraz uporządkowanie ruchu w miastach poprzez rozwój sieci transportu szynowego oraz innych proekologicznych form transportu miejskiego. Inwestycje będą dotyczyły przedsięwzięć w zakresie rozwoju transportu zbiorowego, wynikających z planów gospodarki niskoemisyjnej. Zaplanowane zadania obejmują również m.in. budowę, przebudowę infrastruktury transportu, zakup oraz modernizację niskoemisyjnego taboru, budowę i rozbudowę węzłów przesiadkowych, innowacyjne transportowe systemy informacji i zarządzania ruchem. W związku z koniecznością przyśpieszenia wprowadzania alternatywnych paliw do sektora transportu podstawowym założeniem jest ich promowanie w ramach transportu miejskiego.

2.2. Analiza spójności na poziomie krajowym

Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku

Głównym celem krajowej polityki transportowej przedstawionej w strategii jest zwiększenie dostępności transportowej kraju oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego przez utworzenie spójnego, zrównoważonego, innowacyjnego i przyjaznego użytkownikom systemu transportowego na poziomie krajowym, europejskim i globalnym. Osiągnięcie tego celu pozwoli na rozwijanie dogodnych warunków, sprzyjających stabilnemu rozwojowi gospodarczemu kraju. Realizacja celu głównego w perspektywie do 2030 r. wymaga podjęcia następujących działań:

- budowy zintegrowanej i wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce;
- poprawy sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym;
- zmiany w indywidualnej i zbiorowej mobilności (chodzi m.in. o promocję transportu zbiorowego);
- poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz przewożonych towarów;
- ograniczania negatywnego wpływu transportu na środowisko;
- poprawy efektywności wykorzystania publicznych środków na przedsięwzięcia transportowe.
- Wdrożenie tych działań wynika z potrzeby nadrobienia zaniedbań z przeszłości oraz wpisania się w nowe trendy technologiczne oraz gospodarcze w Europie i na świecie, a także z konieczności uniknięcia pułapek rozwojowych.

PTWO 2030 - aktualizacja realizuje powyższe założenia, hierarchizując zadania i określając ich znaczenie dla poprawy funkcjonowania systemu komunikacyjnego Opolszczyzny. Dokument przewiduje silniejsze wsparcie sektora drogowego, kolejowego, żeglugi śródlądowej i bezpieczeństwa ruchu drogowego, zgodnie z celami europejskiej polityki transportowej, zmierzając do zwiększenia dostępności komunikacyjnej przy jednoczesnej poprawie bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego, poprzez tworzenie spójnego, zrównoważonego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego.



Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 (z perspektywą do 2030 r.)

Dla osiągnięcia celów strategicznych wyznaczonych w SRT na rzecz konkurencyjnej gospodarki i systemu transportowego Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) formułuje następujące cele:

Cel ogólny: Zwiększenie dostępności transportowej/tworzenie wysokiej jakości połączeń pomiędzy głównymi ośrodkami aglomeracyjnymi przy jednoczesnej poprawie bezpieczeństwa ruchu.

Cele szczegółowe:

1. Stworzenie nowoczesnej, spójnej sieci infrastruktury transportowej.
2. Poprawa sposobu organizacji zarządzania systemem transportowym.
3. Bezpieczeństwo i niezawodność.
4. Ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko.
5. Zbudowanie racjonalnego modelu finansowania inwestycji infrastrukturalnych.

Cele operacyjne:

1. Uzupelnienie sieci transportowej, w tym TEN-T.
2. Skrócenie średniego czasu przejazdu między miastami wojewódzkimi.
3. Zwiększenie poziomu bezpieczeństwa ruchu.

W dokumencie zapisano też cele operacyjne:

- skrócenie czasu przejazdu koleją między miastami wojewódzkimi średnio o 33 proc., a drogami 15 proc.,
- zmodernizowanie 86 proc. pasażerskiej oraz 90 proc. towarowej bazowej sieci TEN-T,
- uzyskanie stałych prędkości pociągów na długich odcinkach,
- poprawa przejezdności na wjazdach do aglomeracji i wyprowadzenie ruchu poza duże miasta,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- rozwój multimodalnych portów morskich,
- poprawa dostępu do portów od strony morza i lądu,
- zwiększenie długości dróg żeglownych o parametrach drogi wodnej co najmniej III klasy.

Dokument Implementacyjny uszczegóławia SRT przez określenie celów operacyjnych, jakie Polska musi osiągnąć w latach 2014-2023 w różnych gałęziach transportu, korzystając ze wsparcia funduszy UE. Jest to więc kompleksowy plan strategiczny inwestycji transportowych, wymagany przez Komisję Europejską. Dla Opolszczyzny, dokument określa m.in. separację ruchu pasażerskiego aglomeracyjnego oraz dalekobieżnego i towarowego (prace na linii Opole –Jelcz –Wrocław), czy dostosowanie do wymagań sieci TEN-T korytarza północ –południe C-E 59 Chałupki –Opole –Wrocław –Szczecin –Świnoujście. Wśród projektów kolejowych dokument



wskazuje również prace na linii kolejowej E 30 na odcinku Kędzierzyn-Koźle - Opole Zachodnie (CEF). W zakresie projektów wodnych śródlądowych uwzględnia modernizację jazów odrzańskich na odcinku w zarządzie RZGW Wrocław - woj. opolskie, etap I; (Januszkowice, Wróblin, Zwanowice), modernizację jazów odrzańskich na odcinku w zarządzie RZGW Wrocław - woj. opolskie, etap II; (Krępna, Groszowice, Dobrzeń) oraz modernizację 3 długich śluz pociągowych z ich awanportami i sterowniami na stopniach wodnych: Januszkowice, Krapkowice i Opole wraz z rewitalizacją śluz krótkich dla ciągłości żeglugi śródlądowej – przystosowanie Odry do III klasy drogi wodnej.

W oparciu o ustalone cele oraz planowane rezultaty Plan Transportowy zawiera zestaw kryteriów wyboru projektów, które posłużyły do sporządzenia rankingu inwestycji do dofinansowania ze środków funduszy UE. Założenia Planu wpisują się w cel ogólny Dokumentu Implementacyjnego, a mianowicie dążą do zwiększenia dostępności transportowej i stworzenia wysokiej jakości połączeń pomiędzy głównymi ośrodkami aglomeracyjnymi, przy jednoczesnej poprawie bezpieczeństwa ruchu.

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030

To podstawowy dokument strategiczny polityki regionalnej państwa. Przedstawia cele polityki regionalnej oraz działania i zadania, jakie do ich osiągnięcia powinien podjąć rząd, samorządy: wojewódzkie, powiatowe i gminne oraz pozostałe podmioty uczestniczące w realizacji tej polityki w perspektywie roku 2030.

KSRR 2030 r. kładzie nacisk na zrównoważony rozwój całego kraju, czyli zmniejszanie dysproporcji w poziomie rozwoju społeczno-gospodarczego różnych obszarów, głównie miejskich i wiejskich. W strategii przewidziano skuteczniejszą identyfikację potrzeb rozwojowych wszystkich obszarów kraju, a także efektywniejsze rozpoznanie zasobów jakimi dysponują, wskazanie wyzwań i barier rozwojowych. Takie podejście przełoży się na lepsze dopasowanie narzędzi interwencji (np. programów) do możliwości i potencjałów rozwojowych poszczególnych obszarów kraju. Jednym z celów KSRR jest zapewnienie większej spójności rozwojowej Polski przez wsparcie obszarów słabszych gospodarczo. Strategia wspiera konkurencyjność regionów i zakłada kontynuację działań zmierzających do podniesienia jakości kapitału ludzkiego i społecznego oraz rozwoju przedsiębiorczości.

W ramach celu 1 pn. Zwiększenie spójności rozwoju kraju w wymiarze społecznym, gospodarczym, środowiskowym i przestrzennym, w który wpisuje się Plan Transportowy Województwa Opolskiego 2030 - aktualizacja, zakłada się m.in.

- rozwijanie i integrowanie systemów transportu zbiorowego usprawniających połączenia między miastami i ich otoczeniem oraz ważnymi dla nich sąsiadującymi ośrodkami,
- uzupełnienie i dostosowanie infrastruktury technicznej (energetycznej, telekomunikacyjnej, wodnokanalizacyjnej) i społecznej na potrzeby rozwoju gospodarczego i mieszkańców oraz modernizacja



infrastruktury transportowej łączącej obszary zagrożone trwałą marginalizacją z lokalnymi, subregionalnymi i regionalnymi ośrodkami rozwoju,

- racjonalne gospodarowanie przestrzenią i zapobieganie konfliktom dla osiągnięcia ładu przestrzennego i dostosowania przestrzeni lokalnej lub wykorzystania istniejących uwarunkowań (np. przyrodniczych) do potrzeb zrównoważonego rozwoju gospodarczego i społecznego, a także działania na rzecz ochrony i poprawy stanu środowiska.

PTWO 2030 - aktualizacja promuje zrównoważony system transportu, pozwalający na zaspokojenie podstawowych potrzeb komunikacyjnych w sposób bezpieczny oraz niezagrażający zdrowiu społeczeństwa i środowiska, a także wspierający konkurencyjną gospodarkę i stabilny rozwój regionalny przy jednoczesnym ograniczeniu emisji zanieczyszczeń.

KRAJOWY PROGRAM KOLEJOWY DO 2030 ROKU

Bezpośrednią kontynuację Krajowego Programu Kolejowego do 2023 r. stanowi Krajowy Program Kolejowy do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032). To dokument ustanawiający ramy finansowe oraz warunki realizacji zamierzeń państwa w zakresie inwestycji kolejowych przewidywanych do wykonania do 2032 r. Jest programem wieloletnim, obejmującym inwestycje na liniach kolejowych, które dofinansowane są przez ministra właściwego do spraw transportu. Dokument określa wielkość i źródła finansowania (w tym środki UE oraz środki krajowe), a także stanowi podstawę dla zapewnienia finansowania inwestycji zgodnie z ustawą o finansach publicznych.

W załączniku 8 na liście rezerwowej projektów regionalnych 2021-2027 znajdują się 2 inwestycje w województwie opolskim, na które przygotowano dokumentację projektową w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Opolskiego na lata 2014-2020:

- Rewitalizacja linii kolejowych nr 301 i nr 293 na odcinku Opole – Kluczbork
- Rewitalizacja linii kolejowej nr 288 Nysa – Brzeg

Ponadto w załączniku 9. na liście projektów krajowych do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032) znajduje się zadanie pn. Prace na ciągu E 59 – linia kolejowa nr 151 Kędzierzyn-Koźle - Chałupki, wraz ze stacją Kędzierzyn-Koźle. Europejski Bank Inwestycyjny wyraził wstępne zainteresowanie udziałem we współfinansowaniu. Uzyskanie środków pieniężnych na współfinansowanie ww. projektu uzależnione jest m.in. od oceny zdolności kredytowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., zawarcia stosownych umów kredytowych, a także od ustanowienia zabezpieczenia kredytów w formie gwarancji Skarbu Państwa.



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku

Opracowany przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dokument pn. *PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku* (dalej: Zamierzenia Inwestycyjne) przedstawia wizję stanu sieci kolejowej w 2030 roku (z perspektywą do 2040 roku), określając jednocześnie inwestycje prowadzące do uzyskania tego stanu. Działania te są zróżnicowane pod względem zakresu rzeczowego i finansowego oraz możliwie najefektywniej dostosowane do potrzeb na danym odcinku.

Propozycje projektów ujętych w Zamierzeniach Inwestycyjnych zostały podzielone na 4 grupy wynikające z charakteru przedsięwzięć tj. na projekty ponadregionalne, projekty związane z inwestycjami CPK sp. z o.o., projekty multilokalizacyjne oraz projekty regionalne. Poniżej wskazano listę proponowanych do realizacji projektów inwestycyjnych w podziale na ww. grupy na terenie województwa opolskiego.

Projekty ponadregionalne:

- Prace na linii kolejowej C–E 30 na odcinku Opole Groszowice – Jelcz – Wrocław Brochów – rozbudowa;
- Prace na ciągu E 59 – linia kolejowa nr 151 Kędzierzyn Koźle - Chałupki, wraz ze stacją Kędzierzyn Koźle – rozbudowa;
- Prace na linii kolejowej 132 na odcinku Pyskowice – Opole Groszowice – przebudowa;
- Prace na linii kolejowej nr 143 na odcinku Kluczbork – Oleśnica – Wrocław Mikołajów – przebudowa;
- Prace na ciągu E 30 na odcinku Gliwice - Kędzierzyn Koźle, wraz ze stacją Gliwice – rozbudowa;
- Prace na linii kolejowej nr 137 etap I: Kędzierzyn Koźle - Nysa – rozbudowa;
- Prace na linii kolejowej nr 137 etap II: Nysa - Kamieniec Żąbkowicki - przebudowa;
- Prace na linii kolejowej nr 272 na odcinku Kluczbork - Poznań Główny – przebudowa;
- Prace na linii kolejowej nr 181 Herby Nowe - Oleśnica, etap II: prace na odcinku Herby Nowe - Kępno – Hanulin – przebudowa.

Projekty związane z inwestycjami CPK sp. z o.o.:

- Poprawa przepustowości i zwiększenie prędkości na liniach kolejowych 61, 144 na odcinku Herby Stare - Opole Główne - przebudowa;
- Prace na linii 287 Opole Zachodnie - Nysa wraz z elektryfikacją – przebudowa.

Projekty multilokalizacyjne to projekty, których celem jest horyzontalne podejście do problemów występujących na polskiej sieci kolejowej. Z uwagi na to, że projekty te mają charakter zbiorczych inwestycji w wielu punktach i odcinkach na całej sieci kolejowej w Polsce, nie ma możliwości wskazania zakresu obejmującego województwo opolskie.



Projekty regionalne:

- Rewitalizacja linii kolejowej nr 288 Nysa – Brzeg – przebudowa;
- Rewitalizacja linii kolejowych nr 301 i nr 293 na odcinku Opole – Kluczbork – przebudowa;
- Rewitalizacja połączenia Racibórz - Raclawice Śl. w granicach woj. opolskiego – przebudowa;
- Budowa nowych i modernizacja przystanków kolejowych na obszarze województwa Opolskiego – budowa;
- Odtworzenie połączenia (Opole) - Gogolin - Krapkowice - Prudnik – budowa;
- Poprawa dostępności Głuchołaz – budowa;
- Rewitalizacja linii 144 na odcinku Fosowskie – Zawadzkie – (Tarnowskie Góry) – przebudowa.
-

Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)

Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.) to średniookresowy dokument programowy, w którym została zaprezentowana lista inwestycji na drogach krajowych zaplanowanych do realizacji do 2033 r. Dokument określa cele polityki transportowej w zakresie budowy drogowej sieci TEN-T na terenie Polski oraz drogowych połączeń komplementarnych. Celem dokumentu jest stworzenie spójnej sieci dróg krajowych zapewniającej efektywne funkcjonowanie drogowego transportu osobowego i towarowego. Poprawa przepustowości głównych arterii jest jednym z kluczowych elementów, które mogą zwiększyć dynamikę rozwoju zarówno regionów, jak i całego kraju poprzez łatwiejszy, szybszy i tańszy przepływ towarów oraz usług.

Realizacja planowanych inwestycji pozwoli również zaspokoić oczekiwania mieszkańców związane z bezpieczną i szybką komunikacją. Ponadto, zmniejszona zostanie luka infrastrukturalna pomiędzy krajami tzw. starej unii a Polską oraz zostaną dotrzymane unijne zobowiązania dotyczące budowy sieci TEN-T, w tym sieci bazowej, składającej się z połączeń priorytetowych, istotnych z punktu widzenia celów europejskiej polityki transportowej, której realizacja ma zostać zakończona do 2030 r.

Na podstawie listy zadań inwestycyjnych realizowanych w ramach Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.) ujęto następujące zadania z obszaru województwa opolskiego planowane do realizacji:

- S11 Kępno - A1 (w woj. opolskim dwa odcinki S11: Siemianice - Gotartów i Gotartów - początek obwodnicy Olesna),
- Rozbudowa autostrady A4 odc. Wrocław – Tarnów (w tym cały opolski odcinek A4),

oraz zrealizowane w ramach kontynuacji z Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014 – 2023 (z perspektywą do 2025 r.) :

- Budowa obwodnicy Olesna (S11),



- Budowa obwodnicy Kędzierzyna Koźla,(DK40),
- Budowa obwodnicy Praszki (DK45),
- Budowa obwodnicy Niemodlina (DK46).

Program budowy 100 obwodnic na lata 2020 – 2030

Poprawa bezpieczeństwa na drogach, wyprowadzenie ruchu z zatłoczonych miast, czystsze powietrze, mniejszy hałas i poprawa przepustowości sieci drogowej – to główne założenia opracowanego Programu. Jego realizacja przyczyni się również do powstania nowych miejsc pracy oraz rozwoju firm wykonujących inwestycje drogowe. W ramach Programu powstaną trasy o najwyższych parametrach technicznych, dostosowane do przenoszenia obciążenia 11,5 t/oś. Inwestycjom tym będą towarzyszyły urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym oświetlenie spełniające wytyczne prawidłowego oświetlenia przejść dla pieszych.

W programie zostały ujęte zadania na różnym etapie przygotowania. Wybór obwodnic do realizacji odbywał się przy uwzględnieniu stanu prac przygotowawczych, natężenia ruchu, w tym ruchu ciężkiego, stanu bezpieczeństwa ruchu w miejscowościach liczonego poziomem wypadkowości i ofiarami wypadków, poprawy dostępności połączeń z państwami sąsiednimi oraz koniecznością zachowania zrównoważonego rozwoju kraju.

Zgodnie z załącznikiem nr 1 PB 100 Obwodnic, dla województwa opolskiego przewidziano do realizacji 4 obwodnice:

1. Obwodnica Brzegu w ciągu drogi krajowej nr 39,
2. Obwodnica Lędzin w ciągu drogi krajowej nr 46,
3. Obwodnica Prudnika w ciągu drogi krajowej nr 41,
4. Obwodnica Sidziny w ciągu drogi krajowej nr 46.

Zgodnie z załącznikiem nr 2 PB 100 Obwodnic, dla województwa opolskiego przewidziano możliwych do realizacji 5 obwodnic:

1. Obwodnica Dębskiej Kuźni w ciągu drogi krajowej nr 46,
2. Obwodnica Głubczyc i Grobnik w ciągu drogi krajowej nr 38,
3. Obwodnica Grodźca w ciągu drogi krajowej nr 46,
4. Obwodnica Namysłowa w ciągu drogi krajowej nr 39
5. Obwodnica Strzelec Opolskich w ciągu drogi krajowej nr 94.



Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg

Ustawą z 23 października 2018 r. o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg, powołany został nowy mechanizm wsparcia dla jednostek samorządu terytorialnego, realizujących inwestycje na drogach samorządowych. Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg (RFRD) - dawniej Fundusz Dróg Samorządowych - stanowi kompleksowy instrument wsparcia realizacji zadań na drogach zarządzanych przez jednostki samorządu terytorialnego. Jego celem jest przyspieszenie powstawania nowoczesnej i bezpiecznej infrastruktury drogowej na szczeblu lokalnym, stanowiącej ważny element prawidłowego funkcjonowania i rozwoju gospodarki oraz przyczyniającej się do poprawy poziomu życia obywateli.

Utworzenie Funduszu ma również na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego i parametrów technicznych lokalnej sieci drogowej, a także poprawę oraz zwiększenie atrakcyjności i dostępności terenów inwestycyjnych. Rozwój lokalnej infrastruktury drogowej stanowi przy tym działanie komplementarne do inicjatyw podejmowanych na szczeblu krajowym w odniesieniu do budowy systemu autostrad i dróg ekspresowych, przyczyniając się do stworzenia spójnego i zintegrowanego systemu transportowego.

W ramach Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg, środki przekazywane są na:

- dofinansowanie budowy, przebudowy i remontu dróg powiatowych i dróg gminnych;
- dofinansowania budowy mostów lokalizowanych w ciągach dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych;
- finansowanie budowy, przebudowy i remontu dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych o znaczeniu obronnym;
- dofinansowanie zadań mających na celu wyłącznie poprawę bezpieczeństwa ruchu pieszych w obszarze oddziaływania przejść dla pieszych;
- dofinansowanie budowy obwodnic lokalizowanych w ciągach dróg wojewódzkich;
- dofinansowanie budowy, przebudowy lub remontu dróg wojewódzkich, dróg powiatowych lub dróg gminnych, zarządzanych przez prezydenta miasta na prawach powiatu będącego siedzibą wojewody lub sejmiku województwa.

Jednym z elementów RFRD jest poprawa bezpieczeństwa niechronionych użytkowników dróg poprzez budowę chodników oraz dróg dla pieszych i rowerów.

Program budowy/modernizacji przystanków kolejowych na lata 2020 – 2025

Program zakłada, że w ciągu pięciu lat powstanie 200 przystanków kolejowych w całej Polsce. Przystanki mają ułatwić skorzystanie z transportu kolejowego i wymazać białe plamy komunikacyjne. Zbudowane zostaną nowe



przystanki kolejowe, odbudowane te, które od lat nie istnieją oraz wydłużane perony tam, gdzie nie mogą zatrzymać się pociągi dalekobieżne.

Dzięki programowi budowy 200 przystanków podróż pociągiem stanie się powszechniejsza, a regionów wykluczonych komunikacyjnie będzie zdecydowanie mniej. Warunkiem realizacji inwestycji będzie deklaracja regionalnego organizatora przewozów o korzystaniu z wybudowanej infrastruktury.

Lista 200 zadań została opracowana na podstawie postulatów składanych przez organy samorządowe (prezydentów miast, urzędy gminy, urzędy marszałkowskie), przewoźników, zarządcę infrastruktury kolejowej, przedsiębiorców, lokalne stowarzyszenia oraz obywateli.

Na terenie województwa opolskiego wytypowano przystanki w m. Ozimek i Strzelce Opolskie.



Program Uzupelniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2029

Podstawowym celem Programu jest uzyskanie/usprawnienie połączenia kolejowego miejscowości o populacji powyżej 10 tys. mieszkańców z miastami wojewódzkimi i tym samym zmniejszenie wykluczenia transportowego tych miejscowości.

Rodzaje inwestycji:

- inwestycje liniowe (modernizacja/ rewitalizacja/ odtworzenie/ budowa nowych linii kolejowych),
- inwestycje punktowe (np. budowa nowych przystanków, mijanek, łącznic kolejowych).

Zakładane efekty Programu:

- poprawa warunków życia mieszkańców
- usprawnienie codziennych podróży (min. 4 pary pociągów na dobę)
- wzrost atrakcyjności mniejszych regionów Polski
- promowanie ekologicznych środków transportu
- wspieranie polskiej gospodarki poprzez stymulowanie inwestycji infrastrukturalnych

Województwo Opolskie w złożonym do Programu wniosku, wskazało na konieczność rewitalizacji linii kolejowych nr 177 i 294 Racibórz – Raclawice Śląskie. Wniosek uzyskał pozytywną ocenę i został skierowany do realizacji.

Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030

NPBRD jest dokumentem wypełniającym w Polsce warunek podstawowy dla sektora transportowego, wynikający z projektowanego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady, ustanawiającego wspólne przepisy dotyczące funduszy Polityki Spójności w perspektywie 2021-2027. NPBRD stanowi krajową strategię w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, w której dokonano podsumowania oceny zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Głównym celem NPBRD jest:

- ograniczenie o 50% ofiar śmiertelnych, tj. nie więcej niż 1455 w 2030 roku,
- ograniczenie o 50% ofiar ciężko rannych, tj. nie więcej niż 5317 w 2030 roku.

NPBRD zakłada konkretne cele oraz wskazuje priorytety działań, których wdrożenie powinno w efekcie doprowadzić do znacznej poprawy bezpieczeństwa na polskich drogach. Warunkiem powodzenia będzie świadomość wszystkich interesariuszy programu, nie tylko w kwestii podstawowych założeń, ale także zasad, które powinny towarzyszyć podejmowanym działaniom i najważniejszym decyzjom. Najważniejsze obszary interwencji to: inżynieria, nadzór



i edukacja. NPBRD oparty jest na pięciu filarach: bezpieczny człowiek, bezpieczna droga, bezpieczna prędkość, bezpieczny pojazd, ratownictwo i opieka powypadkowa. Podstawowe źródła finansowania NPBRD to: budżet państwa, budżety sektorowe, programy i instrumenty finansowe UE, programy, fundusze i środki instytucji finansowych, inwestorzy i partnerzy finansowi.

PTWO 2030 - aktualizacja priorytetowo traktuje bezpieczeństwo użytkowników infrastruktury. Niezbędna jest kontynuacja programu budowy obwodnic i poprawy jakości infrastruktury, które w istotnym stopniu przyczyniają się do zmniejszenia zagrożenia zaistnienia wypadku czy kolizji.

Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)

Strategia jest obowiązującym, kluczowym dokumentem państwa polskiego w obszarze średnio- i długofalowej polityki gospodarczej. Za bariery dla rozwoju Państwa uznano rozwarstwienie społeczne i utrzymujące się zróżnicowania przestrzenne w poziomie rozwoju społeczno-gospodarczego. W Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (dalej SOR) zawarte są rekomendacje dla polityk publicznych. Stanowi ona też podstawę dla zmian w systemie zarządzania rozwojem, w tym obowiązujących dokumentów strategicznych (strategii, polityk, programów).

SOR określa podstawowe uwarunkowania, cele i kierunki rozwoju kraju w wymiarze społecznym, gospodarczym, regionalnym i przestrzennym w perspektywie roku 2020 i 2030. SOR przedstawia nowy model rozwoju – rozwój odpowiedzialny oraz społecznie i terytorialnie zrównoważony. Jest on oparty o indywidualny potencjał terytorialny, inwestycje, innowacje, rozwój, eksport oraz wysoko przetworzone produkty. SOR zmierza do zmiany struktury gospodarki na rzecz uczynienia jej bardziej innowacyjną, efektywnie wykorzystującą zasoby kapitału rzeczowego i ludzkiego.

Głównym celem SOR jest tworzenie warunków dla wzrostu dochodów mieszkańców Polski przy jednoczesnym wzroście spójności w wymiarze społecznym, ekonomicznym, środowiskowym i terytorialnym. Oczekiwanym efektem realizacji Strategii będzie wzrost zamożności Polaków oraz zmniejszenie liczby osób zagrożonych ubóstwem i wykluczeniem społecznym. W SOR wskazano także cele szczegółowe:

I. Trwały wzrost gospodarczy oparty coraz silniej o wiedzę, dane i doskonałość organizacyjną (obszary: Reindustrializacja, Rozwój innowacyjnych firm, Małe i średnie przedsiębiorstwa, Kapitał dla rozwoju, Ekspansja zagraniczna);

II. Rozwój społecznie wrażliwy i terytorialnie zrównoważony (obszary: Spójność społeczna, Rozwój zrównoważony terytorialnie);

III. Skuteczne państwo i instytucje służące wzrostowi oraz włączeniu społecznemu i gospodarczemu.

Z punktu widzenia całej gospodarki najważniejsze oczekiwane efekty długookresowe to przede wszystkim zmiana struktury PKB Polski w wyniku zwiększenia roli innowacji w jego tworzeniu, co powinno przyczynić się do szybszej konwergencji dochodów Polaków do poziomu średniej UE.



Zaplanowane działania w *PTWO 2030 - aktualizacja*, wpisują się w cel główny SOR, a mianowicie tworzą warunki dla wzrostu dochodów mieszkańców Polski przy jednoczesnym wzroście spójności w wymiarze społecznym, ekonomicznym, środowiskowym i terytorialnym. Inwestycje skrócą czas podróży, zmniejszą koszty transportu, zwiększając jednocześnie mobilność i dostępność.

Kierunki rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.

Celem dokumentu *Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do roku 2040 roku* jest identyfikacja działań zmierzających do rozwoju transportu intermodalnego i uwzględnianie potrzeb w tym zakresie w ramach przyszłego dofinansowania w perspektywie finansowej UE 2021-2027. W związku z tym rzeczony dokument będzie:

- identyfikował kluczowe trasy kolejowe,

określał:

- wytyczne do lokalizacji terminali kontenerowych istotnych dla przewozów intermodalnych,
- podstawowe działania w zakresie ich modernizacji/budowy,
- potrzeby w zakresie taboru kolejowego służącego przewozom skonteneryzowanym,
- potrzeby w zakresie wyposażenia technicznego terminali,
- potrzeby w zakresie rozwoju systemów telematycznych i informacyjnych związanych z transportem ładunków wykorzystujących transport intermodalny,
- działania eliminujące bariery rozwoju przewozów intermodalnych, w tym opracowanie planu likwidacji barier prawnych i infrastrukturalnych do korzystania z kolejowych przewozów towarowych.

Dokument przeanalizował lokalizację 73 terminali intermodalnych, z których tylko jeden, zlokalizowany został na terenie województwa opolskiego:

Pozycja 60 Kędzierzyn-Koźle, terminal KTT INTERMODAL (drogowy i kolejowy).

Krajowy plan na rzecz energii i klimatu na lata 2021-2030

KPEiK przedstawia założenia i cele oraz polityki i działania na rzecz realizacji 5 wymiarów unii energetycznej: Bezpieczeństwa energetycznego, Wewnętrznego rynku energii, Efektywności energetycznej, Obniżenia emisyjności, Badań naukowych, innowacji i konkurencyjności. Wyznacza następujące cele klimatyczno-energetyczne na 2030 r.:

- 7% redukcji emisji gazów cieplarnianych w sektorach nieobjętych systemem ETS w porównaniu do poziomu w roku 2005,



- 21-23% udziału OZE w finalnym zużyciu energii brutto (cel 23% będzie możliwy do osiągnięcia w sytuacji przyznania Polsce dodatkowych środków unijnych, w tym przeznaczonych na sprawiedliwą transformację), uwzględniając:
- 14% udziału OZE w transporcie,
- roczny wzrost udziału OZE w ciepłownictwie i chłodnictwie o 1,1 pkt. proc. średniorocznie,
- wzrost efektywności energetycznej o 23% w porównaniu z prognozami PRIMES2007,
- redukcję do 56-60% udziału węgla w produkcji energii elektrycznej.

Cel redukcyjny dla Polski w zakresie emisji gazów cieplarnianych na poziomie -7% ma być zrealizowany poprzez obniżenie emisji w transporcie, budownictwie i rolnictwie, przy uwzględnieniu korzystnych efektów płynących z pochłaniania CO₂ przez ekosystemy oraz elastyczności związanej z użytkowaniem gruntów, zmianą użytkowania gruntów i leśnictwem. Niezwykle ważna w tym aspekcie jest również poprawa jakości życia mieszkańców Rzeczypospolitej Polskiej, szczególnie ochrona ich zdrowia i warunków życia, z uwzględnieniem ochrony środowiska. Dotyczy to w szczególności rozwiązania problemu tzw. „niskiej emisji” związanej z emisją zanieczyszczeń w transporcie oraz przez indywidualne źródła ciepła.

W ramach realizacji ogólnounijnego celu na 2030 r. Polska deklaruje osiągnięcie do 2030 r. 21-23% udziału OZE w finalnym zużyciu energii brutto (zużycie łącznie w elektroenergetyce, ciepłownictwie i chłodnictwie oraz na cele transportowe). W transporcie przewiduje się osiągnięcie 14% udziału energii odnawialnej w perspektywie 2030 r. Zakłada się wzrost wykorzystania biopaliw zaawansowanych, rozwój morskiej energetyki wiatrowej oraz zwiększenie dynamiki rozwoju mikroinstalacji OZE.

PTWO 2030 – aktualizacja jest jednym z elementów służących do osiągnięcia celu redukcyjnego. Aby skutecznie realizować cele krajowej polityki na rzecz energii i klimatu, dąży do podniesienia konkurencyjności transportu publicznego, jako środka komunikacji, wskazując na konieczność m.in. budowy węzłów przesiadkowych czy kontynuację odnowy taboru.

Centralny Port Komunikacyjny

Program inwestycyjny Centralny Port Komunikacyjny. Etap II. 2024–2030

Zgodnie z koncepcją CPK, realizacja przedsięwzięć składających się na komponent lotniskowy jest przewidziana do końca 2027 r. Realizacja przedsięwzięć inwestycyjnych składających się na komponent kolejowy ma nastąpić do końca 2034 r., obejmując dwie perspektywy finansowe UE. Ze względu na unikalny stopień skomplikowania przedsięwzięć zawartych w programie inwestycyjnym CPK, jego realizacja jest podzielona na etapy.

ETAP I obejmował działania przygotowawcze, w szczególności działania związane z planowaniem oraz opracowaniem założeń projektowych, a także wykupem gruntów pod realizację inwestycji. Celem etapu I było szczegółowe zdefiniowanie zakresu i skali inwestycji, przyjęcie optymalnych rozwiązań odnośnie do możliwych



wariantów realizacji przedsięwzięcia, określenie optymalnego planu jego realizacji, szczegółowych harmonogramów i budżetów poszczególnych projektów, a także określenie sposobu ich finansowania.

ETAP II stanowi kontynuację etapu I. Obejmuje działania polegające na kontynuacji prac przygotowawczych, rozpoczęciu i zakończeniu zasadniczych robót związanych z budową CPK, a także kluczowych inwestycji kolejowych, drogowych i projektów komplementarnych związanych z uruchomieniem lotniska.

Program wśród inwestycji towarzyszących w zakresie przebudowy, rozbudowy linii kolejowych wskazuje:

Ciąg nr 8 (realizowany wyłącznie przez PKP PLK S.A.): Warszawa –CPK – Częstochowa – Opole – Nysa - Kłodzko (odcinek objęty inwestycją: Skierniewice – Opole – Nysa – Kłodzko).

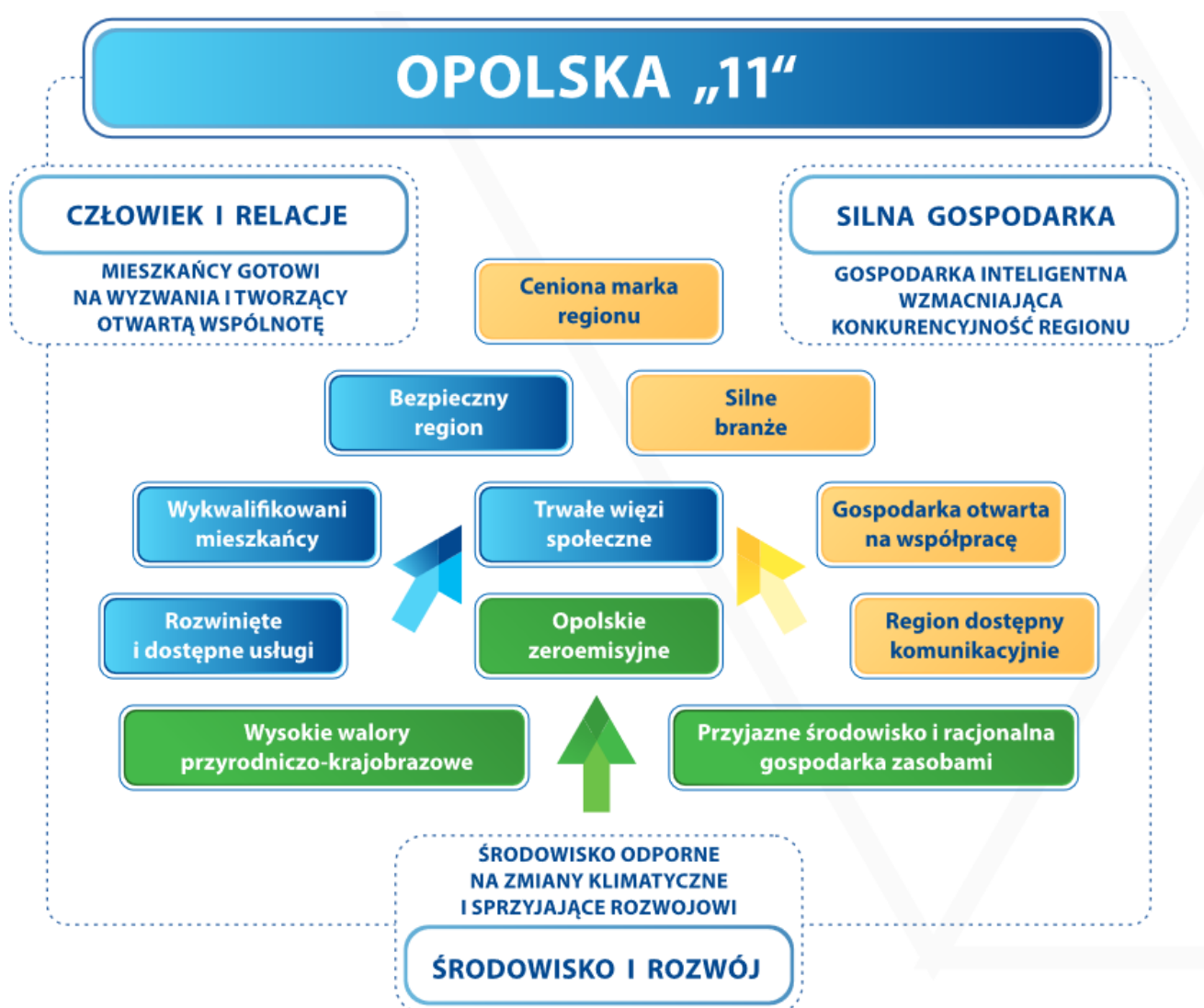
2.3. Analiza spójności na poziomie regionalnym

Strategia Rozwoju Województwa Opolskiego Opolskie 2030

Uchwała Nr XXXIV/355/2021 Sejmiku Województwa Opolskiego z dnia 4 października 2021 roku.

Strategia jest najważniejszym elementem strategicznego programowania rozwoju regionu opolskiego do roku 2030 i zakłada osiągnięcie wysokiego standardu infrastruktury komunikacyjnej. Wszystkie cele operacyjne prowadzą do realizacji wizji i celów strategicznych. Jedne w sposób bezpośredni wpływają na dany cel strategiczny, inne pośrednio. Cele wzajemnie na siebie oddziałują, zatem należy je rozpatrywać kompleksowo.

Rysunek 1 Opolska „11” – cele operacyjne na tle celów strategicznych



Źródło: Strategia Opolskie 2030



Cele strategiczne:

- Obszar Społeczeństwo: MIESZKAŃCY GOTOWI NA WYZWANIA I TWORZĄCY OTWARTĄ WSPÓLNOTĘ

Bezpieczny region: poprawa bezpieczeństwa mieszkańców, rozwój edukacji na rzecz bezpieczeństwa, współpraca instytucjonalna .

Trwałe więzi społeczne: integracja i aktywizacja społeczna, wsparcie rodzin i seniorów, profesjonalizacja organizacji społecznych, budowa systemu wsparcia rewitalizacji, rozwój społeczeństwa wielokulturowego/

Wykwalifikowani mieszkańcy: wzrost jakości kształcenia, wzmacnianie instytucji, aktywizacja zawodowa, współpraca na rzecz rozwoju kwalifikacji i kompetencji.

Rozwinięte i dostępne usługi: rozwój opieki zdrowotnej, rozwój usług społecznych, rozszerzanie oferty spędzania wolnego czasu, rozwój e-usług.

- Obszar Środowisko: ŚRODOWISKO ODPORNE NA ZMIANY KLIMATYCZNE I SPRZYJAJĄCE ROZWOJOWI

Przyjazne środowisko i racjonalna gospodarka zasobami: rozwój świadomości ekologicznej i praktycznych zastosowań, ochrona zasobów wodnych, nowoczesna gospodarka odpadami, zarządzanie zasobami gleb i kopalin, zapobieganie skutkom zjawisk klimatycznych.

Wysokie walory przyrodniczo-krajobrazowe: ochrona bioróżnorodności, dbałość o zachowanie dziedzictwa kulturowego, wzmocnienie systemu ochrony przyrody, ochrona krajobrazów.

Opolskie zeroemisyjne: obniżenie emisyjności gospodarki, rozwój zielonych technologii, poprawa efektywności energetycznej gospodarki.

- Obszar Gospodarka: GOSPODARKA INTELIGENTNA WZMACNIAJĄCA KONKURENCYJNOŚĆ REGIONU

Ceniona marka regionu: rozwój tożsamości regionalnej, wzmacnianie wizerunku Zielonego Opolskiego, rozwój silnych produktów turystycznych, wykorzystanie nowoczesnych narzędzi marketingowych

Region dostępny komunikacyjnie: rozwój infrastruktury komunikacyjnej, rozbudowa infrastruktury teleinformatycznej, rozwój transportu zintegrowanego.

Gospodarka otwarta na współpracę: rozwój przedsiębiorczości, współpraca gospodarcza wsparcie eksportu, badania na rzecz gospodarki.

Silne branże: wzmocnienie konkurencyjności i innowacyjności firm, wspieranie powstawania miejsc pracy, rozwój rolnictwa i rybactwa, poprawa klimatu inwestycyjnego.

PTWO 2030 - aktualizacja obejmuje zadania mające na celu rozbudowę i polepszenie stanu infrastruktury transportowej. Wszystkie działania mają na celu zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawę



bezpieczeństwa użytkowników i efektywności sektora transportowego z uwzględnieniem uwarunkowań środowiskowych i promocją ruchu rowerowego (zeroemisyjnego). Są spójne w tym względzie ze Strategią Rozwoju Województwa Opolskiego Opolskie 2030, w szczególności w obszarze Gospodarka (region dostępny komunikacyjnie).

W zakresie rozwoju infrastruktury komunikacyjnej Strategia wskazuje bowiem na:

- powiązanie węzłów autostradowych i dróg ekspresowych z układem dróg krajowych i wojewódzkich,
- poprawę stanu i jakości regionalnej infrastruktury transportowej,
- budowę i przebudowę dróg, obwodnic i przepraw mostowych w regionie,
- rozwój osi komunikacyjnej północ-południe,
- budowę nowego węzła autostradowego dla lepszego skomunikowania stolicy regionu,
- poprawę wewnętrznej dostępności drogowej w regionie,
- rewitalizację linii kolejowych,
- wspieranie działań zmierzających do podniesienia atrakcyjności korytarza Odrzańskiej Drogi Wodnej.

W zakresie rozwoju transportu zintegrowanego Strategia zwraca uwagę na:

- działania służące rozwojowi sieci transportu publicznego, w tym budowa węzłów przesiadkowych,
- rozwój systemu zarządzania ruchem, w tym w miastach w ramach smart city,
- rozwój systemu dróg rowerowych,
- budowę infrastruktury przyjaznej rowerzystom,
- opracowanie zintegrowanego rozkładu jazdy,
- wprowadzenie systemu „jednego biletu”.

Powyższe działania wynikają również z *PTWO 2030 – aktualizacja*.

Fundusze Europejskie dla Opolskiego 2021-2027

Uchwała Nr 8426/2022 Zarządu Województwa Opolskiego z dnia 12 grudnia 2022 roku

Dokument zatwierdzony przez Komisję Europejską Decyzją Wykonawczą z dnia 29.11.2022 r. zatwierdzającą program Fundusze Europejskie dla Opolskiego 2021-2027 do wsparcia z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Europejskiego Funduszu Społecznego Plus w ramach celu „Inwestycje na rzecz zatrudnienia i wzrostu” dla regionu Opolskiego w Polsce. CCI 2021PL16FFPR008.

Realizacja FEO 2021-2027 jest oparta na doświadczeniach poprzednich perspektyw finansowych, dzięki którym Opolszczyzna znalazła się wśród regionów o największym potencjale instytucjonalnym oraz sprawności i skuteczności w wydatkowaniu środków europejskich. Działania ujęte w ramach celów szczegółowych FEO 2021-



2027 są zgodne z zasadą DNSH. Planowana w FEO 2021-2027 interwencja skupiona na innowacyjności, zielonych technologiach i cyfryzacji przyczyni się do zacieśniania współpracy międzynarodowej beneficjentów środków UE.

PRIORYTETY:

1. Fundusze Europejskie na rzecz wzrostu innowacyjności i konkurencyjności opolskiego.
2. Fundusze Europejskie dla czystej energii i ochrony środowiska naturalnego w województwie opolskim
3. Fundusze Europejskie na zrównoważony transport miejski województwa opolskiego
4. Fundusze Europejskie na rzecz spójności i dostępności komunikacji województwa opolskiego
5. Fundusze Europejskie wspierające opolski rynek pracy i edukację
6. Fundusze europejskie wspierające włączenie społeczne w opolskim
7. Fundusze Europejskie wspierające usługi społeczne i zdrowotne w opolskim
8. Europejski budżet dla społeczeństwa opolskiego
9. Fundusze europejskie wspierające inwestycje społeczne w opolskim
10. Fundusze Europejskie na wzmocnienie potencjałów endogenicznych opolskiego
11. Pomoc techniczna EFRR
12. Pomoc techniczna EFS+

FEO wskazuje, iż pomimo realizacji w ostatnich latach ważnych inwestycji w sieci dróg lokalnych oraz wojewódzkich, spójność transportowa regionu nie poprawiła się w sposób wystarczający. Wzrost natężenia ruchu, liczne „wąskie gardła” powodują narastanie niekorzystnych oddziaływań transportu drogowego na środowisko (hałas, wibracje i zanieczyszczenia powietrza) oraz uciążliwości dla uczestników ruchu drogowego, w tym strat czasu i zagrożeń bezpieczeństwa. Z uwagi na niską konkurencyjność i wykorzystanie transportu publicznego w przewozach pozamiejskich istnieje konieczność podniesienia dostępności i konkurencyjności zrównoważonego transportu publicznego względem transportu drogowego. Rozwój sektora transportu leży w strategicznym interesie województwa i stanowi istotny czynnik atrakcyjności inwestycyjnej regionu przy jednoczesnym wzroście jakości życia mieszkańców i możliwości rozwoju gospodarczego. Konieczne jest zapewnienie dostępności zarówno do sieci infrastruktury TEN-T, terenów inwestycyjnych, przejść granicznych, jak też obiektów i szlaków drogowych oraz kolejowych o kluczowym znaczeniu dla rozwoju gospodarczego regionu.

Powyższe zagadnienia uwzględniła *PTWO 230-aktualizacja*, dążąc do rozwoju i udoskonalania zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawę dostępu do TEN-T oraz mobilności transgranicznej.



Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Opolskiego 2019

Uchwała Nr VI/54/2019 Sejmiku Województwa Opolskiego z dnia 24 kwietnia 2019 roku.

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Opolskiego (dalej: PZPWO) jest podstawowym narzędziem prowadzenia polityki przestrzennej na poziomie regionu, rozumianej jako celowe oddziaływanie władz województwa na rozmieszczenie funkcji i przestrzenne różnicowanie dynamiki rozwoju.

Głównym zadaniem PZPWO jest określenie przestrzennych uwarunkowań rozwoju oraz kierunków i priorytetów kształtowania środowiska przyrodniczego, kulturowego i zurbanizowanego w ciągu najbliższych kilkunastu lat, w dostosowaniu do strategicznych kierunków rozwoju społecznego i gospodarczego województwa zawartych w Strategii Rozwoju Województwa Opolskiego Opolskie 2030, z równoczesnym uwzględnieniem koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju.

Dokument stanowi podstawę dla opracowania programów rozwoju województwa, zapewnia wiodącą rolę w zakresie przestrzennej koordynacji działań na poziomie regionu i na poziomie lokalnym. Umożliwia efektywne wybory priorytetów na zasadach zrównoważonego rozwoju, przy zachowaniu możliwości negocjacji pomiędzy stronami w zakresie ważności i spodziewanych efektów działań.

PZPWO wskazuje, że dobrze rozwinięta i zróżnicowana infrastruktura transportowa oraz duża gęstość sieci drogowej i kolejowej zapewnia dobre połączenia komunikacyjne stolicy regionu z resztą województwa, a wysokie wskaźniki gęstości sieci dróg i linii kolejowych, stawiają region wśród najzasobniejszych pod tym względem w kraju. Wskazuje ponadto ograniczoną dostępność transportową wewnątrz regionu, wynikającą z:

- niewystarczającej ilości przepraw mostowych przez rzekę Odrę,
- braku powiązania komunikacyjnego na kierunku północ – południe, gdzie nie wykształcił się żaden ważny korytarz transportowy, a istniejące drogi rangi międzyregionalnej i regionalnej na wielu odcinkach wymagają modernizacji i wyprowadzenia poza tereny zabudowane,
- ograniczonej przepustowości dróg, niedostosowanych parametrami technicznymi do pełnionych funkcji,
- złego stanu technicznego dróg i szlaków kolejowych,
- braku wielu obwodnic na drogach krajowych i wojewódzkich przebiegających przez tereny zabudowane, co powoduje negatywne i uciążliwe skutki dla mieszkańców w postaci nadmiernego poziomu hałasu i zanieczyszczenia powietrza,



- marginalizacji lokalnych linii kolejowych – lokalne linie kolejowe są zdekapitalizowane lub wyłączone z ruchu z powodu złego stanu technicznego;

- zaniku transportu Odrzańską Drogą Wodną – obecnie transportowe wykorzystanie rzeki Odry jest marginalne. Za taki stan rzeczy odpowiada wiele czynników z czego najistotniejsze mają miejsce poza obszarem województwa opolskiego, a ich efektem jest ograniczenie splawności Odry w jej środkowym biegu.

Wśród zasad prowadzenia polityki poprawy dostępności transportowej województwa dokument wymienia:

- Likwidację barier komunikacyjnych i dostosowanie systemu transportowego do parametrów umożliwiających sprawne funkcjonowanie sieci komunikacyjnej w układach zewnętrznym i wewnętrznym.
- Zwiększenie udziału transportu publicznego w obsłudze transportowej regionu, kosztem ograniczenia ruchu indywidualnego.
- Kształtowanie systemu transportowego w harmonii z otoczeniem.
- Priorytet wykorzystania istniejącej infrastruktury transportowej w stosunku do budowy nowej.
- Skojarzenia rozwoju infrastruktury transportu zbiorowego z infrastrukturą rowerową.

Program Ochrony Środowiska dla Województwa Opolskiego na lata 2021-2027

Uchwała Nr LVII/592/2023 Sejmiku Województwa Opolskiego z dnia 26 września 2023 r.

Celem działań ujętych w programie jest dążenie do sukcesywnej poprawy stanu środowiska w województwie, ograniczenie negatywnego wpływu źródeł zanieczyszczeń na środowisko naturalne, ochrona i rozwój walorów środowiska, a także racjonalne gospodarowanie jego zasobami przy uwzględnieniu dalszego rozwoju społeczno-gospodarczego. Cele i kierunki interwencji Programu oraz działania zmierzające do poprawy stanu środowiska zostały wskazane w ramach poszczególnych obszarów interwencji:

- ochrona klimatu i jakości powietrza,
- zagrożenie hałasem,
- pola elektromagnetyczne,
- gospodarowanie wodami,
- gospodarka wodno-ściekowa,
- zasoby geologiczne,
- gleby,
- gospodarka odpadami i zapobieganie powstawaniu odpadów,
- zasoby przyrodnicze,
- zagrożenie poważnymi awariami.



Poza głównymi obszarami interwencji w strategii ochrony środowiska uwzględniono również zagadnienia horyzontalne takie, jak działania edukacyjne, czy monitoring środowiska. Kierunki interwencji Programu, odnoszące się do ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko to m.in.:

- ograniczenie emisji niskiej;
- osiągnięcie poziomów dopuszczalnych i docelowych substancji: pyłu PM10, PM2,5, benzo(a)pirenu, ozonu;
- redukcja emisji gazów cieplarnianych;
- rozwój zrównoważonego transportu;
- zmniejszenie poziomu emitowanego hałasu;
- ochrona przed hałasem;
- ochrona zasobów wodnych;
- ograniczanie ilości zanieczyszczeń wprowadzanych do wód;
- rozbudowa infrastruktury zbierania i oczyszczania ścieków;
- ochrona gleb;
- ochrona korytarzy ekologicznych i przeciwdziałanie fragmentacji przestrzeni przyrodniczej;
- ochrona krajobrazu, tworzenie zielonej infrastruktury;
- utrzymanie sprawnego systemu zapobiegania poważnym awariom.

Program Ochrony Środowiska przed hałasem dla Województwa Opolskiego

Uchwała Nr VIII/76/2019 Sejmiku Województwa Opolskiego z dnia 18 czerwca 2019 roku.

Głównym celem Programu jest: ograniczenie liczby i zasięgu uciążliwości akustycznych dla dróg analizowanych w Programie w stopniu, aby otrzymały one co najmniej niski priorytet ochrony akustycznej – tj. osiągnięcia w ich otoczeniu wartość wskaźnika M niższej niż 5 (wskaźnik M łączy poziom hałasu na badanym obszarze z liczbą osób narażonych na ten hałas. Jest wskaźnikiem społecznego zapotrzebowania na środki ochrony przed hałasem).

Działania określone w ocenianym Programie podzielić można na dwie główne kategorie. Są to działania strategiczne, częściowo służące zapobieganiu powstawaniu hałasu oraz działania operacyjne, których celem jest zminimalizowanie oddziaływania istniejącego hałasu na określonych terenach mieszkaniowych. Wśród działań strategicznych wyróżnić można dwie grupy:

- działania w zakresie planowania przestrzennego,
- działania związane z edukacją.

Odnosnie planowania przestrzennego zalecono:

- planowanie nowych odcinków dróg (w tym obwodnic) na terenach nie podlegających ochronie akustycznej, w jak największej odległości od budynków mieszkalnych,



• zabezpieczenie budynków podlegających ochronie akustycznej, przed oddziaływaniem ruchu pojazdów poprzez zastosowanie odpowiednich urządzeń ochrony środowiska, w przypadku konieczności budowy nowych odcinków dróg na terenach podlegających ochronie akustycznej.

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. Z drugiej strony budowa nowych odcinków dróg może wiązać się z następującymi oddziaływaniami: zajęciem terenu pod inwestycję (w tym powierzchni z glebą i roślinnością), zniszczeniem siedlisk, wycinką drzew i krzewów, oddziaływaniem na ciek w związku z budową obiektów mostowych, zanieczyszczeniem wód powierzchniowych i podziemnych, hałasem, drganiami (szczególnie z powodu pracy ciężkiego sprzętu), emisją zanieczyszczeń do powietrza, stworzeniem bariery dla migracji małych i dużych zwierząt, ryzykiem wystąpienia wypadku o poważnych skutkach. Bardzo ważnym elementem działań długookresowych jest edukacja ekologiczna oraz przede wszystkim właściwe planowanie przestrzenne, polegające przede wszystkim na zakazie lokalizacji budynków podlegających ochronie akustycznej na terenach, które znajdują się w zasięgach oddziaływania hałasu o poziomie przekraczającym wartości dopuszczalne. Realizowanie właściwej polityki związanej z planowaniem przestrzennym powinno ograniczyć powstawanie nowych odcinków dróg, gdzie z czasem pojawią się budynki mieszkalne w zasięgach negatywnego oddziaływania hałasu, dla których konieczne będzie podejmowanie działań naprawczych polegających np. na budowie ekranów akustycznych.

Programu Ochrony Powietrza dla Województwa Opolskiego

Uchwała Nr XX/193/2020 Sejmiku Województwa Opolskiego z dnia 28 lipca 2020 roku.

Celem Programu jest wskazanie przyczyn wystąpienia przekroczeń poziomu dopuszczalnego pyłu zawieszonego PM10 oraz pyłu zawieszonego PM2,5, a także poziomu docelowego stężeń benzo(a)pirenu oraz określenie działań naprawczych zmierzających do osiągnięcia w możliwie krótkim czasie poziomów dopuszczalnych, uwzględniając również katalog działań zamieszczonych w ramach obowiązującego i realizowanego na terenie stref województwa programu ochrony powietrza. Cel jest zbieżny z celem Krajowego Programu Ochrony Powietrza do roku 2020.

W zakresie ograniczenia niekorzystnego wpływu transportu drogowego na powietrze program wymienia:

- Poprawę płynności ruchu na terenach miejskich poprzez wykorzystanie inteligentnych systemów sterowania ruchem;
- Rozwój infrastruktury dla ruchu pieszego i rowerowego;
- Poprawę stanu i obniżenie emisyjności komunikacji publicznej;
- Ograniczenie emisji wtórnej pyłu poprzez czyszczenie dróg na mokro;



- Ograniczenie emisji wtórnej pyłu poprzez czyszczenie dróg na mokro po okresie zimowym;
- Ograniczanie ruchu pojazdów w centrach miast.

Plan gospodarki odpadami dla województwa opolskiego na lata 2016-2022 z uwzględnieniem lat 2023-2028

Uchwała Nr XXVII/306/2017 Sejmiku Województwa Opolskiego z dnia 28 marca 2017 roku.

Cele dla gospodarki odpadami określono na podstawie analizy stanu aktualnego oraz prognozowanych zmian gospodarki odpadami w województwie opolskim w oparciu o obowiązujące wymagania prawne, a także plany oraz programy rządowe i lokalne w zakresie gospodarki odpadami. Podstawowym celem w zakresie gospodarki odpadami, przyjętym dla województwa, jest opracowanie systemu gospodarki odpadami zgodnego z zasadą zrównoważonego rozwoju, umożliwiającego wypełnienie podstawowych zasad gospodarki odpadami, które stanowią:

- zapobieganie powstawaniu odpadów,
- wykorzystanie odpadów w procesie recyklingu, odzysku, unieszkodliwiania odpadów, których nie można przetworzyć innymi metodami,
- zmniejszenie ilości odpadów kierowanych na składowiska odpadów (szczególnie biodegradowalnych),
- wyeliminowanie praktyk nielegalnego składowania odpadów.

W zakresie transportu dokument wskazuje na konieczność poprawy logistyki transportu i znacznego postępu w recyklingu. Wzrost ilości samochodów ma niewątpliwie wpływ na ilość powstających tego rodzaju odpadów. *PTWO 2030 – aktualizacja* zakłada zwiększenie spójności i przepustowości układu transportowego, co wpłynie na zmniejszenie wprowadzania odpadów do środowiska.

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Opolskiego

Uchwała Nr XLIV/505/2014 Sejmiku Województwa Opolskiego z dnia 22 lipca 2014 roku.

Podstawowym celem opracowania jest poprawa jakości systemu transportowego Województwa Opolskiego i jego rozwój zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju. Jakość systemu transportowego będzie bowiem decydującym czynnikiem, warunkującym jakość życia mieszkańców i rozwój gospodarczy obszaru objętego planem. *PTWO 2030 - aktualizacja* jest zgodny z ww. celem nadrzędnym planu. Wpisuje się ponadto w realizację następujących celów szczegółowych:

Cel 1. Poprawa dostępności transportowej i jakości transportu – instrument poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych.



Cel 2. Poprawa efektywności funkcjonowania systemu transportowego – instrument zwiększania wydajności systemu z jednoczesnym ograniczeniem kosztów.

Cel 3. Integracja systemu transportowego – w układzie gałęziowym i terytorialnym.

Cel 4. Wspieranie konkurencyjności gospodarki – instrument rozwoju gospodarczego.

Cel 5. Poprawa bezpieczeństwa – radykalna redukcja liczby wypadków i ograniczenie ich skutków (zabici, ranni) oraz poprawa bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu.

Cel 6. Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne i warunki życia.

Wszystkie połączenia o charakterze użyteczności publicznej powinny tworzyć spójny system transportowy i odpowiadać w pełni na potrzeby społeczne w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Podstawowym założeniem dokumentu jest oparcie sieci połączeń o charakterze użyteczności publicznej na połączeniach kolejowych. Pozostałe środki transportu powinny stanowić uzupełnienie dla transportu kolejowego. Kierunki ogóle:

- Integracja transportu publicznego z indywidualnym,
- Zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego,
- Poprawa infrastruktury komunikacyjnej.

Kierunki szczegółowe:

- Budowa zintegrowanego intermodalnego centrum komunikacyjnego Opole Główne oraz uzupełniających centrów przesiadkowych,
- Integracja taryfowa i biletowa,
- Wybór operatora na liniach użyteczności publicznej,
- Poprawa oferty przewozowej poprzez zakup nowego taboru kolejowego,
- Rozwój komunikacji lotniczej i wodnej.

PTWO 2030 – aktualizacja jest spójny w analizowanym dokumencie i zakłada rozwój publicznego transportu zbiorowego w regionie.

Opolska Polityka Rowerowa

Uchwała Nr 6294/2018 Zarządu Województwa Opolskiego z dnia 29 października 2018 roku.

W ramach Opolskiej Polityki Rowerowej przewiduje się podjęcie szeregu przedsięwzięć zgodnych z obowiązującymi aktami prawnymi, programami wyższego rzędu oraz dokumentami planistycznymi uwzględniającymi planowanie rozwoju ruchu rowerowego. Wyznaczone cele w ramach opracowanego dokumentu są powiązane i spójne z celami, priorytetami i działaniami strategicznych dokumentów na poziomie wspólnotowym, krajowym oraz regionalnym. Dokument przedstawia kierunki rozwoju tras rowerowych na terenie województwa, których głównym celem jest realizacja przyszłych zadań inwestycyjnych w zakresie rozwoju infrastruktury rowerowej i promocji transportu niskoemisyjnego. Spójna koncepcja, wypracowana z wszystkimi zainteresowanymi



podmiotami, ma zagwarantować powstanie wysokiej jakości sieci tras rowerowych, głównie o charakterze komunikacyjnym, które spełnią oczekiwania potencjalnych jej użytkowników. Dokument ten jest również odpowiedzią na wyzwania, jakie stawia przed samorządami polityka klimatyczna i ochrony środowiska. Nieuniknione jest przechodzenie na transport niskoemisyjny, wprowadzanie rozwiązań w zakresie zrównoważonego transportu i efektywnych rozwiązań multimodalnych. Tylko takie działania połączone z promowaniem mobilności rowerowej i łączenie jej z transportem zbiorowym, a szczególnie z koleją mogą spowodować, iż w sposób istotny zredukujemy ruch samochodowy i emisję CO₂ oraz innych zanieczyszczeń. Opolska Polityka Rowerowa wpłynie także na podniesienie konkurencyjności oferty turystycznej województwa opolskiego, przyczyni się do zrównoważonego rozwoju województwa poprzez pozytywny wpływ na ochronę różnorodności biologicznej, dziedzictwa kulturowego i przyrodniczego oraz spowoduje zwiększenie dostępności turystycznej całej Opolszczyzny.

Głównymi celami Opolskiej Polityki Rowerowej jest wzrost udziału ruchu rowerowego w regionie opolskim oraz zwiększenie roli roweru jako codziennego środka transportu. Jazda na rowerze często nie jest postrzegana jako pełnoprawny sposób przemieszczania się na co dzień, bywa wręcz traktowana jedynie jako forma spędzania wolnego czasu lub środek transportu jedynie dla osób niezamożnych. Opolska Polityka Rowerowa ma za zadanie umożliwić transfer wiedzy i rozwój potencjału wdrożeniowego w celu podniesienia skuteczności działań podejmowanych w dziedzinach związanych z ruchem rowerowym. Realizacja celu głównego przełoży się na:

- mniejsze zatłoczenie na drogach, a tym samym mniejsze korki i poprawa płynności ruchu,
- poprawę bezpieczeństwa drogowego,
- mniejsze zanieczyszczenie środowiska, w tym powietrza,
- niższe emisje dwutlenku węgla,
- poprawę zdrowia fizycznego i psychicznego mieszkańców.

CEL GŁÓWNY: Wzrost udziału ruchu rowerowego w regionie opolskim oraz zwiększenie roli roweru jako codziennego środka transportu.

W ramach celu głównego wyznaczono także 4 cele operacyjne:

- Cel 1. Szeroki dostęp do infrastruktury rowerowej,
- Cel 2. Rozwój usług dla rowerzystów,
- Cel 3. Strategiczne planowanie ruchu rowerowego,
- Cel 4. Prawidłowa komunikacja, edukacja i marketing.

PTWO 2030 – aktualizacja zakłada promowanie transportu rowerowego poprzez rozbudowę infrastruktury (ścieżki rowerowe, parkingi, miejsca obsługi rowerzystów itp.).



Opolski Wojewódzki Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2022 – 2023 z perspektywą do 2025

Wojewódzkie programy bezpieczeństwa ruchu drogowego nawiązują do programu krajowego, uwzględniając jednocześnie uwarunkowania wynikające z zapisów właściwych strategii rozwoju czy regionalnych programów operacyjnych. Określone w Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego cele na rok 2030 w kwestii zmniejszenia liczby, w przypadku województwa opolskiego przedstawiają się następująco:

- nie więcej niż 37 ofiary śmiertelne w roku,
- nie więcej niż 112 osoby ciężko ranne w roku.

Wojewódzki Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030 i jego struktura interwencji opiera się analogicznie na filarach zdefiniowanych w Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. *PTWO 2030 - aktualizacja* priorytetowo traktuje bezpieczeństwo użytkowników infrastruktury. Niezbędna jest kontynuacja programu budowy obwodnic i poprawy jakości infrastruktury, które w istotnym stopniu przyczyniają się do zmniejszenia zagrożenia zaistnienia wypadku czy kolizji.

Strategia rozwoju Subregionu Północnego Opolszczyzny na lata 2021 – 2030

Strategia rozwoju Subregionu Północnego Opolszczyzny na lata 2021 – 2030 jest dokumentem średniookresowym wyznaczającym najważniejsze kierunki rozwoju dla Subregionu i samorządów z obszaru powiatów kluczborskiego, namysłowskiego i oleskiego.

Cel nadrzędny - wizja rozwoju:

Obszar Subregionu Północnego Opolszczyzny (dalej: SPO) rozwija się dynamicznie dzięki innowacyjnej gospodarce i wykorzystaniu zasobów endogenicznych oraz wykorzystaniu potencjałów społeczności lokalnych, dzięki czemu zapewnia wysoką jakość życia i innych aktywności swoim mieszkańcom.

Strategia wskazuje m.in.

Cel strategiczny 2 Konkurencyjna i zdywersyfikowana gospodarka Subregionu.

Kierunek działań 2.1: Wysoki poziom spójności i dostępności transportowej.

Poprawa dostępności transportowej Subregionu ma znaczenie dla mieszkańców oraz działających na jego terenie podmiotów gospodarczych. Przede wszystkim istotne są w tym zakresie inwestycje drogowe, które ułatwią przemieszczanie się w obrębie Subregionu oraz przyspieszą dotarcie poza jego granice (tym bardziej, że Subregion omijają autostrady czy drogi ekspresowe, a natężenie ruchu na drogach krajowych jest bardzo duże). W obrębie SPO z kolei ważne będą działania zmierzające do modernizacji sieci dróg lokalnych - powiatowych i gminnych, najistotniejszych z punktu widzenia mieszkańców, którzy podróżują nimi do miejsc pracy czy nauki, zlokalizowanych często w ośrodkach powiatowych. Niezwykle ważną rolę w obrębie Subregionu odgrywa także transport kolejowy,



zarówno pasażerski, jak i towarowy. Ze względu na to, że jest to bardzo ekologiczna forma transportu, należy podejmować działania wpływające na rozwój sieci kolejowej. W związku z dużym udziałem transportu autobusowego, należy dbać o nowoczesny tabor, umożliwiający zarówno komfortowe podróżowanie, jak i ograniczanie jego negatywnego wpływu na środowisko. Aby zachęcić mieszkańców do rezygnacji z transportu prywatnego na rzecz publicznego, niezbędne będzie stworzenie spójnego systemu zarządzającego logistyką przejazdów, aby umożliwić łatwą orientację w dostępnych opcjach przejazdów.

Cel strategiczny 3 Racjonalna gospodarka zasobami środowiska.

Kierunek działań 3.2: Wysoka jakości środowiska.

Jakość środowiska na terenie Subregionu wymaga podjęcia działań służących jego poprawie i ograniczaniu presji na środowisko. Działania w tym zakresie muszą być prowadzone bardzo szeroko. Szczególnie widoczne jest to w kontekście jakości powietrza, bowiem ciągle odnotowywane są przekroczenia wartości stężeń dobowych groźnego dla zdrowia pyłu PM10, a w niektórych miejscach także pyłu PM2,5. Uzupełnieniem tych działań będzie sieć dróg rowerowych, charakteryzująca się spójnością i komplementarnością (stąd należy skoncentrować się przede wszystkim na budowie brakujących odcinków, dzięki którym będzie możliwe połączenie fragmentów istniejących już dróg). W wielu przypadkach bowiem drogi rowerowe mogą być wykorzystywane przez mieszkańców do przemieszczania się do pracy, na zakupy czy w innych celach. Dzięki temu ograniczeniu ulegnie stopień wykorzystania pojazdów prywatnych do przemieszczania się na mniejsze odległości. Rozwinięta sieć komunikacji autobusowej również przekłada się na zwiększenie poziomu emisji liniowej, stąd tak ważne będzie inwestowanie w nowoczesny i ekologiczny tabor.

Strategia Innych Instrumentów Terytorialnych Subregionu Południowego na lata 2021-2030

Strategia Innych Instrumentów Terytorialnych Subregionu Południowego na lata 2021-2030 stanowi reakcję lokalnych władz zrzeszonych w Stowarzyszeniu Subregion Południowy na wyzwania związane z tworzeniem sprzyjających warunków dla stabilnego rozwoju społeczno-gospodarczego w Subregionie oraz na jego terytorium funkcjonalnym, a także na dostosowanie Subregionu do wyzwań stawianych przez nowe perspektywy finansowe budżetu Unii Europejskiej na lata 2021-2027. Dokument stanowi kontynuację i operacjonalizację zapisów Strategii Rozwoju Subregionu Południowego na lata 2021-2030 (Strategia ponadlokalna), jako dokumentu planistycznego o charakterze ponadlokalnym oraz jest podstawowym dokumentem realizacji działań wdrażanych dla Subregionu Południowego w formule Innych Instrumentów Terytorialnych (IIT) wskazanych w ustawie wdrożeniowej. Struktura osadnicza subregionu koncentruje się wokół 3 miast powiatowych: Nysy, Prudnika i Głubczyc.

Najważniejszym celem ustanowionej współpracy jest rozwijanie konkurencyjnej pozycji Subregionu Południowego oraz wykorzystanie potencjału wszystkich zaangażowanych stron. Do roku 2030 przewiduje się znaczącą poprawę jakości życia mieszkańców.



Wizja rozwoju transportu: Subregion Południowy – obszar wdrażania efektywnych rozwiązań w komunikacji i transporcie.

Cele strategiczne:

1. Konkurencyjny i innowacyjny system transportu publicznego.
2. Integracja sektorów transportu i komunikacji na obszarze Subregionu Południowego.

Strategia Rozwoju Subregionu Brzeskiego 2023-2033

W skład Subregionu Brzeskiego wchodzi jednostki samorządów z województwa opolskiego: Gmina Brzeg (gmina miejska), Gmina Grodków (gmina miejsko-wiejska), Gmina Lubsza (gmina wiejska), Gmina Olszanka (gmina wiejska), Gmina Skarbimierz (gmina wiejska), Powiat Brzeski. Głównym założeniem wynikającym z zapisów strategii jest realizacja wspólnych projektów partnerskich na rzecz swoich członków. Wdrażanie strategii uzależnione będzie od aktualnych i przyszłych uwarunkowań organizacyjnych oraz finansowych jednostek samorządowych tworzących Subregion Brzeski.

W Strategii wskazano szereg działań koniecznych, aby cały obszar funkcjonalny stał się nie tylko nowoczesnym obszarem o znaczeniu wojewódzkim, ale aby konkurował z innymi obszarami w Polsce i za granicą o miejsca pracy, turystów, a także przyciągał nowych mieszkańców. Podkreślona została jego rola gospodarcza i społeczna dla kształtowania polityk lokalnych na poziomie całego województwa opolskiego. Wizja Subregionu wprost wskazuje na nadrzędność rozwoju gospodarczego, który warunkuje poprawę jakości życia mieszkańców oraz efektywności funkcjonowania instytucji czy też standardów środowiskowych. Można zatem wskazać, że dobrostan i budowanie zamożności obszaru ma podstawowe znaczenie. Fundamentalne elementy wynikające z wizji określają w pewnym sensie ramy dla konkretnej interwencji w sferach gospodarczej, przestrzennej i społecznej.

Ramy rozwoju współpracy w ramach Subregionu Brzeskiego opierają się m.in. na powiązaniach funkcjonalnych.

Powiązania funkcjonalne to istota strategii terytorialnej. Jednoznacznie należy wskazać, że zidentyfikowano silny zakres powiązań funkcjonalnych Brzegu z gminami wiejskimi, o czym świadczy zarówno dynamika zjawiska suburbanizacji, jak i koncentracja specjalistycznych usług publicznych w Brzegu. Proces planowania strategicznego uwzględnia te zjawiska, stąd wskazano zadania, które swoją specyfiką odpowiadają kierunkom rozwoju obszaru (między innymi na obszarach wiejskich akcenty położone są na komunikację, rekreację, środowisko naturalne, a w mieście Brzeg na ochronę zdrowia, rewitalizację, kulturę, turystykę, rekreację). Co więcej spójność funkcjonalna Subregionu Brzeskiego to również infrastruktura drogowa i transportowa zwiększająca finalnie dostępność komunikacyjną obszaru (w wymiarze zewnętrznym i wewnętrznym), a co za tym idzie pożądaną atrakcyjność inwestycyjną i osiedleńczą.



Strategia Innych Instrumentów Terytorialnych Subregionu Kędzierzyńsko-Strzeleckiego na lata 2021-2030

Strategia Innych Instrumentów Terytorialnych Subregionu Kędzierzyńsko-Strzeleckiego na lata 2021-2030 jest odpowiedzią samorządów skupionych w Stowarzyszeniu Kędzierzyńsko-Strzelecki Subregionalny Obszar Funkcjonalny (KSSOF) na wyzwania związane z koniecznością tworzenia korzystnych warunków do trwałego wzrostu społeczno-gospodarczego w subregionie i jego obszarze funkcjonalnym, jak również dostosowania go do wymogów jakie niesie za sobą nowa perspektywa finansowa budżetu UE na lata 2021-2027.

Zapisy Strategii dotyczą w szczególności działań związanych z ochroną, rozwojem i promowaniem walorów i usług turystycznych, dziedzictwa kulturowego i naturalnego, mobilnością miejską, zapobieganiu zmianom klimatycznym, w tym poprzez wdrażanie rozwiązań niskoemisyjnych, poprawą efektywności energetycznej, gospodarką wodno-kanalizacyjną, gospodarką obiegu zamkniętego i organizacją systemu odbioru odpadów. Dodatkowo przewiduje się wsparcie na poziomie kształtowania polityk społecznych, w tym w zakresie edukacji przedszkolnej, kształcenia ogólnego i edukacji włączającej, wsparcia rodziny i pieczy zastępczej, profilaktyki zachowań społecznych dzieci i młodzieży oraz usług zdrowotnych i społecznych oraz opieki długoterminowej skierowanej do seniorów oraz osób niesamodzielnych.

W zakresie wymiaru gospodarczego, Strategia wskazuje m.in.

Cel strategiczny 3: Budowa atrakcyjnego gospodarczo intermodalnego systemu transportowego i komunikacyjnego. Cel strategiczny koncentruje się na kluczowych z punktu widzenia atrakcyjności inwestycyjnej czynnikach jakim są dostępność komunikacyjna oraz spójność systemu transportowego. Biorąc pod uwagę przepływy związane z przemieszczaniem się z miejsc zamieszkania do pracy cel ma fundamentalne znaczenie w kontekście jakości życia wspólnoty zamieszkującej obszar KSSOF, jak również zapewnienia spójności przestrzennej obszaru. Ponadto wdrażanie efektywnego i nowoczesnego systemu rozwiązań pozwoli na zwiększenie konkurencyjności transportu publicznego względem indywidualnych form transportu.

W zakresie wymiaru przestrzennego, Strategia wskazuje m.in.

Cel strategiczny 5: Poprawa stanu środowiska naturalnego i bezpieczeństwa mieszkańców.

Kwestie klimatyczne: adaptacja do obserwowanych w tym zakresie zmian, ochrona bioróżnorodności, retencja, poprawa jakości powietrza i wzmocnienie efektywności energetycznej oraz gospodarki wodno-ściekowej, stanowią rdzeń interwencji w ramach niniejszego celu. Biorąc pod uwagę ukierunkowanie środków UE na ten aspekt oraz potrzeby wskazane przez samorządy KSSOF można prognozować, że skumulowanie interwencji prośrodowiskowej będzie ważnym elementem rozwoju obszaru. Wykorzystanie wewnętrznego potencjału dobrej jakości środowiska naturalnego, licznych terenów zielonych, może stać się zarówno kołem zamachowym lokalnej gospodarki, jaki



i znakiem rozpoznawczym KSSOF. Istotne jest jednak to, aby w ślad za podejmowanymi działaniami rozwojowymi, szły także działania nastawione na zachowanie jakości środowiska naturalnego i ochronę różnorodności biologicznej.

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Aglomeracji Opolskiej 2021+

Strategia Rozwoju Województwa Opolskiego - Opolskie 2030 definiuje Aglomerację Opolską jako obszar o największej w regionie koncentracji potencjałów rozwojowych, jak również problemowych, które charakteryzują ten zwarty przestrzennie kompleks terytorialny 21 gmin, w tym stołeczne miasto Opole i powiązane z nim funkcjonalnie (ekonomicznie, społecznie, komunikacyjnie, infrastrukturalnie, środowiskowo) miasta i wsie.

W zakresie celu strategicznego I: Zielona Aglomeracja Opolska - adaptacja do zmian klimatu i poprawa jakości środowiska, strategia wskazuje m.in., że obszar Aglomeracji jest terenem o bogatych zasobach naturalnych, jednocześnie jest zróżnicowany pod względem zagospodarowania, ogólnie silnie uprzemysłowionym, a tutejsze zasoby naturalne podlegają intensywnej eksploatacji. Adaptacja do zmian klimatu jest kluczowym wyzwaniem, jako element włączenia się w politykę unijną, krajową i regionalną. Dodatkowo konieczne jest wsparcie infrastruktury wzmocniającej procesy adaptacyjne do zmian klimatu, np. likwidacja wysp ciepła, małe zbiorniki retencyjne, nasadzenia drzew i krzewów, oszczędzanie wody i energii.

Cel strategiczny I powiązany jest z celem strategicznym II. Rekomendowane jest rozwijanie ekologicznych, przyjaznych środowisku form transportu, wzmocnianie systemu publicznego transportu zbiorowego bazującego na taborze odpowiadającym wymogom współczesnych norm ekologicznych (w tym elektromobilności), wyprowadzanie ruchu samochodowego z centrum miast, rozwój i promocja alternatywnych form transportu i infrastruktury sprzyjającej jej rozwojowi.

W zakresie celu strategicznego II: Dostępna Aglomeracja Opolska - ekologiczny transport i zrównoważona mobilność, strategia podkreśla, iż dostępność do transportu publicznego i zrównoważona mobilność są kluczowym elementem rozwoju i decydują o atrakcyjności mieszkaniowej i inwestycyjnej obszaru funkcjonalnego. Mają wpływ również na zwiększenie aktywności mieszkańców, nieograniczonego dostępu do rynku pracy, edukacji, usług publicznych. Decydują również o wzmocnieniu mechanizmów terytorialnego równoważenia rozwoju, integracji przestrzennej, rozwijania i pełnego wykorzystania potencjałów ponadlokalnych, tworzenie warunków dla rozwoju ośrodków regionalnych (miasta Opola) oraz wzmocnianie potencjału obszarów wiejskich (w tym położonych w znacznej odległości od rdzenia miejskiego).

Konieczne jest przeciwdziałanie wykluczeniu komunikacyjnemu poprzez rozwój transportu publicznego, w tym szczególnie poprzez zmiany organizacyjne, systemowe oraz inwestycję w nowoczesną infrastrukturę. Uwzględniając



potencjał miasta Opola, jako ośrodka o znaczeniu regionalnym, konieczne jest nadal wspieranie zrównoważonej mobilności w rdzeniu miejskim, zwłaszcza tworzenie odpowiednich warunków i przygotowania infrastruktury promującej transport publiczny, elektromobilność i alternatywne formy mobilności. Niezwykle istotna jest partnerska współpraca wszystkich jednostek samorządu terytorialnego w ramach Aglomeracji Opolskiej w celu ograniczenia wykluczenia komunikacyjnego, większego niż dotychczas wykorzystania publicznego transportu zbiorowego oraz innych alternatywnych dla własnego samochodu osobowego środków transportu np. rowerów. Ważne jest również polepszenie infrastruktury ścieżek rowerowych i pieszo–rowerowych prowadzących do miejsc pracy, nauki i usług publicznych oraz transportu publicznego. Działania inwestycyjne powinny być powiązane z edukacją społeczeństwa w tym zakresie, promowanie komunikacji zbiorowej i tworzenia zachęt do korzystania z transportu zbiorowego, celem ograniczania korzystania z samochodów. Zmiany w obszarze mobilności na całym obszarze funkcjonalnym, prowadzić będą do zmniejszenia emisji CO₂ i innych zanieczyszczeń uciążliwych dla środowiska i mieszkańców Aglomeracji w powiązaniu ze zwiększeniem efektywności energetycznej transportu publicznego.

Cel strategiczny II powiązany jest z celem strategicznym I. Wskazane jest rozwijanie ekologicznych, przyjaznych środowisku form transportu, wzmocnienie systemu publicznego transportu zbiorowego bazującego na taborze odpowiadającym wymogom współczesnych norm ekologicznych (w tym elektromobilności), wyprowadzanie ruchu samochodowego z centrum miast, tworzenia warunków do uprzywilejowania transportu publicznego w miastach (systemy ITS), rozwój i promocja alternatywnych form transportu i infrastruktury sprzyjającej ich rozwojowi. Wspierana będzie przyjazna środowisku, zrównoważona mobilność, w tym poprzez infrastrukturę ładowania i tankowania indywidualnych pojazdów bezemisyjnych. Dodatkowo inwestycje w obszarze mobilności powiązane będą z budową/rozbudową energooszczędnego oświetlenia ulicznego i drogowego w celu poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego oraz jako inwestycje komplementarne z zakresu poprawy jakości powietrza.

Plan zrównoważonej mobilności miejskiej Aglomeracji Opolskiej

Uchwała Walnego Zebrania Członków Stowarzyszenia Aglomeracja Opolska z dnia 28 sierpnia 2023 r.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, zwany również SUMPEM dla Aglomeracji Opolskiej, jest planem strategicznym, zaprojektowanym tak, aby spełniać potrzeby mobilności osób oraz gospodarki w Opolu oraz w jego otoczeniu, przy zapewnieniu lepszej jakości życia. Opiera się on na dotychczasowych praktykach planistycznych oraz bierze pod uwagę kwestie integracji i udziału społecznego. To kluczowy dokument wyznaczający kierunki działań samorządów tworzących Aglomerację Opolską w perspektywie do 2030 roku w obszarze mobilności.

Jeżeli chodzi o transport zbiorowy należy zadbać, aby infrastruktura drogowa dostosowana była do potrzeb tego typu pojazdów oraz korzystających z niej osób (podobnie: kwestia infrastruktury kolejowej). Konieczne jest organizowanie publicznego transportu zbiorowego i wprowadzanie ekologicznych środków transportu do obsługi zintegrowanego transportu. Aby poprawić jakość transportu samochodowego, należy dokonać modernizacji istniejących dróg oraz tam, gdzie ma to uzasadnienie zbudować nowe, a także zwiększyć przepustowość i ograniczyć negatywny wpływ transportu



drogowego na środowisko. Parkingi to kolejny obszar poddany rozważaniom w czasie prac nad Planem. Ustalono, że ważna jest budowa zestandaryzowanego systemu parkingowego w całej Aglomeracji Opolskiej (nowe zasady opłat za postój oraz sankcjonowanie zasad prawidłowego parkowania). W kwestii dystrybucji towarów konieczna jest kontynuacja rozbudowy systemu logistyki towarów i ustalenie zasad tej dystrybucji. Istotne są też: edukacja i promocja w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej (w tym: współpraca z pracodawcami) oraz zachęcanie nowych i utrzymanie obecnych użytkowników transportu zbiorowego w Aglomeracji Opolskiej. Istotną kwestią jest powołanie zespołu ds. zrównoważonej mobilności oraz zarządzania mobilnością; stworzenie systemu audytu, informacji i monitoringu oraz cyklicznego i interwencyjnego monitorowania realizacji celów Planu; nawiązywanie współpracy JST Aglomeracji z powiatami i gminami ościennymi oraz rozwój współpracy wewnątrz i wykorzystanie Stowarzyszenia Aglomeracja Opolska do przygotowania i wdrażania Planu i innych działań związanych ze zrównoważoną mobilnością. Plan, podobnie jak *PTWO 20230 – aktualizacja* wskazuje na większe niż dotychczas wykorzystanie publicznego transportu zbiorowego oraz innych alternatywnych dla własnego samochodu osobowego środków transportu, konieczność stworzenia zintegrowanego, atrakcyjnego systemu mobilności miejskiej, w tym rozwój komunikacji rowerowej, obniżenie emisji zanieczyszczeń powietrza, redukcję hałasu i obniżenie kongestii transportowej (załoczenia).

Koncepcja przebiegu tras rowerowych w województwie opolskim

Uchwała nr 7167/2022 Zarządu Województwa Opolskiego z dnia 30 maja 2022 r.

Koncepcja przebiegu tras rowerowych w województwie opolskim wskazuje docelowy przebieg regionalnych tras rowerowych na terenie województwa, który będzie stanowić podstawę do realizacji przyszłych zadań inwestycyjnych w zakresie rozwoju infrastruktury rowerowej. Za jego koordynację i wdrożenie odpowiedzialny jest Samorząd Województwa Opolskiego. Przy realizacji inwestycji będą współpracować również lokalne samorządy oraz zarządcy poszczególnych terenów.

Koncepcja przebiegu głównych tras rowerowych zawiera:

- wskazanie koniecznych do realizacji inwestycji w celu zapewnienia ciągłości tras,
- wskazanie potencjalnych kolizji z infrastrukturą techniczną,
- wskazanie propozycji bezkolizyjnych przejazdów przez drogi o znacznym natężeniu ruchu,
- propozycje rozwiązań wariantowych przebiegów dróg rowerowych w celu zoptymalizowania kosztów inwestycyjnych,
- analizę możliwości formalno – prawnych realizacji ścieżki,
- przedstawienie szacunkowych wartości inwestycji, z podziałem na poszczególne odcinki i rodzaje inwestycji,



- propozycję lokalizacji Miejsc Obsługi Rowerzystów (MOR) oraz bike & ride wraz z propozycją ich zagospodarowania,
- propozycję jednolitego oznakowania oraz jednolitego rozwiązania miejsc szczególnie niebezpiecznych,
- projekt logotypów poszczególnych tras rowerowych w oparciu o obowiązujące wytyczne,
- wskazanie powiązań z atrakcjami turystycznymi województwa, węzłami komunikacyjnymi, istniejącymi stanowiskami bike& ride, itp.

Założenia wskazane w koncepcji przyczynią się do lepszego planowania przyszłych inwestycji, a w efekcie przyczynią się do budowy zintegrowanej sieci dróg rowerowych w województwie opolskim. Zawarte zostały one również w *PTWO 2030 – aktualizacja*.



3. Uwarunkowania infrastruktury transportowej

W województwie opolskim, według GUS (31.12.2022 r.):

- w zakresie infrastruktury drogowej:
 - o drogi publiczne ogółem mają łączną długość 10 487,7 km, w tym autostrada A4 88,1 km,
 - o drogi krajowe tworzą łącznie sieć 781,3 km,
 - o drogi wojewódzkie tworzą łącznie sieć 1 008,3 km,
 - o drogi powiatowe tworzą łącznie sieć 3 682,7 km,
 - o drogi gminne o nawierzchni twardej tworzą łącznie sieć 3 227,2 km, natomiast o nawierzchni twardej ulepszonej 2 825,5 km,
 - o odsetek długości dróg publicznych o nawierzchni twardej ulepszonej wynosi 78,4 %,
- w zakresie infrastruktury kolejowej:
 - o linie kolejowe ogółem mają łączną długość 784 km, w tym zelektryfikowane stanowią 435 km,
 - o linie kolejowe ogółem na 100 km² wynoszą 8,3 km,
 - o udział długości zelektryfikowanych linii kolejowych w łącznej długości linii to 55,5 %,
- obiekty inżynierskie stanowią:
 - o mosty i wiadukty ogółem: 1533 szt.,
 - o tunele i przejścia podziemne: 10,
- funkcjonuje 1 przeprawa promowa,
- w zakresie komunikacji autobusowej:
 - o linie autobusowe stanowią 776,7 km i obsługuje je 179 szt. pojazdów,
 - o długość linii komunikacji miejskiej na 1000 mieszkańców to 0,8 km,
 - o linie autobusowe na wsi stanowią 242,4 km,
 - o przystanków autobusowych jest łącznie 4570 szt. (brak tramwajowych w całym województwie),
 - o długość buspasów to 2,8 km,
 - o wykonano średnio 23,5 mln przewozów pasażerskich,
 - o liczba autobusów przystosowana do przewozów osób niepełnosprawnościami to 140 szt.,
 - o przebieg ogółem 9 262 wozokilometrów,
 - o liczba linii krajowych regularnych to 522 szt., a międzynarodowych 14 szt.,
- liczba parkingów w systemie Parkuj i Jedź (Park & Ride) to 17 szt.,
- ścieżki rowerowe (drogi dla rowerów) stanowią ogółem 641,5 km,
- wydarzyło się ogółem 438 wypadków drogowych, w których śmierć poniosły 64 osoby, a rannych zostało 513,
- udział obszarów prawnie chronionych w powierzchni ogółem województwa opolskiego wynosi 27,6 %, w tym obszary NATURA 2000: obszary specjalnej ochrony ptaków (OSO) stanowią 1,5%, a specjalne obszary ochrony siedlisk (SOO) 2,9%.



Według stanu na dzień 31.12.2023 r (wg GUS):

- ludność w województwie wyniosła 942,4 tys.,
- przeciętne zatrudnienie w sektorze przedsiębiorstw stanowiło wartość 107,3 tys.,
- przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w sektorze przedsiębiorstw to 7274,27 zł,
- bezrobotni zarejestrowani 20,3 tys. ,
- stopa bezrobocia 5,9 %,
- podmioty gospodarki narodowej 112,6 tys.

3.1 Uwarunkowania funkcjonalno -przestrzenne

Województwo opolskie położone jest w południowo-zachodniej części kraju. Od wschodu sąsiaduje z województwem śląskim, a od zachodu – z województwem dolnośląskim. Od południa region opolski sąsiaduje z krajem morawsko-śląskim i ołomunieckim w Republice Czeskiej. Pierwszy ma charakter metropolitalny (Ostrawa), natomiast drugi charakteryzuje się podobnym do województwa opolskiego potencjałem rozwojowym. Od północy województwo opolskie graniczy z województwami wielkopolskim i łódzkim.

Opolskie jest jednym z pięciu województw (dolnośląskie, lubuskie, wielkopolskie, zachodniopomorskie) tworzących makroregion Polski Zachodniej, cechujący się wysokim stopniem konkurencyjności. Administracyjnie województwo opolskie dzieli się na 12 powiatów, w tym 1 powiat grodzki (Opole) oraz 71 gmin (w tym 3 miejskie, 32 miejsko-wiejskie i 36 wiejskich).

W skali obszaru jakim jest województwo, najistotniejsze dla określenia struktury funkcjonalno-przestrzennej jest wyodrębnienie jednorodnych jednostek terytorialnych (funkcjonalnych) o zróżnicowanych cechach zagospodarowania i odmiennych formach aktywności społeczno-gospodarczej, dla których ustalane są odpowiednie typy polityki przestrzennej. Według Planu zagospodarowania przestrzennego województwa opolskiego (Dz. Urz. Woj. Opolskiego z 2019 r., poz. 1798 z dnia 14 maja 2019 r.) strukturę funkcjonalno-przestrzenną regionu tworzą:

- strefy, które obejmują obszary z określonym, wiodącym sposobem użytkowania i zagospodarowania, w tym zdominowane funkcjami:
 - o rolnymi - głównie tereny położone w południowej i zachodniej części województwa w obrębie Płaskowyżu Głubczyckiego, Wzgórz Strzeleńskich, Równiny Grodkowskiej;
 - o leśno-rolnymi - obszary położone głównie po wschodniej i północnej stronie Odry na Równinie Opolskiej, Równinie Oleśnickiej, Progu Herbskiego, Progu Woźnickiego oraz po zachodniej stronie Odry na Równinie Niemodlińskiej;
 - o procesami aglomeracyjnymi - w województwie opolskim jest to obszar funkcjonalny największego ośrodka miejskiego – Opola, w którym skala wzajemnych powiązań przestrzennych, interakcji i zjawisk społeczno-gospodarczych jest najwyraźniejsza. Ponadto do obszarów o ww. cechach zaliczają się obszary funkcjonalne ośrodków subregionalnych Brzegu, Kędzierzyna-Koźła, Kluczborka i Nysy.



Rysunek 2 Podział administracyjny Województwa Opolskiego



Źródło: Plan zagospodarowania przestrzennego województwa opolskiego

Z punktu widzenia cech funkcjonalnych w strukturze przestrzennej województwa wyróżniają się 3 strefy nawiązujące do specyficznych uwarunkowań przyrodniczych występujących w ich obrębie:

– strefa centralna, obejmująca obszary wzdłuż głównej jednostki fizyczno-geograficznej regionu, tj. rozległej doliny Odry. Cechą charakterystyczną tej strefy jest koncentracja potencjału społeczno-gospodarczego (stolica województwa,



2 ośrodki subregionalne: Kędzierzyn-Koźle i Brzeg, 2 miasta o znaczeniu ponadlokalnym: Krapkowice i Strzelce Opolskie, 11 pozostałych miast) i infrastrukturalnego regionu (elementy strukturalne III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego: autostrada A4, droga alternatywna dla autostrady – DK 94, magistralne linie kolejowe E-30, E-59, odrzańska droga wodna; liczne linie przesyłowe energii, gazu, itp.). Ponadto w strefie centralnej występuje istotna koncentracja wrażliwych obszarów przyrodniczych i środowiskowych. Strefa nie jest zupełnie jednorodna, choć jej wspólnym wyróżnikiem w aspekcie rozwoju przestrzennego jest potrzeba integracji zagospodarowania z nowoczesnym transportem. Środkową część strefy centralnej zajmuje Aglomeracja Opolska – główna struktura rozwojowa regionu, także zróżnicowana wewnętrznie na strefę wewnętrzną oraz zewnętrzną – peryferyjną, której zasadniczą rolą jest zapewnienie w ramach aglomeracji funkcji odpowiedniego zasobu przyrodniczego przede wszystkim dla rekreacji i wypoczynku. Głównym problemem rozwojowym aglomeracji opolskiej jest niedostatek funkcji metropolitalnych. W ramach centralnej strefy wyróżniono dwa zewnętrzne obszary - zachodni: brzesko-grodkowski oraz wschodni: kędzierzyńsko-strzelecki, jako obszary o szczególnych predyspozycjach dla rozwoju i intensyfikacji zagospodarowania, wymagające znacznego wysiłku inwestycyjnego w infrastrukturę komunikacyjną (drogi dojazdowe do węzłów autostradowych) i techniczną (uzbrajanie terenów) przy jednoczesnym usuwaniu barier i godzeniu konfliktów przestrzennych.

– strefa południowa, związana z położeniem na przedpolu Sudetów Wschodnich, wzdłuż granicy z Republiką Czeską, zdominowana funkcjami gospodarki rolnej, uzupełnianej funkcjami rekreacyjno-wypoczynkowymi i przyrodniczymi, z cechami właściwymi dla obszarów peryferyjnych (gorsza dostępność komunikacyjna i do usług).

– strefa północna, którą stanowią północna część Niziny Śląskiej i fragment Wyżyny Woźnicko-Wieluńskiej, o charakterze leśno-rolnym, z podobnymi problemami jak strefa południowa

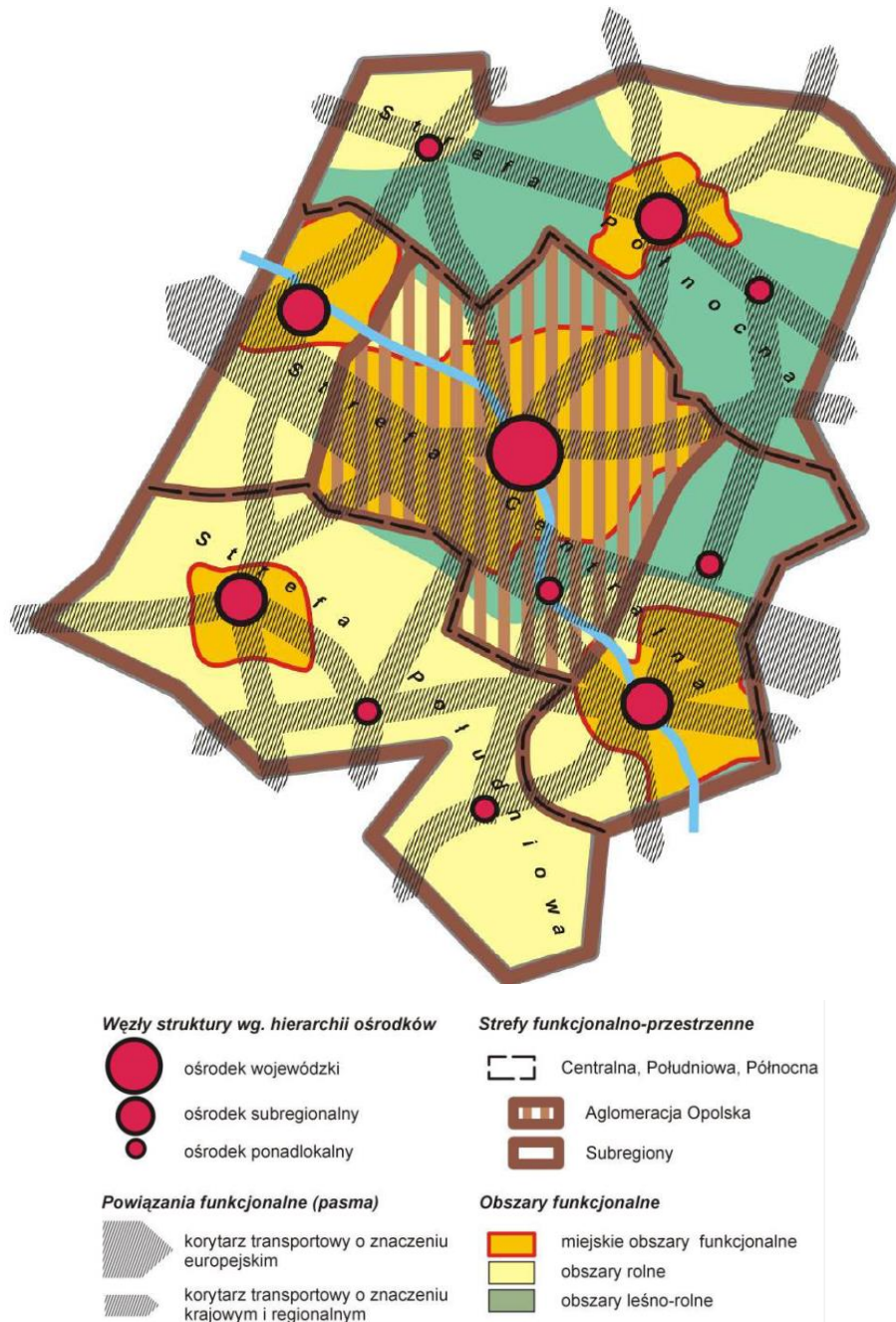
Węzły, to z kolei obszary koncentracji procesów rozwoju społeczno-gospodarczego, a więc główne ośrodki osadnicze, dysponujące potencjałem oddziałującym na znaczną część województwa, w tym: Opole – o znaczeniu krajowym, Brzeg, Kędzierzyn-Koźle, Nysa, Kluczbork – o znaczeniu subregionalnym oraz Głubczyce, Krapkowice, Namysłów, Olesno, Prudnik, Strzelce Opolskie – o znaczeniu ponadlokalnym.

Układy pasmowe, które kształtują się w oparciu o korytarze transportowe, gdzie odbywa się koncentracja przeobrażeń przestrzennych wzdłuż głównych ciągów infrastruktury komunikacyjnej. W przestrzeni województwa wyodrębiają się: korytarz o znaczeniu europejskim (III Paneuropejski Korytarz Transportowy) oraz korytarze transportowe o znaczeniu krajowym i regionalnym.

Jak wskazują dokumenty strategiczne, główne problemy transportowe województwa to m.in. niewystarczająca ilość przepraw mostowych przez rzekę Odrę, brak efektywnego powiązania komunikacyjnego na kierunku północ – południe, ograniczona przepustowość dróg, zły stan techniczny dróg i szlaków kolejowych, brak wielu obwodnic na drogach krajowych i wojewódzkich przebiegających przez tereny zabudowane, brak bezkolizyjnych, wielopoziomowych skrzyżowań dróg i linii kolejowych, w szczególności w obszarach silnie zurbanizowanych,

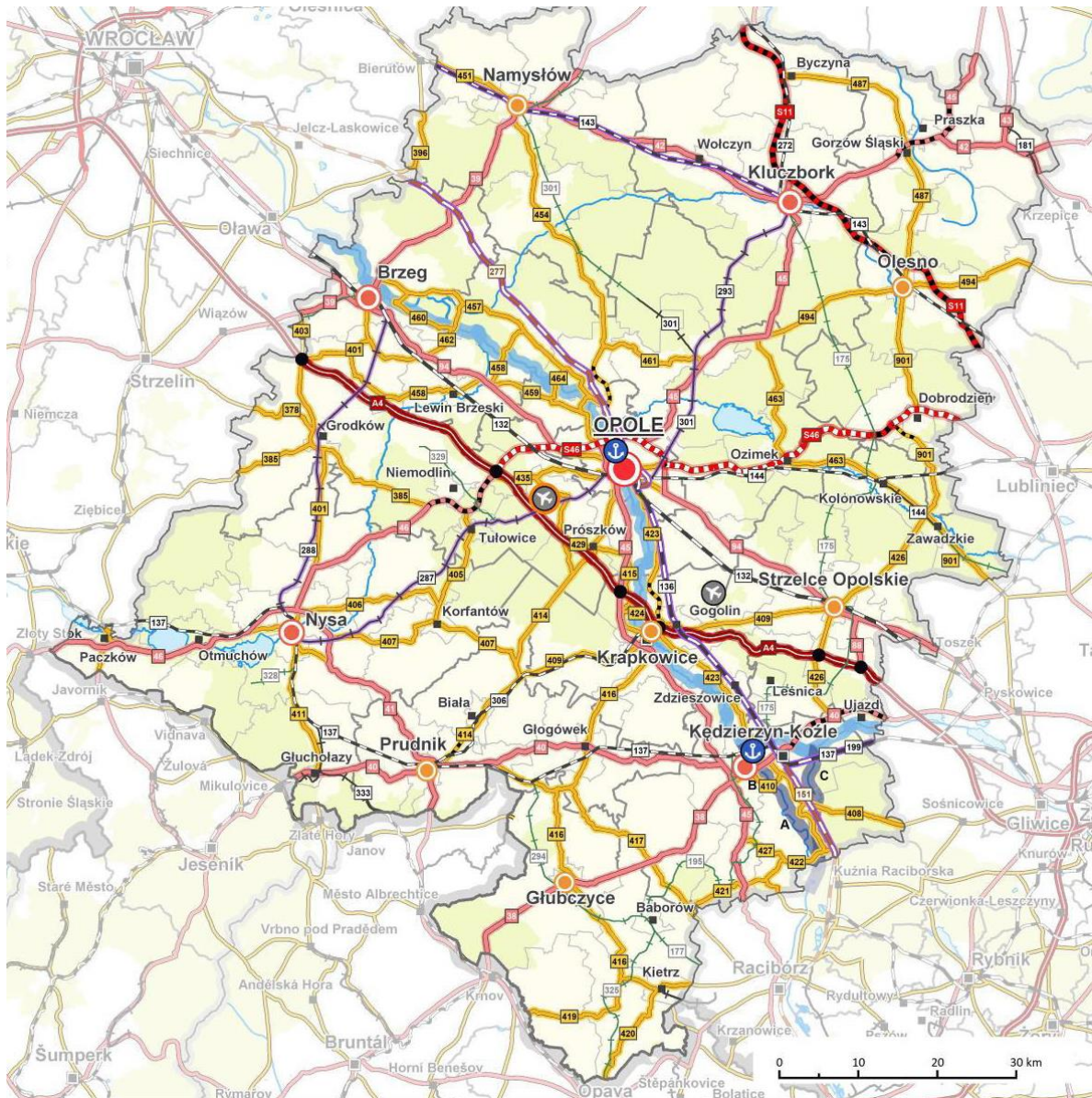
na szlakach o największym natężeniu ruchu, marginalizacja lokalnych linii kolejowych, niewykorzystanie potencjału Odrzańskiej Drogi Wodnej. Brak jest również właściwej jakości i długości dróg dla rowerzystów, jak i odpowiedniego powiązania transportu publicznego: autobusowego i kolejowego. Nie ma też dobrze prosperujących węzłów multimodalnych.

Rysunek 3 Struktura funkcjonalno-przestrzenna Województwa Opolskiego



Źródło: Plan zagospodarowania przestrzennego województwa opolskiego

Rysunek 4 Uwarunkowania przestrzenne województwa opolskiego – poprawa dostępności regionu



Oznaczenia ogólne		docelowy przebieg dróg:		linie kolejowe międzynarodowe /krajowe/pozostałe planowane do modernizacji	
	OPOLE siedziby województw		autostrady		linie kolejowe międzynarodowe /krajowe/pozostałe planowane do modernizacji
	Brzeg siedziby powiatów		drogi ekspresowe		Komunikacja lotnicza
	miasta inne		drogi krajowe		lądowisko stałe
	granica państwa		drogi wojewódzkie		lądowisko stałe z bazą LPR
	granice województwa		planowane drogi ekspresowe/krajowe/wojewódzkie/miejskie drogi obwodowe*	Żegluga śródlądowa	
	granice powiatów		planowana droga ekspresowa S46 o nieustalonym przebiegu		porty
	granice gmin i miast	Sieć kolejowa			Odrzańska Droga Wodna
	rzeki		o znaczeniu międzynarodowym:		planowany kanał żeglowny (warianty)
	zbiorniki wodne		AGC - transport pasażerski	Główne elementy systemu przyrodniczego	
	Sieć drogowa		AGTC - transport towarowy		obszary chronione
	węzeł rangi krajowej		o znaczeniu krajowym	* w przypadku istnienia kilku wariantów przebiegu dróg wybrano jeden dla zwiększenia czytelności mapy	
	główne węzły regionalne		pozostałe linie kolejowe		
	główne węzły ponadlokalne		linie kolejowe przewidziane do rewitalizacji		
	węzły autostradowe				

Źródło: Plan zagospodarowania przestrzennego województwa opolskiego

Strategia Opolskie 2030 przyjęła, że procesy rozwojowe kształtowane będą w pięciu subregionach, wskazanych jako regionalne obszary strategicznej interwencji (OSI):

1. OSI Subregion Aglomeracja Opolska,
2. OSI Subregion Brzeski,
3. OSI Subregion Kędzierzyńsko-Strzelecki,
4. OSI Subregion Północny,
5. OSI Subregion Południowy.

To właśnie na nie ukierunkowane będą działania rozwojowe i wsparcie w programach rozwoju. OSI w województwie opolskim pokrywają się ze strukturami funkcjonalno-przestrzennymi, w ramach których następuje integracja funkcjonalna. Uwzględniają istniejące lub potencjalne powiązania funkcjonalne, a także różnią się między sobą szczególnymi warunkami społecznymi, gospodarczymi i przestrzennymi.

Rysunek 5 Podział Województwa Opolskiego na subregiony z miastami powiatowymi



Źródło: UMWO

Zarząd Województwa Opolskiego zdecydował o potrzebie wyznaczenia miejskich obszarów funkcjonalnych ośrodków powiatowych. Uszczegółowienie w ten sposób zapisów Strategii Opolskie 2030 w zakresie miejskich obszarów funkcjonalnych służy wzmocnieniu interwencji w Obszarach Strategicznej Interwencji (OSI) wskazanych w dokumencie na podstawie delimitacji miast tracących funkcje rozwojowe w KSRR 2030. Wyznaczenie MOF-ów wszystkich miast powiatowych pozwoli także na wdrożenie rekomendacji polityki przestrzennej określonych w Strategii Opolskie 2030, które zakładają wzmocnienie powiązań funkcjonalnych dotyczące miast powiatowych, a także mniejszych ośrodków, które wymagają wsparcia.

Rysunek 6 Miejskie Obszary Funkcjonalne Województwa Opolskiego

Mapa Miejskich Obszarów Funkcjonalnych województwa opolskiego



Źródło: UMWO



3.2. Uwarunkowania społeczno-gospodarcze

Dostępność transportowa, a co za tym idzie stan infrastruktury oraz pojazdów, ma zasadnicze znaczenie dla rozwoju społeczno-gospodarczego województwa opolskiego. Szybka i skuteczna możliwość przemieszczania się w regionie ma wpływ przede wszystkim na jakość i poziom życia mieszkańców, gwarantując dostęp do usług, rynku pracy, placówek publicznych itp. Ponadto wpływa na atrakcyjność inwestycyjną terenów, ponieważ warunkuje sprawną logistykę. Województwo opolskie charakteryzuje średni poziom rozwoju gospodarczego, mierzony wartością produktu krajowego brutto na mieszkańca. Mimo systematycznego wzrostu PKB per capita, obserwuje się pogorszenie relacji w stosunku do wartości osiąganych średnio w kraju.

Zgodnie z oceną dostępności drogowej, wykonaną na potrzeby planu zagospodarowania przestrzennego województwa, na poziomie regionu najważniejszą kwestią jest dostępność obszaru województwa do stolicy regionu – miasta Opola. W układzie drogowym województwa opolskiego dominuje kierunek wschód-zachód, czego skutkiem jest to, że obszary o obniżonej dostępności występują na kierunku północ-południe. Funkcjonowanie autostrady A4 powoduje, że dalej oddalone obszary regionu, takie jak gminy Grodków, Skarbimierz, Strzelce Opolskie czy Leśnica leżące w sąsiedztwie węzłów autostradowych są lepiej skomunikowane z Opolem niż bliżej położone obszary z utrudnionym dostępem do autostrady, takie jak gminy Łambinowice i Korfantów. Podobnie, im obszar danej gminy znajduje się bliżej drogi wyższej kategorii tym jego dostępność do stolicy regionu wzrasta. Poza izochroną 60 min., którą można przyjąć jako granicę korzystnej dostępności drogowej dla najmniejszego województwa w kraju, znajdują się:

- gminy Wilków, Namysłów, Domaszowice (powiat namysłowski), Wołczyn, Byczyna (powiat kluczborski), Gorzów Śl., Praszka, Rudniki i Radłów (powiat oleski) leżące na północnych krańcach województwa;
- gminy Kamiennik, Otmuchów, Paczków, Głuchołazy (powiat nyski);
- gminy Głubczyce, Branice, Baborów, Kietrz (powiat głubczycki), Pawłowiczki, Polska Cerekiew, Cisek i Bierawa (powiat kędzierzyńsko-kozielski) na południowych krańcach regionu.

Obszar powiatu głubczyckiego wykazuje wyjątkowo niekorzystną dostępność, w szczególności z gmin Branice i Kietrz skąd czas dojazdu przekracza 90 min. W podobnym czasie można dojechać z Opola do takich miejscowości jak Legnica w województwie dolnośląskim oraz Chrzanów w woj. małopolskim – znacznie bardziej oddalonych (ok. 150 km). Tereny o niekorzystnej dostępności komunikacyjnej wykazują pewną wspólną cechę, tj. generalnie skupiają się w północnej i południowej części województwa, leżą poza głównymi korytarzami transportowymi i są obsługiwane przez drogi niższych kategorii.

Ocena dostępności kolejowej wykazała, że najkorzystniejsza sytuacja dotyczy połączenia obszarów położonych wzdłuż najważniejszych linii kolejowych, na których częstotliwość jazdy pociągów jest najwyższa. Są to połączenia w kierunku Wrocławia i Katowic. Dodatkowo działania władz samorządu województwa w zakresie uruchamiania połączeń kolejowych realizowanych przez szynobusy przyczyniła się do reaktywacji wyłączonych z ruchu linii

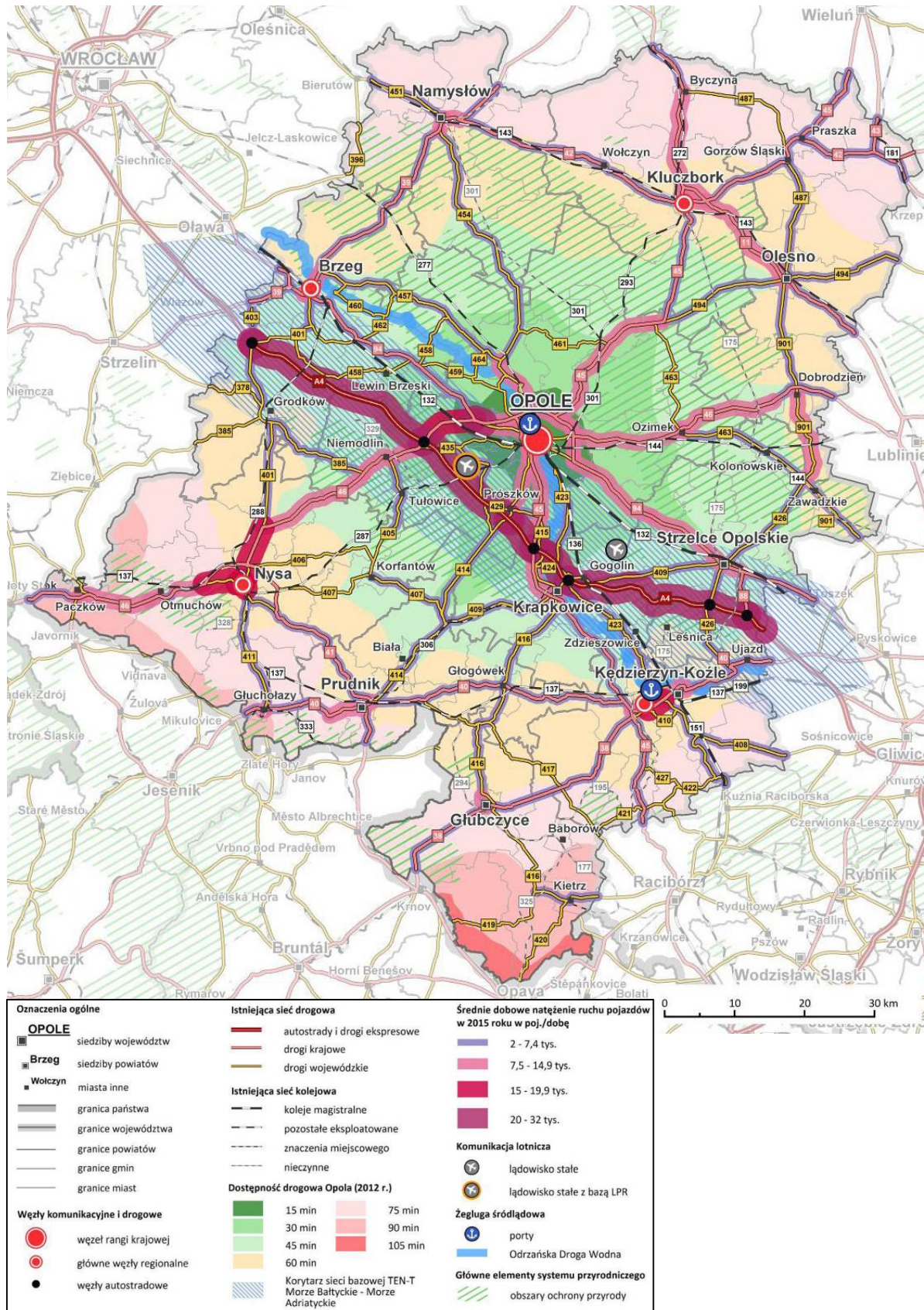


kolejowych

i zapewniła połączenia kolejowe obszaru powiatu nyskiego i kluczborskiego z Opolem oraz pomiędzy Nysą i Brzegiem. Najkorzystniejsza dostępność – nieprzekraczająca 30 min. dojazdu, występuje w centralnej części województwa obejmując miasto Opole oraz tereny wzdłuż głównych linii kolejowych, tj. nr 132 prowadzącej do Wrocławia i Katowic, linii nr 136 prowadzącej do Kędzierzyna-Koźła i linii nr 61 prowadzącej do Częstochowy. Obszar ten zamieszkuje 288 508 osób, co stanowi 28% wszystkich mieszkańców województwa opolskiego. Natomiast w obszarze dostępności kolejowej nieprzekraczającej 60 min. dojazdu mieszka 313 535 osób, tj. 30,5% ogółu ludności. Niekorzystną dostępność w komunikacji kolejowej do Opola, przekraczającą 90 min. posiada północna i południowa część województwa, z czego najmniej korzystna sytuacja – dojazd przekraczający 120 min, występuje na krańcach powiatu nyskiego (gminy Kamiennik, Paczków i Głucholazy) i oleskiego (gminy Praszka i Rudniki). Na terenie powiatu głubczyckiego nie są realizowane pasażerskie połączenia kolejowe. Na obszarze, gdzie dojazd przekracza 120 min., mieszka 124 898 osób, co stanowi 12,1% ogólnej liczby ludności regionu.

Analizując żeglugę śródlądową to w województwie opolskim rzeka Odra razem z Kanałem Gliwickim tworzą szlak transportowy łączący Górny i Dolny Śląsk z portami morskimi Zespołu Portowego Szczecin-Świnoujście. Jest to najważniejsza droga wodna w Polsce. Obecnie transportowe wykorzystanie rzeki Odry jest marginalne. Za taki stan rzeczy podpowiada wiele czynników z czego najistotniejsze to: – znaczna zmienność przepływów Odry, która stwarza niestabilne warunki dla żeglugi śródlądowej; – zdekapitalizowane obiekty hydrotechniczne i obsługi transportowej, nieodpowiadające obecnym wymogom technicznym i tendencjom w transporcie towarów (przewozy wielkogabarytowe i kontenerowe); – ograniczenie spławności Odry w jej środkowym i dolnym biegu (poniżej Brzegu Dolnego). Na terenie województwa opolskiego na Odrze, na odcinku od Kędzierzyna-Koźła do granicy z województwem dolnośląskim rozmieszczonych jest szereg urządzeń hydrotechnicznych, głównie jazów i śluz, stwarzających przy odpowiednich stanach wody warunki dla transportu rzeczno-żeglownego. Stan tych budowli oraz istniejące parametry techniczne nie pozwalają na perspektywiczne podniesienie klasy żeglowności rzeki Odry do klasy IV oraz jej włączenie do międzynarodowej sieci dróg wodnych (sieć TEN-T). Opolski odcinek Odrzańskiej Drogi Wodnej jest dobrze wyposażony w obiekty obsługi transportowej, takie jak: porty, przeladownie, stocznie i zakłady naprawcze oraz nabrzeża przeladunkowe, które umożliwiają wykonywanie przeladunków pomiędzy wodnymi i lądowymi środkami transportu oraz utrzymania taboru pływającego. Obecnie są one wykorzystywane w niewielkim stopniu i posiadają duże rezerwy przeladunkowe i produkcyjne.

Rysunek 7 Dostępność transportowa – uwarunkowania rozwoju



Źródło: Plan zagospodarowania przestrzennego województwa opolskiego



Znaczący wzrost gospodarczy Polski w ostatnich latach nie przełożył się na analogiczne zmiany w województwie opolskim. Region rozwijał się wolniej, nie tylko w porównaniu z sąsiadującymi województwami, ale również względem regionów statystycznie najbiedniejszych – położonych na ścianie wschodniej. Tę niekorzystną tendencję wyjaśnia przynajmniej kilka czynników o charakterze endo- i egzogenicznym. Do najważniejszych należy:

- **niedobór inwestycji o znaczeniu strategicznym,**
- migracyjny odpływ ludności, zmniejszający istotnie chłonność rynku regionalnego,
- **bardzo silna konkurencja regionów sąsiadujących (Wrocław, Katowice)** – przechwytyjących nie tylko bogate zasoby kapitału ludzkiego, ale i nowe inwestycje, a szczególnie bezpośrednie inwestycje zagraniczne.

Wzrost gospodarczy hamowały ponadto obniżona wydajność niektórych branż gospodarki, a także niska aktywność ekonomiczna mieszkańców. Opolskie – jakkolwiek należy do regionów o średnim poziomie rozwoju gospodarczego – jest obszarem relatywnie wolnego tempa wzrostu gospodarczego.

Jak wskazuje Strategia Rozwoju Województwa Opolskiego Opolskie 2030, do atutów województwa należy zaliczyć zróżnicowaną strukturę przemysłu oraz długoletnią tradycję produkcji przemysłowej (przemysł spożywczy, mineralny, metalowy oraz chemiczny). O aktywności i konkurencyjności firm z regionu świadczy m.in. fakt, że od kilku lat wzrasta wartość eksportowanych produktów, co w większym stopniu przekłada się na wartość regionalnego PKB. Opolskie to również region z wysoko produktywnym rolnictwem, któremu sprzyja nie tylko wysoki poziom kultury rolnej, ale i potencjał rolniczej przestrzeni produkcyjnej (czyli warunki klimatyczne, glebowe czy ukształtowanie terenu). Wysoka produktywność rolnicza przekłada się na udział w przemyśle rolno-spożywczym. Gospodarka regionu ma również słabe punkty. Należą do nich niski stopień nasycenia podmiotami gospodarki narodowej oraz niski poziom przedsiębiorczości mieszkańców, mierzony liczbą osób fizycznych prowadzących własną działalność gospodarczą. Niekorzystne są również zmiany na opolskim rynku pracy, w tym: malejące zasoby pracy czy poziom wynagrodzeń, szczególnie w relacji do średniej krajowej.

Uwzględniając potencjał ludnościowy i gospodarczy, pozytywnie należy ocenić region pod kątem atrakcyjności inwestycyjnej i skuteczności przyciągania kapitału zagranicznego. Opolskie jest wysoko oceniane przez inwestorów w zakresie dostępności komunikacyjnej i infrastruktury gospodarczej, gorzej wypada w ocenie infrastruktury społecznej i wielkości rynku zbytu. W kontekście sprawności działań samorządowych należy zwrócić uwagę, że w regionie znaczący jest udział powierzchni terenów inwestycyjnych w specjalnych stref ekonomicznych, a duża część województwa (odsetek wyższy niż przeciętnie w kraju) pokryta jest obowiązującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego. Kształtowanie polityki przestrzennej jest jednym z proinwestycyjnych instrumentów samorządowych.

Gospodarka regionu ma charakter przemysłowo-rolniczy. Wykorzystanie znacznej części terenu do działalności rolniczej determinują sprzyjające warunki klimatyczno-glebowe oraz dogodne ukształtowanie terenu. Funkcjonują ośrodki przemysłowe o zróżnicowanym profilu produkcji. Główne gałęzie przemysłu obejmują przemysł: chemiczny, spożywczy, wapienniczo-cementowy oraz wyrobów z metali.



Potencjał ludnościowy w głównej mierze warunkowany jest przebiegiem podstawowych procesów demograficznych związanych z ruchem naturalnym i migracyjnym. W latach 1998-2017, według GUS, proces depopulacji determinowały przede wszystkim migracje definitywne. W ostatnich latach coraz większy wpływ na ubytek ludności ma ujemny przyrost naturalny.

Rozwój gospodarki zależy nie tylko od liczby podmiotów, ale przede wszystkim od efektów ich działalności, w tym produkcji sprzedanej przemysłu. W jej przypadku zaznaczyła się polaryzacja przestrzenna wynikająca z koncentracji produkcji głównie w Opolu i Kędzierzynie-Koźlu (ponad 1/3 produkcji w województwie). Potencjał gospodarczy badanych miast miał wpływ na sytuację na rynku pracy. Dla co drugiego pracującego w województwie miejscem pracy były zakłady zlokalizowane w miastach stanowiących bieguny wzrostu, tj.

- regionalny biegun wzrostu – miasto Opole jako rdzeń i jego obszar funkcjonalny (Aglomeracja Opolska),
- subregionalne bieguny wzrostu – miasta: Brzeg, Kędzierzyn-Koźle, Kluczbork i Nysa jako rdzenie i ich obszary funkcjonalne.

Analizując potencjał gospodarczy poszczególnych miast należy zwrócić uwagę na budownictwo mieszkaniowe. W latach 2010–2018 co czwarte mieszkanie w województwie oddano do użytkowania w Opolu. W 2018 r. wskaźnik zaspokojenia potrzeb mieszkaniowych, określony liczbą mieszkań oddanych do użytkowania na 10 tys. ludności, powyżej przeciętnej w województwie osiągnęły trzy miasta (Opole, Brzeg i Namysłów).

Województwo opolskie należy do grupy małych regionów europejskich poniżej, z populacją wynoszącą poniżej miliona osób. Dane Głównego Urzędu Statystycznego wskazują, że w województwie opolskim od połowy lat 90-tych XX w. notuje się systematyczny ubytek ludności będący rezultatem ruchów migracyjnych i naturalnych. Przewiduje się, że na rozmiary ubytku ludności w coraz mniejszym stopniu będzie wpływać ruch migracyjny, decydujący do 2015 r. o rozmiarach ubytku ludności. W kształtowaniu bilansu migracyjnego coraz większe znaczenie mają migracje wewnętrzne. Kierunki migracji definitywnych i czasowych wskazują, że ich determinantami są funkcja odległości oraz atrakcyjność rynków pracy (wielkomiejskie). Wraz z upływem czasu wzrasta mobilność kobiet (zmniejsza się udział migrujących mężczyzn) oraz osób w grupie wieku 30-44 lata (osoby z kwalifikacjami i doświadczeniem zawodowym). Stosunek liczby osób przyjeżdżających do pracy do wyjeżdżających kształtował się w województwie opolskim niekorzystnie, a największym strumieniem dojazdów do pracy wyróżniało się m. Opole. Zgodnie ze stanem na dzień 31.12.2023 r.:

- przeciętne zatrudnienie w sektorze przedsiębiorstw w grudniu 2023 r. kształtowało się na poziomie 29,3 tys. osób i było o 5,3% wyższe niż w grudniu 2022 r.,
- w końcu grudnia 2023 r. liczba zarejestrowanych bezrobotnych wyniosła 2225 osób i była o 5,4% mniejsza niż przed rokiem,
- liczba mieszkań oddanych do użytkowania była mniejsza o 44,6% niż w grudniu 2022 r.,
- według stanu na koniec grudnia 2023 r. w rejestrze REGON na terenie Opola wpisanych było 23,7 tys. podmiotów gospodarki narodowej, tj. więcej o 1,6% niż w grudniu 2022 r.



Potencjał rozwoju i atrakcyjność gospodarcza danej jednostki terytorialnej określane są w głównej mierze na podstawie liczby nowo zarejestrowanych podmiotów w rejestrze REGON, które poprzez wzrost przedsiębiorczości i zatrudnienia kształtują rozwój gospodarczy. Koncentracja nowych ośrodków decyzyjnych w sferze biznesowej, finansowej a także badawczo-rozwojowej jest natomiast istotna z punktu widzenia zdolności do rozwoju nowych technologii. W stosunku do grudnia 2022 r. wzrost liczby podmiotów odnotowano m.in. w sekcjach: wytwarzanie i zaopatrywanie w energię elektryczną, gaz, parę wodną i gorącą wodę (o 18,2%), dostawa wody; gospodarowanie ściekami i odpadami; rekultywacja (o 5,4%) oraz opieka zdrowotna i pomoc społeczna (o 4,1%). Spadek liczby podmiotów odnotowano w sekcjach: górnictwo i wydobywanie (o 12,5%), zakwaterowanie i gastronomia (o 2,8%) oraz handel; naprawa pojazdów samochodowych (o 1,2%).

Województwo opolskie posiada potencjał do rozwoju krótkoterminowej turystyki, czemu sprzyjają bogactwo przyrodnicze, interesujące miejsca oraz dziedzictwo kulturowe regionu, w tym m.in. liczne zabytki czy historyczne układy urbanistyczne i ruralistyczne. Dodatkowo atrakcyjność kulturowa województwa budowana jest na bazie ponadregionalnych, jak i ogólnopolskich imprez oraz wydarzeń kulturalnych realizowanych przez Opole – stolicę regionu i inne ośrodki województwa. Natomiast domeną województwa nie jest turystyka masowa. Dlatego istotnym jest wykorzystanie posiadanego potencjału turystycznego m.in. w oparciu o rozwój infrastruktury transportowej.

W województwie opolskim można wyróżnić dwa obszary o rozwiniętej funkcji turystycznej:

- obszar przedgórze Paczkowskiego, w południowej części województwa obejmujący gminy: Nysa, Paczków, Otmuchów, Glucholazy, Prudnik. Obszar posiada zróżnicowane walory kulturowe (m.in. pomniki historii w Mosznej, Nysie i w Paczkowie – tzw. „Polskie Carcassonne”, miasto Otmuchów - „Miasto Kwiatów” i dawne uzdrowisko – Glucholazy) oraz przyrodnicze (Otmuchowsko-Nyski Obszar Chronionego Krajobrazu i Park Krajobrazowy „Góry Opawskie”). W okolicach Glucholaz i Złatych Hor jeszcze do niedawna funkcjonowały kopalnie, w których wydobywano złoto;
- obszar turawsko-krasiejowsko-annogorski, w środkowo-wschodniej części województwa obejmujący gminy: Ozimek, Turawa, Kolonowskie, Zawadzkie, Leśnica, Ujazd, Zdieszowice, Strzelce Opolskie, Gogolin, Izbicko. Jest to obszar cechujący się wysokim potencjałem kulturowym i przyrodniczym z uwagi na położenie miejsca kultu religijnego i pomnika historii na Górze Św. Anny, Parku Krajobrazowego „Góra Św. Anny”, Geoparku Krajowego „Góra Św. Anny”, pomnika historii w Ozimku, Obszaru Chronionego Krajobrazu „Lasy Stobrawsko- Turawskie” i projektowanego Parku Krajobrazowego „Dolina Małej Panwi”. Istnienie stanowiska paleontologicznego rangi światowej przyczyniło się do powstania produktu turystycznego, jakim jest park dinozaurów „Jurapark” w Krasiejowie. Teren ten cechuje także potencjał infrastrukturalny i bazy turystycznej: długość szlaków turystyki rowerowej i turystyki pieszej wynosi ok. 300 km, istnieje także szlak kajakowy Dolina Małej Panwi, dla turystyki wypoczynkowej rosnące znaczenie ma także kompleks rekreacyjno-wypoczynkowy Jezior Turawskich.



Obok walorów krajobrazowych, korzystne warunki dla rozwoju turystyki tworzą zabytki kultury materialnej, wśród których wymienić można liczne obiekty sakralne i średniowieczne układy urbanistyczne miast. Atrakcją, zwłaszcza w sezonie letnim są zbiorniki i akweny wodne: jezioro Nyskie, Otmuchowskie i Turawskie wraz z bogatym zapleczem sportowo-rekreacyjnym i noclegowym.

Diagnostując sytuację społeczno-gospodarczą województwa opolskiego można zauważyć, że regionalne podmioty gospodarcze ciągle uzyskują zbyt mało przewag konkurencyjnych, które wynikałyby z ulokowanego tu zaplecza usługowego (doradztwo, media, nauka i edukacja, sektor naukowo-badawczy, obsługa finansowa, administracja, public relations, komunikacja, dostępność, logistyka, naprawy, transport itd.). Często regionalny sektor gospodarczy, tak prywatny jak i publiczny oraz sfera społeczna, nie widzą możliwości rozwojowych, które wynikają z przejścia z drugiego do trzeciego działu gospodarki, czyli z wymiaru czysto produkcyjnego do wymiaru usługowego. W takim ujęciu Opolskie jest w zdecydowanie gorszym położeniu od innych regionów, zarówno w wymiarze sąsiedzkim, jak i krajowym oraz międzynarodowym.



3.3. Uwarunkowania wynikające ze stanu wyjściowego infrastruktury transportowej

Analiza SWOT, wykonana na potrzeby Strategii Rozwoju Województwa Opolskiego Opolskie 2030, wśród słabych stron województwa wykazuje m.in. ograniczoną dostępność transportową wewnątrz regionu, wpływając negatywnie na jego równowagę, otwartość i integrację. System transportowy w bardzo istotny sposób wpływa na warunki życia i rozwój gospodarczy regionu. Prawidłowo rozwinięta sieć transportowa stanowi o konkurencyjności danego obszaru. Transport odgrywa ważną rolę w swobodzie przepływu osób, towarów i usług, dlatego ważne jest zapewnienie równowagi w systemie transportowym pomiędzy aspektem społecznym, gospodarczym, ekologicznym i przestrzennym.

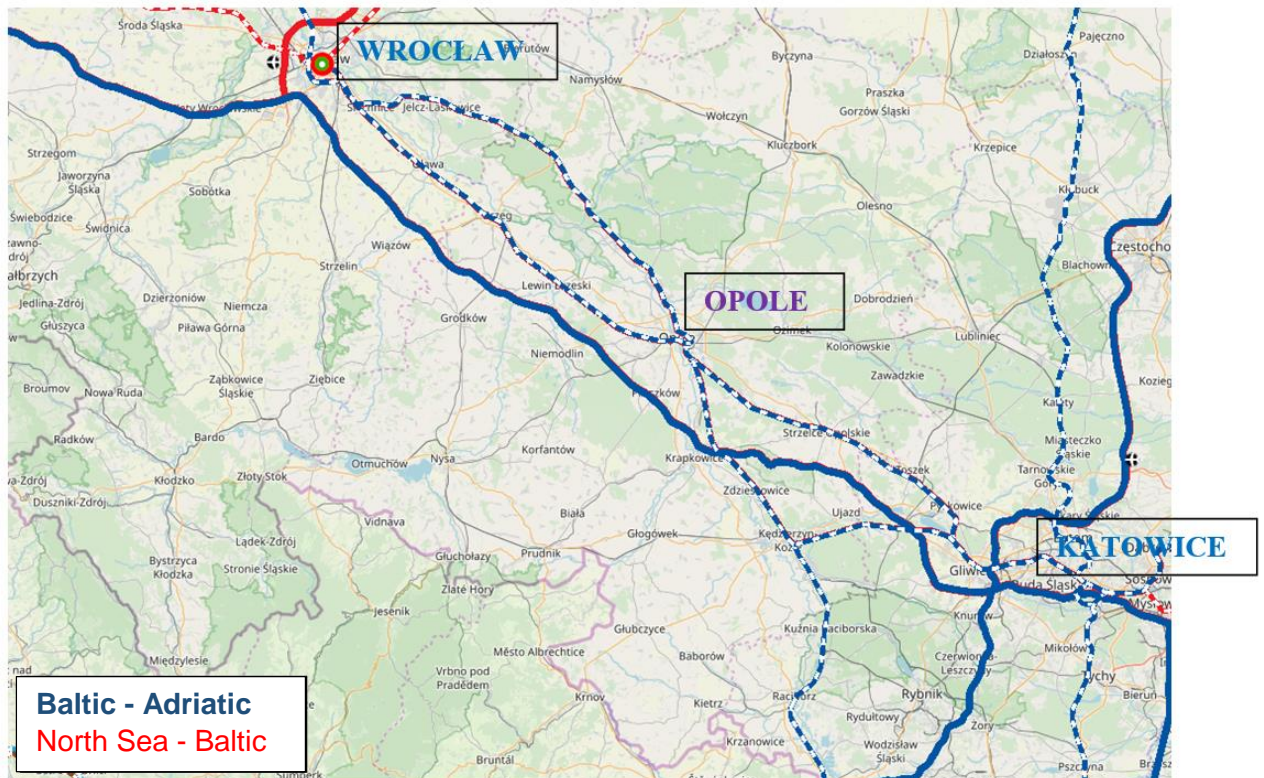
Rozwój województwa opolskiego łączy się z poprawą dostępności do infrastruktury transportowej, w skali krajowej i europejskiej, a także do centrum regionu i jego zaplecza (drogi, koleje, rzeka Odra). Posiada ono stosunkowo dobrze rozwiniętą i zróżnicowaną infrastrukturą transportową oraz znaczną gęstością sieci drogowej i kolejowej. Jednakże wieloletnie zaniedbania inwestycyjne spowodowane przede wszystkim brakiem odpowiednich środków finansowych, doprowadziły do znacznego pogorszenia stanu tejże infrastruktury oraz jakości świadczonych usług przez transport publiczny.

Województwo opolskie dysponuje ogromnym atutem w postaci położenia w zasięgu oddziaływania najważniejszych, europejskich szlaków komunikacyjnych. Region leży na przecięciu jednego z dziewięciu korytarzy transportowych bazowej sieci TEN-T: Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie, dzięki czemu leżące w korytarzach drogi i linie kolejowe włączone zostały w strategiczny system europejskiej sieci transportowej. W województwie opolskim w ramach Paneuropejskiego Korytarza Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie zidentyfikowano: Korytarz III wraz z autostradą A4 i jej alternatywą DK94 oraz linie kolejowe E30, E59, C-E59. Ponadto, na terenie woj. śląskiego w przy granicy wschodniej woj. opolskiego, znajduje się Korytarz VI wraz z autostradą A1, który powiązany jest również z Korytarzem III autostrady A4 drogami: DK46, DK11, DK45 i DW 494.

Na poniższej mapie zaznaczono elementy sieci TEN-T na tle województwa opolskiego. Można zauważyć, że **najważniejsze drogowo-kolejowe węzły znajdują się poza obszarem regionu (najbliższe we Wrocławiu i rejonie Katowic)**. Podobnie z transportem lotniczym (najbliższe we Wrocławiu i Pyrzowicach). Jedynym odcinkiem sieci TEN-T w Opolu jest autostrada A4 oraz linie kolejowe.

Poniższa mapa wskazuje autostradę A4, prowadzącą w kierunku wschód-zachód, przecinającą region przez jego środek (kolor granatowy – TENT Baltic-Adriatic), a także najważniejsze linie kolejowe (kolor granatowy – TENT Baltic-Adriatic).

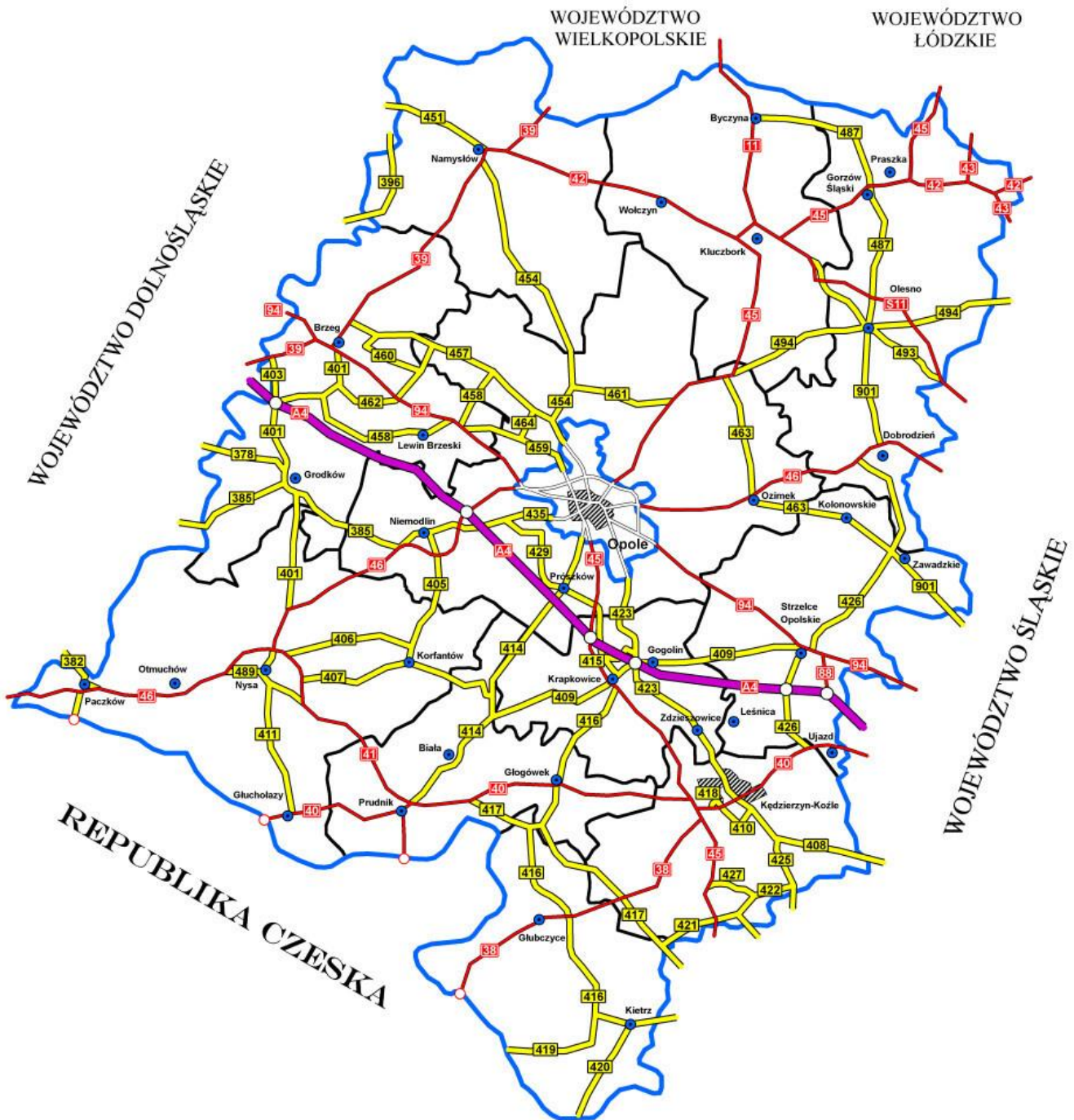
Rysunek 8 Elementy sieci TEN-T na tle województwa opolskiego



Źródło: europa.eu

Największe regionalne węzły komunikacyjne województwa opolskiego znajdują się w Opolu, Brzegu i Kędzierzynie-Koźlu. W Opolu zbiegają się: drogi krajowe nr: 45, 46 i 94; drogi wojewódzkie nr: 454, 459, 435, 414, 423; linie kolejowe nr: 132, 136, 144, 287, 301 i 277; odrzańska droga wodna z portem w Opolu - Zakrzowie i przystanią przeładunkową w Opolu – Park Przemysłowy Metalchem; w Brzegu: drogi krajowe nr: 39, 94; drogi wojewódzkie nr: 401, 457; linie kolejowe nr: 132, 288; natomiast w Kędzierzynie-Koźlu: drogi krajowe nr: 38, 40, 45; drogi wojewódzkie nr: 408, 410, 418, 423, 426; linie kolejowe nr: 136, 137, 151; Odrzańska Droga Wodna z portem rzeczny w Koźlu. Dodatkowe duże węzły komunikacyjne województwa opolskiego znajdują się w Kluczborku: drogi krajowe nr: 45, 42 i 11; linie kolejowe nr: 143, 272 i 293; Nysie: drogi krajowe nr: 41, 46; drogi wojewódzkie nr: 406, 407, 489 i 411; linie kolejowe nr: 137, 287 i 288 oraz Strzelcach Opolskich: drogi krajowe nr: 94, 88; drogi wojewódzkie nr 409 i 426; linia kolejowa nr: 132.

Rysunek 9 Mapa sieci dróg krajowych i wojewódzkich województwa opolskiego



Źródło: ZDW w Opolu

Analizując dane dotyczące wewnątrzregionalnej dostępności komunikacyjnej regionu można zauważyć, iż najbardziej niekorzystną dostępność do Opola, przekraczającą 90 min. czasu przejazdu, mają mieszkańcy najbardziej wysuniętego na południe obszaru województwa opolskiego, obejmującego część powiatu głubczyckiego (gmina Branice i Kietrz). Obszar ten leży poza głównymi korytarzami transportowymi pozbawiony jest bezpośredniego dostępu do sieci dróg krajowych, a w większości obsługiwany przez drogi niskich kategorii. Dodatkowo charakteryzuje się zróżnicowaną rzeźbą terenu, przez co większość dróg (w tym także wojewódzkich) posiada liczne wzniesienia i spadki oraz łuki poziome, co bezpośrednio przekłada się na ograniczenia w ruchu pojazdów.

Rysunek 10 Obszary o ekstremalnie niskiej dostępności transportowej w województwie



Źródło: Plan zagospodarowania przestrzennego województwa opolskiego



Istniejący system transportowy w województwie wymaga dalszych działań zmierzających do zapewnienia lepszej komunikacji w regionie. Celem zrealizowania tych założeń, Strategia Rozwoju Województwa Opolskiego Opolskie 2030, wskazuje m.in. następujące kierunki działań:

- rozwój infrastruktury komunikacyjnej,
- rozwój transportu zintegrowanego.

Na podstawie wskazań samorządów lokalnych (w ramach przeprowadzonych ankiet przy tworzeniu Strategii) zidentyfikowano w obszarze Przestrzeń i Środowisko główne potencjały i bariery oraz szanse i zagrożenia rozwojowe – na potrzeby opracowania pn. Identyfikacja potencjałów i barier JST województwa opolskiego oraz działań na przyszłość (Opole, 09.2018 r.). Najwięcej gmin i powiatów województwa opolskiego (48% JST) wskazało, że ich mocną stroną stanowi korzystne położenie geograficzne – w tym: względem większych ośrodków miejskich, przygraniczne.

Czynnikiem, który wzmacnia potencjał tkwiący w korzystnym położeniu geograficznym jest dostępność komunikacyjna oraz stan i jakość infrastruktury komunikacyjnej - wykazana przez 28 spośród 61 JST. Składową tego potencjału jest: korzystny układ sieci komunikacyjnej, połączenie z autostradą bądź drogami szybkiego ruchu, rozwinięta infrastruktura drogowa (w tym: stan dróg), infrastruktura transportu (kolejowa i lotnicza), czy też bezpośrednie połączenie z ośrodkami miejskimi. Jednakże w przypadku dostępności komunikacyjnej należy wskazać na pewne dysproporcje pomiędzy JST (szczególnie pomiędzy gminami w północno-wschodniej części województwa, gdzie większość określiła ten czynnik, jako potencjał, a południowo-zachodnią częścią, w której większość wskazuje na napotykane bariery związane z tym obszarem). Należy jednak zaznaczyć, że kategoria: dostępność komunikacyjna oraz stan i jakość infrastruktury komunikacyjnej, stanowi konglomerat odpowiedzi JST, które nie muszą wykluczać się wzajemnie, gdyż dana jednostka może mieć bardzo dobrą lokalizację i wybudowane drogi, które są jednak w złym stanie technicznym i wymagają modernizacji. Potwierdzają to wypowiedzi niektórych JST, które dostępność komunikacyjną oraz stan i jakość infrastruktury komunikacyjnej wykazały zarówno po stronie potencjałów rozwojowych jak i barier, a także przypadki, w których wypowiedzi powiatu (jako jednej JST) były inne niż wypowiedzi pojedynczych gmin znajdujących się w jego granicach.

Najczęściej wskazywaną szansą rozwojową (ponad 38% opolskich JST, tj.15/39) była budowa i rozbudowa infrastruktury drogowej oraz kolejowej, a także poprawa dostępności komunikacyjnej. Na szansę tę składały się odpowiedzi dotyczące:

- rozbudowy i budowy dróg (w tym: obwodnic, węzłów autostradowych, mostów) i ścieżek rowerowych;
- dostępności komunikacyjnej (dogodne połączenie/korzystna lokalizacja) względem: autostrady, szlaków drogowych i kolejowych, dużych ośrodków miejskich, usług i dóbr publicznych;
- utrzymania dobrego stanu dróg;
- przebudowy infrastruktury kolejowej.



Należy zaznaczyć, że stan i jakość infrastruktury drogowej, wpływająca na dostępność komunikacyjną, była również najczęściej wskazywaną barierą rozwojową (55% JST, 32/58 JST), co wynikało m.in. z faktu, że część JST jest dobrze skomunikowana, ma drogi, ale ich jakość jest niezadowalająca.

Samorzady wskazały szereg przedsięwzięć rozwojowych, które według nich powinny być podejmowane na poziomie lokalnym w zakresie komunikacji (dostępność i infrastruktura komunikacyjna):

- budowa nowej i rozbudowa już istniejącej infrastruktury komunikacyjnej, w celu zwiększenia dostępności komunikacyjnej i zaspokojenia potrzeb społecznych;
- budowa ścieżek rowerowych i pieszo-rowerowych;
- usprawnienia komunikacji publicznej, np. poprzez zwiększenie liczby połączeń;
- zwiększenie bezpieczeństwa i zmniejszenie uciążliwości w komunikacji (zwłaszcza w ruchu drogowym);
- współpraca między JST;
- pozyskanie środków zewnętrznych.



4. Diagnoza systemu transportowego Województwa Opolskiego

Zawarta w niniejszym rozdziale diagnoza systemu transportowego ma na celu identyfikację kluczowych problemów jego funkcjonowania oraz głównych parametrów, które pozwoliły na sformułowanie celów i priorytetów *PTWO 2030 – aktualizacja*.

4.1. Transport drogowy

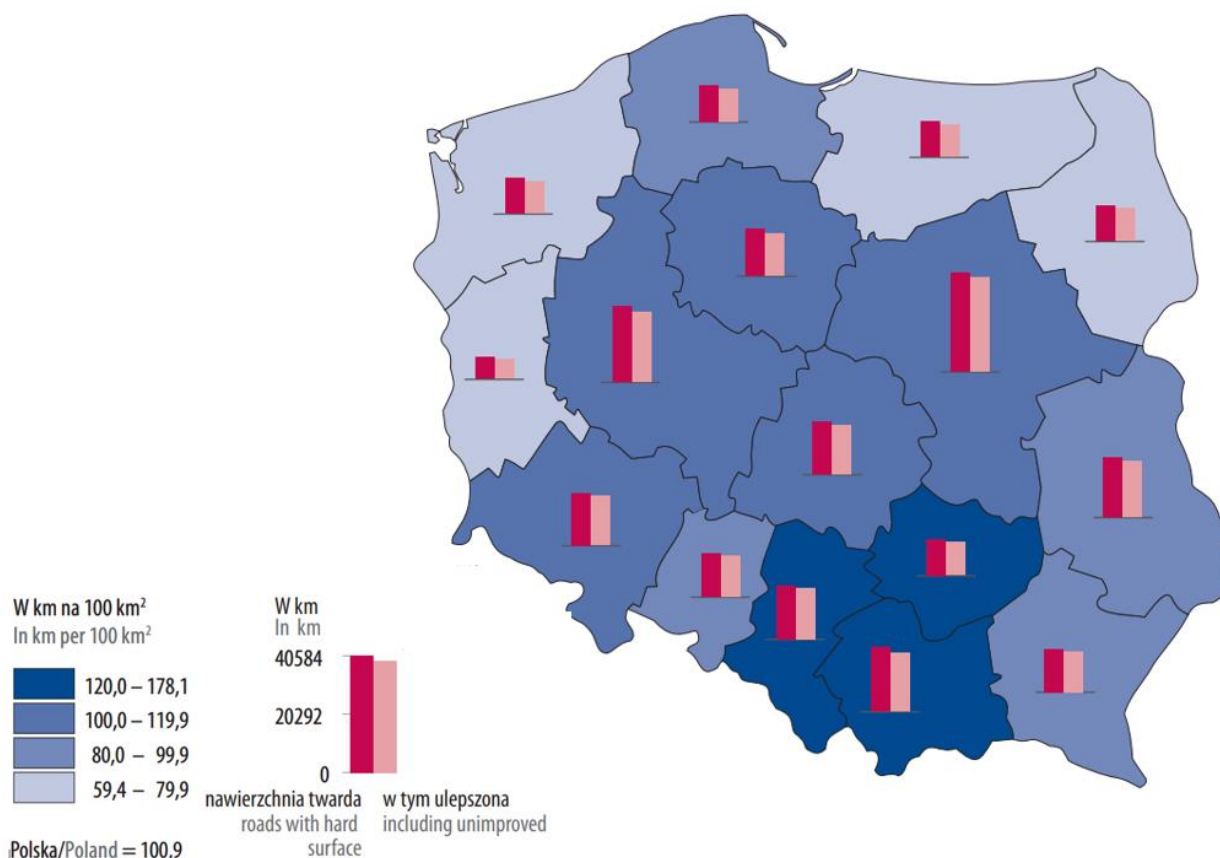
Sieć drogową publiczną Województwa Opolskiego tworzą drogi kategorii: krajowej, wojewódzkiej, powiatowej oraz gminnej. Zgodnie z art. 19 ust. 2 Ustawy z dnia 21 marca 1985 roku o drogach publicznych (t.j. Dz.U. 2023 poz. 645.) zarządcami dróg są dla dróg:

- 1/ krajowych – Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad
- 2/ wojewódzkich – zarząd województwa,
- 3/ powiatowych – zarząd powiatu,
- 4/ gminnych – wójt (burmistrz, prezydent miasta).

W granicach miast na prawach powiatu zarządcą wszystkich dróg publicznych, w wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych, jest prezydent miasta. Cechą charakterystyczną dla sieci dróg województwa opolskiego jest duży udział dróg utwardzonych o nawierzchni ulepszonej w kategorii dróg publicznych. Gęstość sieci dróg publicznych o nawierzchni twardej ulepszonej jest jednym z podstawowych wyznaczników warunków życia i atrakcyjności gospodarczej regionu. Dobra dostępność do tej kategorii dróg oznacza możliwość bardziej efektywnego i sprawnego wykorzystania potencjałów regionu i dalszego rozwoju społeczno-gospodarczego województwa. Stosunkowo wysoka gęstość dróg publicznych o nawierzchni twardej ulepszonej w województwie opolskim oraz wysoki w skali kraju poziom zurbanizowania obszarów wiejskich powoduje, że w ostatnich latach tempo przyrostu długości i gęstości tych dróg jest mniejsze niż w kraju. Poza tym realizowany w ostatnich latach w kraju program budowy dróg krajowych (autostrady, drogi ekspresowe) wykonywany był głównie w korytarzach transportowych poza obszarem województwa opolskiego.

Na podstawie danych GUS („*Transport drogowy w Polsce w latach 2020 i 2021*”, 2023), w 2021 r. długość dróg krajowych w Polsce wyniosła 19,5 tys. km, co stanowiło 4,5% sieci dróg w Polsce. Zgodnie z zapisami w raporcie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad na koniec 2021 r. 60,8% dróg krajowych będących w ich zarządzie miało stan techniczny dobry, 23,8% – niezadowolający, a 13,5% charakteryzowało się złym stanem nawierzchni. W odniesieniu do 2020 r. długość dróg będących w stanie dobrym zwiększyła się o 1,2%, tym samym zmniejszeniu uległa długość dróg będących w stanie niezadowolającym i złym.

Rysunek 11 Drogi publiczne o nawierzchni twardej w 2021 r.



Źródło: Transport drogowy w Polsce w latach 2020 i 2021, GUS 2023

W 2021 r. długość dróg wojewódzkich w Polsce wyniosła 29,4 tys. km, z czego 99,9% stanowiły drogi o nawierzchni twardej. Wśród dróg powiatowych, których łączna długość wyniosła 124,4 tys. km, nawierzchnię twardą posiadało 92,8%.

W województwie opolskim drogi publiczne ogółem mają łączną długość 10 487,7 km, w tym autostrada A4 88,1 km. Odsetek długości dróg publicznych o nawierzchni twardej ulepszonej wynosi 78,4 %. Podstawowy układ sieci drogowej w regionie, obejmujący drogi krajowe i wojewódzkie, zapewnia dostępność stolicy regionu Opola z miast o znaczeniach ponadregionalnym i regionalnym, w tym z województw sąsiednich, oraz z miast powiatowych. Drogi wojewódzkie zapewniają nie tylko powiązania wewnętrzne w regionie, są także ważnymi szlakami tranzytowymi, o charakterze alternatywnym względem szlaków krajowych, co jest źródłem dodatkowych obciążeń sieci, nie wynikających z wewnętrznych potrzeb komunikacyjnych.



Drogi krajowe

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Opolu w obrębie całego województwa administruje siecią dróg krajowych o łącznej długości 852,371 km (w tym 99,946 km dróg dwujezdniowych). Najważniejszą drogą w regionie jest autostrada A4, prowadząca z zachodu na wschód przez południową Polskę. Została włączona do III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego. Prowadzi od granicy państwa z Niemcami do granicy państwa z Ukrainą. Inne ważne drogi to drogi krajowe nr: 11, 45, 46, 88 i 94 klasy GP oraz 38, 39, 40, 41, 42 klasy G.

Tabela 1 Wykaz dróg krajowych w województwie opolskim

NR DROGI	PRZEBIEG
A4	granica państwa (Niemcy) - Jędrzychowice - Zgorzelec - Bolesławiec - Legnica - Wrocław - Prądy - Krapkowice - Gliwice - Ruda Śląska - Chorzów - Katowice - Mysłowice - Jaworzno - Chrzanów - Trzebinia - Kraków - Wieliczka - Szarów - Bochnia - Brzesko - Tarnów - Dębica - Rzeszów - Łańcut - Jarosław - Korczowa - granica państwa (Ukraina)
11	Kołobrzeg - Koszalin - Bobolice - Szczecinek - Piła - Chodzież - Oborniki - Poznań - Kórnik - Jarocin - Pleszew - Ostrów Wielkopolski - Ostrzeszów - Kępno - Kluczbork - Lubliniec - Tarnowskie Góry - Bytom
38	granica państwa (Czechy) - Pietrowice - Głubczyce - Kędzierzyn Koźle
39	Łagiewniki - Strzelin - Biedzychów - Owczary - Brzeg - Namysłów - Kępno
40	granica państwa (Czechy) - Głuchołazy - Prudnik - Kędzierzyn Koźle - Ujazd - Pyskowice
41	Nysa - Prudnik - Trzebinia - granica państwa (Czechy)
42	Namysłów - Kluczbork - Praszka - Rudniki - Działoszyn - Pajęczno - Nowa Brzeźnica - Radomsko - Przedbórz - Ruda Maleniecka - Końskie - Skarżysko-Kamienna - Rudnik
43	Wieluń - Rudniki - Kłobuck - Częstochowa
45	Zabelków - Krzyżanowice - Racibórz - Krapkowice - Opole - Bierdzany - Kluczbork - Praszka - Wieluń - Złoczew
46	Kłodzko - Nysa - Niemodlin - Opole - Ozimek - Lubliniec - Blachownia - Częstochowa - Janów - Szczekociny
88	Strzelce Opolskie - Nogowczyce - Gliwice - Bytom
94	Zgorzelec - Bolesławiec - Chojnów - Legnica - Prochowice - Wrocław - Brzeg - Opole - Strzelce Opolskie - Toszek - Pyskowice - Bytom - Będzin - Sosnowiec - Dąbrowa Górnicza - Olkusz - Kraków - Wieliczka - Targowisko - Bochnia - Brzesko - Wojnicz - Tarnów - Pilzno - Dębica - Ropczyce - Rzeszów - Łańcut - Jarosław - Radymno - Korczowa

Źródło: Opracowanie własne



Autostrada A4, stanowiąca główny element paneuropejskiego korytarza transportowego Berlin-Kijów, to najistotniejszy ciąg komunikacyjny regionu. Autostrada ta jest elementem układu transportowego, który w południowej Polsce koncentruje przepływ największej masy towarów oraz osób. Jednocześnie zapewnia sprawność komunikacyjną, a tereny położone w jej bezpośrednim sąsiedztwie są bardzo atrakcyjne z punktu widzenia potencjalnych inwestorów. Koncentrują się one przy sześciu węzłach autostradowych: Brzeg, Opole Zachód, Opole Południe, Krapkowice, Kędzierzyn-Koźle, Strzelce Opolskie. Średni dobowy ruch roczny (SDRR) w roku 2020/21 na międzynarodowym szlaku E40 tj. ciągu autostrady A4, w oparciu o dane z Generalnego Pomiaru Ruchu, wynosił 37 875 pojazdów na dobę. W województwie opolskim, na odcinku autostrady A4 SDRR był wyższy od SDRR na całym odc. E-40 w kraju i wynosił 38 246 pojazdów na dobę. Drogi krajowe stanowią ważny kontekst dla planowanych inwestycji na drogach wojewódzkich, gdyż układ komunikacyjny sieci dróg wojewódzkich powinien być z nimi spójny.

Zrealizowane inwestycje na drogach krajowych w latach 2014 – 2023

Działania na sieci dróg krajowych w regionie, na przestrzeni kilku ostatnich lat obejmowały: budowę, przebudowę i rozbudowę dróg oraz obiektów inżynierskich, wraz z realizacją zadań polegających na utrzymaniu pożądanego stanu technicznego dróg oraz podniesieniu poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Najważniejsze zadania zrealizowane przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad na terenie województwa opolskiego w latach 2014-2023 to:

- Budowa obwodnicy Nysy w ciągu DK 41 i 46
- Budowa obwodnicy Myśliny w ciągu DK 46
- Budowa obwodnicy Niemodlina w ciągu DK 46
- Budowa obwodnicy Kędzierzyna Koźla w ciągu DK 40,
- Budowa obwodnicy Olesna w ciągu S11,
- Budowa obwodnicy Praszki w ciągu DK 42 i 45.

Zadania w trakcie przygotowania w systemie P&B:

- odc. S11 Kępno – gr. woj. Opolskiego z wyłączeniem obwodnicy Olesna, w podziale na odcinki realizacyjne:
 - S11 Kępno - Siemianice
 - S11 Siemianice - Gotartów
 - S11 Gotartów - początek obwodnicy Olesna

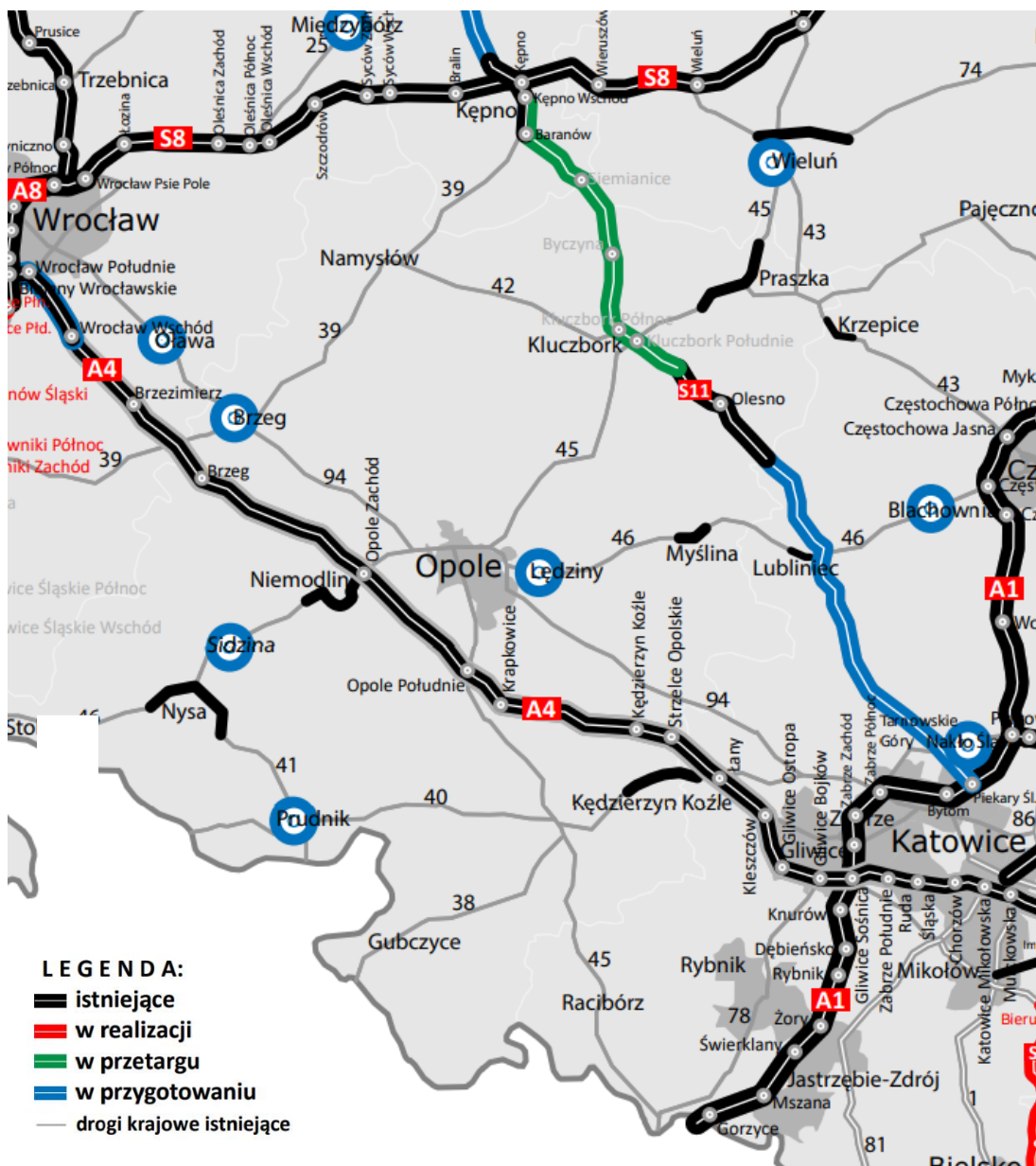
Zadania będące w trakcie prac przygotowawczych robót to:

- Budowa obwodnicy Brzegu w ciągu DK 39,
- Budowa obwodnicy Lędziny w ciągu DK 46,
- Budowa obwodnicy Sidziny w ciągu DK 46,
- Budowa obwodnicy Prudnika w ciągu DK 41,

PTWO 2030

Zrealizowane inwestycje miały na celu wzmocnienie nawierzchni dróg do przenoszenia obciążeń o nacisku 115 kN/oś, poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego m.in. przez przebudowę skrzyżowań, budowę barier ochronnych, chodników, ścieżek pieszo-rowerowych i sygnalizacji świetlanych, poprawę oświetlenia przejść dla pieszych oraz kształtowanie normatywnego klimatu akustycznego i zapewnienie lepszej jakości powietrza. Realizowane na terenie województwa opolskiego inwestycje drogowe wpływają na poprawę komfortu życia i bezpieczeństwo mieszkańców, także tych mniejszych miejscowości. Podejmowane działania są ukierunkowane na zwiększenie ochrony uczestników ruchu oraz stworzenie bezpiecznej infrastruktury drogowej – a w efekcie zmniejszenie liczby wypadków i ich ofiar.

Rysunek 12 Najważniejsze inwestycje drogowe zrealizowane w latach 2014-2022 na drogach krajowych na terenie województwa opolskiego





Źródło: Mapa stanu budowy dróg krajowych - załącznik do Uchwały - Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.) stan na dzień 13.02.2024 r.



Obwodnica Olesna jest pierwszym wybudowanym odcinkiem S11 w województwie, a kolejne 46 km tej trasy, które połączy funkcjonujące już obwodnice Kępna i Olesna, będzie projektowane. Zaplanowana inwestycja obejmuje zaprojektowanie budowy dwujezdniowej drogi ekspresowej o długości 45,8 km, z dwoma pasami ruchu w każdym kierunku. Inwestycję podzielona na trzy krótsze odcinki realizacyjne:

- koniec obwodnicy Kępna – Siemianice (12,5 km),
- Siemianice – Gotartów (22,7 km),
- Gotartów – początek obwodnicy Olesna (10,5 km).

Jej początkowy fragment zlokalizowany będzie na terenie woj. wielkopolskiego (na długości ok. 12 km), łącząc się z oddaną do ruchu 16 sierpnia 2021 r. obwodnicą Kępna (II etap). Kolejna, niemal 3-kilometrowa część trasy, zlokalizowana będzie na terenie woj. łódzkiego. 31 km drogi przebiegać będzie na terenie woj. opolskiego, przez gminy Buczyna, Kluczbork i Lasowice Wielkie. Koniec tego odcinka połączy się z obwodnicą Olesna. Realizacja inwestycji, poza zapewnieniem komfortu podróżowania na tym odcinku, przyczyni się do poprawy jakości szlaków komunikacyjnych na terenie województwa wielkopolskiego, łódzkiego i opolskiego. Wpłynie na wyprowadzenie z miast ruchu tranzytowego na całej osi północ-południe poprzez drogę ekspresową S11.



Drogi wojewódzkie

Zgodnie ze stanem na dzień 27.03.2024 r., przez teren Województwa Opolskiego przebiegają 44 drogi wojewódzkie o łącznej długości 960,552 km, których zarządcą jest Zarząd Dróg Wojewódzkich w Opolu. W ciągach dróg wojewódzkich znajduje się 141 obiektów mostowych o łącznej długości 3 682,25 m, a ich powierzchnia wynosi 41 087,94 m² oraz ok. 800 przepustów drogowych.

Tabela 2 Wykaz dróg wojewódzkich w województwie opolskim

I.p.	Nr drogi	Nazwa drogi	ogółem długość [km]
1.	378	Biedzychów - droga 401	10,017
2.	382	Stanowice - Świdnica - Dzierżoniów - Ząbkowice Śląskie - Paczków - Gr. Państwa	5,982
3.	385	Granica Państwa - Tłumaczów - Wolibórz - Ząbkowice Śląskie - Ziębice - Kopice	26,706
4.	396	Bierutów - Oława - Strzelin	8,703
5.	401	Żłobizna /droga 94/ - Grodków - Skoroszyce - droga 46	41,942
6.	403	Łukowice Brzeskie - droga 401	2,275
7.	405	Niemodlin - Tułowice - Korfantów	18,479
8.	406	Droga 1602 O - Jasienica Dolna - droga 405 /Włostowa/	19,414
9.	407	Droga 41 - Korfantów - Łącznik - droga 414	28,576
10.	408	Kędzierzyn-Koźle - Gliwice	20,693
11.	409	Dębina - Krapkowice - Strzelce Opolskie	42,813
12.	410	Kędzierzyn-Koźle - Kobylice - Biadaczów - Rzeką Odra - droga 408 /Brzeźce/	6,778
13.	411	Nysa - Glucholazy /droga 40/	22,298
14.	414	Opole /droga 46/94 obwodnica/ -Prószków - Biała - Prudnik /droga 40/	42,171
15.	415	Droga 45 /Zimnice/ - Rogów Opolski - droga 409 /Krapkowice/	13,063
16.	416	Droga 45 /Żywocice/ - Głogówek - Głubczyce - Kietrz - Racibórz	61,325
17.	417	Droga 40 /Laskowice/ - Klisino - Szonów - Szczyty - Racibórz	33,984
18.	418	Droga 40 /Reńska Wieś/ - Kędzierzyn-Koźle	1,858
19.	419	Nowa Cerekwia - Niekazanice - Branice - Granica Państwa	16,144
20.	420	Kietrz - Dzierżysław - Pilszcz - Granica Państwa	14,790
21.	421	Szczyty - Błażejowice - Nędza	14,457
22.	422	Droga 421 /Łany/ - Dzielnica - Przewóz - Rzeką Odra - Dzierżowice	9,319
23.	423	Opole - Gogolin - Krapkowice - Zdieszowice - Kędzierzyn Koźle	34,580
24.	424	Gwoździce - Rzeką Odra - Odrowąż - Gogolin	5,826
25.	425	Bierawa - Kuźnia Raciborska - Rudy	10,612
26.	426	Zawadzkie - Strzelce Opolskie - Olszowa - Kędzierzyn-Koźle	32,037
27.	427	Droga 45 - Zakrzów - Kochaniec - Roszowice - Dzielnica	6,779



28.	429	Wawelno - Komprachcice - Prószków - droga 45	19,563
	429 A	na odcinku gminy Krapkowice – ul. Łącząca w Wawelnie	0,201
29.	435	Opole - ... - Wawelno - Niemodlin - droga 46	21,122
30.	451	Oleśnica - Bierutów - Namysłów	11,915
31.	454	Opole - Pokój - Namysłów	42,422
32.	457	Droga 39 /Pisarzowice/ - Popielów - Dobrzeń Wielki	30,903
33.	458	Obórki - Lewin Brzeski - Skorogoszcz - Popielów	30,046
34.	459	Opole - Narok - Skorogoszcz	14,926
35.	460	Kościeryce - Rzeka Odra - Pawłów - Kopanie - droga 462	10,290
36.	461	Kup - Jełowa	14,881
37.	462	Stobrawa - Rzeka Odra - Kopanie - Łosiów - Krzyżowice	17,201
38.	463	Bierdzany - Ozimek - Zawadzkie	38,581
39.	464	Narok - Rzeka Odra - Chróstice	4,285
40.	487	Byczyna - Gorzów Śląski - Olesno	39,933
41.	489	Droga 46 /Głębinów/ - Nysa - droga 41 /Niwnica/	11,216
42.	493	Droga 11 /Kolonja Ciarki/ - Olesno – Droga 11 / Szyszków/	24,127
43.	494	Bierdzany - Olesno - Wręczyca Wielka - Częstochowa	35,569
44.	901	Olesno - Dobrodzień - Zawadzkie - Wielowieś - Pyskowice - Gliwice /droga 78/	41,750
Ogółem długość dróg w km			960,552

Źródło: ZDW w Opolu, stan na 27.03.2024 r.

Najważniejsze ciągi komunikacyjne Opolszczyzny:

- Nr 401 i 403 oraz 411, które ukierunkowują ruch na osi północ-południe w zachodniej części województwa i łączą ze sobą miejscowości: Głucholazy, Nysę, Grodków i Brzeg oraz węzeł autostrady A4 „Brzeg”,
- Nr 451, 454 i 414 – w środkowo-północnej części województwa łączące Województwo Dolnośląskie, Namysłów, Opole, Białą, Prudnik z Republiką Czeską,
- Nr 487, 901 i 426 prowadzące od strony Województwa Łódzkiego w kierunku Województwa Śląskiego i węzła autostrady A4 „Kędzierzyn-Koźle” z dużym udziałem w ruchu pojazdów ciężarowych,
- Nr 423 i 408/425 prowadzące od Opola do węzła „Krapkowice” oraz Zdieszowic i Kędzierzyna-Koźla a także dalej w stronę Województwa Śląskiego (Gliwice, autostrada A4),
- Nr 494 stanowiącą alternatywny, w stosunku do drogi krajowej Nr 46, dojazd do Częstochowy i dalej do Warszawy,
- Nr 416 główny dojazd do południowej części województwa i pogranicza polsko-czeskiego,
- Nr 409 na kierunku równoleżnikowym w środkowej części województwa, łączy Krapkowice, Gogolin, Strzelce Opolskie i stanowi drogę równoległą do autostrady A4 na tym odcinku,
- Nr 463 stanowiącą główny dojazd do największej atrakcji turystycznej Opolszczyzny, tj. Jura Parku w Krasiejowie, a jednocześnie stanowiącą połączenie Ozimka z Zawadzkim,
- Nr 489 i 493 ważne arterie komunikacyjne w Nysie i Oleśnie generujące duży ruch (dawne drogi krajowe).



Ciągi drugorzędne stanowiące połączenie siedzib starostw, gmin, mniejszych miejscowości Opolszczyzny, dojazd do pogranicza polsko-czeskiego – drogi Nr 378, 382, 385, 396, 405, 406, 407, 415, 417, 418, 419, 420, 429, 435, 457, 458, 459, 461, gdzie na ich uzupełniające znaczenie wskazuje również natężenie ruchu, które jest mniejsze niż w przypadku wskazanych powyżej ciągów drogowych. Jeszcze mniejsze znaczenie dla ruchu tranzytowego i właściwych powiązań w układzie drogowym na poziomie regionalnym mają drogi o bardzo małym natężeniu ruchu. Są to drogi: Nr 410, 422, 421, 424, 427, 460, 462, 464. Mimo dużej skali inwestycji podjętych w okresie programowania 2007-2013 oraz w perspektywie 2014-2020 nadal stan znacznej części dróg w regionie jest niedostateczny. Istniejący układ komunikacyjny nie zapewnia płynnego przejazdu i stwarza wiele utrudnień. To właśnie niezadowolająca funkcjonalność traktów komunikacyjnych stanowi jeden z najistotniejszych problemów w zakresie infrastruktury, z którymi zmagają się mieszkańcy Opolszczyzny jako użytkownicy tamtejszych dróg. Niewystarczające odseparowanie sieci drogowej od terenów zabudowanych, wzrastające koszty czasu, eksploatacji i ograniczone bezpieczeństwo ruchu drogowego są poważną przyczyną licznych utrudnień w codziennym funkcjonowaniu społeczności regionu.

Konieczne jest więc kontynuowanie działań inwestycyjnych mających na celu przedłużenie i połączenie poszczególnych odcinków dróg w ciągi komunikacyjne tak, aby zapewnić efektywne powiązania między ośrodkami miejskimi w regionie oraz utworzyć sieć uzupełniającą dla dróg wyższego rzędu. Ważne jest, żeby inwestycje drogowe planowane do realizacji do 2030 roku były w jak największym stopniu komplementarne z zadaniami już zrealizowanymi, bądź będącymi w trakcie realizacji.

Najważniejsze zadania zrealizowane przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Opolu w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Opolskiego na lata 2014-2020.

- Budowa obwodnicy miejscowości Czarnowąsy od km 1+083,2 do km 5+200,00.
- Budowa obwodnicy Dobrodzienia w ciągu drogi wojewódzkiej nr 901.
- Budowa obwodnicy m. Malni i Choruli w ciągu drogi wojewódzkiej nr 423 na odcinku od km 20+846,46 do km 27+010,10.
- Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 414: Aleja Lipowa, Lubrza-Prudnik, Biała-Dobroszewice.
- Rozbudowa skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 494 w Świercze wraz z przebudową drogi w km 19+462,00-20+907,40.
- Budowa nowego wiaduktu drogowego nad linią kolejową w ciągu drogi wojewódzkiej nr 426 wraz z budową tej drogi w nowym śladzie na odcinku od km 15+831,78 do km 16+279,11 w m. Strzelce Opolskie.
- Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 454 wraz z budową ciągu pieszo-rowerowego w m. Pokój, Krzywa Góra, odc. Ładza – Pokój, Kup, Biestrzykowice, Jastrzębie – Ziemiłowice, Biestrzykowice – Jastrzębie.

Najważniejsze zadania realizowane przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Opolu ze środków własnych w latach 2020– 2022

- Przebudowa obiektu mostowego w ciągu DW nr 407 w m. Kubice dł. 1,2 km - zadanie współfinansowane ze środków rezerwy subwencji ogólnej Ministerstwa Infrastruktury.



- Modernizacja drogi wojewódzkiej nr 411 m. Głucholazy od km 21+292 do km 22+290.
- Przebudowa mostu w ciągu DW nr 385 w m. Kopice km 90+445 – dł. 0,14 km - zadanie współfinansowane ze środków rezerwy subwencji ogólnej Ministerstwa Infrastruktury.
- Modernizacja mostu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 458 w m. Mikolin, km 25+769 – 0,34 km.
- Przebudowa obiektów mostowych w ciągu drogi wojewódzkiej 461 w miejscowości Dąbrówka Łubniańska i Łubniany - dł. 0,30 km - zadanie współfinansowane ze środków rezerwy subwencji ogólnej Ministerstwa Infrastruktury.
- Rozbudowa DW nr 429 w m. Prószków - 4,1 km.

Dotychczas wykonane przedsięwzięcia inwestycyjne na sieci dróg wojewódzkich miały na celu poprawę funkcjonalności układu komunikacyjnego w tym w szczególności:

- poprawa warunków ruchu drogowego,
- zwiększenie dostępności komunikacyjnej regionu,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu,
- podniesienie poziomu swobody ruchu na drodze,
- zapewnienie standardu nawierzchni do przenoszenia ruchu pojazdów o nacisku 115 kN/oś,
- aktywizacja terenów inwestycyjnych i rozwój ekonomiczny regionu,
- zmniejszenie uciążliwości ekologicznych i społecznych.

W 2020 roku przebudowano 28,86 km dróg na kwotę około 162 713 691,76 zł z czego 17,29 km z dofinansowania unijnego na kwotę 142 602 851,63 zł.

W 2021 roku przebudowano 9,08 km dróg na kwotę około 50 421 407,73 zł z czego 5,77 km z dofinansowania unijnego na kwotę 25 727 742,11 zł.

W 2022 roku przebudowano około 16 km dróg na kwotę około 45 207 756,09 zł z czego 1,2 km z dofinansowania unijnego na kwotę 6 181 180,46 zł.

W 2023 roku przebudowano około 27,39 km dróg na kwotę około 162 798 537,40 zł z czego 12,96 km z dofinansowania unijnego na kwotę 95 101 398,75 zł.

W ramach Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg województwo opolskie otrzymało w 2021 r. dofinansowanie na budowę obwodnic. Wsparcie uzyskały 3 zadania zgłoszone przez zarząd województwa:

- Budowa obwodnicy miejscowości Nysy w ciągu dróg wojewódzkich nr 411 i nr 489

Ogółem wartość projektu: 78 mln zł

Kwota dofinansowania: 39 mln zł

- Budowa obwodnicy miejscowości Strzeleczy w ciągu drogi wojewódzkiej nr 409

Ogółem wartość projektu: 28,1 mln zł



Kwota dofinansowania: 14 mln zł

- Budowa obwodnicy miejscowości Głogówek w ciągu drogi wojewódzkiej nr 416

Ogółem wartość projektu: 57 mln zł

Kwota dofinansowania: 28,5 mln zł

Natężenie ruchu na drogach krajowych i wojewódzkich

Analizując ruch na drogach w województwie opolskim zauważymy, że co roku zwiększa się ruch pojazdów oraz liczba ich użytkowników. W ostatniej dekadzie nastąpił na drogach znaczny wzrost ruchu tranzytowego i lokalnego (związanego m.in. ze znacznym wzrostem liczby pojazdów samochodowych). Załoczenie dróg jest wynikiem m.in. intensywnego rozwoju motoryzacji, sprzyjającego popularyzacji samochodu jako środka codziennej komunikacji. Wzrastająca ilość samochodów, w połączeniu ze złym stanem technicznym dróg oraz niską funkcjonalnością układu komunikacyjnego przekłada się na radykalne obniżenie bezpieczeństwa na drogach, znaczne wydłużenie czasu przejazdu między punktami, co z kolei negatywnie oddziałuje na środowisko naturalne.

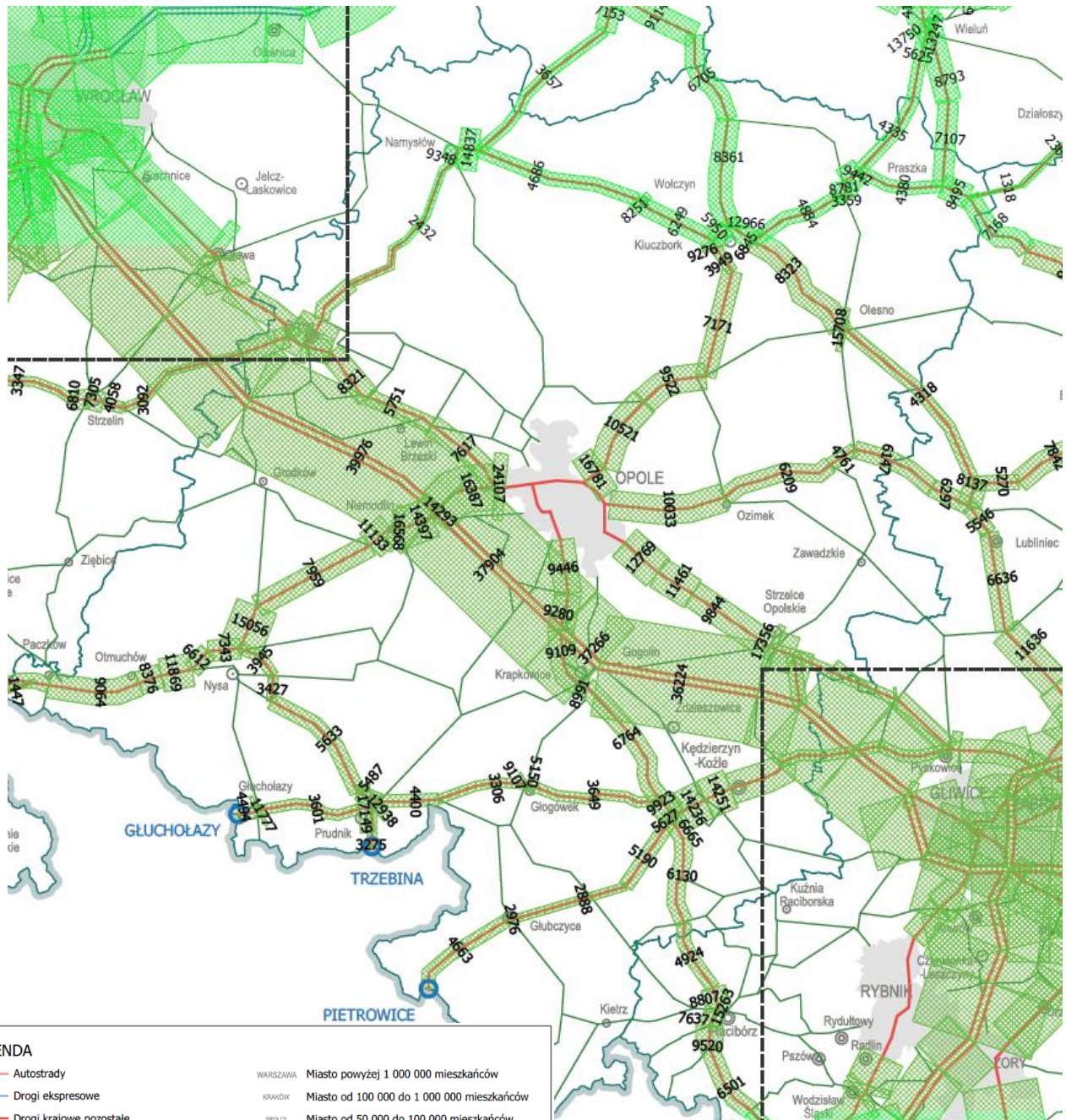
Generalny Pomiar Ruchu (GPR) 2020/2021, który stanowi podstawowe źródło informacji o ruchu drogowym w Polsce został przeprowadzony na istniejącej sieci dróg krajowych (w tym także na odcinkach koncesyjnych), z wyjątkiem tych odcinków dróg, które znajdują się w miastach na prawach powiatu i w związku z tym nie są administrowane przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA), a także na drogach wojewódzkich przez właściwych terytorialnie zarządców. Ze względu na pandemię COVID-19 i związane z nią ograniczenia, wpływające m.in. na natężenie i rozkłady ruchu na drogach, przeprowadzenie GPR wymagało od wszystkich zaangażowanych podmiotów zastosowania szeregu działań zaradczych i zmian organizacyjnych i metodologicznych (m.in. wydłużono okres realizacji pomiarów na drogach krajowych na rok 2021).

Drogi krajowe

Pomiędzy GPR 2015 a GPR 2020/21 na sieci dróg krajowych w Polsce zanotowano wzrost ruchu średnio o 21%. W skali kraju, największy wzrost odnotowano dla lekkich samochodów ciężarowych (dostawczych) – 42%. Prawdopodobną przyczyną takiego wzrostu są zmiany zachodzące od 2015 r. w strukturze handlu (w tym wzrost popularności e-zakupów wynikający z pandemii COVID-19). Dla kategorii samochodów ciężarowych bez przyczep i autobusów odnotowano spadki wynoszące odpowiednio 17% i 51%. Duży spadek ruchu autobusów przypuszczalnie był efektem ograniczeń w przewozie osób w transporcie zbiorowym wprowadzonych w związku z pandemią COVID-19. Z uwagi na zaobserwowane duże zmiany w wielkościach ruchu wspomnianych kategorii pojazdów: lekkich samochodów ciężarowych (dostawczych), samochodów ciężarowych bez przyczep oraz autobusów. Dynamika wzrostu ruchu na całej sieci dróg krajowych, była wyższa, niż w poprzednim okresie pięcioletnim, jednak nie była ona równomierna – na drogach międzynarodowych zarejestrowano 27% wzrostu, a na pozostałych drogach krajowych 15%. Wyniki generalnego pomiaru ruchu 2020/21 na sieci dróg krajowych wskazują, że średniodobowy ruch pojazdów

na drogach krajowych w województwie opolskim wyniósł 10 611. Duże obciążenie sieci dróg międzynarodowych (A4), wynoszące powyżej 30 000 poj./dobę, występowało także na odcinku w województwie opolskim. Drogą o największym obciążeniem ruchu była autostrada A4.

Rysunek 13 Średniodobowy ruch pojazdów na drogach krajowych województwa GPR 2020/21



Źródło: GDDKiA, GPR 2020/21

LEGENDA

- Autostrady
- Drogi ekspresowe
- Drogi krajowe pozostałe
- Drogi wojewódzkie
- Średni dobowy ruch roczny pojazdów silnikowych na drogach krajowych [poj./24h]
- TERESPOL Przejście graniczne
- LUBIESZYN Połączenie międzynarodowe

WARSZAWA	Miasto powyżej 1 000 000 mieszkańców
KRAKÓW	Miasto od 100 000 do 1 000 000 mieszkańców
BEŁSKIE	Miasto od 50 000 do 100 000 mieszkańców
Radko	Miasto od 10 000 do 50 000 mieszkańców
Wodzień	Miasto od 5 000 do 10 000 mieszkańców
	Miasto na prawach powiatu
—	Granica województw
—	Granica państwa

* Wyniki na podstawie danych z jezdni głównych, bez ruchu na jezdniach dodatkowych

Listopad 2021 r. Skala 1 : 850 000
 Przetworzenie i wizualizacja danych: Heller Consult Sp. z o.o.

Drogi wojewódzkie

Pomiędzy GPR 2015 i GPR 2020/21, ruch na drogach wojewódzkich w kraju wzrósł o 20%, przy czym zmiany wielkości ruchu pojazdów poszczególnych kategorii pojazdów były zróżnicowane. Podobnie jak dla dróg krajowych, największy wzrost (50%) odnotowano dla samochodów dostawczych oraz dla samochodów ciężarowych z przyczepami (35%), a największy spadek dla autobusów – 26%. Prawdopodobną przyczyną wzrostu ruchu pojazdów dostawczych są zmiany zachodzące od 2015 r. w strukturze handlu (w tym wzrost e- zakupów wynikający z pandemii COVID-19). Spadek ruchu autobusów przypuszczalnie był efektem ograniczeń w przewozie osób w transporcie zbiorowym wprowadzonych w związku z pandemią COVID-19. Wzrost ruchu samochodów osobowych na drogach wojewódzkich był taki sam jak na drogach krajowych i wynosił 18%. Średni dobowy ruch w dni robocze (SDRDR) w GPR 2020/21 na drogach wojewódzkich wzrósł o prawie 17% względem GPR 2015.

Średni dobowy ruch roczny pojazdów silnikowych (SDRR) w GPR 2020/21 na sieci dróg wojewódzkich w kraju wyniósł 4 230 poj./dobę. Wyniki GPR 2020/21 na sieci dróg wojewódzkich wskazują, że średniodobowy ruch pojazdów na drogach w województwie opolskim wyniósł 3 309 poj./dobę.

Tabela 3 Poziom natężenia ruchu na drogach wojewódzkich GPR 2020/21

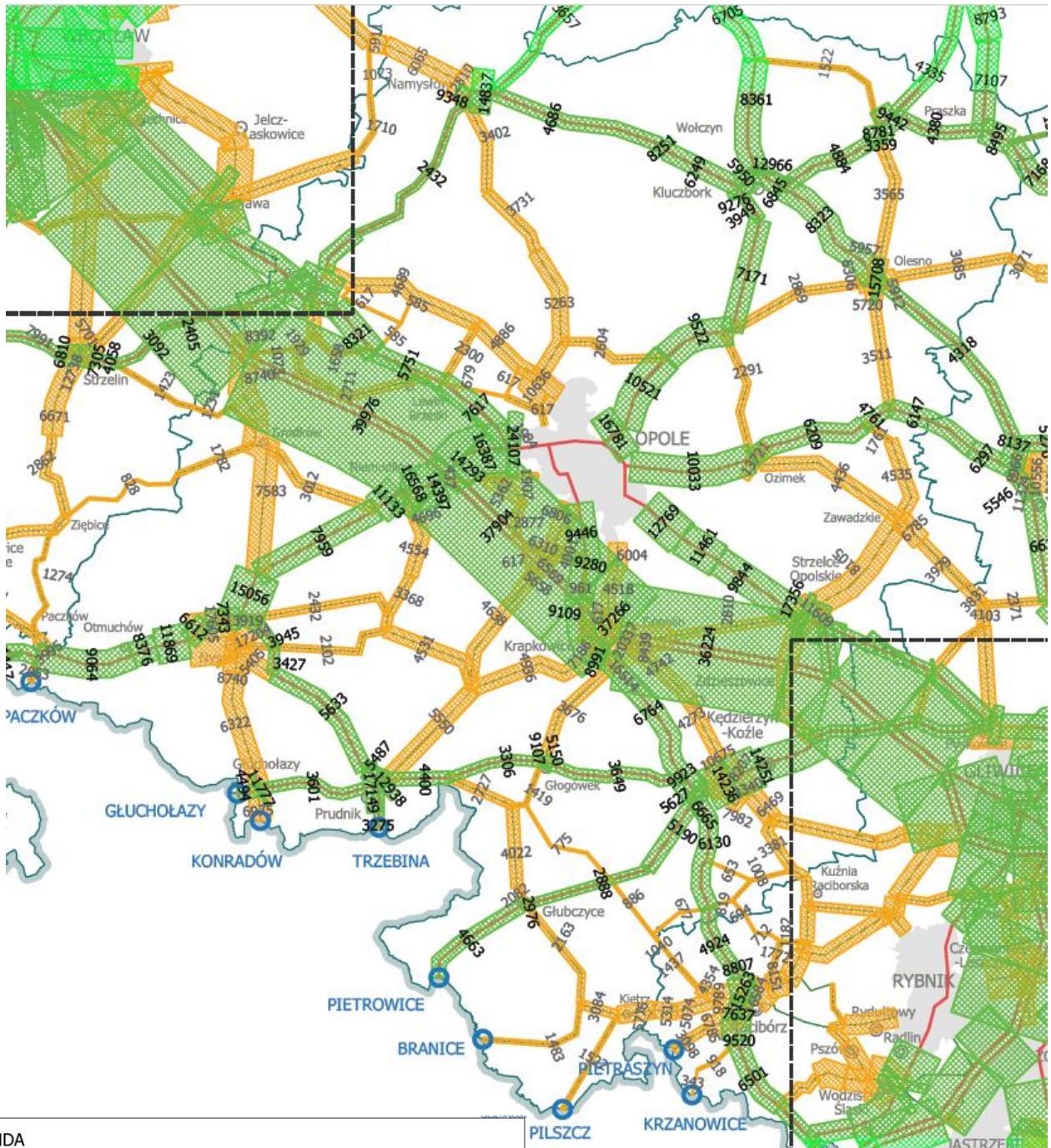
Nr drogi wojewódzkiej	Min poziom natężenia ruchu	Max poziom natężenia ruchu	Max poziom pojazdów ciężkich
DW 378	1231	1231	132
DW 382	2053	3995	286
DW 385	1782	3012	360
DW 396	1710	1710	158
DW 401	1073	8740	1641
DW 403	-	-	-
DW 405	3368	4696	309
DW 406	2432	2432	57
DW 407	2102	4531	197
DW 408	3950	8207	636
DW 409	2810	20377	763
DW 410	3340	3340	161
DW 411	6322	17204	529
DW 413	617	617	35
DW 414	4638	6806	319
DW 415	961	7186	242
DW 416	1419	5776	239

PTWO 2030

DW 417	775	2727	140
DW 418	7982	7982	140
DW 419	1483	1483	27
DW 420	1522	1522	39
DW 421	677	819	122
DW 422	1008	1008	30
DW 423	4273	10675	989
DW 424	617	617	35
DW 425	3381	3381	189
DW 426	4762	11609	1017
DW 427	653	653	38
DW 429	2877	5362	86
DW 435	437	1907	30
DW 451	6065	12810	658
DW 454	3402	10636	445
DW 457	4689	4886	144
DW 458	2300	2711	145
DW 459	679	1984	39
DW 460	617	617	35
DW 461	2604	2604	93
DW 462	585	1658	16
DW 463	2291	13721	528
DW 464	617	617	35
DW 465	617	617	35
DW 487	1522	5957	305
DW 494	2869	6306	399
DW 901	1761	6785	855

Źródło: GPR 2020/21

Rysunek 14 Średniodobowy ruch pojazdów na drogach wojewódzkich GPR 2020/21



LEGENDA

- Autostrady
- Drogi ekspresowe
- Drogi krajowe pozostałe
- Drogi wojewódzkie
- Średni dobowy ruch roczny pojazdów silnikowych na drogach krajowych [poj./24h]
- Średni dobowy ruch roczny pojazdów silnikowych na drogach wojewódzkich [poj./24h]
- TERESPOL. Przejście graniczne
- GUBIN. Połączenie międzynarodowe

WARSZAWA Miasto powyżej 1 000 000 mieszkańców
 KRAKÓW Miasto od 100 000 do 1 000 000 mieszkańców
 SIEDLCE Miasto od 50 000 do 100 000 mieszkańców
 RAVICZ Miasto od 10 000 do 50 000 mieszkańców
 WĄKON Miasto od 5 000 do 10 000 mieszkańców
 Miasto na prawach powiatu
 Miasto w gminie miejskiej
 Miasto w gminie miejsko-wiejskiej
 Granica województw
 Granica państwa
 * Wyniki na podstawie danych z jezdni głównych, bez ruchu na jezdniach dodatkowych

Grudzień 2021 r. Skala 1 : 850 000
 Przetworzenie i wizualizacja danych: Heller Consult Sp. z o.o.

Źródło: GDDKiA, GPR 2020/21



Drogi powiatowe

W 2022 r. łączna długość dróg powiatowych, zgodnie z danymi GUS, wyniosła:

- o nawierzchni twardej: 3 682,7 km,
- o nawierzchni twardej ulepszonej: 3 610,3 km,
- o nawierzchni gruntowej: 192,3 km.

Zgodnie z Ustawą o drogach publicznych (art. 6a ust. 1) do dróg powiatowych zalicza się drogi stanowiące połączenie miast będących siedzibami powiatów z siedzibami gmin i siedzib gmin między sobą. Drogi powiatowe stanowią uzupełniający, w stosunku do dróg krajowych i wojewódzkich, układ komunikacyjny służący głównie do rozprowadzenia ruchu lokalnego. Nieliczne drogi powiatowe mają charakter regionalny i przenoszą znaczące obciążenie ruchem oraz są powiązane z układem dróg wyższych kategorii lub też rozprowadzają ruch na pograniczu polsko-czeskim, czy też stanowią połączenie województwa opolskiego z województwami sąsiednimi.

Długość tych dróg zmienia się nieznacznie z każdym rokiem, w wyniku zmiany ich kategorii oraz budowy nowych odcinków. Stan techniczny znacznej części dróg lokalnych jest zły, choć ulega systematycznej poprawie m.in. dzięki wykorzystaniu środków z Unii Europejskiej oraz programów krajowych. Wiele samorządów zgłasza potrzeby uzupełnienia istniejącej sieci dróg powiatowych i gminnych o kolejne odcinki.

Działania w ramach sieci dróg w regionie w ostatnich kilku latach obejmowały budowę, przebudowę i rozbudowę dróg oraz obiektów inżynierskich (zarówno ze środków krajowych, jak i regionalnych), mając na celu utrzymanie właściwego ich stanu oraz sukcesywną poprawę płynności i bezpieczeństwa ruchu. Duży wkład w rozwój infrastruktury nie tylko powiatowej, ale również gminnej miał Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg (dawniej Fundusz Dróg Samorządowych). Jego celem jest przyspieszenie powstawania nowoczesnej i bezpiecznej infrastruktury drogowej na szczeblu lokalnym, stanowiącej ważny element prawidłowego funkcjonowania i rozwoju gospodarki oraz przyczyniającej się do poprawy poziomu życia obywateli. Utworzenie Funduszu ma również na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego i parametrów technicznych lokalnej sieci drogowej, a także poprawę oraz zwiększenie atrakcyjności i dostępności terenów inwestycyjnych.

W ramach zadań powiatowych i gminnych, ze środków Funduszu samorządy dodatkowo w 2021 roku uzyskały dofinansowanie także na zadania mające na celu wyłącznie poprawę bezpieczeństwa ruchu pieszych w obszarze oddziaływania przejść dla pieszych w rozumieniu art. 2 pkt 11 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (t.j. Dz.U. 2023 poz. 1047) oraz budowę samych przejść. Jest to jeden z elementów realizacji polityki rządu, mającej na celu poprawę bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu, w tym szczególnie pieszych w rejonie przejść dla pieszych.

Tabela 4 Dofinansowanie z Funduszu na zadania gminne, miejskie i powiatowe w województwie opolskim

Rok	Zadania powiatowe	Zadania gminne	Zadania miejskie
2020	20	42	-
2021	16 45 (BRD w rejonie przejść dla pieszych) 72 (liczba przejść dla pieszych)	71 58 (BRD w rejonie przejść dla pieszych) 62 (liczba przejść dla pieszych)	-
2022	12	42	-
2023	10	38	1 budowa i przebudowa dróg wraz z infrastrukturą towarzyszącą na terenie Miasta Opola

Źródło: RFRD

Mimo dużej skali inwestycji podjętych w poprzednich latach, nadal stan znacznej części dróg w regionie jest niezadowalający. Konieczne jest więc kontynuowanie działań inwestycyjnych mających na celu przedłużenie i połączenie poszczególnych odcinków dróg w ciągi komunikacyjne tak, aby zapewnić efektywne powiązania między ośrodkami miejskimi w regionie oraz utworzyć sieć uzupełniającą dla dróg wyższego rzędu. Rozwój lokalnej infrastruktury drogowej stanowi przy tym działanie komplementarne do inicjatyw podejmowanych na szczeblu krajowym w odniesieniu do budowy systemu autostrad i dróg ekspresowych, czy wojewódzkim przyczyniając się do stworzenia spójnego i zintegrowanego systemu transportowego. Ważne jest, żeby inwestycje drogowe planowane do realizacji w perspektywie do 2030 roku były w jak największym stopniu zgodne z zadaniami już zrealizowanymi, bądź będącymi w trakcie realizacji.



Drogi gminne

W 2022 r. łączna długość dróg gminnych, zgodnie z danymi GUS, wyniosła:

- o nawierzchni twardej: 3 227,2 km,
- o nawierzchni twardej ulepszonej: 2 825,5 km,
- o nawierzchni gruntowej: 1 595,9 km.

Zgodnie z ustawą o drogach publicznych (art. 7 ust. 1) do dróg gminnych zalicza się drogi o znaczeniu lokalnym niezaliczone do innych kategorii, stanowiące uzupełniającą sieć dróg służących miejscowym potrzebom, z wyłączeniem dróg wewnętrznych.

Sieć dróg gminnych stanowi łącznie najdłuższy układ drogowy w województwie opolskim, jednakże przenosi on nieporównywalnie mniejsze natężenie ruchu niż w przypadku dróg wojewódzkich, czy chociażby dróg powiatowych. Drogi gminne, poza terenami silnie zurbanizowanymi, mają charakter typowo lokalny i służą rozprowadzeniu ruchu do poszczególnych miejscowości. Natomiast na obszarach miejskich stanowią one nierzadko ważną siatkę połączeń obejmującą centra lub też dojazdy do stref przemysłowych i inwestycyjnych. Problemem pojawiającym się na tej sieci dróg jest ograniczony miejscowo tonaż, eliminujący przejazd pojazdów ciężarowych, ograniczając tym samym dostępność transportową.

Dobra infrastruktura drogową stymuluje rozwój gospodarczy, jednakże utrzymanie jej w należyтым stanie technicznym wymaga ponoszenia nakładów na jej rozwój i modernizację. Aby możliwe było sprostanie potrzebom rynku, wynikającym ze wzrostu wymiany towarowej oraz migracji mieszkańców ważne jest dostosowanie istniejącej infrastruktury drogowej dla poprawy bezpieczeństwa na szlakach komunikacyjnych.

Samorządy gminne efektywnie wykorzystują środki zewnętrzne zarówno z programów unijnych jak i rządowych. Zrealizowane zadania miały na celu poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, zwiększenie nośności dróg, ograniczenia negatywnego wpływu na środowisko naturalne, poprzez zastosowanie rozwiązań zmniejszających presję na środowisko. Działania niskoemisyjne i inwestycje w infrastrukturę mającą na celu promowanie innych środków transportu niż samochód, to najszerzej wykonane inwestycje na drogach gminnych, z wykorzystaniem środków z budżetu Unii Europejskiej. Ponadto zadania zapewniają dojazdy do stref inwestycyjnych, dbając o rozwój gospodarczy gmin.



Miasto Opole

Opole jako miasto wojewódzkie cechuje korzystne położenie w centralnej części regionu przy głównej osi komunikacyjnej jaką jest autostrada A4. Układ drogowy Opola opiera się przede wszystkim na głównych arteriach komunikacyjnych o randze krajowej oraz wojewódzkiej, które stanowią o istotnej funkcji tranzytowej miasta. Uzupełnieniem sieci komunikacyjnej są drogi o znaczeniu powiatowym i gminnym.

Podstawowy drogowy układ transportowy Opola, o zasięgu lokalnym, regionalnym, ponadregionalnym oraz międzynarodowym, tworzą:

- droga krajowa nr 45 relacji Zabelków (DK 78 do przejścia granicznego z Republiką Czeską w Chałupkach) – Racibórz – Krapkowice – Opole Południe (autostrada A-4) – Opole – Kluczbork – Wieluń – Złoczew (DK 14 do Łodzi); w Opolu DK 45
- droga krajowa nr 46 relacji Kłodzko (DK8 do przejścia granicznego Kudowa Zdrój oraz DK 33 do przejścia granicznego Boboszów, oba z Republiką Czeską)– Nysa – Opole Zachód (autostrada A-4) – Opole – Lubliniec – Częstochowa – Szczekociny (DK 78 do Chmielnika); w Opolu DK 46,
- droga krajowa nr 94 będąca alternatywą dla autostrady A-4, relacji Zgorzelec (autostrada A-4) – Bolesławiec – Krzywa (autostrada A-4, A-18) – Legnica – Prochowice – Wrocław (autostrada A-4, A-8) – Brzeg – Opole – Strzelce Opolskie – Pyskowice – Wieszowa (autostrada A-1) – Bytom – Będzin – Dąbrowa Górnicza (obwodnica GOP) – Kraków (autostrada A-4) – Wieliczka – Bochnia – Brzesko – Tarnów (autostrada A-4, DK 4 na Ukrainę); w Opolu DK 94,
- droga wojewódzka nr 414 łącząca Opole z Prudnikiem i umożliwiającą wyjazd z centrum Opola w kierunku południowym do dróg krajowych 45, 46, 94,
- droga wojewódzka nr 423 łącząca Obwodnicę Północną Opola z centrum miasta, Krapkowice (autostrada A-4) i Kędzierzynem-Koźlem,
- droga wojewódzka nr 435 łącząca śródmieście z DK 46 i autostradą A-4 (Opole Zachód) oraz DK 94 na obszarze dzielnicy Grudzice,
- droga wojewódzka nr 454 łącząca Obwodnicę Śródmiejską z Obwodnicą Północną oraz Namysłowem,
- droga wojewódzka nr 459 łącząca Obwodnicę Północną Opola ze Skorogoszczą (DK94) przez Sławice.

Przebieg dróg krajowych i wojewódzkich nakłada się na podstawową sieć głównych ulic miasta, służących do obsługi powiązań międzydzielnicowych.

Na terenie miasta Opole:

- zlokalizowanych jest 14 fragmentów dróg powiatowych,
- znajduje się 679 dróg gminnych,



- wybudowano łącznie 89 860,2 mb ścieżek rowerowych oznakowanych, administrowanych przez MZD w Opolu.

Istniejący układ uliczno-drogowy Opoli, mimo licznych remontów i modernizacji, jest nadal układem o wielu niedostatkach w zakresie funkcjonalności, parametrów, warunków ruchu, stanu technicznego nawierzchni ulic. Słabą stroną jest to, że wiele odcinków ulic przebiegających przez miasto ciągle jeszcze nie spełnia najwyższych parametrów technicznych. Niskie standardy sieci drogowej mają swoje odzwierciedlenie w stanie bezpieczeństwa na ulicach Opoli oraz negatywnym oddziaływaniu na otoczenie (emisja hałasu i zanieczyszczenie powietrza). Pod względem funkcjonalnym istniejący układ uliczno-drogowy charakteryzuje się brakiem w pełni wykształconych ciągów łączących podstawowe struktury zagospodarowania miasta oraz brakiem segregacji różnych rodzajów ruchu. Rosnący ruch samochodowy (również ciężarowy), doprowadza do wyczerpywania się przepustowości w godzinach szczytu na podstawowym układzie ulicznym miasta Opoli oraz na wielu odcinkach i skrzyżowaniach w centralnej części miasta. Główne ulice w mieście są także podstawowymi trasami komunikacji autobusowej, a ich przebieg oraz sprawne funkcjonowanie warunkuje jakość komunikacji zbiorowej. Autobusy, poprzez stanie w zatorach mają opóźnienia.

Problemem, z jakim boryka się miasto, jest niewystarczająca liczba przepraw mostowych przez rzekę Odrę. Kolejnym utrudnieniem jest stale rosnące zapotrzebowanie na miejsca parkingowe w obrębie centrum. W dalszym ciągu system infrastruktury rowerowej na terenie Opoli nie jest w pełni spójny, co wprowadza utrudnienia w poruszaniu się po mieście tego rodzaju środkiem transportu.

Dotychczasowe inwestycje drogowe w Opolu przyczyniły się bezpośrednio do wzrostu konkurencyjności miasta poprzez poprawę dostępności do infrastruktury transportowej. Przyczyniły się również do podniesienia potencjału miasta Opoli, dążąc do poprawy prestiżu oraz zmniejszenia zróżnicowania jakości życia w regionie, polepszenia warunków życia mieszkańców, wspomogły zrównoważony rozwój Opoli i poprawiły jego atrakcyjność inwestycyjną. Niezwykle ważnymi aspektami jest również likwidacja barier architektonicznych i obniżenie wydatków na energię i transport. Inwestycje w działania niskoemisyjne znajdują się w prawie każdym podejmowanym zadaniu.

Transport autobusowy

Mimo, że poruszanie się komunikacją indywidualną (samochodami) jest wygodniejsze, to jednak transport autobusowy ma większe korzyści dla użytkowników. To przede wszystkim niższe koszty eksploatacji pojazdów, a także znacząca różnica pomiędzy ceną paliwa a ceną biletu. To również brak problemów z parkowaniem. Wybierając taki transport przyczyniamy się do płynniejszego ruchu. Ponadto wybór innych środków transportu niż samochód przyczynia się do ochrony środowiska. Jazda autobusem jest o wiele mniej szkodliwa dla środowiska niż komunikacja samochodowa. Inwestowanie w nowoczesny tabor powoduje znaczne ograniczenie produkcji spalin zanieczyszczających powietrze.



Ze względu na niższy od kolei koszt eksploatacji oraz większą możliwość doboru wielkości pojazdów do potoków pasażerskich, połączenia autobusowe sprawdzają się szczególnie dobrze w transporcie regionalnym pomiędzy mniejszymi miejscowościami. Sieć autobusowa pokrywa swym zasięgiem większy obszar od sieci kolejowej, przez co są chętniej używane w podróżach na krótkich odległościach. Z tego względu sieć połączeń autobusowych powinna pełnić funkcję uzupełniającą wobec sieci połączeń kolejowych, umożliwiając jednocześnie sprawny dowóz do węzłów przesiadkowych zlokalizowanych na styku autobus-kolej. Obecny układ tras autobusowych i ilości kursów na poszczególnych liniach został ukształtowany ewolucyjnie na przestrzeni ostatnich lat. Funkcjonujące połączenia wykazują się rentownością i znaczną ilością potoków pasażerów. To również efekt składanych wniosków mieszkańców, możliwości budżetowych i zmian w zagospodarowaniu przestrzennym. Niemniej jednak na mapie województwa znajduje się wiele tzw. białych plam, do których dojazd transportem autobusowym jest utrudniony, bądź wręcz niemożliwy. W celu reaktywacji połączeń i tworzenia nowych tras powstał m.in. fundusz autobusowy, który jednak nie przyniósł spodziewanych rezultatów. Komercyjni przewoźnicy kierują się przede wszystkim zyskiem, a mało rentowne linie nie są dla nich atrakcyjne.

Zasady organizacji i funkcjonowania regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym (w tym w transporcie drogowym i kolejowym), czy zasady finansowania regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym określa Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tj. Dz.U. 2023 poz. 2778). Organizatorem publicznego transportu zbiorowego, w zależności od zasięgu przewozów, jest gmina, związek międzygminny, powiat (miasto na prawach powiatu), związek powiatów, związek powiatowo-gminny, województwo lub minister właściwy do spraw transportu. Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym powierza organizatorowi do wykonania cztery zadania (art.8):

- planowanie rozwoju transportu,
- organizowanie publicznego transportu zbiorowego,
- zarządzanie publicznym transportem zbiorowym,
- możliwość ustanowienia zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego obowiązującego w jego granicach.

Województwo Opolskie nie jest organizatorem pasażerskich przewozów autobusowych. Składa się na to kilka czynników:

- Marszałek jest organizatorem publicznego transportu kolejowego, który pochłania znaczne środki z budżetu województwa, a organizowanie transportu autobusowego wymagałoby wygospodarowania dodatkowych środków.
- Od 2017 r. co roczne zmiany przepisów przedłużających ważność zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów pasażerskich, powodują zachowanie prawa do rekompensat z tytułu stosowania ulg ustawowych dla wszystkich przewoźników, a nie tylko dla operatorów publicznego transportu zbiorowego. W konsekwencji przewoźnicy komercyjni obsługują wszystkie rentowne linie autobusowe, pozostawiając małe miejscowości bez dostępu do komunikacji.



- Brak prawa wyłącznego linii użyteczności publicznej (czyli na liniach, na których organizatorami JST nie mogliby jeździć przewoźnicy komercyjni) – co spowodowałoby możliwość pakietowania linii dochodowych z deficytowymi, pomimo zapisu w Rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dot. usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego.

Od ponad dekady brak jest ostatecznego kształtu wszystkich zapisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, co powoduje, że wydane zezwolenia na linie regularne są corocznie przedłużane. Brak jest również pomysłu na sposób finansowania autobusowych przewozów pasażerskich, a oparcie takich przewozów tylko na dopłatach do biletów ulgowych nie zlikwiduje wszystkich „białych plam”. Jest to problem ogólnopolski, z którym stykają się wszystkie jednostki samorządu terytorialnego. Dodatkowo, ciągle zmiany przepisów, nie dają gwarancji, że podjęte działania przygotowawcze w organizacji transportu ze strony województwa, po zmianach ustawy będą aktualne lub wystarczające. Brak jest również wytycznych co do ostatecznego kształtu Planu Zrównoważonego Rozwoju Transportu Publicznego, na bazie którego województwo powinno ustalić siatkę połączeń autobusowych, taryfy, skomunikowania itp. Plan przyjęty przez Sejmik Województwa Opolskiego w 2014 roku jest już w znacznej mierze zdezaktualizowany.

W obecnej sytuacji Województwo Opolskie nie ma wpływu na częstotliwość kursowania, ceny biletów, ani na trasy kursowania autobusów. Przewoźnicy autobusowi otrzymują z UMWO dopłaty do biletów autobusowych, które z kolei UMWO otrzymuje z budżetu państwa. Marszałek wydaje również zezwolenia na linie regularne na wniosek przewoźnika, który dołącza do niego rozkład jazdy. Zmiana rozkładu jazdy ze strony marszałka województwa może nastąpić jedynie w przypadku „nakładania się” godzin odjazdów lub przyjazdów z innymi kursami autobusowymi lub kolejowymi, co zdarza się niezmiernie rzadko.

W celu właściwej realizacji przewozów autobusowych na terenie województwa, nie jest konieczna szeroka zmiana przepisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, należałoby jedynie:

- wprowadzić prawo wyłączne dla linii użyteczności publicznej, co spowodowałoby możliwość pakietowania linii dochodowych z deficytowymi,
- zmienić finansowanie transportu autobusowego poprzez całkowitą zmianę zasad dystrybucji funduszu autobusowego – środki funduszu powinny być do dyspozycji samorządów bez żadnych ograniczeń, które obecnie obowiązują, typu - dopłaty tylko do nowych linii, tylko 3 zł do wozokilometra,
- ujednoczyć ulgi ustawowe w przewozach kolejowych i autobusowych,

Wprowadzenie powyższych rozwiązań pozwoliłoby na odpowiednią koordynację rozkładów jazdy w transporcie autobusowym i kolejowym, pakietowania linii użyteczności publicznej rentownych z nierentownymi, wprowadzenie wspólnego biletu. W tej sytuacji dostępna w ramach Funduszu autobusowego pula

środków prawdopodobnie byłaby wykorzystana i wystarczająca do efektywnej organizacji transportu publicznego wraz z likwidacją „białych plam” dostępności komunikacyjnej na terenie województwa opolskiego.

Transport drogowy w latach 2020-2022 kształtował się następująco:

- **Transport drogowy w 2020 r.**

Na dzień 31 grudnia 2020 roku w regionie funkcjonowało 40 przewoźników posiadających 246 zezwoleń wydanych na wykonywanie regularnych i regularnych specjalnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, wydanych przez Marszałka Województwa Opolskiego.

W 2020 roku 29 przewoźników drogowych otrzymało dopłaty na łączną kwotę 18 110 900,01 zł.

- **Transport drogowy w 2021 r.**

Na dzień 31 grudnia 2021 roku w regionie funkcjonowało 40 przewoźników posiadających 217 zezwoleń wydanych na wykonywanie regularnych i regularnych specjalnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym.

W 2021 roku 29 przewoźników drogowych otrzymało dopłaty na łączną kwotę 20 373 451,28 zł.

- **Transport drogowy w 2022 r.**

Na dzień 31 grudnia 2022 roku w regionie funkcjonowało 39 przewoźników posiadających 236 zezwoleń wydanych na wykonywanie regularnych i specjalnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym. W 2022 roku 29 przewoźników drogowych otrzymało dopłaty na łączną kwotę 28 476 237,62 zł.

Zezwolenia na przewóz osób w krajowym transporcie drogowym wydają – poza Marszałkiem – również Prezydenci/Burmistrzowie/Wójtowie i Starostowie. Zgodnie ze stanem na 02.2024 r. Marszałek Województwa Opolskiego wydał 45 przewoźnikom zezwolenie na przewóz osób w krajowym transporcie drogowym.

Tabela 5 Linie regularnej komunikacji autobusowej w województwie

WYSZCZEGÓLNIENIE	2015	2019	2020	2022
krajowe: liczba	412	472	502	522
długość w km	13346	13564	13168	14466
regionalne: liczba	69	13	13	11
długość w km	3505	1053	942	908
podmiejskie: liczba	333	449	479	504
długość w km	9771	12441	12156	13488
miejskie: liczba	10	10	10	7
długość w km	70	70	70	70
Międzynarodowe: liczba	21	14	14	14
długość w km	36962	28132	28132	28132

Źródło: GUS 2023

Tabela 6 Komunikacja miejska

WYSZCZEGÓLNIENIE	2015	2019	2020	2022
Sieć komunikacyjna autobusowa – linie w km	692	773	776	777
Tabor autobusowy:				
w sztukach	168	173	173	179
liczba miejsc w tys.	16,2	17,2	17,3	17,7
Przewozy pasażerów (w ciągu roku) w mln	25,4	26,7	16,1	23,5

Źródło: GUS 2023

Na terenie województwa funkcjonuje od 2019 roku związek celowy powiatowo-gminy „Jedź z Nami”. Jest to pierwszy w kraju Związek Celowy Powiatowo-Gminny, realizujący zadanie z zakresu publicznego transportu zbiorowego. Operatorem, któremu powierzono usługi przewozowe jest PKS SA w Strzelcach Opolskich. Związek działa dzięki współpracy jedenastu samorządów – Powiatu Strzeleckiego i dziesięciu gmin:

- Gogolin,
- Izbicko
- Jemielnica,
- Kolonowskie,
- Krapkowice,
- Leśnica,
- Strzelce Opolskie,
- Ujazd,
- Zawadzkie,
- Zdzeszowice.

Celem związku jest wykonywanie zadań obejmujących ogół spraw dotyczących lokalnego transportu zbiorowego, pełniąc rolę organizatora publicznego transportu zbiorowego w rozumieniu ustawy z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz.U. 2023 poz. 2778). W szczególności do zadań Związku należy realizowanie zadań w zakresie: zapewnienia funkcjonowania pasażerskiej komunikacji zbiorowej na obszarach powiatu oraz gmin objętych działaniem Związku, koordynowania rozkładów jazdy linii przebiegających przez obszar powiatu, zapewniania funkcjonowania pasażerskiej komunikacji w zakresie dowozu uczniów do szkół i przedszkoli. Na terenie powiatu strzeleckiego, przed utworzeniem Związku, ilość połączeń determinowana była rachunkiem ekonomicznym, stąd też tendencja była niestety taka, że część kursów do niektórych miejscowości w latach poprzednich była obcinana i ograniczana. Po utworzeniu Związku, mieszkańcy powiatu strzeleckiego poprzez swoich



wójtów, burmistrzów i związków celowy mają wpływ na tę całą siatkę połączeń i sami decydują o tym, jakie kursy i dokąd są potrzebne pasażerom. Niestety na pozostałym obszarze województwa opolskiego problem z dostępnością do komunikacji autobusowej wciąż występuje.

Na terenie województwa funkcjonuje również od 2021 roku Powiatowo-Gminny Związek Transportu „POGRANICZE”, celem wspólnej organizacji publicznego transportu zbiorowego na terenie Powiatu Prudnickiego, Powiatu Głubczyckiego oraz Gmin:

- Branice;
- Głogówek;
- Głubczyce;
- Kietrz;
- Lubrza;
- Prudnik.

Związek wykonuje zadania publiczne obejmujące ogół spraw dotyczących lokalnego publicznego transportu zbiorowego pełniąc rolę organizatora publicznego transportu zbiorowego w rozumieniu ustawy o publicznym transporcie zbiorowym i realizując zadania zdefiniowane w ustawach, z wyłączeniem zadań:

- 1) organizatora gminnych przewozów pasażerskich wykonywanych w granicach administracyjnych miasta Prudnika, o których mowa w § 4 ust. 1 pkt 4 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym;
- 2) związanych z przystankami komunikacyjnymi i dworcami.

Do zadań Związku należy:

- planowanie rozwoju transportu;
- organizowanie publicznego transportu zbiorowego;
- zarządzanie publicznym transportem zbiorowym;
- zapewnienie funkcjonowania pasażerskiej komunikacji w zakresie dowozu uczniów do szkół i przedszkoli realizowanej zgodnie z przepisami ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. Prawo oświatowe (t.j. Dz.U. 2023 poz. 900 prawo oświatowe).

Ustawa z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (t.j. Dz.U. 2022 poz. 2464), dała możliwość przywracania lokalnych połączeń autobusowych. Dofinansowanie można było uzyskać na linię komunikacyjną nie funkcjonujących od co najmniej 3 miesięcy przed wejściem w życie ustawy i na które umowa o świadczenie usług dotyczących publicznego transportu zbiorowego zostanie zawarta po jej wejściu w życie. Dzięki ustawie mieszkańcy, przede wszystkim z mniejszych miejscowości, mogliby dotrzeć środkami transportu publicznego do pracy, szkół, placówek zdrowia i instytucji kultury. Zwiększenie siatki połączeń autobusowych stworzyłoby także możliwość znalezienia pracy w miejscowościach, do których dojazd był dotychczas utrudniony lub niemożliwy.



Pierwszy nabór w ramach Funduszu rozwoju przewozów autobusowych nie przyniósł zamierzonych efektów. Kwota jaka została wykorzystana przez samorzady w województwie opolskim to ok. 10 %, całej puli środków (11 638 440,47 zł). Jest kilka powodów takiej sytuacji:

- samorzady nie były przygotowane na uruchomienie nowych linii,
- dofinansowanie do wozokilometra na nowej linii autobusowej nie mogło przekroczyć 1 zł, a realny koszt wozokilometra linii użyteczności publicznej wynosi minimum 5 zł,
- bardzo krótki termin składania wniosków – jeden tydzień,
- możliwość dofinansowania tylko linii autobusowych, które nie funkcjonowały co najmniej trzy miesiące przed wejściem w życie ustawy oraz linii, na które umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego została zawarta po 18 lipca 2019 roku. Taka sytuacja spowodowała, że JST zamiast zwiększać ilość kursów na obecnie funkcjonujących liniach musiały szukać innych rozwiązań (np. wydłużać linie o jeden przystanek),
- wybór operatora świadczącego przewozy zgodnie z zapisami ustawy o zamówieniach publicznych w krótkim czasie.

Podobna sytuacja była w innych województwach (stopień wykorzystania przyznaných środków 4%-8%):

- województwo śląskie 11 wniosków,
- województwo zachodniopomorskie 7 wniosków,
- województwo dolnośląskie 14 wniosków,
- województwo lubuskie 14 wniosków.

We wrześniu 2019 r. Wojewoda Opolski ogłosił dodatkowy nabór wniosków z kwotą 10 510 859,07 zł. W drugim naborze wnioski złożyło 7 JST na łączną kwotę 61,1 tys. zł. W województwach lubuskim, warmińsko-mazurskim i wielkopolskim nie został złożony ani jeden wniosek. Od 13.11.2019 r. do 29.11.2019 r., można było składać wnioski na nowy rok budżetowy. Wysokość środków dla województwa opolskiego na rok 2020 wyniosła 31 045 690,35 zł. Złożono 16 wniosków na łączną kwotę 3,6 mln zł. przez gminy: Chrząstowice, Dobrodzień, Głucholazy, Gogolin, Grodków, Kluczbork, Krapkowice, Lubrza, Ozimek, Świerczów, Walce, Zdieszowice, przez powiaty: kędzierzyński – kozielski, nyski, prudnicki oraz związek Powiatowo – Gminny „Jedź z Nami”. W ramach tych środków zostało podpisanych 20 umów z organizatorami transportu publicznego na łączną kwotę dopłaty 6 320 696,30 zł i dofinansowanych 149 linii komunikacyjnych o łącznej długości 5 854 km.

Wysokość środków przeznaczonych na dofinansowanie zadań własnych organizatorów w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej realizowanych w ramach Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w ramach naboru w roku 2021 wyniosła 30 555 334,88 zł. Ze wsparcia skorzystali organizatorzy: Pawłowiczki, Cisek, Powiat Kluczborski, Domaszowice, Reńska Wieś, Bierawa, Łubniana, Dobrodzień, Polska Cerkiew, Walce oraz związek Powiatowo – Gminny „Jedź z Nami”.



Wysokość środków przeznaczonych na dofinansowanie zadań własnych organizatorów w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej realizowanych w ramach Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w ramach naboru w roku 2022 wyniosła 30 622 826,10 zł. Ze wsparcia skorzystali organizatorzy: SP Kluczbork, Kluczbork, Powiatowo-Gminnym Związek Transportu „Pogranicze”, Dobrodzień, Rudniki, Głuchołazy, Grodków, SP Nysa, SP Kędzierzyn Koźle, Korfantów, Otmuchów, Pawłowiczki, Walce, Pakosławice, Ozimek, Kamiennik, Cisek, Domaszowice, Chrzastowice, Reńska Wieś, Bierawa, Łubniany, Polska Cerkiew, Murów oraz związek Powiatowo – Gminny „Jedź z Nami”.

Wysokość środków dla województwa opolskiego na rok 2023 przeznaczonych na dofinansowanie zadań własnych organizatorów w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej wyniosła 30 239 690,91 zł. W naborze wniosków na 2023 rok pozytywnie ocenione zostały wnioski następujących organizatorów publicznego transportu zbiorowego:

- 24 gminy (Bierawa, Chrzastowice, Cisek, Dąbrowa, Dobrodzień, Domaszowice, Głuchołazy, Grodków, Kamiennik, Kluczbork, Korfantów, Łubniany, Murów, Nysa, Otmuchów, Ozimek, Pakosławice, Pawłowiczki, Polska Cerekiew, Reńska Wieś, Rudniki, Skoroszyce, Turawa i Walce);
- trzech powiatów (Kędzierzyńsko-Kozielski, Kluczborski i Nyski);
- dwóch związków powiatowo-gminnego – Związek Powiatowo – Gminny „Jedź z nami” członkowie związku Powiat Strzelce Opolskie, Gminy: Izbicko, Jemielnica, Kolonowskie, Leśnica, Strzelce Opolskie, Ujazd, Zawadzkie, Gogolin, Zdzeszowice, Krapkowice oraz Powiatowo-Gminnym Związek Transportu „Pogranicze” członkowie związku Gminy: Prudnik, Lubrza, Głogówek, Głubczyce, Branice, Kietrz, Powiaty: głubczycki i prudnicki).

Łączna kwota dofinansowania wyżej wymienionych wniosków wyniosła 27 507 398,40 zł. Dofinansowaniem zostało objętych 263 linii autobusowych. W naborze dodatkowym na 2023 rok pozytywnie ocenione zostały wnioski następujących organizatorów publicznego transportu zbiorowego:

a) I nabór dodatkowy:

2 gminy (Murów, Grodków);

1 powiat (Nyski);

Łączna kwota dofinansowania wyżej wymienionych wniosków wyniosła 1 400 764,50 zł.

Dofinansowaniem zostało objętych 10 linii autobusowych.

b) II nabór dodatkowy:

3 gminy (Pokój, Lewin Brzeski, Turawa);

Łączna kwota dofinansowania wyżej wymienionych wniosków wyniosła 391 078,50 zł.

Dofinansowaniem zostało objętych 29 linii autobusowych.



4.2. Transport kolejowy

Według danych Urzędu Transportu Kolejowego, dla województwa opolskiego:

- wskaźnik wykorzystania kolei w roku 2021 wyniósł 3,719 (liczba podróży przypadająca na jednego mieszkańca), a w roku 2022 kształtował się na poziomie 5,698,
- wielkość wymiany pasażerskiej w Opolu wyniosła w 2022 r. 4,66 mln pasażerów (dla przykładu we Wrocławiu 31,90 mln pasażerów, w Katowicach 18,45 mln pasażerów),
- średnia liczba zatrzymań pociągów na terenie województwa na godzinę to 84,
- liczba stacji w województwie o wymianie pasażerskiej powyżej 1000 osób na dobę to 9 (w województwie dolnośląskim oraz śląskim liczba jest taka sama tj. to 26),
- liczba linii komunikacyjnych - wojewódzkie przewozy pasażerskie: 15,
- liczba linii komunikacyjnych – porozumienie między województwami 2,
- udział pasażerów odprawionych w województwie w stosunku do liczby ogółem w Polsce to:
 - o rok 2020: 1,47 (województwo dolnośląskie: 9,18, śląskie 7,75),
 - o rok 2021: 1,48 (województwo dolnośląskie: 9,26, śląskie 7,88),
 - o rok 2022: 1,58 (województwo dolnośląskie: 9,59, śląskie 7,90),
 - o rok 2023 (III kw.): 1,50 (województwo dolnośląskie: 9,75, śląskie 7,79),

Wskaźnik wykorzystania dla województwa opolskiego przy stosunkowo gęstej sieci kolejowej wskazuje, że potencjał kolei w tym regionie nie jest wykorzystywany. Jednym z powodów jest niska jakość infrastruktury kolejowej i wynikające stąd wydłużone czasy przejazdu.

Infrastruktura kolejowa na terenie województwa jest mieszana: występują zarówno linie dwutorowe, jak i jednotorowe oraz zelektryfikowane i nieelektryfikowane. W większości linie te mają średni stopień wykorzystania przepustowości. Głównym Operatorem kolejowym w regionie, na mocy zawartej z Województwem Opolskim umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich jest Polregio S.A. Ponadto, do przewoźników kolejowych, świadczących usługi przewozowe w regionie należą: PKP Intercity S.A. dla połączeń dalekobieżnych, Koleje Śląskie Sp. z o.o. na linii Kluczbork – Lubliniec (w rozkładach 2019/2020 i 2020/2021) oraz PKP Cargo S.A. w transporcie towarowym.

Przez teren województwa przebiegają jedne z najważniejszych magistralnych i pierwszorzędnych linii kolejowych w Polsce, w tym o znaczeniu europejskim. W skład III paneuropejskiego korytarza transportowego przebiegającego przez obszar województwa opolskiego, wchodzi:

- magistralna linia kolejowa nr 132 relacji Bytom – Wrocław na odcinku Opole - Groszowice – Lipki – Wrocław, będąca fragmentem międzynarodowych tras kolejowych E 30 i E 59,
- magistralna linia kolejowa nr 136 relacji Opole Groszowice – Kędzierzyn-Koźle, będąca fragmentem międzynarodowych tras kolejowych E 30 i C-E 59,
- magistralna linia kolejowa nr 137 relacji Katowice – Legnica na odcinku Kędzierzyn- Koźle – Sławięcice – Katowice, będąca fragmentem międzynarodowej trasy kolejowej E 30,

- magistralna linia kolejowa nr 151 relacji Kędzierzyn-Koźle – Chałupki na odcinku Kędzierzyn-Koźle – Dziergowice, będąca fragmentem międzynarodowych tras kolejowych C-E 59.
- magistralna linia kolejowa nr 132 relacji Bytom – Wrocław na odcinku Opole - Groszowice – Strzelce Opolskie – Błotnica Strzelecka – Bytom, będąca fragmentem międzynarodowej trasy kolejowej C 30,
- pierwszorzędna linia kolejowa nr 277 relacji Opole – Jelcz – Wrocław będąca, fragmentem międzynarodowych tras kolejowych C 30 i C 59.

Przez województwo przebiegają magistrale kolejowe objęte transportowymi umowami międzynarodowymi: AGC (E-30 Zgorzelec-Wrocław-Katowice-Kraków-Przemyśl i E-59 Świnoujście-Szczecin-Wrocław-Chałupki) oraz AGTC (CE-59 Świnoujście-Szczecin-Wrocław-Opole-Chałupki i CE-30 Zgorzelec-Wrocław-Katowice-Medyka), które wykazują najwyższą efektywność i obciążenie ruchem kolejowym.

Jedynе powiązanie kolejowe województw łódzkiego i opolskiego realizowane jest przez linię kolejową nr 181 Herby Nowe – Oleśnica.

Najważniejsze zadania zrealizowane w latach 2014-2020 przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w województwie opolskim prezentuje poniższa tabela.

Tabela 7 Najważniejsze zadania zrealizowane w latach 2014-2020 przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w województwie opolskim

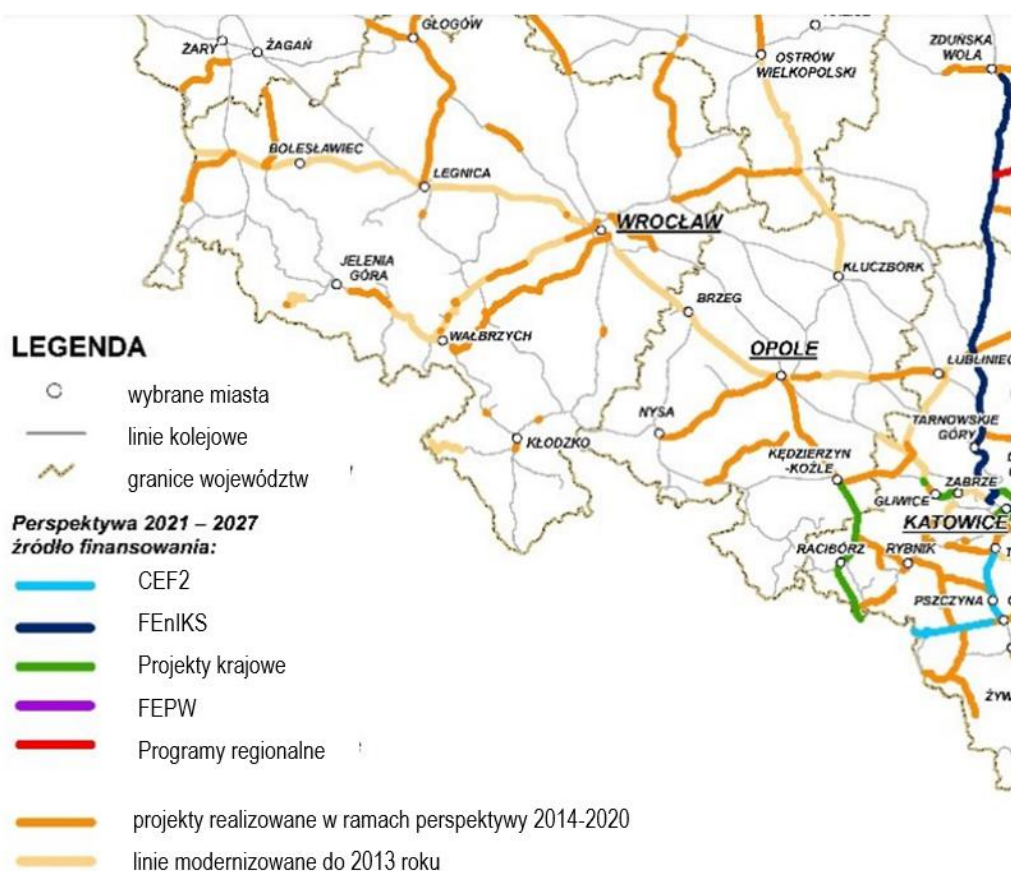
Tytuł zadania	Program	Zakres
Prace na liniach kolejowych nr 153, 199, 681, 682, oraz 872 na odcinku Toszek Północ - Rudziniec Gliwicki - Stare Koźle	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020	Projekt obejmował prace o charakterze rehabilitacyjnym na następujących odcinkach linii kolejowych: 1. Linia kolejowa nr 153, na odcinku: Toszek Północ – Rudziniec Gliwicki od km 0,300 do km 19,318, to jest o długości 19,018 km; odcinek o znaczeniu państwowym, dwutorowy, zelektryfikowany, objęty międzynarodowymi umowami AGC i AGTC. W wybranym wariantie rehabilitacja linii 153 obejmuje tor 1 (obecnie nieprzejezdny), natomiast tor 2 będzie podlegać punktowej naprawie; 2. Linia kolejowa nr 199, na odcinku: Rudziniec Gliwicki – Kędzierzyn Koźle KKA od km 49,100 do km 61,600, to jest o długości 12,500 km; odcinek o znaczeniu państwowym, jednotorowy, zelektryfikowany; 3. Linia kolejowa nr 681, linia kolejowa na odcinku: Nowa Wieś – Stare Koźle od km 0,000 do km 3,390, to jest o długości 3,390 km; odcinek o znaczeniu państwowym, jednotorowy, zelektryfikowany; 4. Linia kolejowa nr 682, na odcinku: Nowa Wieś – Kędzierzyn Koźle KKB od km 0,000 do km 2,500, to jest o długości 2,500 km; linia o znaczeniu lokalnym, zelektryfikowana, jednotorowa; 5. Linia kolejowa nr 872, na odcinku: Nowa Wieś – Kędzierzyn Koźle KKC od km 61,600 do km 63,000, to jest o długości 1,400 km; odcinek o znaczeniu lokalnym, zelektryfikowany, jednotorowy.
Rewitalizacja linii kolejowej nr 287 Nysa - Opole	Regionalny Program Operacyjny	Projekt obejmował przeprowadzenie rewitalizacji w celu odtworzenia parametrów techniczno-konstrukcyjnych wraz z robotami towarzyszącymi. Zakres rzeczowy zadania to

	Województwa Opolskiego 2014-2020	głównie prace odtworzeniowe w zakresie nawierzchni kolejowej na długości 47,43 km, podtorza, urządzeń sterowania ruchem i telekomunikacji oraz elementów elektroenergetyki, Zrealizowana inwestycja pozwoliła na przywrócenie parametrów konstrukcyjnych linii kolejowej i zwiększenie jej przepustowości.
Rewitalizacja linii kolejowych nr 301 i 293 na odcinku Opole – Kluczbork	Regionalny Program Operacyjny Województwa Opolskiego 2014-2020	Przedmiotem projektu było przygotowanie dokumentacji przedprojektowej i projektowej niezbędnej do realizacji przedsięwzięcia „Rewitalizacja linii kolejowej nr 301 i 293 na odcinku Opole – Kluczbork”.
Rewitalizacja linii kolejowej nr 288 Nysa - Brzeg	Regionalny Program Operacyjny Województwa Opolskiego 2014-2020	Przedmiotem Projektu było przygotowanie dokumentacji przedprojektowej i projektowej niezbędnej do realizacji przedsięwzięcia „Rewitalizacja linii kolejowej nr 288 Nysa – Brzeg”.

Źródło: Opracowanie na podstawie mapadotacji.gov.pl

Na poniższej mapie zestawiono zrealizowane i planowane inwestycje opisane w KPK 2030.

Rysunek 15 Inwestycje infrastrukturalne zawarte w Krajowym Programie Kolejowym do 2030 roku realizowane w perspektywie finansowej 2021–2027 (na tle zrealizowanych inwestycji w ramach WPIK i KPK do 2023 r.)



Źródło: Krajowy Program Kolejowy do 2030 roku

Regionalna komunikacja kolejowa Województwa Opolskiego

Województwo Opolskie na mocy ustawy o publicznym transporcie zbiorowym jest organizatorem połączeń kolejowych o charakterze regionalnym, ma dobrze rozwiniętą sieć połączeń między swoimi najważniejszymi miastami. Głównym przewoźnikiem w zakresie pasażerskich przewozów kolejowych w województwie opolskim jest polskie przedsiębiorstwo transportowe Polregio S.A.

Rysunek 16 Mapa połączeń Polregio S.A.



Źródło: Polregio S.A.

Polregio S.A. i Samorząd Województwa Opolskiego podpisały w dniu 12 listopada 2020 r. 10-letnią umowę na świadczenie usług publicznych w zakresie przewozów kolejowych w województwie opolskim. Będzie obowiązywała od 13 grudnia 2020 r. do 14 grudnia 2030 r. i przewiduje pracę eksploatacyjną na poziomie blisko 32,5 mln pckm.

Tabela 8 Długość linii kolejowych

Długość linii kolejowych			
Lokalizacja	Długość linii kolejowych (km) w 2019 r.		
linie normalnotorowe			
kraj/województwo	km	Udział procentowy (wg rodzaju linii) %	Gęstość linii kolejowych km / 100 km ²
Polska	18934	100,00%	6,06
opolskie	785	4,15%	8,34

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Polregio S.A.

Tabela 9 Wykaz linii komunikacyjnych w regionalnym ruchu pociągów na terenie Województwa Opolskiego

Wykaz linii komunikacyjnych w regionalnym ruchu pociągów na terenie Województwa Opolskiego					
Lp.	Numer linii	Stacja początkowa	Stacja docelowa	Przebieg trasy	Długość odcinka w województwie opolskim
1.	136	Opole Główne	Kędzierzyn-Koźle	Opole Główne – Opole Groszowice; Opole Grotowice; Przywory Opolskie; Górażdże; Gogolin; Jasiona; Zdieszowice; Raszowa – Kędzierzyn Koźle	41,681
2.	132	Opole Główne	Wrocław Główny	Opole Główne – Opole Zachodnie; Chróścina Opolska; Dąbrowa Niemodlińska; Przecza; Lewin Brzeski; Łosiów; Brzeg; Lipki – granica woj. Wrocław Główny	49,068
3.	287	Opole Główne	Nysa	Opole Główne – Opole Zachodnie; Opole Chmielowice; Komprachcice; Szydłów; Tułowice; Sowin; Łambinowice; Budziszowice; Jasienica Dolna; Mańkowice; Kubice; Wyszaków Śląski; Nysa Wschodnia– Nysa	50,789
4.	301/293	Opole Główne	Kluczbork	Opole Główne – Opole Gosławice; Kotórz Mały; Osowiec Przystanek; Jelowa; Kały; Laskowice Oleskie; Tuły; Bukowo; Borkowice – Kluczbork	44,791
5.	132	Opole Główne	Gliwice	Opole Główne – Opole Groszowice; Tarnów Opolski; Kamień Śląski; Szymiszów; Strzelce Opolskie; Błotnica Strzelecka – granica woj. Gliwice	41,697
6.	144	Opole Główne	Zawadzkie	Opole Główne (stacja początkowa) – Suchy Bór; Chrzastowice; Dębska Kuźnia; Ozimek; Krasiejów; Staniszcze Małe; Fosowskie; Kolonowskie – Zawadzkie	41,419
7.	277	Opole Główne	Wrocław Główny	Opole Główne (stacja początkowa) – Opole Wschodnie; Opole Czarnowąsy; Opole Borki; Dobrzeń Wielki; Chróścice; Popielów; Karłowice; Tarnowiec Brzeski; Mąkoszyce; Rogalice; Borucice – granica woj. Wrocław Główny	52,033
8.	137	Kędzierzyn-Koźle	Nysa	Kędzierzyn Koźle– Kędzierzyn Koźle Przystanek; Kędzierzyn Koźle Zachodnie; Pokrzywnica; Twardawa; Głogówek; Raclawice	74,913



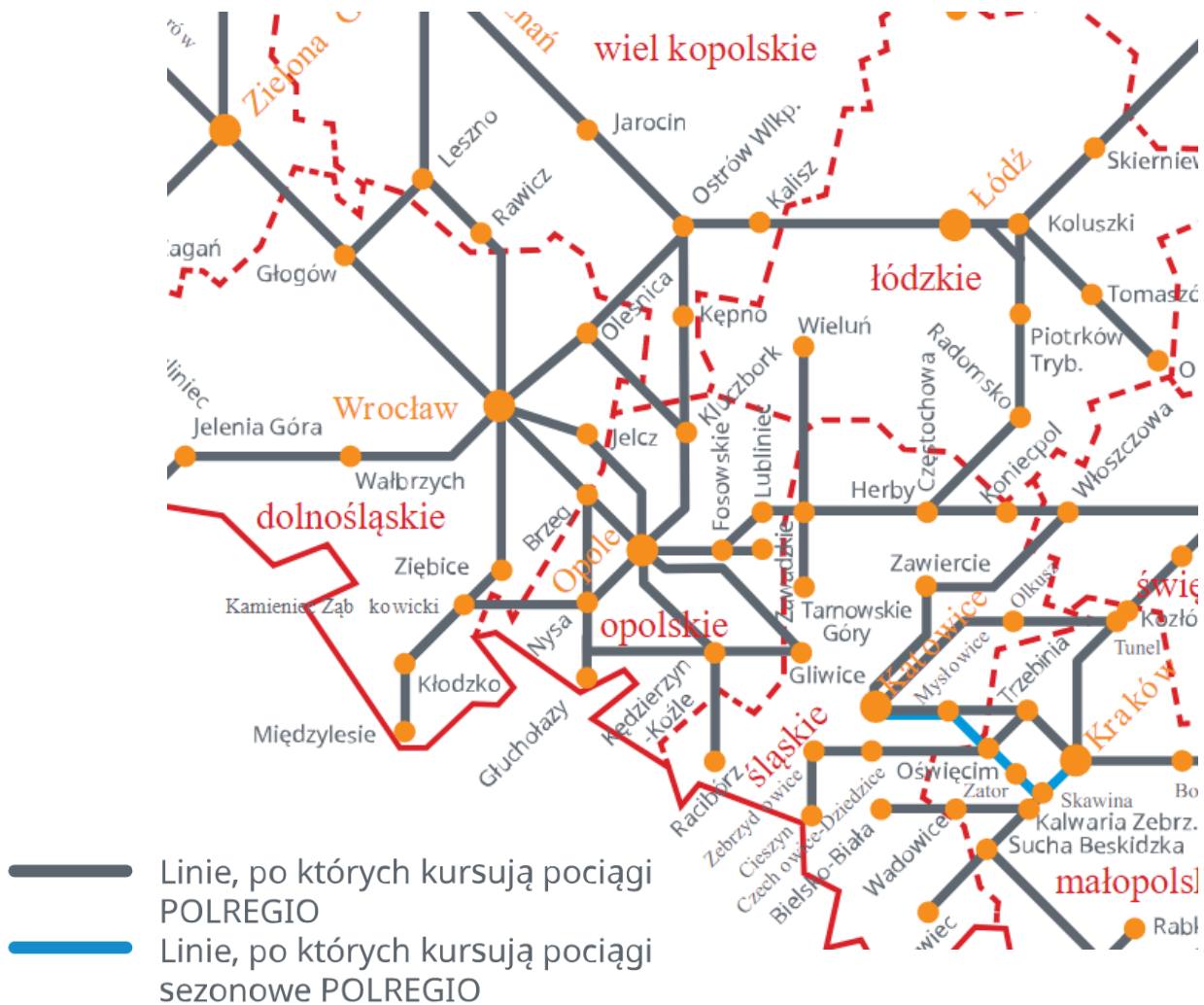
				Śląskie; Dytmarów; Prudnik; Szybowice; Nowy Las; Nowy Świętów – Nysa	
9.	288	Nysa	Brzeg	Nysa – Myśliczyn; Pakosławice; Skoroszyce; Chróścina Nyska; Stary Grodków; Grodków Śląski; Lipowa Śląska; Czeska Wieś; Olszanka; Brzeg; Lipki – granica woj. Wrocław Główny	47,404
10.	143	Kluczbork	Wrocław Główny	Kluczbork – Smardy; Wołczyn; Wierzbica Górna; Domaszowice; Gręboszów; Namysłów; Wilków Namysłowski – granica woj. Wrocław Główny	47,658
11.	143	Kluczbork	Lubliniec	Kluczbork – Bąków; Stare Olesno; Olesno Śląskie; Sowczyce – granica woj. Lubliniec	32,722
12.	272	Kluczbork	Kępno/Ostrów Wlkp.	Kluczbork – Krzywizna; Biskupice k/Kluczborka; Buczyna Kluczborska; Kostów – granica woj. Kępno/Ostrów Wlkp.	24,255
13.	137	Kędzierzyn-Koźle	Gliwice	Kędzierzyn Koźle stacja początkowa – Sławęcice – granica woj. Gliwice	12,814
14.	151	Kędzierzyn-Koźle	Racibórz	Kędzierzyn Koźle – Kędzierzyn Koźle Azoty; Bierawa; Dziergowice – granica woj. Racibórz	14,651
15.	137/297	Nysa	Głuchołazy Miasto	Nysa – Nowy Świętów; Głuchołazy – Głuchołazy Miasto (Mikulovice)	19,408
16.	137/276	Nysa	Kłodzko Miasto	Nysa – Goświnowice; Wójcice; Otmuchów; Otmuchów Jezioro; Paczków – granica woj. Kłodzko Główny	27,300
17.	144/61	Opole Główne	Częstochowa	Opole Główne (stacja początkowa) – Suchy Bór; Chrzastowice; Dębska Kuźnia; Ozimek; Krasiejów; Staniszcze Małe; Fosowskie; Pludry – granica woj. Częstochowa	41,185
18.	181/131	Wieluń Dąbrowa	Tarnowskie Góry	Wieluń Dąbrowa – granica woj. – Janinów; Jaworzno k/Wielunia – granica woj. Tarnowskie Góry	10,250

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Polregio S.A.

Na terenie województwa opolskiego funkcjonują również linie przeznaczone do przewozów towarowych tj.:

- Linia 175 Kłodnica-Kluczbork: Kłodnica - Łąki Kozielskie - Leśnica - Zalesie Śląskie Zimna Wódka – Brzezina - Strzelce Opolskie - Rozmierka - Kadłub – Sporok - Staniszcze Wielkie - Fosowskie - Myślina Lubliniecka - WBK Paliwoda- Zębówice - Szumirad - Lasowice Małe Oleskie – Kuniów – Kluczbork,
- Linia 177 Racibórz-Baborów: Racibórz - Racibórz Lokomotywnia - Racibórz Studzienna - Lekartów- Pietrowice Wielkie - Tłustomosty - Raków Śląsk- Baborów.

Rysunek 17 Mapa połączeń POLREGIO



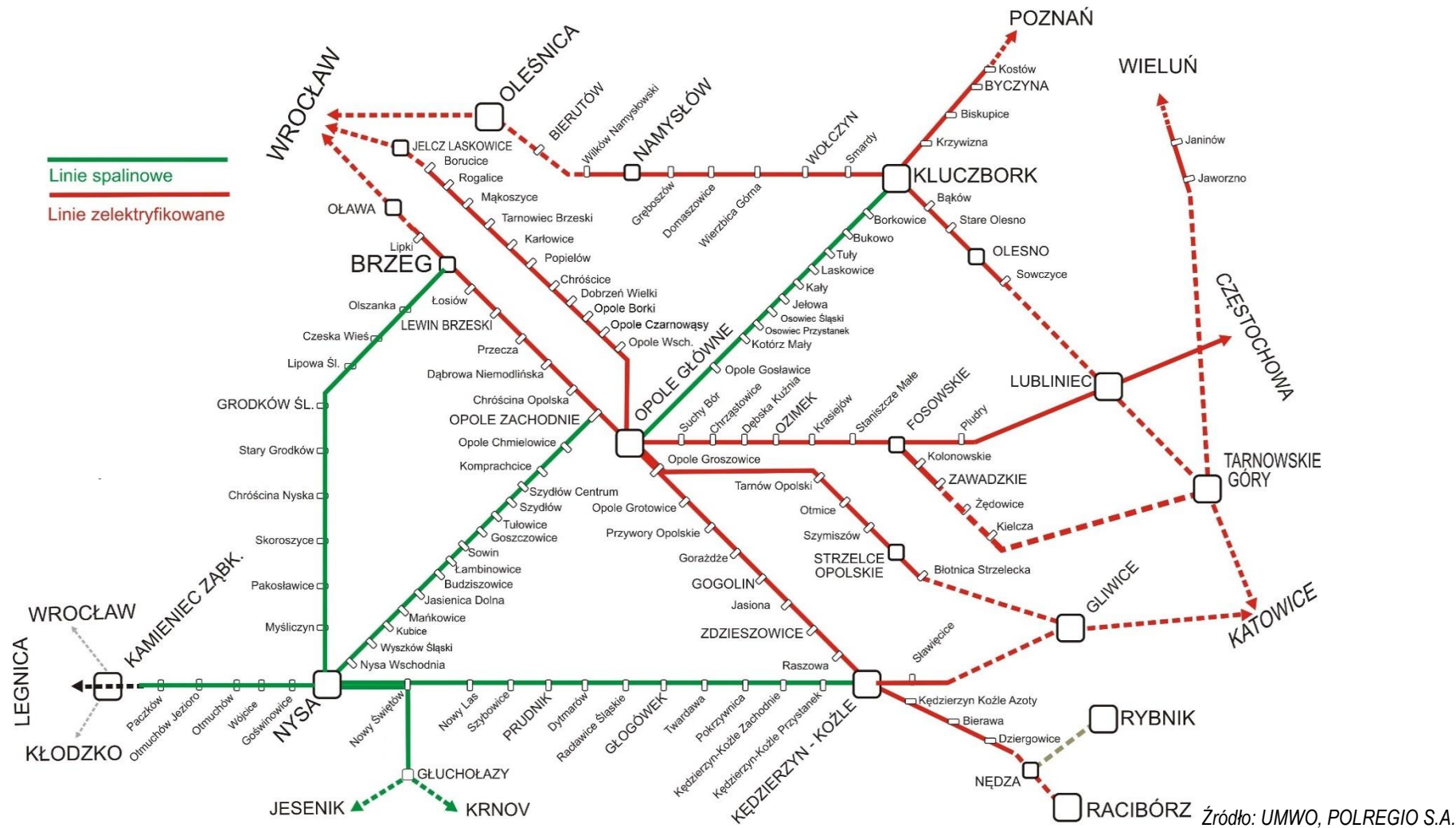
Zródło: Polregio S.A..

W układzie transportowym miasta Opola istotną rolę odgrywają linie kolejowe: E30 i CE30 (wchodzące w skład międzynarodowej magistrali kolejowej), 132, 136, 144, 277, 280, 287, 300 oraz 301. W przestrzeni miasta zlokalizowane są pasażerskie stacje kolejowe: Opole Główne, Opole Zachodnie, Opole Groszowice, Opole Grotowice, Opole Gosławice, Opole Wschodnie, Opole Borki, Opole Chmielowice, Opole Czarnowąsy. Całkowita długość sieci kolejowej na terenie miasta wynosi niemal 52 km, natomiast jej gęstość wskazuje na ważną rolę miasta jako węzła kolejowego w południowej Polsce.

Województwo Opolskie wraz z Województwem Śląskim podpisało porozumienie dotyczące wzajemnego powierzenia zadań w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego w kolejowych przewozach pasażerskich na liniach komunikacyjnych: Kędzierzyn-Koźle – Racibórz, Opole – Częstochowa i Kluczbork – Lubliniec. Zgodnie z jego treścią Województwo Opolskie jest organizatorem regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich na liniach Kędzierzyn-Koźle – Racibórz oraz Opole – Częstochowa, a Województwo Śląskie organizuje przewozy na linii Kluczbork – Lubliniec.

Rysunek 18 Mapa Regionalnej Komunikacji Kolejowej Województwa Opolskiego

REGIONALNA KOMUNIKACJA KOLEJOWA WOJEWÓDZTWA OPOLSKIEGO



Porozumienie zostało początkowo zawarte na rozkład jazdy 2019/2020, a następnie zawierano kolejne i obecnie obowiązuje do końca rozkładu 2025/2026. Dzięki takiemu rozwiązaniu mieszkańcy Opolszczyzny zyskali nowy kierunek podróży, gdyż część składów jadących do Lublińca kieruje się do Katowic (w rozkładach 2019/2020 i 2020/2021) lub też do Częstochowy (od rozkładu 2021/2022).

Podobnie jak w przypadku transportu drogowego, także przy transporcie kolejowym z uwagi na COVID-19 i pandemię, która rozpoczęła się w 2020 roku, badania napelnień na liniach nie były możliwe do zaktualizowania. Rok 2020 jest niemiernodajny z uwagi m.in. na wprowadzony lockdown. Izolacja domowa czy ograniczona możliwość przemieszczania się wpłynęła na zmniejszenie liczby pasażerów oraz zmniejszyła wpływ z biletów.

Poniżej zaprezentowano zestawienie z wyników pomiaru wykonanego w listopadzie 2019 roku na regionalnej sieci kolejowej. Połączenia charakteryzujące się największą liczbą pasażerów w ciągu doby to: Racibórz – Kędzierzyn-Koźle – Opole Główne – Wrocław Główny, Opole Główne – Zawadzkie, - Opole Główne – Nysa. Zestawiono je z wynikami, przeprowadzonymi w 2022 roku.

Tabela 10 Potoki pasażerskie na liniach kolejowych

Lp.	Linia kolejowa	Frekwencja w 2019 r. w dzień roboczy	Frekwencja w 2022 r. w dzień roboczy
1.	Opole Gł. – K-Koźle	4 600	4 600
2.	Opole Gł. – Wrocław Gł. p. Brzeg	6 000	7 700
3.	Opole Gł. – Nysa	1 400	2 100
4.	Opole Gł. – Kluczbork	480	560
5.	Opole Gł. – Gliwice	1 600	1 700
6.	Opole Gł. – Zawadzkie	1 350	1 700
7.	Opole Gł. – Wrocław Gł. p. Jelcz-Laskowice	70	70
8.	Nysa – K-Koźle	570	380
9.	Nysa – Brzeg	470	700
10.	Kluczbork – Wrocław Gł.	1 200	2 200
11.	Kluczbork - Lubliniec	460	550
12.	Kluczbork – Kępno/ Ostrów Wlkp.	125	200
13.	K-Koźle – Gliwice	750	600
14.	K-Koźle – Racibórz	1 000	1 150
15.	Nysa – Glucholazy Miasto	50 (w dzień wolny)	100 (w dzień wolny)
16.	Nysa – Kłodzko Miasto	60 (w dzień wolny)	60 (w dzień wolny)
17.	Opole – Częstochowa	115 (piątki i niedziele)	130 (piątki i niedziele)

Źródło: POLREGIO S.A., UMWO 2023



W przypadku mniej rentownych połączeń należy przeanalizować możliwości zwiększenia ich atrakcyjności wśród pasażerów lub obsługę komunikacją autobusową o dopasowanej podaży miejsc. Kolejowa dostępność komunikacyjna nie jest w ogóle zapewniona na terenie całego powiatu głubczyckiego, gdzie od 20 lat nie funkcjonują żadne połączenia kolejowe. Natomiast Powiat Namysłowski, ma ograniczoną możliwość połączeń kolejowych z miastem Opole ze względu na nieaktywną linię kolejową 301 Jełowa - Namysłów.

Oprócz inwestycji w infrastrukturę kolejową, niezbędne są inwestycje w tabor dla poprawy konkurencyjności i atrakcyjności tego środka transportu oraz jego dostępności dla osób z ograniczoną zdolnością ruchową. To priorytetowe zadanie samorządu, celem poprawy komfortu podróżowania i zachęcenia mieszkańców do korzystania z kolei. Na terenie Województwa Opolskiego znaczna część połączeń, realizowana była przy wykorzystaniu przestarzałego taboru kolejowego, rozwijającego maksymalną prędkość do 110 km/h. Ponadto, wykorzystywany tabor uniemożliwiał osobom niepełnosprawnym samodzielne korzystanie z przewozów regionalnych.

Łączne nakłady finansowe Województwa Opolskiego na zakup i modernizację taboru w latach 2005 -2018 wyniosły 203 mln zł. W ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Opolskiego na lata 2007-2013 zostały zakupione pojazdy serii SA134 w liczbie 5 sztuk. Wartość projektu 42 029 000 zł, w tym dofinansowanie UE w wysokości 25 238 414,50 zł. W ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Opolskiego na lata 2014-2020 zostały zakupione pojazdy serii EN63A w liczbie 7 sztuk. Wartość projektu 89 018 253 zł, w tym dofinansowanie UE w wysokości 75 531 987,66 zł.

Najważniejsze zadania zrealizowane w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Opolskiego na lata 2014-2020.

Wykonane przedsięwzięcia inwestycyjne na sieci kolejowej miały na celu zwiększenie przepustowości i skrócenie czasu podróży. Celem zrealizowanych zadań było przede wszystkim:

- zwiększenie dostępności komunikacyjnej regionu,
- obniżenie kosztów eksploatacji,
- dostosowanie taboru do potrzeb osób niepełnosprawnych,
- skrócenie czasu podróży,
- zwiększenie przepustowości,
- udogodnienia w dostępie do rynku pracy,
- rozwój ekonomiczny regionu,
- zmniejszenie uciążliwości ekologicznych i społecznych.

W ramach RPO WO2014-2020 wykonano m.in. rewitalizację linii kolejowej nr 287 Nysa – Opole (roboty budowlane), rewitalizację linii kolejowych nr 301 i 293 na odcinku Opole – Kluczbork oraz rewitalizację linii kolejowej nr 288 Nysa – Brzeg (przygotowanie dokumentacji przedprojektowej i projektowej). W latach 2014-2020



do najważniejszych zadań kolejowych realizowanych przez Samorząd Województwa na terenie województwa opolskiego można zaliczyć:

- Opolskie mobilne! - usprawnienie transportu zbiorowego regionu i aglomeracji opolskiej.

Projekt obejmował zakup pojazdów szynowych, celem zwiększenia ilości i jakości regionalnych przewozów pasażerskich.

- II etap Opolskie mobilne! - usprawnienie transportu zbiorowego regionu i aglomeracji opolskiej

Przedmiotem projektu był kolejny zakup elektrycznych zespołów trakcyjnych (EZT), celem zwiększenia ilości i jakości regionalnych przewozów pasażerskich.

Zakup nowych pojazdów szynowych na potrzeby regionalnych przewozów kolejowych miał na celu poprawę komfortu i bezpieczeństwa podróżowania, zmniejszenie kosztów eksploatacyjnych, skrócenie czasu podróży, jak również zapewnienie równości szans w dostępie do transportu zbiorowego. Projekt wpłynął na zwiększenie mobilności mieszkańców województwa opolskiego w dojazdach do pracy, szkół, uczelni wyższych oraz instytucji użyteczności publicznej, a także turystów, uczestników imprez kulturalnych i sportowych. Wpłynął również na poprawę środowiska naturalnego oraz wyrównanie szans ludności wiejskiej. Obsługę zakupionych pojazdów szynowych realizuje Polregio S.A. na liniach kolejowych przebiegających przez tereny inwestycyjne województwa, które mogą być przedmiotem zainteresowania potencjalnych inwestorów. Zwiększenie możliwości migracyjnych ludności uatrakcyjni te obszary również pod kątem inwestycyjnym.

Ważnym aspektem jest także zakup nowych pojazdów do obsługi linii niezelektryfikowanych. W obliczu formalnych uzgodnień i negocjacji z Komisją Europejską w zakresie warunków i kierunków wsparcia, a także ostatecznych alokacji na obszary przeznaczone do realizacji projektów w perspektywie finansowej na lata 2021-2027, we wrześniu 2022 r. Województwo Opolskie wystąpiło do Dyrekcji ds. Polityki Regionalnej i Miejskiej Komisji Europejskiej z prośbą o umożliwienie zakupu kolejowego taboru hybrydowego (przystosowanego do obsługi linii zarówno zelektryfikowanych, jak i niezelektryfikowanych) ze środków unijnych, wskazując na potrzebę zastosowania okresu przejściowego między perspektywą 2014-2020 a 2021-2027 w przedmiocie zakupu taboru kolejowego. Zważywszy na otrzymaną negatywną odpowiedź Komisji Europejskiej w przedmiotowym temacie, postanowiono zakupić pojazdy hybrydowe ze środków własnych Województwa. Planuje się kupno 4 jednostek z opcją nabycia kolejnych 10 składów pod warunkiem uzyskania dofinansowania zewnętrznego.

Jako że ze środków Unii Europejskiej nie jest możliwe kupno pociągów z napędem spalinowym, ze środków programu Fundusze Europejskie dla Opolskiego 2021-2027 Województwo Opolskie realizuje projekt pn.: „Pociągi dla Opolskiego – usprawnienie transportu zbiorowego”, w ramach którego trwa procedura zakupu 5 pojazdów elektrycznych (2 czteroczłonowych i 3 trzyczłonowych). Możliwe jest rozszerzenie zamówienia w przypadku pojawienia się finansowania na kolejne 15 sztuk – 4 czteroczłonowych i 11 trzyczłonowych).



W ramach „Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej+ do 2029 r.”, Województwo Opolskie wraz z samorządami lokalnymi przystąpiło do realizacji projektu „Rewitalizacja linii kolejowych nr 177, 294 Racibórz – Raclawice Śląskie”. Dzięki tej inicjatywie i złożeniu wniosku do Rządowego Funduszu Inwestycji Lokalnych, możliwe było przeprowadzenie postępowania na wykonanie Wstępnego Studium Planistyczno-Prognostycznego. Określiło ono koszt realizacji inwestycji na ponad 535 mln zł. Województwo Opolskie zobowiązało się do uruchomienia wymaganej liczby połączeń (min. 4 pary w dobie) po zrealizowaniu zadania. Wkład własny (ok. 80 mln zł) mieli zapewnić partnerzy projektu, którzy od początku zaznaczali konieczność sfinansowania go ze źródeł zewnętrznych. Gdy nie udało się uzyskać potrzebnych środków, Województwo Opolskie zaproponowało podział wkładu między partnerów w zależności od dochodu w 2021 r. i długości linii na danym terenie. Po zapoznaniu się z propozycją partnerzy przesłali stanowiska o rezygnacji bądź dalszym udziale w zadaniu. W związku z powyższym liderem pozostaje Województwo Opolskie, a partnerami są 4 jednostki samorządu terytorialnego. Projekt został pozytywnie oceniony w ramach II etapu naboru do *Programu Kolej+* i 7 czerwca 2023 r. podpisano umowę z PKP PLK S.A na realizację inwestycji. Obecnie trwa postępowanie na wybór realizatora inwestycji przez PKP PLK S.A. Po jego wyłonieniu i poznaniu dokładnej kwoty na wykonanie zadania, z częścią partnerów zostaną zawarte umowy o udzielenie pomocy finansowej w formie dotacji celowej na wykonanie I etapu zadania, tj. przygotowanie dokumentacji, który oszacowano na ok. 19,5 mln zł.

Unijna strategia wdrażania Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym ERTMS

Wdrożenie ERTMS w Polsce jest jednym z priorytetowych projektów „Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)”, przyjętej uchwałą Rady Ministrów. W Strategii wskazuje się na konieczność wdrożenia ERTMS jako elementu implementacji systemów informatycznych i telekomunikacyjnych (telematyki transportowej) we wszystkich rodzajach transportu. Dokument ten odwołuje się do Krajowego Programu Kolejowego, w którym zobowiązano się do połączenia do 2023 r. ośrodków wojewódzkich zmodernizowanymi liniami kolejowymi, co najmniej do średniej prędkości kursowania pociągów pasażerskich 100 km/h oraz wdrożenia ERTMS na najważniejszych szlakach kolejowych.

Projekt jednolitego systemu sterowania ruchem kolejowym ma zapewnić tzw. interoperacyjność transportu kolejowego, czyli możliwość swobodnego poruszanie się pociągów po sieciach kolejowych poszczególnych państw bez konieczności zatrzymywania się na granicach oraz wymiany lokomotyw lub maszynistów. Na terenie województwa opolskiego, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., zrealizowało projekt pn. Modernizacja linii kolejowej E30, etap II. Wdrożenie ERTMS/ETCS i ERTMS/GSM-R w Polsce na odcinku Legnica - Wrocław – Opole, w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013. Inwestycja obejmowała zaprojektowanie, zbudowanie i uruchomienie systemu ERTMS (ETCS poziom 2 i GSM-R) wraz ze wszystkimi podsystemami pomocniczymi, niezbędnymi dla poprawnej pracy tego systemu na odcinku Legnica - Wrocław - Opole. System ETCS poziom 2 obejmował zaprojektowanie, instalację i uruchomienie urządzeń RBC i wyposażenia przytorowego na odcinku linii kolejowej E 30 od stacji Legnica do stacji Opole oraz zintegrowanie



systemu ETCS z systemem GSM-R. Zabudowane zostały dwa Centra Sterowania Radiowego (RBC) w LCS Wrocław Muchobór i LCS Opole Zachodnie oraz balisy, kodery LEU i interfejsy w ilości niezbędnej do prawidłowej realizacji wszystkich funkcji systemu ETCS poziom 2. Obszar pełnego nadzoru systemu ERTMS/ETCS poziom 2 obejmuje wszystkie tory szlakowe (dla obu kierunków jazdy) oraz wszystkie tory stacyjne na 27 posterunkach ruchu, na których realizowane są przebiegi pociągowe. Urządzenia ERTMS/ETCS poziom 2 zostały przystosowane do współpracy z urządzeniami sterowania ruchem kolejowym, systemami zabezpieczenia przejazdów kolejowych oraz z urządzeniami detekcji stanów awaryjnych taboru (DSAT). Wdrożenie systemu ERTMS miało na celu spełnienie wymagań norm europejskich dla interoperacyjności sieci kolejowej we Wspólnocie, poprzez ułatwienie dostępu do polskiej infrastruktury dla zagranicznych operatorów, zwiększenie płynności ruchu, wzrost poziomu jego bezpieczeństwa, usprawnienie metod wymiany informacji, poprawę niezawodności i punktualności przewozów.

W projekcie *Pociągi dla Opolskiego - usprawnienie transportu zbiorowego (FEOP.04.03)*, Województwo Opolskie zagwarantowało zakup 5 pojazdów wyposażonych w m.in. urządzenia ERTMS/ETCS – wg wzorca 3 (baseline 3).



4.3. Transport wodny śródlądowy

Obszar województwa posiada dobrze rozbudowaną sieć hydrograficzną. Odra jest drugą, co do wielkości rzeką Polski i największą rzeką, odwadniającą teren województwa opolskiego. Przecina centralnie obszar regionu, koncentruje w swoim otoczeniu ośrodki rozwoju Opolszczyzny. Stanowi ona żeglowny naturalny ciąg komunikacyjny, który biegnie przez Województwo Opolskie równoległe do autostrady A4, od portu w Koźlu, na południu regionu, po Lipki na granicy z województwem dolnośląskim. Istotną rolę w komunikacji wodnej odgrywa także Kanał Kędzierzyński i Kanał Gliwicki. Rzeką Odra łącznie z Kanałem Gliwickim tworzy szlak transportowy łączący Górną i Dolną Śląsk z portami morskimi w Szczecinie i Świnoujściu.

Odra zaliczana jest do rzek o największym potencjale powodziowym, co wykazała powódź, która nawiedziła Opolszczyznę w 1997 r. oraz wielka powódź w maju 2010 r. System ochrony przeciwpowodziowej w województwie opolskim wymaga przebudowy i kontynuacji szeregu działań ochronnych. Ochrona przed powodzią nie może się jednak skupiać na technicznych metodach, ale powinna co najmniej w tym samym stopniu stosować metody nietechniczne tj. zalesianie wododziałów, odtwarzanie naturalnej retencji na terenach dolin rzecznych i w lasach, przywracanie retencji glebowo-gruntowej, spowolnianie odpływu wód przez renaturyzację cieków, zapobieganie lokalizacji zabudowy na terenach zalewowych.

Odra to najważniejsza droga wodna w Polsce, choć o niejednakowych warunkach żeglugowych i nie wykorzystująca w pełni swojego potencjału. Na odcinku opolskim, długość drogi wodnej wynosi 131,2 km, z czego 111,6 km stanowi rzeka Odra od Kędzierzyna-Koźla do granicy z województwem dolnośląskim (Lipki), 15,1 km Kanał Gliwicki, a 4,5 km Kanał Kędzierzyński. Odra stanowi integralną część systemu dróg wodnych Europy Środkowej. Z systemem Europy Zachodniej łączy się bezpośrednio poprzez kanały Odra – Havela i Odra – Szprewa. Zarządcą śródlądowych dróg wodnych na terenie województwa opolskiego jest Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej (RZGW) Wrocław oraz RZGW Gliwice. Odrzańska Droga Wodna jest śródlądową drogą wodną klasy E, jedną z trzech głównych na terenie Polski:

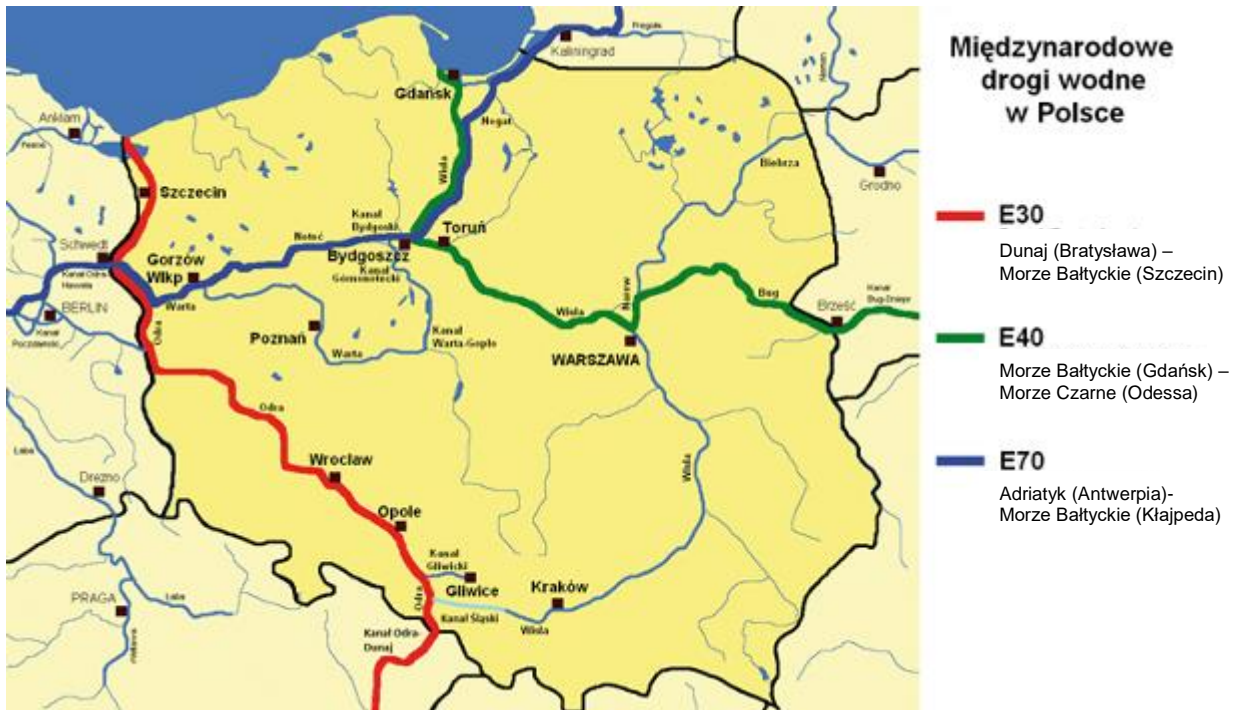
- **E30 – droga wodna łącząca Morze Bałtyckie z Dunajem w Bratysławie. W Polsce przebiega Odrzańska Droga Wodna od Świnoujścia poprzez Szczecin i Wrocław do granicy z Czechami.**
- E40 – droga wodna łącząca Morze Bałtyckie z Morzem Czarnym. Prowadzi z Gdańska w górę Wisły do Warszawy, a dalej Narwią i Bugiem do Brześcia, gdzie łączy się z drogą wodną prowadzącą przez Polesie do Dniepru.
- E70 – europejski szlak komunikacyjny wschód-zachód łączący Antwerpię (Belgia, wybrzeże Atlantyku) z Kłajpedą (Litwa, wybrzeże Bałtyku). Prowadzi poprzez Holandię, Niemcy, Polskę, Rosję do Litwy. W Polsce droga E70 przebiega od śluzy w Hohensaaten przez Odrę do Kostrzyna, gdzie następuje połączenie z drogą wodną Odra-Wisła.

Rysunek 19 Drogi wodne w Polsce



Źródło: <https://inzynierbudownictwa.pl/>

Rysunek 20 Międzynarodowe drogi wodne w Polsce – stan planowany



Źródło: <https://inzynierbudownictwa.pl/>

Rysunek 21 Odrzańska Droga Wodna



Źródło: Zakres zadań inwestycyjnych i szacunkowe koszty ich realizacji na Odrzańskiej Drodze Wodnej oraz połączeniu wodnym Koźle-Ostrawa i Kanale Śląskim, dr inż. A. Kreft, RZGW Szczecin.

Przebieg Odry na terenie województwa opolskiego:

Odra górna swobodnie płynąca obejmuje odcinek od śluzy Koźle do granicy z Czechami powyżej m. Chałupki. Odcinek żeglowny od Koźla do Raciborza zaliczany jest do Ia klasy drogi wodnej (najniższej w klasyfikacji), o znaczeniu turystycznym

Odra skanalizowana rozpoczyna się od stopnia wodnego Koźle i połączenia z kanałem Gliwickim aż do granicy z województwem dolnośląskim, posiada III klasę żeglowności drogi wodnej.

Opolski odcinek Odrzańskiej Drogi Wodnej jest dobrze wyposażony w obiekty obsługi transportowej takie jak: porty, jazy i śluzy, przeładownie, stocznie i zakłady naprawcze oraz nabrzeża przeładunkowe. Obecnie są one wykorzystywane w niewielkim stopniu, jednak posiadają duże rezerwy przeładunkowe i produkcyjne. W Kędzierzynie-Koźlu (przy ujściu Kanału Gliwickiego do Odry) znajduje się jeden z największych w Polsce portów żeglugi śródlądowej. Inwestycja w budowę terminali składowo-przeładunkowych w Kędzierzynie-Koźlu to strategiczny element krajowego planu rozwoju żeglugi śródlądowej. To także istotny punkt w planie budowy korytarza logistycznego na Odrze realizowanego przez Polskę, Niemcy i Czechy. Zajmując ponad 20 ha powierzchni i dysponując nabrzeżem o długości ponad 3 kilometrów port, na rozwidleniu Odry i Kanału Gliwickiego,



jest największym tego typu obiektem w kraju. Projekt ma szansę przywrócić lata świetności zapomnianemu portowi, który jeszcze w latach '60 i '70 był głównym, krajowym ośrodkiem logistycznym w transporcie na kierunkach północ-południe, a także jednym z największych i najszybciej rozwijających się portów przeładunkowych w Europie. Ogromnym atutem inwestycji, docenianym przez czołowe krajowe i europejskie firmy zajmujące się produkcją oraz dystrybucją chemii przemysłowej, jest lokalizacja na przecięciu najważniejszych szlaków transportowych w regionie. O sile projektu świadczyć może również potencjał płynący z otoczenia silnie uprzemysłowionych miast – górnictwo, energetyka, przemysł stalowy, samochodowy i chemiczny. Port ma szansę stać się nową gospodarczą wizytówką Kędzierzyna-Koźła. Inwestycja, która reaktywując rzeczny transport śródlądowy, stanie się akceleratorem dla kolejnych dużych inwestycji infrastrukturalnych, tworzących setki nowych miejsc pracy i podnoszących gospodarczą atrakcyjność regionu. Największym problemem portu jest brak połączenia kolejowego, który zwiększyłby możliwości przeładunkowe terminalu.

W regionie opolskim funkcjonuje ponadto 15 obiektów nabrzeży w: Januszkowicach, Krępnej, Krapkowicach, Rogowie, Choruli, Kątach, Opolu – Groszowicach, Opolu, Opolu – Wróblinie, Dobrzeniu Małym, Zawadzie, Zwanowicach (2), Brzegu, Lipkach oraz 3 obiekty przystani przeładunkowych na terenie: dawnego Zakładu Aparatury Chemicznej „METALCHEM” w Opolu, załadowni cementu w Choruli, oraz na terenie zakładu „Azoty” w Kędzierzynie-Koźlu. Ponadto w Kędzierzynie-Koźlu znajduje się stocznia remontowa przystosowana do napraw taboru pływającego, m.in. budowy barek bez napędu, funkcjonują także warsztaty naprawcze w Januszkowicach oraz Dobrzeniu Wielkim. Wykorzystanie tkwiących potencjałów szlaku wód śródlądowych jest istotną szansą rozwojową województwa opolskiego. W tym kontekście należy zauważyć, iż Odrzański Szlak Wodny od wielu lat ulega systematycznej degradacji w systemie europejskich dróg wodnych. Zintensyfikowanie wykorzystania Odry, jako szlaku transportowego dla ładunków masowych i wielkogabarytowych, w ruchu krajowym i międzynarodowym (w tym rozważenie budowy kanału Odra-Dunaj-Łaba, jako głównego przedsięwzięcia wodno-transportowego w Europie) może zmienić pozycję konkurencyjną regionu w układzie europejskim. Odrzańska Droga Wodna z uwagi na przestarzałą infrastrukturę hydrotechniczną (śluzi i jazy) i zdekapitalizowane obiekty obsługi transportu (porty, przeładownie) jest wykorzystywana w niewielkim stopniu. Dodatkową barierę stanowi nieuregulowany bieg Odry poniżej stopnia wodnego Malczyce w województwie dolnośląskim.

Rozwój transportu rzecznoego w Polsce uwarunkowany jest przez budowę sieci odpowiedniej jakości dróg wodnych i przyległej do niej infrastruktury. Niemalże znaczenie ma również edukacja społeczna; transport rzeczny należy do najtańszego i najbardziej przyjaznego dla środowiska rodzaju transportu. W celu zwiększenia jakości infrastruktury, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, sukcesywnie inwestuje i modernizuje sieć. Najważniejsze zadania zrealizowane w latach 2014-2020, prezentuje poniższa tabela.



Tabela 11 Najważniejsze zadania zrealizowane w latach 2014-2020 przez RZGW

Tytuł zadania	Program	Zakres
Modernizacja śluzy oraz sterowni na stopniu wodnym Januszkowice wraz z przebudową awanportów	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020	Przebudowa istniejącej śluzy pociągowej oraz istniejącej śluzy małej poprzez jej częściową rozbiórkę i budowę w jej miejscu śluzy o parametrach 190 m długości użytkowej i 12 m szerokości użytkowej wraz z infrastrukturą i obiektami towarzyszącymi na stopniu wodnym „Januszkowice”. Zakres zadań obejmuje również modernizację infrastruktury i obiektów towarzyszących na stopniu wodnym, w tym awanportu górnego i dolnego, relokację i budowę nowej sterowni, zakup niezbędnego pierwszego wyposażenia dla obiektu sterowni i pomieszczeń socjalnych. Zadania w projekcie obejmują ponadto regulację prawego brzegu rzeki Odry poniżej jazu i wylotu MEW na stopniu wodnym Januszkowice, wraz z wykonaniem opaski brzegowej i przebudową tamy rozdzielczej od wody dolnej, a w konsekwencji poprawa warunków korzystania z wód powodziowych.
Budowa jazu klapowego na stopniu wodnym Ujście Nysy w km 180,50 rzeki Odry wraz z infrastrukturą towarzyszącą - prace przygotowawcze	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020	1. Budowa jazu klapowego na stopniu wodnym Ujście Nysy w km 180,50 rzeki Odry wraz z infrastrukturą towarzyszącą, 2. Modernizacja śluzy oraz sterowni na stopniu wodnym Ujście Nysy wraz z przebudową awanportów oraz obiektów towarzyszących, które powstały z podziału jednego dużego przedsięwzięcia pn.: „Budowa jazu klapowego na stopniu wodnym Ujście Nysy w km 180,50 rz. Odry z uwzględnieniem obiektów towarzyszących”.

Źródło: Opracowanie na podstawie mapadotacji.gov.pl

Zaplanowano reaktywację kozielskiego portu i przywrócenie wodnego transportu śródlądowego na Odrze. Inwestycja w budowę terminali składowo-przeładunkowych w Kędzierzynie-Koźlu to strategiczny element krajowego planu rozwoju żeglugi śródlądowej, realizowana przez inwestora prywatnego. To także istotny punkt w planie budowy korytarza logistycznego na Odrze realizowanego przez Polskę, Niemcy i Czechy. Zajmując ponad 20 ha powierzchni i dysponując nabrzeżem o długości ponad 3 kilometrów port, na rozwidleniu Odry i Kanalu Gliwickiego, jest największym tego typu obiektem w kraju. Projekt KKT ma szansę przywrócić lata świetności zapomnianemu portowi, który jeszcze w latach '60 i '70 był głównym, krajowym ośrodkiem logistycznym w transporcie na kierunkach północ-południe, a także jednym z największych i najszybciej rozwijających się portów przeładunkowych w Europie.

Rysunek 22 Wizualizacja budowy terminali składowo-przeładunkowych w Kędzierzynie-Koźlu



Źródło: <http://kkterminale.com>

Ogromnym atutem inwestycji jest lokalizacja na przecięciu najważniejszych szlaków transportowych w regionie oraz potencjał płynący z otoczenia silnie uprzemysłowionych miast – górnictwo, energetyka, przemysł stalowy, samochodowy i chemiczny. Inwestycja, która reaktywuje rzeczny transport śródlądowy, stanie się akceleratorem dla kolejnych dużych inwestycji infrastrukturalnych, tworzących nowe miejsca pracy i podnosząc gospodarczą atrakcyjność regionu.



4.4. Transport lotniczy

Bliskość dwóch dużych ośrodków Wrocławia (województwo dolnośląskie) oraz Katowic (województwo śląskie), marginalizuje rolę Opola, jak i całego regionu, pod względem ważnych miejsc o znaczeniu transportowym. Dysproporcję widać nie tylko w transporcie drogowym i kolejowym, lecz również w lotniczym. Wrocław i Katowice są bardzo istotnymi węzłami przesiadkowymi w południowej Polsce, łączącymi ważne szlaki krajowe i międzynarodowe. Porty lotnicze w Katowicach (Pyrzowice) oraz Wrocławiu, znajdują się odpowiednio na 4 i 5 miejscu pod względem liczby obsługiwanych pasażerów w Polsce. Dojazd do obydwu lotnisk jest bardzo dobry z Opolszczyzny – w transporcie drogowym – przy wykorzystaniu autostrady A4, w transporcie kolejowym – linia 132, a dalej przy wykorzystaniu transportu autobusowego.

Na terenie Województwa Opolskiego zlokalizowane są dwa obiekty posiadające infrastrukturę lotniskową, jest to powojaskowe lotnisko w Kamieniu Śląskim oraz lotnisko należące do Aeroklubu Opolskiego w Polskiej Nowej Wsi. Funkcjonuje również powietrzne ratownictwo medyczne. Nie ma w regionie lotniska do obsługi regularnych połączeń pasażerskich.

Lotnisko „Kamień Śląski” położone jest w północno-wschodniej części gminy Gogolin w odległości około 19 km od Opola. Lotnisko dysponuje pasem startowym o długości 2 300 m i szerokości 30 m, o nawierzchni asfaltowej na podbudowie betonowej wraz z systemem dróg dojazdowych i płaszczyzn postoju. Lotnisko przeznaczone jest do obsługi małych samolotów wraz z serwisem i możliwością przechowania w hangarze.

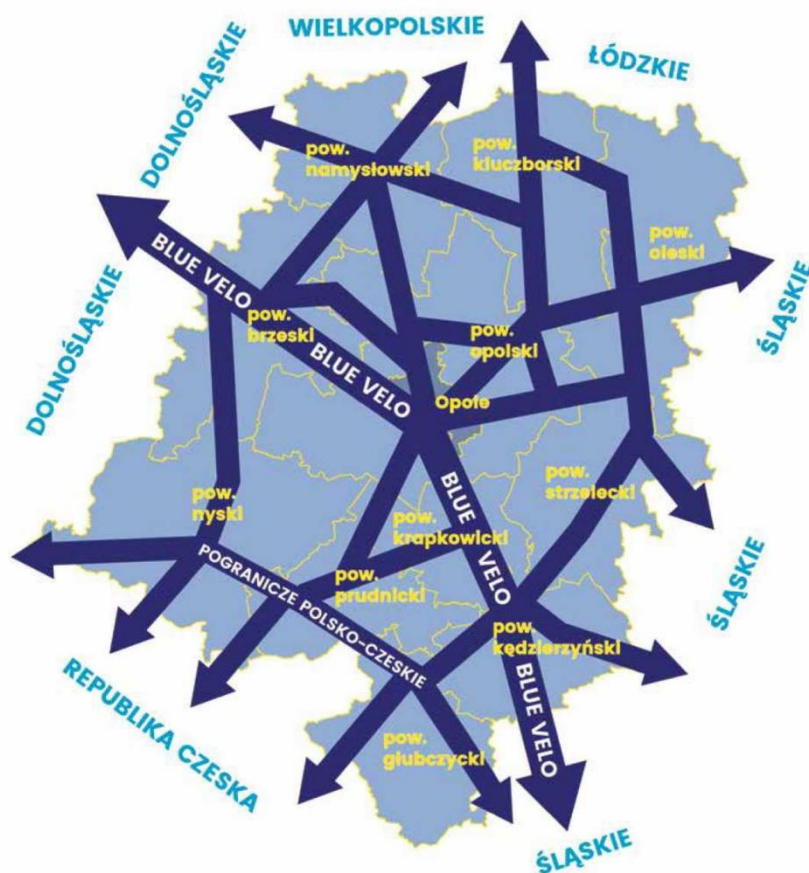
Lotnisko w Polskiej Nowej Wsi, użytkowane przez Aeroklub Opolski, położone w zachodniej części gminy Komprachcice w odległości około 12 km od Opola, funkcjonuje jako lotnisko sportowo – rekreacyjne, wykorzystywane również dla ratownictwa medycznego oraz w ochronie przeciwpożarowej. Ponadto obiekt służy do celów statutowych Aeroklubu Opolskiego, a także jest letnią bazą dla samolotów należących do Lasów Państwowych. Odbywają się na nim szkolenia: szybowcowe, pilotażu, skoków spadochronowych. Lotnisko zajmujące powierzchnię 93,6 ha, dysponuje 2 pasami trawiastymi przygotowanymi do przyjęcia samolotów do 5700 kg (małe samoloty pasażerskie).

4.5. Ruch rowerowy

Na istniejący stan infrastruktury rowerowej wpływ ma kształt sieci komunikacyjnej, którą na terenie województwa opolskiego tworzą drogi kategorii: krajowej, wojewódzkiej, powiatowej oraz gminnej, a także linie kolejowe. Analizując wykonane inwestycje drogowe przez opolskie jednostki samorządu terytorialnego można zauważyć, że w większości projektów pojawiała się budowa dróg dla rowerów. Niemniej jednak często segregacja ruchu rowerowego nie ma ciągłości i wymaga realizacji kolejnych etapów (np. infrastruktura rowerowa budowana tylko w obrębie danej miejscowości). Władze samorządowe wydatkowały w perspektywie 2014-2020 duże nakłady na gospodarkę niskoemisyjną i promowanie roweru jako przyjaznego środowiska środka transportu, i jak wynika z zebranych danych – również w latach 2021-2027 będą te działania kontynuować. Główne kierunki rozwoju ruchu rowerowego na terenie województwa opolskiego obejmują:

- Trasa krajowa nr 3 i 6 w ramach Odrzańskiej Trasy Rowerowej „Blue Velo”,
- Euro-Velo 9 i trasa krajowa nr 12 na pograniczu polsko -czeskim,
- ciągi dróg krajowych: 46/41/94/39,
- ciągi dróg wojewódzkich: DW 401/408/409/414/426/487/454/901,
- drogi rowerowe w ramach strategii niskoemisyjnych (powiaty i gminy).

Rysunek 23 Główne kierunki rozwoju ruchu rowerowego



Źródło: Opolska Polityka Rowerowa

Odrzańska Trasa Rowerowa – Blue Velo

- podstawowa oś rozwoju ruchu rowerowego na terenie województwa opolskiego.

W dniu 20 kwietnia 2018 r. podczas trwającego Rowerowego Forum Metropolitalnego, przedstawiciele pięciu województw (śląskiego, opolskiego, dolnośląskiego, lubuskiego oraz zachodniopomorskiego) podpisali List intencyjny potwierdzający wolę współpracy na rzecz realizacji, promocji i utrzymania Blue Velo - Odrzańskiej Trasy Rowerowej, która ma prowadzić wzdłuż Odry na całym jej polskim przebiegu: od Górnego Śląska aż po Bałtyk (w tym także przez teren Województwa Opolskiego).

Realizacja tego przedsięwzięcia wpisuje się w „Strategię Rozwoju Polski Zachodniej 2020” i stanowić będzie jeden z projektów ponadregionalnych wdrażających jej założenia. Województwo Opolskie złożyło do Ministerstwa Rozwoju projekt w ramach Krajowego Planu Odbudowy w sprawie realizacji Blue Velo do 2030 roku.

Rysunek 24 Przebieg Odrzańskiej Trasy Rowerowej



Źródło: Opolska Polityka Rowerowa

Projekt „Opolskie na rowery - przygotowanie i realizacja koncepcji rozwoju ścieżek rowerowych w województwie opolskim wraz z kampanią edukacyjną”.

Koncepcja przebiegu tras rowerowych w województwie opolskim została przyjęta przez Zarząd Województwa Opolskiego Uchwałą nr 7167/2022 w dniu 30 maja 2022 r. Dokument wskazuje docelowy przebieg regionalnych tras rowerowych na terenie województwa, który będzie stanowić podstawę do realizacji przyszłych zadań inwestycyjnych w zakresie rozwoju infrastruktury rowerowej. Za jego koordynację i wdrożenie odpowiedzialny jest



Samorząd Województwa Opolskiego. Przy realizacji inwestycji będą współpracować również lokalne samorządy oraz zarządcy poszczególnych terenów.

Prace nad dokumentem podzielono na dwa etapy:

Etap I: Przeprowadzenie inwentaryzacji tras rowerowych

W ramach przeprowadzonej wizji w terenie zidentyfikowano i zbadano elementy infrastruktury liniowej i punktowej dotyczącej m.in.: rodzaju nawierzchni, rodzaju infrastruktury rowerowej, stanu oznakowania szlaków rowerowych, występowania oświetlenia tras, identyfikacji miejsc niebezpiecznych oraz obiektów towarzyszących (miejsca odpoczynku, stacje napraw rowerów).

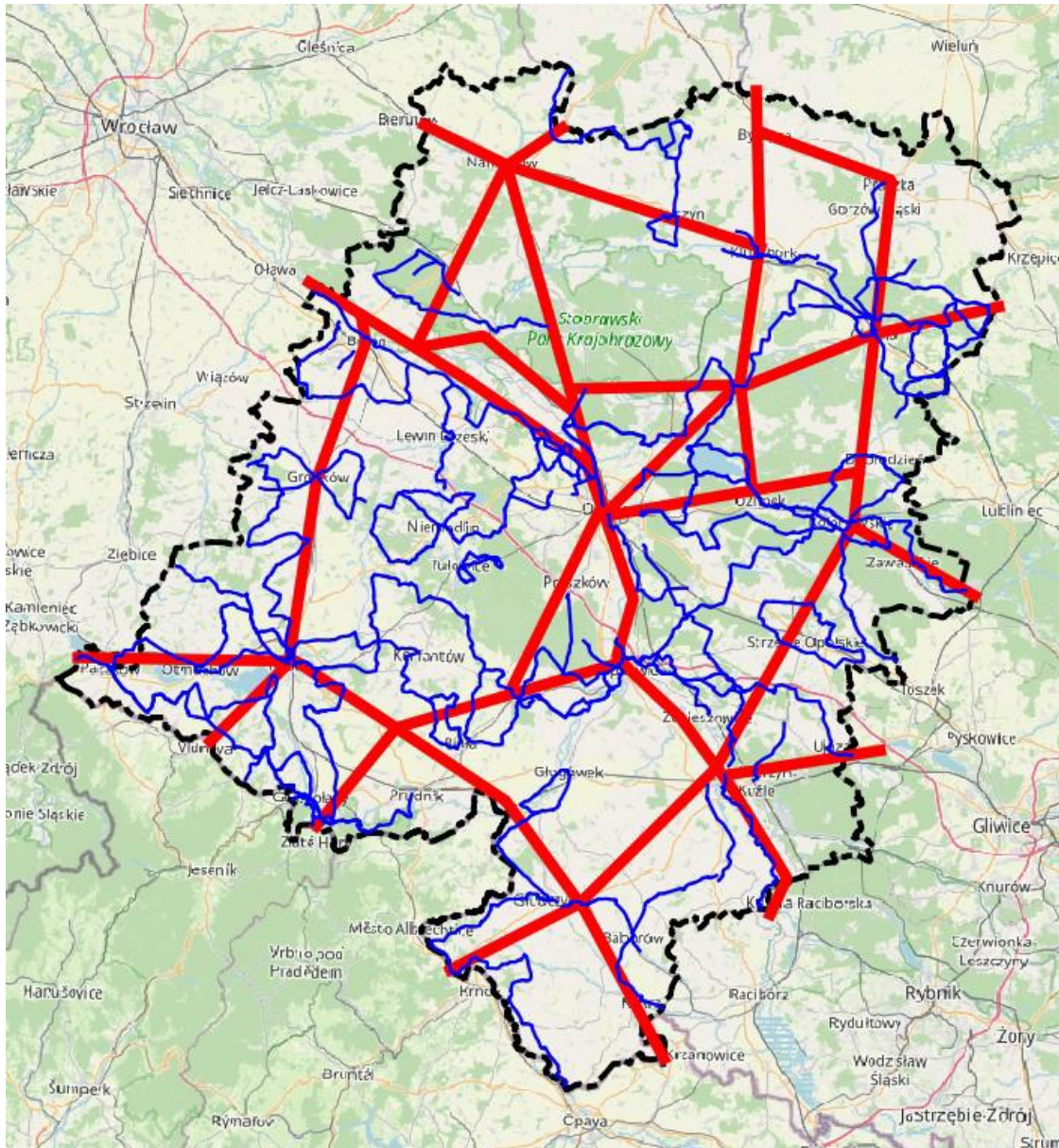
Przy wyborze szlaków rowerowych uwzględniono ich wykorzystanie w projektowaniu tras rowerowych na etapie tworzenia koncepcji tras regionalnych (Etap II) na podstawie planowanych kierunków rozwoju ruchu rowerowego województwa opolskiego, zawartych w Opolskiej Polityce Rowerowej.

Etap II: Opracowanie koncepcji przebiegu tras rowerowych

W czasie ustalania przebiegu tras w koncepcji kierowano się metodyką tzw. pięciu kryteriów holenderskiej organizacji standaryzacji CROW, przyjętej także w nieco zmodyfikowanej formie przez Wytyczne Euro-Velo. CROW to podstawa dobrej praktyki projektowania i wykonywania infrastruktury rowerowej oraz organizacji ruchu rowerowego. Kryteria CROW, w wersji z Wytycznych Euro-Velo to: spójność, bezpośredniość, wygoda/komfort, bezpieczeństwo, atrakcyjność.

Przy tworzeniu numeracji tras rowerowych w ramach koncepcji kierowano się stanowiskiem Konwentu Marszałków z dnia 7 czerwca 2019 roku. Konwent Marszałków podzielił trasy międzynarodowe, krajowe (numeracja 1-2 cyfrowa) i regionalne (wojewódzkie; numeracja 3-cyfrowa). Należy przy tym mieć na uwadze, że Stanowisko Konwentu Marszałków dotyczy tras o charakterze turystycznym, natomiast trasy regionalne zdefiniowane w koncepcji mają charakter turystyczno-komunikacyjny.

Rysunek 25 Koncepcja przebiegu tras rowerowych w województwie opolskim na tle zakresu tras (szlaków) rowerowych wybranych do zakresu inwentaryzacji

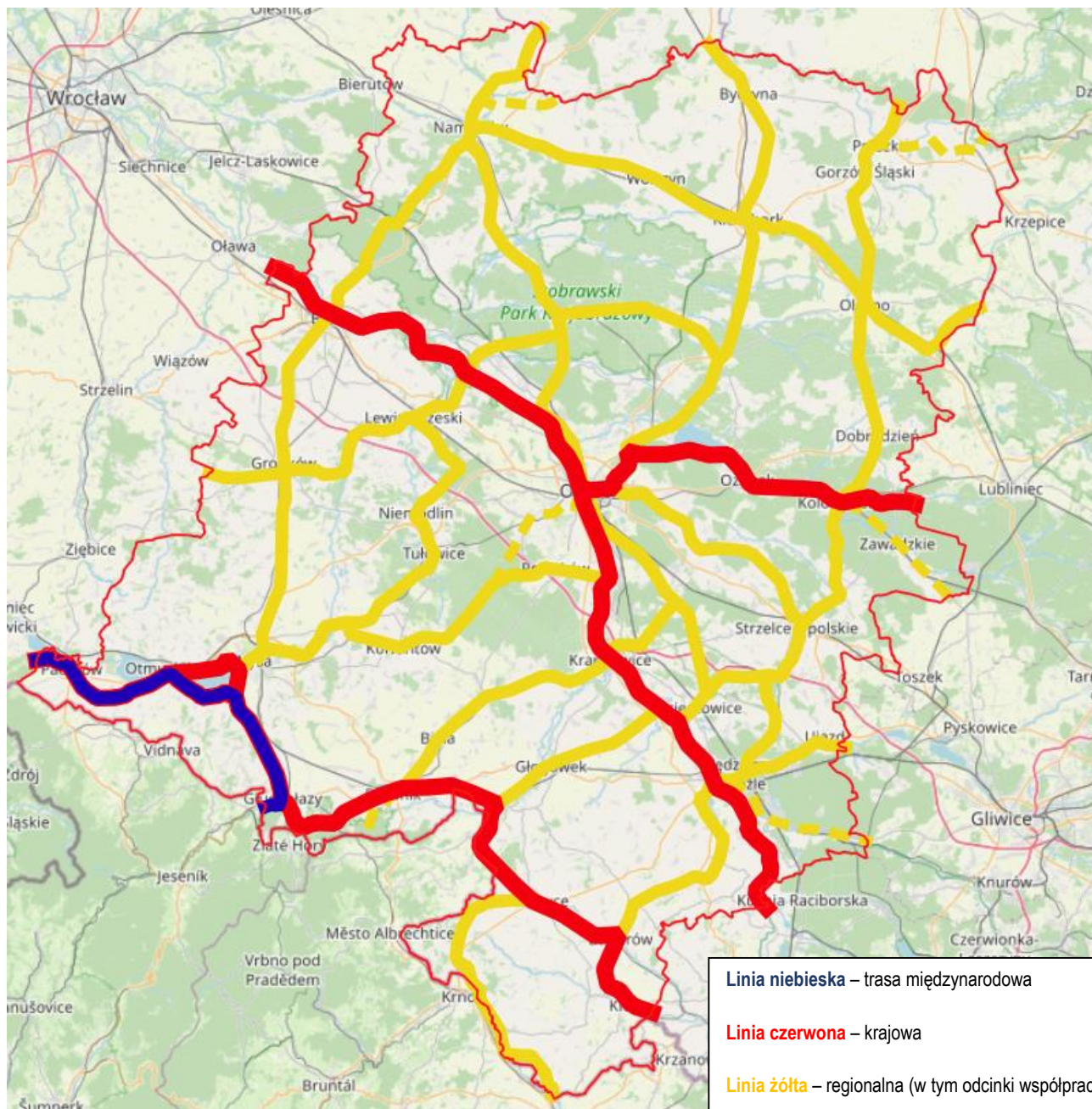


Źródło: Koncepcja przebiegu tras rowerowych w województwie opolskim

Trasy rowerowe podzielono także na 4 kategorie, związane z zasięgiem (dystansem) wyznaczonych tras rowerowych:

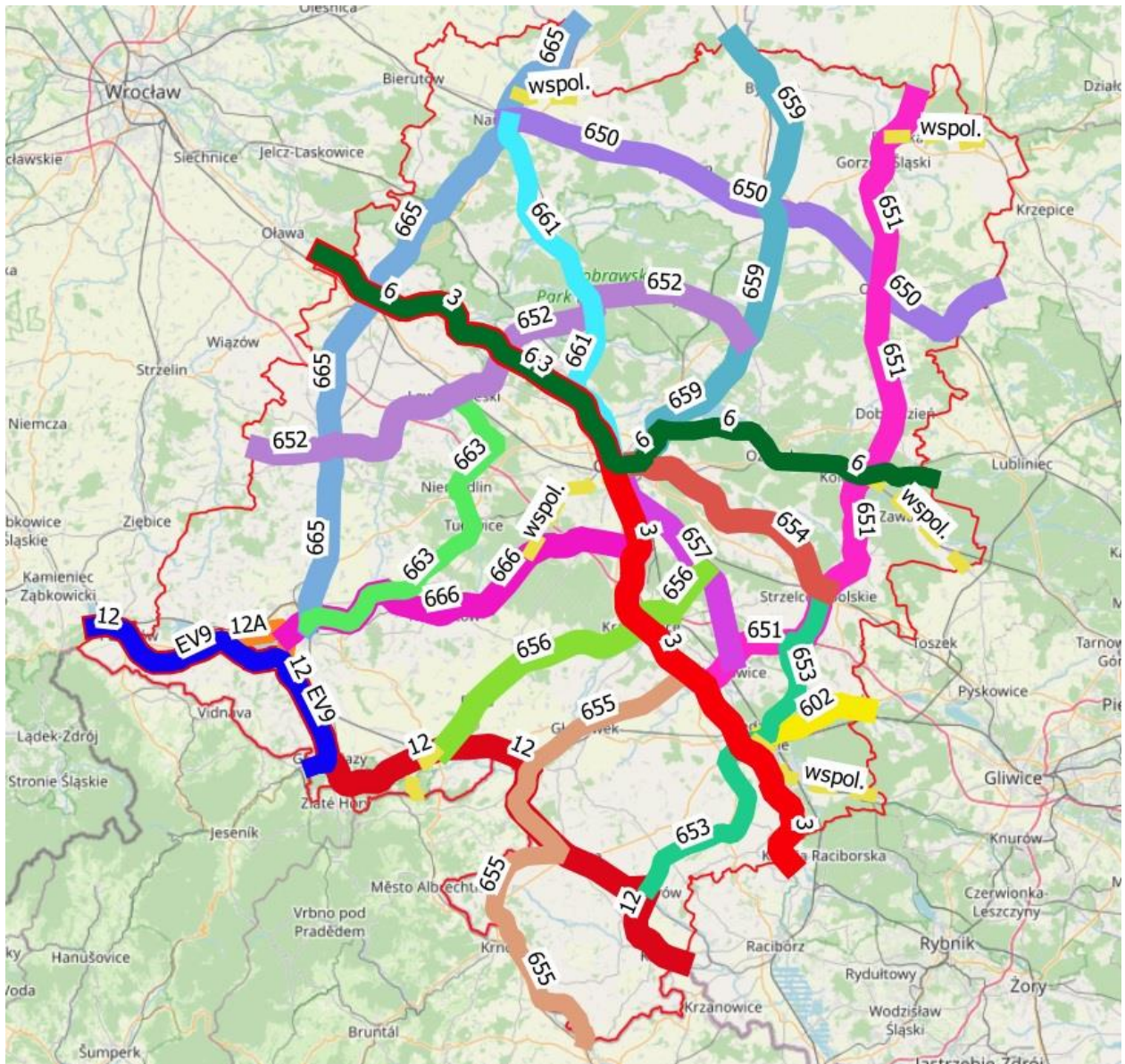
- Międzynarodowe – turystyczne,
- Krajowe – turystyczne,
- Regionalne – turystyczne, komunikacyjne,
- Lokalne (poza zakresem opracowania).

Rysunek 26 Kategoryzacja tras rowerowych



Źródło: Koncepcja przebiegu tras rowerowych w województwie opolskim

Rysunek 27 Propozycja numeracji tras rowerowych wraz z proponowanym przebiegiem w ujęciu korytarzowym



Źródło: Koncepcja przebiegu tras rowerowych w województwie opolskim

W ramach koncepcji w obszarze województwa wyznaczono 18 głównych tras w postaci głównych korytarzy rowerowych o łącznej długości 1390 km (w tym 600 km tras przejezdnych lub posiadających infrastrukturę rowerową). Określono spójny system znakowania poszczególnych kategorii tras. Wskazano 36 lokalizacji miejsc obsługi rowerzystów oraz lokalizacje możliwych do realizacji węzłów integracyjnych z różnymi formami transportu: kolejowym, autobusowym, samochodowym.



Tabela 12 Wykaz tras z podziałem na kategorie, orientacyjny przebieg oraz hierarchię

L.p.	Numer trasy	Klasa	Kategoria	Orientacyjny przebieg	Długość [km]
1.	EV9	główna	międzynarodowa	Paczków – Glucholazy (odcinek trasy EuroVelo 9)	53,3
2.	3	główna	ogólnopolska	Trasa wzdłuż rz. Odra (BlueVelo)	141,5
3.	6	główna	ogólnopolska	Trasa wschód – zachód: woj. dolnośląskie – woj. lubelskie	117,1
4.	12	główna	ogólnopolska	Trasa pogranicza polsko – czeskiego	144,8
5.	602	główna	regionalna	Kędzierzyn-Koźle – granica woj. śląskiego Kontynuacja trasy woj. śląskiego, zgodnie z metodologią przyjętą na Konwencji Marszałków.	18,9
6.	650	pozostała	regionalna	Namysłów – Olesno – granica woj. śląskiego	81,1
7.	651	pozostała	regionalna	BlueVelo – Zdieszowice – Strzelce Opolskie – Olesno – granica z woj. łódzkim	107,9
8.	652	pozostała	regionalna	Granica woj. dolnośląskiego – Grodków – Stobrawski Park Krajobrazowy	85,7
9.	653	pozostała	regionalna	Strzelce Opolskie – Kędzierzyn-Koźle – Baborów – trasa nr 12	66,1
10.	654	pozostała	regionalna	Strzelce Opolskie – Opole	40,7
11.	655	pozostała	regionalna	BlueVelo – Głogówek – Głubczyce – granica państwa (Opava)	90,5
12.	656	główna łącznikowa	regionalna	Gogolin (PKP) – Prudnik (odcinek Gogolin – trasa nr 657: trasa pozostała)	51,0
13.	657	pozostała	regionalna	Zdzieszowice – Opole	38,1
14.	659	pozostała	regionalna	Opole – Kluczbork – Byczyna – granica woj. wielkopolskiego	79,9
15.	661	pozostała	regionalna	Opole – Namysłów	56,3
16.	663	pozostała	regionalna	Lewin Brzeski – Niemodlin – Nysa	57,7
17.	665	pozostała	regionalna	Nysa – Grodków – Brzeg – Namysłów – granica woj. wielkopolskiego	99,1
18.	666	główna łącznikowa	regionalna	Opole – Nysa	60,4

Źródło: Koncepcja przebiegu tras rowerowych w województwie opolskim



W przypadku systemów tras rowerowych wyróżniono dwie kategorie celów podróży:

- obligatoryjne cele podróży, takie jak miejsca pracy, nauki, placówki handlowo-usługowe czy instytucje publiczne,
- turystyczne cele podróży, takie jak tereny rekreacyjne, zabytki przyrody i kultury, tereny o wysokich walorach turystycznych.

Wymienione cele podróży zostały szczegółowo opisane w każdej z projektowanych tras rowerowych w rozdziale nr 7.2 – Koncepcji przebiegu tras rowerowych w województwie opolskim.

Koncepcja przebiegu głównych tras rowerowych zawiera:

- wskazanie koniecznych do realizacji inwestycji w celu zapewnienia ciągłości tras,
- wskazanie potencjalnych kolizji z infrastrukturą techniczną,
- wskazanie propozycji bezkolizyjnych przejazdów przez drogi o znacznym natężeniu ruchu,
- propozycje rozwiązań wariantowych przebiegów dróg rowerowych w celu zoptymalizowania kosztów inwestycyjnych,
- analizę możliwości formalno – prawnych realizacji ścieżki,
- przedstawienie szacunkowych wartości inwestycji, z podziałem na poszczególne odcinki i rodzaje inwestycji,
- propozycję lokalizacji Miejsc Obsługi Rowerzystów (MOR) oraz bike & ride wraz z propozycją ich zagospodarowania,
- propozycję jednolitego oznakowania oraz jednolitego rozwiązania miejsc szczególnie niebezpiecznych,
- projekt logotypów poszczególnych tras rowerowych w oparciu o obowiązujące wytyczne,
- wskazanie powiązań z atrakcjami turystycznymi województwa, węzłami komunikacyjnymi, istniejącymi stanowiskami bike& ride, itp.

Projekt pn. „Opolskie na rowery – przygotowanie i realizacja koncepcji rozwoju ścieżek rowerowych w województwie opolskim wraz z kampanią edukacyjną”

Projekt realizowany był w latach 2020-2022. Zadanie w 100 % sfinansowane zostało ze środków RP WO 2014-2020. W 2022 roku na jego realizację wydano 2 116 536 zł. W wyniku jego realizacji zinventaryzowano 1 966,3 km istniejących szlaków rowerowych i wypracowano koncepcję rozwoju tras rowerowych na terenie całego województwa opolskiego.

Projekt „Czas na rower – Budowa ścieżek pieszo – rowerowych w Aglomeracji Opolskiej”

Jest to jeden z ważniejszych projektów związanych z rozwojem ruchu rowerowego. Miasto Opole jako lider wraz z partnerami tj.: Gminą Krapkowice, Gminą Prószków, Gminą Dobrzeń Wielki, Gminą Komprachcice, Gminą Gogolin, Gminą Tarnów Opolski i Gminą Strzeleccki realizował w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Opolskiego na lata 2014-2020, projekt pn.: „Czas na rower – Budowa ścieżek pieszo – rowerowych w Aglomeracji Opolskiej”.

Okres realizacji projektu: 30.04.2018 r. – 31.10.2021 r.

W ramach zintegrowanego przedsięwzięcia wykonane zostały ścieżki pieszo-rowerowe na terenie Miasta Opola, Gminy Krapkowice, Gminy Prószków, Gminy Dobrzeń Wielki, Gminy Komprachcice, Gminy Gogolin, Gminy Tarnów Opolski i Gminy Strzeleccki.

Ponadto, projekt obejmował budowę zatok autobusowych oraz infrastruktury towarzyszącej (miejsca do odpoczynku, wiaty, oświetlenie), parkingi Park & Ride (Gmina Krapkowice i Prószków) oraz parkingi Bike & Ride (Gmina Krapkowice, Prószków, Tarnów Opolski oraz Strzeleccki).

Za cel główny projektu przyjęto wzrost jakości życia mieszkańców i poprawę stanu powietrza Aglomeracji Opolskiej poprzez wdrożenie działań na rzecz zrównoważonej mobilności miejskiej, w tym transportu publicznego. Niniejszy cel główny zostanie zrealizowany w efekcie osiągnięcia następujących celów szczegółowych:

- rozwój infrastruktury przeznaczonej do niezmotoryzowanego transportu indywidualnego poprzez budowę ciągów pieszo-rowerowych.
- ograniczenie emisji zanieczyszczeń do środowiska poprzez inwestycję w ciągi pieszo-rowerowe oraz obiekty związane z ułatwianiem dostępu i zachęcające do korzystania z transportu publicznego.

Drogi dla rowerów w zarządzie Województwa Opolskiego

Łączna długość dróg dla rowerów będąca w zarządzie województwa wynosi 169,3 km (stan na 31.12.2023 r.).

Tabela 13 Wykaz dróg dla rowerów będąca w zarządzie województwa w podziale na gminy

GMINA	DŁUGOŚĆ [km]
BIAŁA	8,0
KĘDZIERZYN-KOŹLE	2,7
LUBRZA	5,5
STRZELECZKI	3,0
PRÓSZKÓW	9,1
NYSA	1,2
SKOROSZYCE	3,7
GRODKÓW	1,8
GŁUCHOŁAZY	1,6
LUBSZA	2,2



DOBRODZIĘN	3,8
KOLONOWSKIE	2,4
NAMYSŁÓW	2,7
OZIMEK	3,8
GOGOLIN	5,0
JEMIELNICA	5,8
STRZELCE OPOLSKIE	6,4
ZAWADZKIE	7,4
ZDZIESZOWICE	4,2
POPIELÓW	14,0
TARNÓW OPOLSKI	1,6
BRANICE	2,5
KRAPKOWICE	5,3
DOBRZEŃ WIELKI	15,7
GŁUBCZYCE	2,1
NIEMODLIN	1,1
TUŁOWICE	1,3
KOMPRACHCICE	7,7
DĄBROWA	1,0
OLESNO	15,6
BIERAWA	4,7
ŁAMBINOWICE	0,4
POKÓJ	2,3
ŁUBNIANY	3,3
ŚWIERCZÓW	0,9

Źródło: UMWO stan na 31.12.2023 r.

Jednym z elementów generujących ruch rowerowych są powstające przy stacjach kolejowych miejsca przesiadkowe, z parkingami dla jednośladów. Ponadto dojazd do atrakcji turystycznych w regionie również wpływa na pojawianie się rowerzystów. Niestety największym problemem jest brak ciągłości sieci i wzrastające ryzyko zaistnienia wypadku na odcinkach nieprzystosowanych do bezpiecznego poruszania się rowerzystów.

Sieć tras rowerowych – jak wskazuje *Koncepcja przebiegu tras rowerowych w województwie opolskim*, należy traktować jako jeden z podsystemów systemu transportowego województwa. Niezbędna jest integracja sieci tras z innymi podsystemami w ramach węzłów integracyjnych. Są to miejsca, w których różne formy transportu: kolejowy, autobusowy, samochodowy łączą się z rowerowym. W miejscach tych podróżny może skorzystać z innego środka transportu. Węzły są elementami sieci rowerowej i muszą być dostępne głównymi trasami rowerowymi lub łącznikami umożliwiającymi bezpośredni dostęp do i z tras głównych. Węzły integracyjne powinny powstać w punktach zatrzymań transportu zbiorowego (stacje i przystanki kolejowe, dworce autobusowe, przystanie promowe) i być wyposażone w łatwo dostępne parkingi rowerowe. Parkingi rowerowe powinny być bezpieczny – zadaszony, oświetlony i wyposażony w monitoring wizyjny, a optymalnie również w zamykane boksy



rowerowe. Kluczową rolę odgrywają węzły integracyjne z koleją, ponieważ transport kolejowy ma największy potencjał w zakresie transportu rowerów i bagażu użytkowników sieci tras rowerowych. Specyfika tras długodystansowych ogranicza ponadto wykorzystanie w tym celu samochodów – wymagałoby to powrotu użytkownika w to samo miejsce, z którego rozpoczął podróż, co drastycznie ogranicza możliwości planowania trasy i wymiar krajoznawczy wycieczki.

Najlepsza praktyka organizacji węzłów polega na tym, że z peronów dworca (oraz kas biletowych) najbliżej jest do przystanków autobusowych, w niewiele dalszej odległości zlokalizowane są parkingi i przechowalnie rowerów, zaś najdalej – parkingi samochodowe. Wynika to z jednej strony z chęci uczynienia transportu zbiorowego i kombinowanego (rower + transport zbiorowy) bardziej konkurencyjnym wobec indywidualnego samochodowego przez skrócenie czasu (i drogi) dojścia pieszo z autobusu, parkingu rowerowego na peron kolejowy niż w przypadku czasu dojścia od samochodu, a z drugiej – z lepszej efektywności takiego rozwiązania, gdyż transport zbiorowy i rowery mogą obsłużyć znacznie większe potoki pasażerskie w przeliczeniu na jednostkę czasu i zajętego terenu, niż samochody osobowe.



4.6. Transport multimodalny

Wyróżnia się trzy podstawowe pojęcia z punktu widzenia technologii i organizacji procesu transportowego:

- za transport multimodalny uważa się przewóz przy użyciu co najmniej dwóch gałęzi transportu,
- za transport intermodalny uważa się przewóz towarów w jednej jednostce ładunkowej przy użyciu następujących po sobie co najmniej dwóch gałęzi transportu,
- za transport kombinowany uważa się przewóz intermodalny, w którym główną część przewozu realizowana jest drogą kolejową, żegluga śródlądową lub morską, a jedynie krótki odcinek początkowy i/lub końcowy wykonywany jest transportem samochodowym.

Celem transportu multimodalnego jest zmniejszenie kosztów transportu, zminimalizowanie czasu dostarczenia produktu oraz ulepszenie i usprawnienie drogi produktu od producenta do odbiorcy. Od wielu lat trwałą tendencją w globalnym transporcie jest wzrost udziału przewozów ładunków w kontenerach. Zmiany ekonomiczne i legislacyjne doprowadziły do sytuacji, w której korzystanie wyłącznie z transportu kołowego stało się mniej efektywne i droższe niż wykorzystanie rozwiązań intermodalnych. Jedną z głównych przyczyn spadku efektywności transportu samochodowego, szczególnie dla przedsiębiorstw przewożących dużo towarów w ciężkich kontenerach był ograniczony dostęp do specjalnych naczep. Na kolei ten problem nie istnieje.

Transport multimodalny jest uważany za najwłaściwszą formę transportu zrównoważonego. Powiązanie różnych środków transportu w sprawny łańcuch pozwala na uzyskanie wielorakich efektów. Oprócz efektywności ekonomicznej, najważniejszym rezultatem transportu multimodalnego jest ograniczenie negatywnego wpływu na środowisko naturalne. Spedycja multimodalna nie ogranicza zakresu przewożonych towarów. Wykorzystywane w tym rodzaju transportu kontenery pozwalają przewieźć każdy ładunek. Terminal intermodalny jest miejscem pozwalającym na szybkie i bezpieczne dokonanie przeładunku jednostek ładunkowych pomiędzy środkami transportowymi dwóch różnych rodzajów transportu. Na terenie Polski w 2022 r. zgodnie z danymi GUS, zlokalizowanych było 35 aktywnych terminali, z tego:

- 4 obsługiwały przesyłki morze-kolej, morze-droga (terminale morskie),
- 31 obsługiwało przesyłki kolej-droga (terminale lądowe).

Duże terminale zlokalizowane są w rejonach wokół największych aglomeracji z zapleczem przemysłowym, w dużych portach morskich oraz na granicy zewnętrznej UE (tj. z Białorusią, Ukrainą i Rosją). Brak jest natomiast terminali w województwach: kujawsko – pomorskim, świętokrzyskim, podlaskim i opolskim. Województwo opolskie w tej kwestii stanowi białą plamę na mapie Polski.

Transport multimodalny w Polsce ma bardzo duże rezerwy, jeżeli chodzi o możliwości dalszego rozwoju. Także na terenie województwa opolskiego nie są wykorzystane jego możliwości. Atutem regionu jest duża gęstość linii kolejowych, które przy odpowiednim zarządzaniu mogą odciążać transport drogowy. Niewykorzystane liczne

bocznice, mogą posłużyć w przyszłości m.in. do przeładunków materiałów i surowców. Ponadto zwiększenie roli transportu kolejowego ma pozytywny wpływ na środowisko – m.in. ochrona kompleksów leśnych przed wycinką.

Rysunek 28 Rozmieszczenie terminali intermodalnych w Polsce w 2022 r.



Źródło: GUS, Transport intermodalny w Polsce w 2022r.

W połączeniu z rozwojem infrastruktury, transport multimodalny może z powodzeniem wpisać się w rynek transportowy. Warto wspomnieć o rozwijającym się porcie w Kędzierzynie-Koźlu (przy ujściu Kanalu Gliwickiego do Odry) - jednym z największych w Polsce portów żeglugi śródlądowej. Zgodnie ze stanowiskiem operatora (KKT S.A.), inwestycja w budowę terminali składowo-przeładunkowych w Kędzierzynie-Koźlu to strategiczny element krajowego planu rozwoju żeglugi śródlądowej i być może w przyszłości sprawi, że port będzie konkurował z najważniejszymi terminalami w Polsce. Kierunki rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r. wskazują zasadność budowy terminalu intermodalnego w Kędzierzynie-Koźlu (drogowy i kolejowy).

Na uwagę zasługuje również port w Opolu – Park Przemysłowy Metalchem, łączący transport samochodowy, kolejowy i wodny. W jego sąsiedztwie znajdują się tereny inwestycyjne, które mogą wygenerować nawet do 7 tys. nowych miejsc pracy. Miejsce to ma potencjał rozwojowy. Zapewnia obsługę pojazdów ponadnormatywnych i możliwość wykonania takiego transportu w kierunku autostrady A4.

4.7. Wpływ inwestycji transportowych na sytuację społeczno-gospodarczą województwa opolskiego

W ramach ewaluacji efektów transportowych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Opolskiego na lata 2014-2020 w październiku 2023 r. badaniu poddano trzy Działania Programu: 3.1 „Strategie niskoemisyjne”, 6.1 „Infrastruktura drogowa” i 6.2 „Nowoczesny transport kolejowy”. Badane działania objęły 86 projektów, realizowanych przez 21 beneficjentów wiodących.

Rysunek 29 Projekty transportowe wsparte w ramach RPO 2014-2020



Źródło: Wpływ inwestycji transportowych na sytuację społeczno-gospodarczą województwa opolskiego, Opole 2023

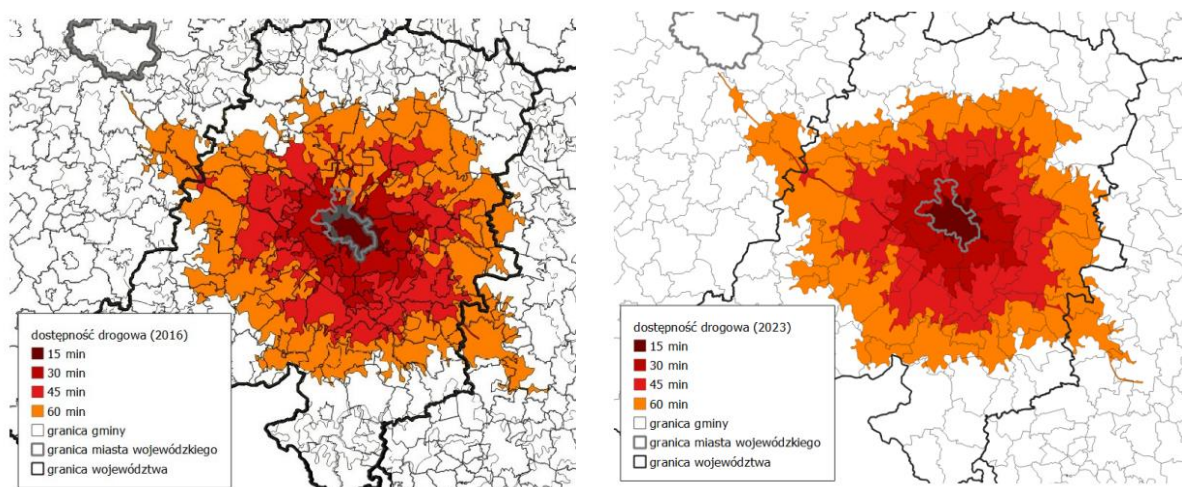
Przebudowie lub modernizacji została poddana znaczna część infrastruktury drogowej, przede wszystkim drogi wojewódzkie, w tym łączące północ z południem województwa. Modernizacji w szerokim zakresie została poddana linia kolejowa Opole – Nysa, łącząca centrum województwa i jego stolicę z południowo-zachodnią częścią regionu. Inwestycja przyniosła znaczną poprawę warunków podróżowania i wzrost liczby pasażerów. Spośród projektów wchodzących w skład skupionego na transporcie zrównoważonym Działania 3.1 jako bardzo istotne wskazano przede wszystkim elementy dotyczące węzłów integracyjnych, dróg rowerowych i infrastruktury pieszej, taboru autobusowego oraz parkingów przesiadkowych. Osiągnięto niską efektywność w przypadku budowy parkingów przesiadkowych w związku ze znacznymi nakładami i niewielkim wykorzystaniem w swoim pierwotnym

przeznaczeniu. Do pozytywnych efektów dodać należy poprawę atrakcyjności publicznego transportu zbiorowego, bezpieczeństwa w ruchu drogowym i dostępu do usług publicznych, a także redukcję poziomu hałasu oraz wzrost częstotliwości korzystania z publicznego transportu zbiorowego. W przypadku Działania 6.1 jako zdecydowanie najważniejsze wskazano budowanie obwodnic oraz inwestycje w inne drogi, a także poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. Dla Działania 6.2 jako elementy na równi bardzo istotne wskazuje się modernizację linii kolejowych, budowę nowych przystanków kolejowych, poprawę bezpieczeństwa ruchu kolejowego, zakup taboru oraz dostosowanie infrastruktury do potrzeb osób z niepełnosprawnościami.

Zróżnicowane jest wykorzystanie powstałych w ramach zadań parkingów przesiadkowych. Występuje problem, że kierowcy traktują parkingi przesiadkowe jako docelowe i pozostawiają na nich samochody, ale nie przesiadają się do pociągów czy autobusów. Inaczej sytuacja wygląda w przypadku rowerzystów, którzy z parkingów korzystają przede wszystkim w celu przesiadki na transport publiczny. Parkingi zostały wysoko ocenione przez ankietowanych przede wszystkim w zakresie lokalizacji i dogodności zmiany środka transportu, a także jakości infrastruktury i bezpieczeństwa.

Modernizacja dróg wojewódzkich przyczyniła się do poprawy dostępności na ciągach prowadzących do najważniejszych ośrodków regionu. Dzięki modernizacji licznych odcinków ciągu od Namysłowa na południowy wschód województwa poprawiły się połączenia do Opola, Krapkowic, Głubczyc i Kędzierzyna-Koźla. Wykonane prace poprawiły również dostępność na odcinkach Strzelce Opolskie – Olesno i Prudnik – Krapkowice, a także połączenia przygraniczne z województwem śląskim oraz Czechami. Inwestycje w drogi w rejonach stref ekonomicznych zwiększają ich dostępność, a inwestycje w drogi prowadzące do węzłów na autostradzie A4 poprawiają dostępność sąsiednich miast i innych województw oraz usprawniają tranzyt, natomiast obwodnice odciążają lokalne układy ulic. Poprawa dostępności drogowej widoczna jest przy porównaniu izochron dojazdu do Opola w 2016 i 2023 roku.

Rysunek 30 Dostępność drogowa (izochrony) od Opola w 2016 i 2023 roku



Źródło: Wpływ inwestycji transportowych na sytuację społeczno-gospodarczą województwa opolskiego, Opole 2023

Chociaż dostępność do Opola w ciągu godziny pozostała na podobnym poziomie (poza rozszerzeniem dostępności z obszaru obsługiwanej przez autostradę A4), to znacząco poprawiła się dostępność w ciągu 45 minut z obszaru na północ od Opola. Identyfikuje się to w dużej mierze jako efekt powstałej obwodnicy m. Czarnowąsy na drodze wojewódzkiej nr 454 Opole – Namysłów.

W ramach RPO WO 2014-2020 podjęta została szeroka modernizacja linii kolejowej Nysa – Opole. Początkowo planowano również pełne modernizacje na trasach Nysa – Brzeg i Opole – Kluczbork, z których zrezygnowano w związku ze wzrostem cen prac. Zakupiony został ponadto nowy tabor kolejowy do obsługi połączeń regionalnych. Kompleksowa modernizacja przyczyniła się do poprawy jakości infrastruktury, umożliwiając wzrost prędkości pociągów i przepustowości linii oraz zwiększenie dostępności kolei (przebudowa peronów i budowa nowych przystanków kolejowych). Kompleksowa modernizacja linii kolejowej Nysa – Opole o około 30% skróciła czas przejazdu, nawet mimo wprowadzenia dodatkowych postojów na nowych przystankach kolejowych.

Tabela 14 Czasy przejazdu na zmodernizowanych trasach kolejowych

Trasa kolejowa / czas przejazdu minimalny i maksymalny [min]	2016	2023
Brzeg – Nysa	62-63	66-67
Nysa – Brzeg	62-63	66-67
Opole Główne – Kluczbork	55-57	53-64
Kluczbork – Opole Główne	55-58	61-63
Opole Zachodnie – Nysa	80-94	53-62
Nysa – Opole Zachodnie	80-92	56-64

Źródło: Wpływ inwestycji transportowych na sytuację społeczno-gospodarczą województwa opolskiego, Opole 2023

W ramach modernizacji linii kolejowej Nysa – Opole powstały cztery nowe przystanki kolejowe (na linii jest obecnie 16 przystanków): Szydłów Centrum, Goszczowice, Wyszaków Śląski i Nysa Wschodnia, jednocześnie zlikwidowano peryferyjnie położony przystanek Polska Nowa Wieś. Nowy układ przystanków zwiększył dostępność do kolei – dostęp w ciągu 15 minut pieszo do przystanku Nysa Wschodnia zyskała znaczna część miasta Nysa. Dzięki powstaniu przystanku w Wyszokowie Śląskim dostęp do kolei zyskała cała miejscowość licząca niemal 600 mieszkańców. Z niejasnej przyczyny nie doszło natomiast do zmiany lokalizacji przystanku Kubice, który po modernizacji linii pozostał w swojej dotychczasowej lokalizacji – około 900 metrów od zabudowy wsi, zamiast w jej centrum.

Znaczącej poprawie nie uległa częstotliwość kursowania pociągów na zmodernizowanych liniach, co wynika z ograniczonej przepustowości kolejowych przepraw mostowych oraz znaczącego natężenia ruchu na linii kolejowej nr 132. W porównaniu z rokiem 2016 oferta przewozowa na kompleksowo zmodernizowanej linii Nysa – Opole została wzmocniona tylko jednym kursem w soboty i niedziele, na linii Opole – Kluczbork jednym kursem w dni powszednie, a na linii Brzeg – Nysa jednym lub dwoma kursami w sobotę i jednym w niedzielę.



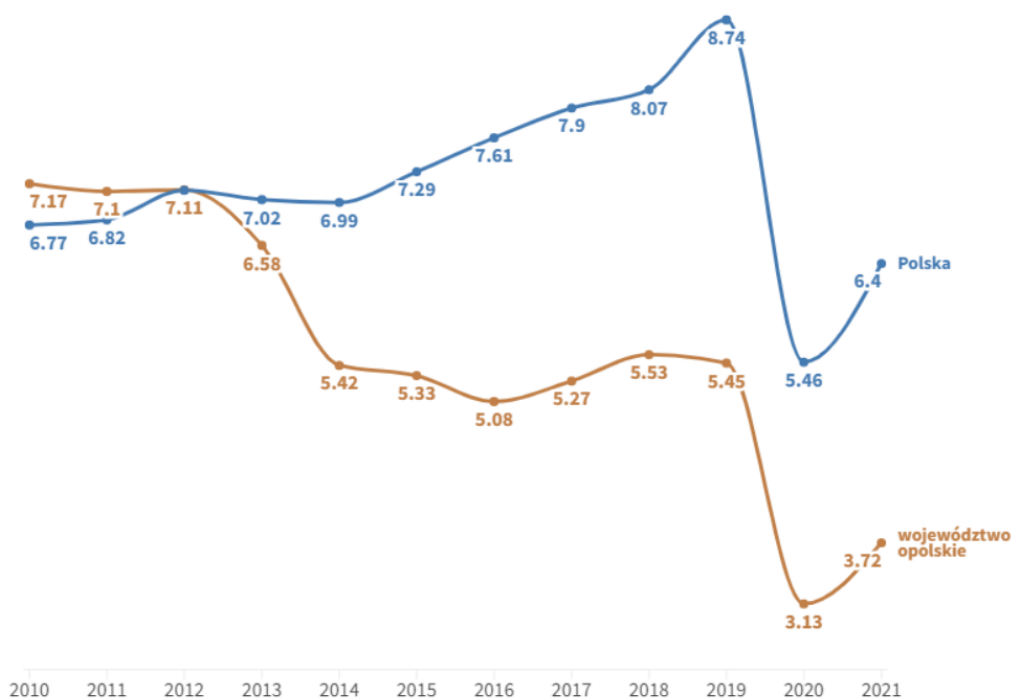
Tabela 15 Częstotliwość kursowania pociągów na zmodernizowanych liniach kolejowych

Rok	2016			2023		
	Środa	Sobota	niedziela	Środa	Sobota	niedziela
Trasa kolejowa / dzień						
Brzeg – Nysa	5	2	2	5	3	3
Nysa – Brzeg	5	1	2	5	3	3
Opole Główne – Kluczbork	5	4	4	6	4	4
Kluczbork – Opole Główne	5	4	4	6	4	4
Opole Zachodnie – Nysa	9	5	5	9	6	6
Nysa – Opole Zachodnie	9	5	5	9	6	6

Źródło: Wpływ inwestycji transportowych na sytuację społeczno-gospodarczą województwa opolskiego, Opole 2023

Do oceny atrakcyjności kolei wykorzystuje się również wyliczony przez Urząd Transportu Kolejowego wskaźnik wykorzystania kolei, który wskazuje ile razy w ciągu całego roku koleją podróżował przeciętny mieszkaniec województwa. Wartość wskaźnika od 2012 roku malała w związku ze spadkiem konkurencyjności kolei i wzrostem popularności komunikacji indywidualnej, a w ostatnich latach na jego spadek wpłynęła pandemia COVID-19. Niskiemu wykorzystaniu kolei towarzyszy wysoki stopień zmotoryzowania społeczeństwa, co jest zarówno skutkiem, jak i przyczyną niskiej konkurencyjności transportu publicznego, w tym kolei. W województwie opolskim już przed 2012 rokiem występowała silna motoryzacja – przede wszystkim w gminach poza centralną częścią województwa. W najsilniej zmotoryzowanych gminach średnia wieku samochodu jest ponadprzeciętnie wysoka, co pokazuje, że wysoka motoryzacja ma charakter wymuszony.

Rysunek 31 Wskaźnik wykorzystania kolei w Polsce i województwie opolskim w latach 2010-2021



Źródło: Wpływ inwestycji transportowych na sytuację społeczno-gospodarczą województwa opolskiego, Opole 2023



Istotny w kwestii jakości transportu kolejowego jest zakup nowego taboru, który zapewnia pasażerom podróżowanie w komfortowych warunkach dzięki zapewnieniu wygodnych miejsc siedzących, klimatyzacji czy gniazdek elektrycznych, a także dostępności dla osób o ograniczonej mobilności. Dzięki zakupowi nowych autobusów – spełniających normy EURO VI, poprawiono jakość powietrza w województwie: zamiana samochodu na transport publiczny i transport indywidualny nieemisyjny (węzły integracyjne, infrastruktura rowerowa i piesza). Na poprawę jakości powietrza wpływa także wzrost wykorzystania transportu kolejowego oraz budowa obwodnic wyprowadzających ruch drogowy z miast.

Atrakcyjność korzystania ze zbiorowego transportu publicznego wzmocniono dzięki kilku elementom:

- Zakup taboru kolejowego oraz autobusowego, m.in. dla Opola i MKK Opole, MKK Nysa, PKS Nysa, PKS Strzelce Opolskie, PKS Kluczbork, PKS Głubczyce oraz gmin Kędzierzyn-Koźle i Dobrodzień, pozwolił na wymianę przestarzałego taboru oraz zapewnienie wygodnych warunków podróżowania (także dla osób z niepełnosprawnością) i zwiększenie częstotliwości kursowania. Przykładem są dwa autobusy elektryczne, które kursują w Nysie na nowej linii „E” łączącej dworzec kolejowy, rynek i centrum handlowe oraz 13 elektrobusów obsługujących teren miasta Opola.
- Powstanie buspasów oraz zastosowanie inteligentnych systemów transportowych przyspieszyło przejazd komunikacji zbiorowej.
- Modernizacja linii kolejowych poprawiła prędkość, przepustowość, umożliwiając tym samym częstsze kursowanie pociągów i zmniejszenie opóźnień.
- Powstanie przesiadkowych miejsc postojowych dla rowerów oraz samochodów przy dworcach kolejowych wzmocniło integrację środków transportu i ułatwiło pokonywanie „ostatniej mili”, zachęcając do korzystania z transportu zbiorowego, zamiast odbywania całej trasy własnym samochodem.
- Powstanie infrastruktury pieszej i rowerowej prowadzącej do dworców poprawiło dostęp do komunikacji zbiorowej.
- Dostosowanie obiektów i infrastruktury do potrzeb osób z niepełnosprawnościami zapewniło im dostęp do transportu zbiorowego.
- Powstanie systemów informacji pasażerskiej zwiększyło świadomość pasażerów transportu zbiorowego na temat godzin odjazdów czy przyjazdów.
- Modernizacja i budowa infrastruktury dworcowej zwiększyła komfort oczekiwania na pojazdy transportu zbiorowego poprzez zapewnienie miejsc o odpowiednim standardzie oraz usług w budynkach dworcowych.

Nie jest widoczna znacząca poprawa częstotliwości korzystania ze zbiorowego transportu publicznego. Badania (*Wpływ inwestycji transportowych na sytuację społeczno-gospodarczą województwa opolskiego, Opole 2023*), pokazują stagnację w wykorzystaniu komunikacji miejskiej i kolei oraz znaczące spadki w wykorzystaniu autobusów regionalnych. Jednocześnie jednak pomiary w pociągach wskazują na wzrost wykorzystania kolei w wielu



relacjach, w tym na znaczący wzrost na liniach kolejowych kompleksowo zmodernizowanych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko oraz RPO WO 2014-2020. W latach 2020-2022 ogromny wpływ na publiczny transport zbiorowy miała pandemia COVID-19, która spowodowała znaczące spadki popytu na ten sposób przemieszczania się, jak i spadek podaży połączeń oferowanych przez przewoźników.

Mimo znacznych nakładów finansowych i inwestycji w infrastrukturę oraz tabor, a także mimo powstania związków powiatowo-gminnych, mających na celu poprawę jakości transportu publicznego, od lat ma miejsce spadek lub stagnacja jakości oferty przewozowej. Co więcej, równoległym procesem jest znaczna poprawa jakości infrastruktury dla transportu indywidualnego. Kluczowym elementem mającym wpływ na konkurencyjność transportu zbiorowego jest atrakcyjna oferta przewozowa. Choć pod tym względem sytuacja województwa opolskiego jest znacznie lepsza niż innych województw, to konieczne są działania na rzecz poprawy częstotliwości i rozwoju sieci połączeń transportu zbiorowego.

Podstawowe przyczyny regresu to przede wszystkim brak odpowiedniego finansowania transportu zbiorowego (z mało skutecznym Funduszem Rozwoju Przewozów Autobusowych i wadliwym systemem ulg ustawowych), niedopasowana do potrzeb Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym (z brakiem skonkretyzowanej odpowiedzialności za organizację transportu zbiorowego), brak skutecznej Ustawy metropolitalnej oraz brak wizji rozwoju transportu zbiorowego na szczeblu krajowym (co mocno odbiega od wizji rozwoju infrastruktury dla transportu indywidualnego). Dopiero w sytuacji zapewnienia odpowiednich działań organizacyjnych transport zbiorowy integrowany na węzłach przesiadkowych mógłby zacząć stawać się konkurencją dla transportu indywidualnego. Jednakże w wielu przypadkach linie komunikacyjne zatrzymujące się na węzłach integracyjnych mają tylko kilka kursów dziennie, a ich godziny kursowania nie są dopasowane do jakichkolwiek innych środków transportu. Co więcej, w poszczególnych środkach transportu zbiorowego zazwyczaj obowiązują inne taryfy.

Za bardzo skuteczne w zwiększaniu dostępności transportowej uznaje się również inwestycje w centra przesiadkowe, które skutecznie integrują wiele środków transportu. Oznacza to, że centrum łączy w sobie funkcję dworca kolejowego i autobusowego oraz umożliwia wygodną przesiadkę z samochodu i roweru. Za istotne w poprawie dostępności transportowej uznaje się – poza budową obwodnic oraz poprawą dojazdu do autostrady A4 – powstanie dróg rowerowych tworzących spójną sieć.

4.8. Bezpieczeństwo ruchu drogowego

Dane archiwalne

Analizując dane za lata 2010 -2019 w województwie opolskim, na całej sieci dróg publicznych, obserwuje się systematyczny spadek liczby zdarzeń drogowych.

Tabela 16 Dane o zdarzeniach drogowych jakie miały miejsce w latach 2010-2019 w województwie opolskim

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Kolizje drogowe	9671	8406	7831	8434	7580	7948	9094	10216	10196	10837
Wypadki drogowe	837	836	796	791	739	712	757	707	706	617
Wypadki drogowe ze skutkiem śmiertelnym	100	89	75	92	89	97	88	75	70	69
Ranni	1029	1000	974	923	858	811	861	862	788	704
Ciężko ranni	271	263	268	221	179	166	298	312	271	223
Zabici	107	100	81	97	104	102	99	78	81	73

Źródło: Opolski Wojewódzki Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2020 – 2021

Tabela 17 Dane liczbowe o wypadkach drogowych w poszczególnych powiatach województwa opolskiego

Powiat	Wypadki drogowe									
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
brzeski	66	62	52	51	51	45	48	43	40	46
głubczycki	31	29	28	18	15	16	17	25	18	25
kędzierzyński -kozielski	32	31	35	34	43	36	35	33	32	30
kluczborski	42	43	34	29	38	34	37	40	41	32
krapkowicki	40	29	29	31	30	37	41	36	39	42
namysłowski	31	33	33	36	29	23	18	19	20	18
nyski	86	109	93	91	75	103	111	93	94	88
oleski	53	36	40	38	37	53	51	43	58	45
opolski (łącznie z Opolem)	374	381	380	382	339	306	331	309	287	223
prudnicki	37	34	28	26	24	22	20	30	32	29
strzelecki	45	49	45	55	57	35	45	36	45	39
Razem	837	836	797	791	738	710	754	707	706	617

Źródło: Opolski Wojewódzki Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2020 – 2021

Tabela 18 Dane liczbowe o ciężko rannych w poszczególnych powiatach województwa opolskiego

Powiat	Ciężko ranni									
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
brzeski	18	19	15	12	28	16	12	21	14	21
głubczycki	5	10	7	6	4	6	3	13	3	8
kędzierzyńsko-kozielski	9	9	11	4	12	3	34	27	27	25
kluczborski	22	28	18	9	16	22	21	16	23	15
krapkowicki	25	10	17	12	14	12	15	12	10	12
namysłowski	12	14	18	31	13	10	8	16	11	8
nyski	27	28	37	21	18	35	72	46	40	31
oleski	13	9	21	12	22	22	23	10	14	19
opolski (łącznie z Opolem)	106	101	92	76	34	34	97	141	105	64
Prudnicki	2	4	4	5	2	2	2	3	8	9
strzelecki	32	31	28	34	15	4	11	7	16	11
Razem	271	263	268	222	178	166	298	312	271	223

Źródło: Opolski Wojewódzki Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2020 – 2021

Tabela 19 Dane liczbowe o zabitych w poszczególnych powiatach województwa opolskiego

Powiat	Zabici									
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
brzeski	8	11	4	10	7	6	8	3	2	13
głubczycki	5	4	3	3	5	4	2	6	2	1
kędzierzyńsko-kozielski	5	7	7	8	8	5	4	5	9	7
kluczborski	11	13	5	7	6	8	9	6	8	6
krapkowicki	7	2	8	7	13	3	6	7	11	2
namysłowski	3	2	5	8	6	3	6	2	3	1
nyski	12	8	14	11	14	16	9	14	13	8
oleski	8	5	12	3	9	10	15	5	10	9
opolski (łącznie z Opolem)	38	31	13	33	20	31	26	20	17	17
prudnicki	5	4	5	2	2	6	9	6	3	5
strzelecki	5	13	5	5	14	10	5	4	3	4
Razem	107	100	81	97	104	102	99	78	81	73

Źródło: Opolski Wojewódzki Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2020 – 2021

W porównaniu do roku 2019, w roku 2020 spadła liczba wypadków drogowych (z 617 do 488). Przełożyło się to również na zmniejszenie zabitych (z 73 do 65).

Tabela 20 Wypadki drogowe w 2020 r.

WYSZCZEGÓLNIENIE	Wypadki drogowe	Ofiary wypadków			Kolizje
		ogółem	zabici	ranni	
WOJEWÓDZTWO OPOLSKIE	488	603	65	538	8916
PODREGION NYSKI	143	175	27	148	3009
powiaty:					
Brzeski	39	48	6	42	680
Głubczycki	16	19	5	14	253
Namysłowski	15	21	3	18	414
Nyski	49	60	8	52	1260
Prudnicki	24	27	5	22	402
PODREGION OPOLSKI	345	428	38	390	5907
powiaty:					
Kędzierzyńsko-kozielski	24	26	5	21	753
Kluczborski	22	23	4	19	515
Krapkowicki	33	44	7	37	526
Oleski	36	44	2	42	475
Opolski	96	141	16	125	947
Strzelecki	43	54	4	50	694
Miasto na prawach powiatu – Opole	91	96	–	96	1997

Źródło: GUS, Biuletyn statystyczny województwa opolskiego – IV kwartał 2020

Niezmiennie - najczęściej wypadków zdarzyło się w Opolu, powiecie nyskim i powiecie opolskim. Można jednak zauważyć, że zarządcy infrastruktury podejmują działania dotyczące stosowania elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego w projektach infrastrukturalnych i wdrażają je przy realizowanych inwestycjach. Efektem tych kroków jest spadek liczby wypadków w ostatniej dekadzie z 837 w roku 2010 do 488 w roku 2020, a zatem aż o ponad 58%.



Analiza w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach wojewódzkich Województwa Opolskiego za okres 2019-2022 wskazuje, że na drogach wojewódzkich liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych wyniosła aż 25 osób w roku 2021. W roku 2022 ofiar śmiertelnych było 8. Ze względu na charakter i częstotliwość odnotowanych wystąpień zdarzeń śmiertelnych, przyczyny wypadków na drogach wojewódzkich przedstawiały następująco:

Tabela 21 Przyczyny wypadków drogowych / wypadki śmiertelne na drogach wojewódzkich w województwie opolskim

Lp.	Przyczyna wypadku	2019	2020	2021	2022
1.	Inne przyczyny; przyczyny nieustalone	5	3	7	2
2.	Niedostosowanie prędkości do warunków na drodze	3	2	5	2
3.	Wtargnięcie na jezdnię	2	2	0	0
4.	Nie zachowanie bezpiecznej odległości	1	2	1	1
6.	Nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu	1	1	8	0
7.	Nieprawidłowe wymijanie/wyprzedzanie	1	1	2	3
8.	Poruszanie się niewłaściwą stroną jezdni	1	1	1	0
9.	Zmęczenie/zaśnięcie	0	0	1	0
Łącznie		14	14	25	8

Źródło: Analiza w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach wojewódzkich Województwa Opolskiego

Z przedstawionej tabeli wynika, że na drogach wojewódzkich brak jest jednoznacznych wskazań do określenia miejsca lub danej drogi wojewódzkiej, na której dochodziłoby do powtarzających się wypadków. Dla największej liczby przyczyn wypadków brak było możliwości ich jednoznacznego określenia, a tym samym brak jest bezpośredniego związku z zapisami prawa o ruchu drogowym. Do dużej liczby zdarzeń doszło z przyczyn, które nie zostały ustalone. Stosunkowo duża ilość wypadków spowodowana została niefrasobliwością uczestników ruchu drogowego np.: nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu, nieprawidłowe wymijanie, nie zachowanie bezpiecznej odległości czy najeżdżanie na pieszego.

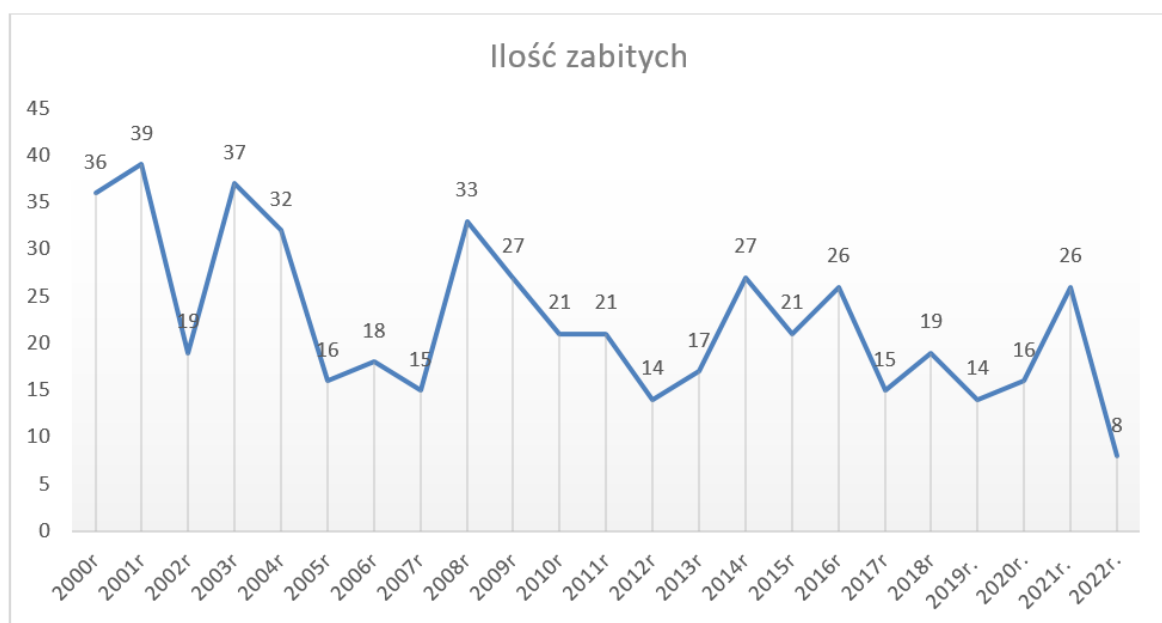
Na poniższych rysunkach przedstawiono wykresy dotyczące wypadkowości na sieci dróg wojewódzkich w Województwie Opolskim.

Rysunek 32 Ilość wypadków (drogi wojewódzkie)



Źródło: Analiza w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach wojewódzkich Województwa Opolskiego, 2022

Rysunek 33 Ilość zabitych (drogi wojewódzkie)



Źródło: Analiza w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach wojewódzkich Województwa Opolskiego, 2022

Dane bieżące

W 2022 roku do Policji w Polsce zgłoszono 21 322 wypadki drogowe mające miejsce na drogach publicznych, w strefach zamieszkania lub strefach ruchu.

Tabela 22 Liczba wypadków drogowych na drogach publicznych oraz ich skutki w poszczególnych województwach

Województwa	Wypadki		Zabici		Ranni	
	Ogółem	2021= 100%	Ogółem	2021= 100%	Ogółem	2021= 100%
Dolnośląskie	1869	108,0	138	77,1	2201	109,1
Kujawsko – pomorskie	770	96,6	103	84,4	857	99,0
Lubelskie	785	88,0	121	89,6	815	84,4
Lubuskie	499	92,4	63	88,7	580	89,5
Łódzkie	2209	95,8	164	85,9	2633	95,3
Małopolskie	2226	99,4	102	70,8	2615	101,0
Mazowieckie (bez KSP)	1699	92,5	189	78,1	2058	94,0
Opolskie	438	81,6	64	79,0	513	86,5
Podkarpackie	1062	86,9	88	92,6	1264	87,5
Podlaskie	333	76,9	69	87,3	360	74,8
Pomorskie	1592	89,6	100	84,7	1945	94,4
Śląskie	1984	90,1	155	104,7	2263	87,8
Świętokrzyskie	649	83,2	67	77,9	761	83,4
Warmińsko-mazurskie	830	90,2	84	87,5	928	86,4
Wielkopolskie	2299	95,4	214	93,0	2617	94,5
Zachodniopomorskie	881	93,1	75	78,9	993	90,9
KSP	1197	95,8	100	75,2	1340	97,7
POLSKA	21 322	93,5	1 896	84,5	24 743	93,7

Źródło: Wypadki drogowe w Polsce w 2022 roku, KGP

Województwo opolskie pod względem liczby zabitych na 100 wypadków drogowych na drogach publicznych zajmuje 3 miejsce w Polsce (dane dla 2022 roku).

Główne przyczyny wypadków w 2022 roku na prostych odcinkach to:

- niedostosowanie prędkości do warunków ruchu - 2 214 wypadków,
- nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu - 1 490 wypadków,
- nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu - 1 406 wypadków,
- niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami – 1 152 wypadki,
- nieprawidłowe wyprzedzanie - 617 wypadków.

Główne przyczyny wypadków na drogach publicznych w 2022 roku na skrzyżowaniach z pierwszeństwem przejazdu w Polsce to:

- nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu - 2 474 wypadki,
- nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu - 585 wypadków,
- niedostosowanie prędkości do warunków ruchu - 359 wypadków.
- nieprawidłowe wyprzedzanie,
- nieprawidłowe zachowanie wobec pieszego

Tabela 23 Wskaźniki stanu bezpieczeństwa na drogach publicznych w zależności od liczby mieszkańców w poszczególnych województwach

Województwo	Ludność*	Wskaźnik liczby wypadków na 100 000 mieszkańców	Wskaźnik liczby zabitych na 100 000 mieszkańców	Wskaźnik liczby rannych na 100 000 mieszkańców
Dolnośląskie	2 892 067	64,6	4,8	76,1
Kujawsko - pomorskie	2 011 652	38,3	5,1	42,6
Lubelskie	2 030 509	38,7	6,0	40,1
Lubuskie	982 655	50,8	6,4	59,0
Łódzkie	2 385 620	92,6	6,9	110,4
Małopolskie	3 428 929	64,9	3,0	76,3
Mazowieckie (bez KSP)	2 257 017	75,3	8,4	91,2
Opolskie	945 179	46,3	6,8	54,3
Podkarpackie	2 081 585	51,0	4,2	60,7
Podlaskie	1 145 841	29,1	6,0	31,4
Pomorskie	2 358 452	67,5	4,2	82,5
Śląskie	4 359 954	45,5	3,6	51,9
Świętokrzyskie	1 182 161	54,9	5,7	64,4
Warmińsko-mazurskie	1 369 895	60,6	6,1	67,7
Wielkopolskie	3 496 307	65,8	6,1	74,9
Zachodniopomorskie	1 645 058	53,6	4,6	60,4
KSP **	3 254 474	36,8	3,1	41,2
POLSKA	37 827 355	56,4	5,0	65,4

* dane GUS wg stanu na 30.06.2022 r.

** wskaźniki liczone dla m. Warszawy łącznie z podległymi KSP powiatami

Źródło: Wypadki drogowe w Polsce w 2022 roku, KGP



Tabela 24 Wypadki drogowe i ich ofiary

WYSZCZEGÓLNIENIE	2015	2019	2020	2022
Wypadki	710	614	488	438
na 10 tys. pojazdów samochodowych i ciągników zarejestrowanych	9,6	7,3	5,6	4,8
Ofiary wypadków	910	776	603	577
Śmiertelne	102	73	65	64
na 100 tys. ludności	10,2	7,4	6,8	6,8
Ranni	808	703	538	513
na 100 tys. ludności	80,9	71,4	56,1	54,3

Źródło: GUS 2023

Jednym z priorytetów dla opolskiej Policji w roku 2023 było bezpieczeństwo podróżujących po drogach województwa. Doszło do blisko 9 500 zdarzeń drogowych. To mniej o niemal 300 w porównaniu z 2022 rokiem. Wśród nich odnotowano 460 wypadków drogowych, w których zginęło 49 osób. To o 15 ofiar śmiertelnych mniej w porównaniu do roku 2022, gdzie liczba wypadków wyniosła 446. W 2023 roku w zdarzeniach drogowych rannych zostało ponad 500 osób. Tutaj również tendencja jest malejąca. Głównymi przyczynami zdarzeń drogowych w ubiegłym roku było: niedostosowanie prędkości do warunków panujących na drodze, niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami oraz nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu, a w przypadku pieszych nieostrożne wejście na jezdnię przed jadącym pojazdem.

W roku 2022 na terenie województwa opolskiego zrealizowane zostały liczne inwestycje mające na względzie poprawę bezpieczeństwa na drogach. Niechronieni uczestnicy ruchu drogowego, czyli piesi i rowerzyści, są najbardziej narażeni na obrażenia w wyniku ewentualnych zdarzeń drogowych. Dlatego tak ważne jest zapewnienie bezpieczeństwa na istniejących przejściach dla pieszych poprzez m.in. ich doświetlenie, odpowiednie oznakowanie, budowę chodników oraz azyli.

Zadania mające na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach krajowych zarządzanych przez GDDKiA są elementem rządowego Programu Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021-2024 (PBID). W województwie opolskim na 180 przejściach już poprawiono bezpieczeństwo, na kolejnych 60 trwają prace. Łącznie na terenie regionu działania w ramach PBID obejmą ponad 500 lokalizacji, które zrealizowane zostaną w ramach kilkuset zadań. Dla każdej lokalizacji zakres zadania jest różny i dostosowany do potrzeb wynikających z umiejscowienia wskazanej inwestycji. Województwo opolskie w zakresie bezpieczeństwa ruchu na drogach wojewódzkich realizuje działania m.in. poprzez inwestycje i remonty poprawiające bezpieczeństwo wszystkich użytkowników ruchu drogowego, a w szczególności pieszych i rowerzystów. Prowadzona jest również współpraca z samorządami lokalnymi, Wojewódzkim Ośrodkiem Ruchu Drogowego, Policją oraz stowarzyszeniami w zakresie



analizowania i wprowadzania rozwiązań poprawiających bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz promowania właściwych zachowań komunikacyjnych.

Celem poprawy bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego w województwie opolskim wdrożony został Marszałkowski Programu poprawy bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych „SUPER ZEBRA”. Zadaniem programu jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w ciągu dróg wojewódzkich i dróg gminnych, w szczególności ruchu pieszych w obszarze oddziaływania przejść dla pieszych. Poprzez obszar oddziaływania przejścia dla pieszych rozumie się sumę obszarów przejścia dla pieszych, wysp azylu, stref oczekiwania, a także obszarów dojeżdżających do przejścia dla pieszych i odcinków drogi po obu stronach tego przejścia – o długościach nie większych niż 100 m. Zadanie realizowane będzie w latach 2023-2025 w obrębie istniejących przejść dla pieszych na drogach:

- a) wojewódzkich
- b) gminnych, w gminach nieposiadających na swoim terenie dróg wojewódzkich
- c) wojewódzkich, w mieście na prawach powiatu,

a jego szacowana wartość to 7 000 000,00 zł

W 2023 r. w ramach I edycji programu „Super Zebra” zrealizowano 12 przejść w lokalizacjach przedstawionych na załączniku mapowym poniżej. W tabeli oznaczone je kolorem zielonym.

W następnych latach zostaną zmodernizowane kolejne przejścia, co w konsekwencji pozwoli na przebudowę łącznie 35 przejść dla pieszych.

Tabela 25 Lista przejść dla pieszych przeznaczonych do realizacji w ramach Marszałkowskiego programu „SUPER ZEBRA” w latach 2023-2024

Lista przejść dla pieszych przeznaczonych do realizacji w ramach Marszałkowskiego programu „SUPER ZEBRA”				
Lp.	Gmina	Nr DW	Miejscowość	Wnioskowana modernizacja: dedykowane oświetlenie/ sygnalizacja z dedykowanym oś.
1	Gogolin	409	Gogolin, ul. Krapkowicka	dedykowane oświetlenie
2	Niemodlin	435	Niemodlin, ul. Opolska	sygnalizacja z dedykowanym oś.
3	Byczyna	487	Byczyna, ul. Zamojskiego	dedykowane oświetlenie
4	Biała	407	Łącznik, ul. św. Walentego	dedykowane oświetlenie
5	Strzelce Opolskie	426	Strzelce Opolskie, ul. Kozielska	sygnalizacja z dedykowanym oś.
6	Namysłów	451	Namysłów, ul. gen. Sikorskiego	dedykowane oświetlenie
7	Namysłów	451	Namysłów, ul. gen. Sikorskiego	dedykowane oświetlenie



8	Dobrodzień	901	Pludry, Aleja Wyzwolenia	dedykowane oświetlenie
9	Gogolin	409	Gogolin, ul. Strzelecka	sygnalizacja z dedykowanym oś.
10	Nysa	411	Nysa, ul. Bema	dedykowane oświetlenie
11	Nysa	411	Nysa, ul. Jagiellońska	dedykowane oświetlenie
12	Bierawa	425	Dziergowice, ul. Kozielska	dedykowane oświetlenie
13	Komprachcice	429	Komprachcice, ul. Niemodlińska	dedykowane oświetlenie
14	Krapkowice	409	Krapkowice, ul. Prudnicka	dedykowane oświetlenie
15	Komprachcice	429	Komprachcice, ul. Niemodlińska	dedykowane oświetlenie
16	Korfantów	407	Korfantów, ul. Wyzwolenia	dedykowane oświetlenie
17	Strzeleczyki	409	Dobra, ul. Prudnicka	dedykowane oświetlenie
18	Lubsza	457	Kościerzycy	dedykowane oświetlenie
19	Popielów	457	Stare Siolkowice	dedykowane oświetlenie
20	Kędzierzyn-Koźle	418	Kędzierzyn-Koźle, ul. 24 Kwietnia	sygnalizacja z dedykowanym oś.
21	Strzelce Opolskie	426	Strzelce Opolskie, ul. Stawowa	dedykowane oświetlenie
22	Tarnów Opolski	423	Kąty Opolskie	dedykowane oświetlenie
23	Zdzieszowice	423	Januszkowice, ul. Wolności	dedykowane oświetlenie
24	Lasowice Wielkie	494	Chudoba	dedykowane oświetlenie
25	Zawadzkie	901	Zawadzkie, ul. Opolska	dedykowane oświetlenie
26	Dobrzeń Wielki	457	Chróścice, ul. Powstańców Śląskich	dedykowane oświetlenie
27	Dobrzeń Wielki	454	Dobrzeń Wielki, ul. Namysłowska	dedykowane oświetlenie
28	Głubczyce	417	Klisino	dedykowane oświetlenie
29	Krapkowice	409	Krapkowice, ul. Ks. Koziółka	dedykowane oświetlenie
30	Zdzieszowice	423	Januszkowice, ul. Wolności	dedykowane oświetlenie
31	Zawadzkie	901	Zawadzkie, ul. Opolska	dedykowane oświetlenie
32	Prószków	414	Przysiecz, ul. Opolska	dedykowane oświetlenie
33	Kędzierzyn-Koźle	410	Kędzierzyn-Koźle, ul. Raciborska	dedykowane oświetlenie

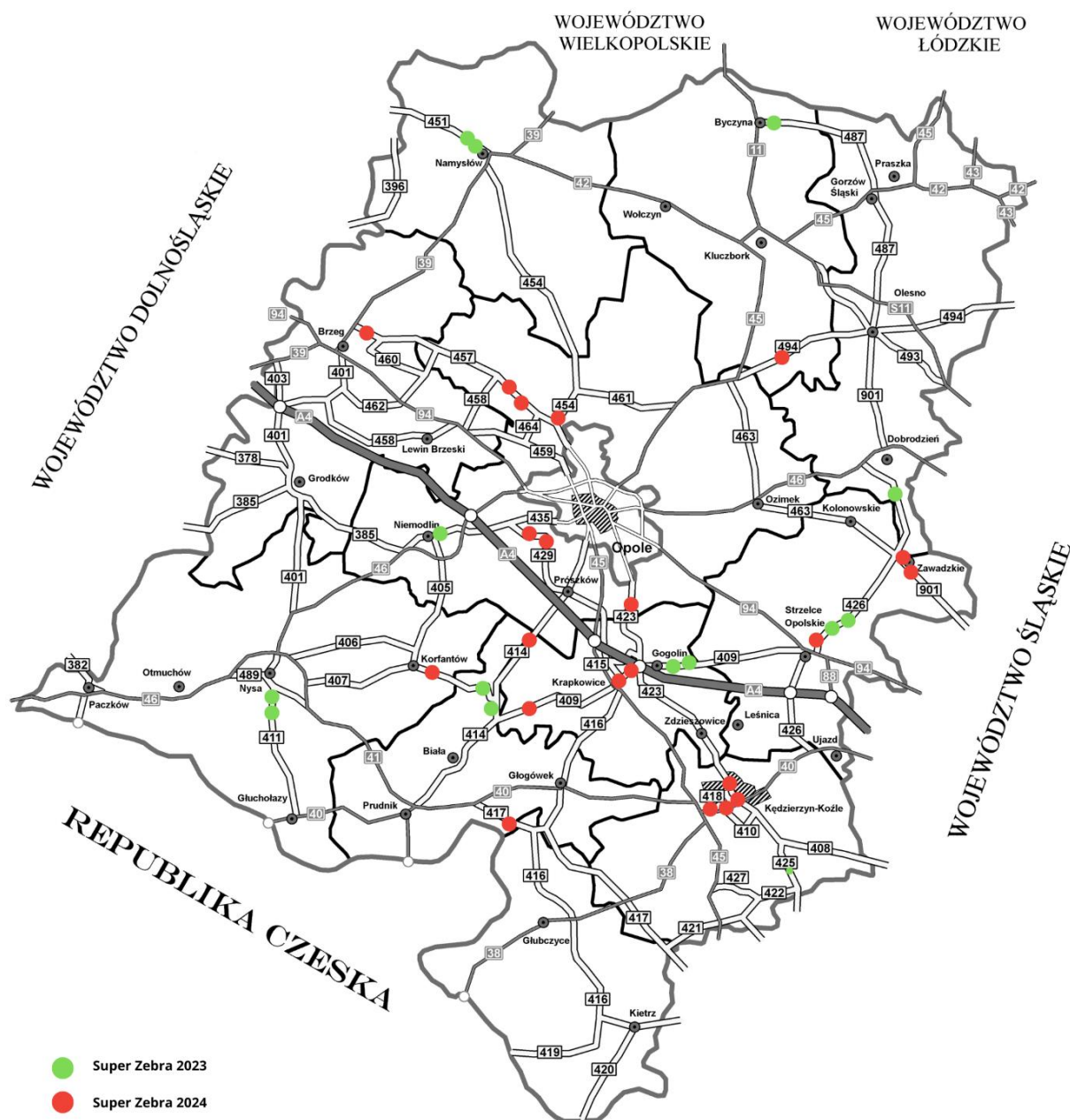
34	Opole	414	Opole, ul. Prószkowska	dedykowane oświetlenie
35	Opole	423	Opole, ul. Oświęcimska	dedykowane oświetlenie

SUPER ZEBRA 2023

SUPER ZEBRA 2024

Źródło: Opracowanie UMWO

Rysunek 34 „SUPER ZEBRA” w latach 2023-2024



Źródło: Opracowanie UMWO

Analiza bezpieczeństwa ruchu drogowego opracowana w 2022 roku obejmuje:

- analizę wypadków drogowych na drogach wojewódzkich,
- lokalizację wypadków drogowych, przyczyny ich wystąpienia oraz liczbę uczestników zdarzeń.

Analiza wskazuje miejsca kumulacji wypadków na drogach wojewódzkich. Dzięki niej wiadomo, gdzie należy wprowadzić odpowiednie oznakowanie lub zrealizować inwestycje w celu wyeliminowania powtarzających się zdarzeń drogowych.

Komisja Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego - działająca przy marszałku województwa opolskiego zajmuje się m.in. analizą projektów organizacji ruchu (541 projektów w 2022 roku), rozpatruje wnioski dotyczące organizacji i bezpieczeństwa ruchu drogowego (161 wniosków w 2022 roku) i uzgadnia trasy pielgrzymek oraz opiniuje lokalizację zjazdów z dróg wojewódzkich. W 2022 roku zgodnie z ustawą Prawo o ruchu drogowym wydano 39 decyzji i postanowień dla wykorzystania dróg w sposób szczególny (zawody sportowe, rajdy, wyścigi, przejazd korowodów dożynkowych).

Poniżej określono aktualny poziom bezpieczeństwa na drogach wojewódzkich, w podziale na:

- A- Bardzo wysoki
- B- Wysoki
- C- Średni
- D- Niski
- E- Bardzo niski

Dodatkowo wskazano planowane inwestycje infrastrukturalne, ukierunkowane na usunięcie zidentyfikowanych zagrożeń. Dane przedstawiono również na załączniku graficznym nr 3.

Tabela 26 Poziom bezpieczeństwa na drogach wojewódzkich

Nr drogi i jej odcinka		Poziom bezpieczeństwa	Planowane inwestycje infrastrukturalne, ukierunkowane na usunięcie zidentyfikowanych zagrożeń
378		A	–
382		B	–
385		B	–
396		A	–
401	DK 94 – węzeł A4 Brzeg	C	Poprawa parametrów technicznych, poprawa bezpieczeństwa niechronionych użytkowników drogi poprzez budowę chodników/ścieżek pieszo-rowerowych oraz zatok autobusowych (Żłobizna)
	Węzeł A4 Brzeg – obwodnica Grodkowa	B	–
	Obwodnica Grodkowa	D	Przebudowa skrzyżowań na obwodnicy



	Obwodnica Grodkowa – DK 46	B	–
403		C	Wykonanie audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego celem ustalenia przyczyn powstawania zdarzeń drogowych oraz zaproponowania adekwatnych rozwiązań
405		B	Poprawa bezpieczeństwa niechronionych użytkowników drogi poprzez budowę chodników/ścieżek pieszo-rowerowych (przy obwodnicy Niemodlina, Korfantów – Ulianówka)
406		B	–
407		B	Poprawa parametrów technicznych, poprawa bezpieczeństwa niechronionych użytkowników drogi poprzez budowę chodników/ścieżek pieszo-rowerowych
408		C	Ujednolicenie parametrów technicznych, przebudowa skrzyżowań, budowa zatok autobusowych, poprawa bezpieczeństwa niechronionych użytkowników drogi poprzez budowę chodników/ścieżek pieszo-rowerowych (m.in. Kędzierzyn-Koźle, Ortowice, Kotlarnia, Goszyce)
409	Dębina – Krapkowice	C	Ujednolicenie parametrów technicznych, budowa zatok autobusowych, poprawa bezpieczeństwa niechronionych użytkowników drogi poprzez budowę chodników/ścieżek pieszo-rowerowych; budowa obwodnicy miejscowości Strzeleczki
	Krapkowice – Gogolin	C	Przebudowa skrzyżowań, poprawa bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych, poprawa parametrów technicznych
	Gogolin – Strzelce Opolskie	C	Powiązanie wcześniej zrealizowanych inwestycji poprzez ujednolicenie parametrów technicznych
410		A	–
411		C	Wyprowadzenie ruchu ze ścisłego centrum Nysy poprzez wykonanie obwodnicy i jej powiązanie z układem obwodnic w ciągu dróg krajowych. Poprawa bezpieczeństwa niechronionych użytkowników drogi poprzez budowę chodników/ścieżek pieszo-rowerowych (Polski Świątów, Nowy Świątów). Budowa ścieżki rowerowej wzdłuż DW 411 łączącej poszczególne miejscowości
414	Opole –Prószków	B	Rozbudowa drogi na wlocie do miejscowości Prószków, budowa ścieżki pieszo-rowerowej łączącej Prószków ze Złotnikami
	Prószków – Biała	C	Rozbudowa drogi przebiegającej przez Prószków, w tym budowa ronda na skrzyżowaniu z DW 429. Poprawa bezpieczeństwa niechronionych użytkowników drogi poprzez budowę chodników/ścieżek pieszo-rowerowych w Prószkowie.
	Biała – Prudnik	B	–



415	DK 45 – Krapkowice	B	Podniesienie parametrów technicznych obiektów inżynierskich
	Krapkowice	C	Przebudowa drogi wraz z poprawą bezpieczeństwa niechronionych użytkowników
416	DK 45 – Głogówek	C	Ujednolicenie parametrów technicznych, przebudowa skrzyżowań, budowa obwodnicy Głogówka w celu wyprowadzenia ruchu ze ścisłego centrum miasta
	Głogówek – Głubczyce	C	Kontynuacja rozpoczętych zamierzeń inwestycyjnych polegających na ujednoliceniu parametrów technicznych a w przypadku przebiegu przez miejscowości budową chodników i ścieżek pieszo-rowerowych oraz właściwym doświetleniem przejść dla pieszych
	Głubczyce – Kietrz	C	Budowa obwodnicy miejscowości Boguchwałów w celu poprawy bezpieczeństwa wszystkich użytkowników drogi nr 416
	Kietrz – granica województwa	C	Rozbudowa drogi wraz z budową zatok autobusowych, oświetleniem przejść dla pieszych i poprawą parametrów technicznych
417		A	–
418		C	Budowa ciągów pieszo-rowerowych, poprawa oświetlenia przejść dla pieszych
419	Skrzyżowanie z drogą powiatową 1201 O	C	Przebudowa skrzyżowania
	Pozostałe odcinki	A	–
420		B	–
421		A	–
422		A	–
423	Opole – węzeł A4 Krapkowice	C	Budowa obwodnicy miejscowości Przywory w celu powiązania układu komunikacyjnego miasta Opola z węzłem autostrady A4 Krapkowice, a także z drogą powiatową nr 1712 O. Wyprowadzenie ruchu poza ścisłą zabudowę mieszkaniową, a tym samym zmniejszenie negatywnego oddziaływania ruchu drogowego
	Węzeł A4 Krapkowice – Kędzierzyn-Koźle	C	Ujednolicenie parametrów technicznych, budowa zatok autobusowych, poprawa bezpieczeństwa niechronionych użytkowników drogi poprzez budowę chodników/ścieżek pieszo-rowerowych (Zdzieszowice, Obrowiec, Kędzierzyn-Koźle)
424		A	–
425		B	Budowa ciągu pieszo-rowerowego w m . Bierawa do połączenia z DW 408



426	Zawadzkie – Strzelce Opolskie	C	Budowa ronda na skrzyżowaniu z ul. Zakładową w m. Strzelce Opolskie; właściwe oświetlenie przejść dla pieszych m.in. w miejscowości Jemielnica
	Strzelce Opolskie – Kędzierzyn-Koźle	C	Przebudowa układu komunikacyjnego ulic: Parkowej, Kozielskiej, Dolińskiej, Mickiewicza
427		A	–
429	Wawelno - Prószków	B	Budowa chodników oraz ścieżek pieszo-rowerowych w przebiegu przez tereny zabudowane (Wawelno)
	Prószków – DK 45	C	Poprawa parametrów technicznych na odc. Prószków – DK 45 w tym budowa chodników, przebudowa skrzyżowań, budowa ronda na skrzyżowaniu z DK 45
435		B	–
451	Namysłów – Wilków	C	Budowa obwodnicy miejscowości Namysłów w celu wyprowadzenia ruchu ze ścisłego centrum miasta i powiązania z budowanym rondem na drodze krajowej nr 39, a tym samym zmniejszenie negatywnego oddziaływania ruchu drogowego
	Wilków – granica województwa	B	–
454	Opole – Kup	C	Budowa obwodnicy miejscowości Dobrzeń Mały i Dobrzeń Wielki w powiązaniu z układem komunikacyjnym jaki występuje na terenie Elektrowni Opole i dowiązaniem do wcześniej zrealizowanej inwestycji pn.: „Budowa obwodnicy miejscowości Czarnowąsy”, a tym samym zmniejszenie negatywnego oddziaływania ruchu drogowego
	Kup – DK 39	C	Ujednolicenie parametrów technicznych, przebudowa skrzyżowań, budowa zatok autobusowych, poprawa bezpieczeństwa niechronionych użytkowników drogi poprzez budowę chodników/ścieżek pieszo-rowerowych (m.in. Pokój, Krogulna, Świerczów)
457		B	Budowa rodna na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką nr 458 i drogą powiatową 1150 O w centrum miejscowości Popielów
458		B	Budowa drogi dla rowerów
459		B	–
460		A	–
461		B	Podniesienie parametrów technicznych obiektów inżynierskich wraz z rozbudową drogi i przebudową skrzyżowań
462		A	–



463	Bierdzany – Ozimek	B	Rozbudowa drogi wojewódzkiej w miejscowości Kadłub Turawski wraz z budową ronda na skrzyżowaniu z drogą powiatową 1705 O i budową chodnika
	Ozimek – Zawadzkie	C	Podniesienie parametrów technicznych obiektów inżynierskich wraz z rozbudową drogi
464		A	–
487	Byczyna – Gorzów Śląski	B	–
	Gorzów Śląski – Olesno	C	Rozbudowa drogi przebiegającej przez teren miejscowości Olesno w powiązaniu do budowanego węzła na drodze ekspresowej nr 11. Budowa ciągu pieszo-rowerowego na tym samym odcinku w celu poprawy bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów. Powiązanie inwestycji z wcześniej zrealizowanej na DW 494.
489		C	Wyprowadzenie ruchu ze ścisłego centrum Nysy poprzez wykonanie obwodnicy i jej powiązanie z układem obwodnic w ciągu dróg krajowych
494	Bierdzany – Olesno	C	Poprawa bezpieczeństwa poprzez rozbudowę, w pierwszej kolejności, odcinków przebiegających przez tereny zabudowane wraz z budową chodników lub ścieżek pieszo-rowerowych (Łowoszów, Chudoba, Wędrynia).
	Olesno – granica województwa	B	–
901	Olesno – Dobrodzień	C	Ujednolicenie parametrów technicznych i nawiązanie do wcześniej zrealizowanych inwestycji. Budowa drogi dla rowerzystów
	Dobrodzień – Zawadzkie	C	Poprawa bezpieczeństwa ruchu poprzez rozbudowę dróg w miejscowościach Pietraszów i Pludry
	Zawadzkie – granica województwa	C	Budowa ciągu pieszo-rowerowego oraz rozbudowa drogi

Źródło: Opracowanie UMWO

Podsumowanie

W ramach pracy nad dokumentem: *Wpływ inwestycji transportowych na sytuację społeczno-gospodarczą województwa opolskiego, Opole 2023*, wskazano, iż poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego była w szeroki sposób uwzględniona w projektach z zakresu infrastruktury drogowej. Liczba projektów w zakresie poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego wynosiła 50. Projekty zawierały liczne rozwiązania na rzecz bezpieczeństwa na drogach województwa, w tym budowę chodników, dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych, urządzeń uspokajania ruchu, azyli na przejściach dla pieszych czy oświetlenia. Bezpieczeństwo ruchu drogowego zwiększają także obwodnice.

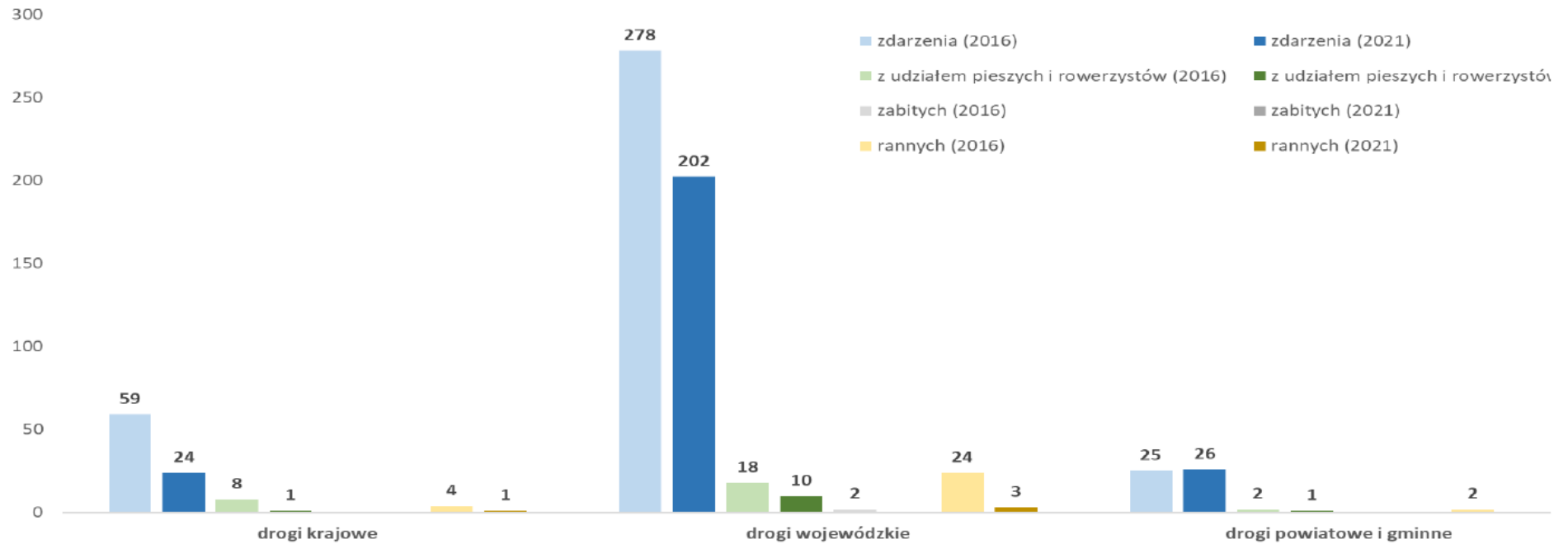


Sumarycznie widoczna jest znacząca poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, nawet mimo narastającego ruchu samochodowego. Liczba zdarzeń na drogach poddanych interwencji zmalała z 362 w 2016 r. do 252 w 2021 roku (spadek o 30%), w znacznym stopniu zmalała także liczba zdarzeń z udziałem pieszych i rowerzystów – z 28 do 12 (spadek o 57%). W silniejszym stopniu efekt interwencji widoczny jest w zakresie zdarzeń drogowych. Na drogach poddanych interwencji liczba zabitych została zredukowana z dwóch do zera, a liczba rannych spadła o 87% – z 30 do 4. Interwencja widoczna jest także w podziale na kategorie dróg, w porównaniu roku 2016 do 2021:

- na drogach krajowych liczba zdarzeń zmalała o 59%, liczba zdarzeń z udziałem pieszych i rowerzystów o 88%, a liczba rannych o 75%,
- na drogach wojewódzkich liczba zdarzeń zmalała o 27%, liczba zdarzeń z udziałem pieszych i rowerzystów o 44%, liczba rannych o 88%, a liczba zabitych o 100%,
- na drogach powiatowych i gminnych liczba zdarzeń co prawda wzrosła o 4%, lecz liczba zdarzeń z udziałem pieszych i rowerzystów zmalała o 50%, a liczba rannych o 100%.

Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego nie jest jedynie efektem interwencji RPO WO 2014-2020. W okresie porównawczym zaszły bowiem znaczące zmiany w prawie o ruchu drogowym dotyczące pierwszeństwa pieszych oraz zostały podwyższone kwoty mandatów. Ponadto na spadek liczby zdarzeń wpływ mogło mieć zmniejszone natężenie ruchu wynikające ze zmiany zachowań komunikacyjnych po pandemii COVID-19 (m.in. szersze stosowanie pracy zdalnej). Znacząca poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego zachodzi w wyniku budowy obwodnic. Redukcja ruchu tranzytowego na dawnym ciągu komunikacyjnym i przeniesienie go na drogę dostosowaną do jego potrzeb w dużym stopniu ogranicza zagrożenia zarówno dla zmotoryzowanych użytkowników drogi, jak i niechronionych uczestników ruchu. Dzięki powstaniu obwodnicy na drodze krajowej nr 45 liczba zdarzeń na dawnym ciągu spadła o 63% (o 37 zdarzeń) przy jednoczesnym wystąpieniu na nowej obwodnicy tylko dwóch zdarzeń. Przeniesienie ruchu na obwodnicę o 88% zmniejszyło również liczbę zdarzeń z udziałem pieszych i rowerzystów, a także sumaryczną liczbę rannych na obydwu ciągach – z 4 do 1 osoby.

Rysunek 35 Porównanie liczby zdarzeń i poszkodowanych według kategorii dróg



Źródło: Wpływ inwestycji transportowych na sytuację społeczno-gospodarczą województwa opolskiego, Opole 2023



4.9. Podsumowanie części diagnostycznej

Województwo opolskie, mimo przebiegu korytarzy TEN-T: drogowego i kolejowego, nie odgrywa znaczącej roli w transporcie. Jest najmniejszym regionem w Polsce, a według danych GUS (12. 2022 r.) również województwem z najmniejszą liczbą mieszkańców. W niezadowalającym stanie znajduje się istniejąca infrastruktura regionu, mimo systematycznych działań naprawczych. W swoim sąsiedztwie graniczy z bardzo silnymi i ważnymi regionami – a mianowicie z województwem dolnośląskim, ze stolicą we Wrocławiu oraz województwem śląskim ze stolicą w Katowicach. Obydwie metropolie posiadają ważne centra przesiadkowe i przeładunkowe, marginalizując rolę i znaczenie Opolszczyzny. Na terenie województwa śląskiego zlokalizowany jest ponadto ważny węzeł multimodalny – Gliwice.

Główne generatory ruchu w województwie tworzą dojazdy do placówek oświatowych, miejsc pracy, miejsc użyteczności publicznej, ośrodków zdrowia i obiektów usługowych. Potrzeby transportowe mieszkańców Opolszczyzny winny być jedną z podstawowych przesłanek dla konstrukcji docelowego modelu transportowego w regionie, obok wymiany gospodarczej oraz faktycznych potrzeb inwestycyjnych wynikających ze stanu technicznego infrastruktury.

Podstawowy układ sieci drogowej w regionie, obejmujący drogi krajowe i wojewódzkie, zapewnia dostępność stolicy regionu Opola z miast o znaczeniu ponadregionalnym i regionalnym, w tym z województw sąsiednich, oraz z miast powiatowych. Drogi wojewódzkie zapewniają nie tylko powiązania wewnętrzne w regionie, są także ważnymi szlakami tranzytowymi, o charakterze alternatywnym względem szlaków krajowych, co jest źródłem dodatkowych obciążeń sieci, nie wynikających z wewnętrznych potrzeb komunikacyjnych. Najważniejszą trasą w regionie jest autostrada A4 (TEN-T). Znaczna część zrealizowanych w ostatnich latach inwestycji, w tym przede wszystkim na sieci dróg wojewódzkich, dotyczyła poprawy dostępności do węzłów A4. Wokół autostrady, gdzie dostępność komunikacyjna jest największa, skupione są tereny inwestycyjne, a im dalej od jej korytarza tym infrastruktura jest uboższa. Największe problemy mają gminy położone na południu województwa: Kietrz, Baborów i Branice. Branice określone zostały w planie zagospodarowania przestrzennego województwa jako obszar o ekstremalnie niskiej dostępności transportowej.

Drugim korytarzem transportowym województwa opolskiego jest oś wytyczona przez drogę krajową nr 45 (jej połączenie z drogą krajową 11). Systematyczne inwestycje i przyszłościowe plany wskazują na jej znaczenie w układzie komunikacyjnym województwa. Niebagatelne znaczenie ma też wprowadzenie rozwiązań poprawiających bezpieczeństwo ruchu drogowego, takie jak runda, zatoki autobusowe, budowa oświetlenia, ścieżek pieszo-rowerowych, budowa przejść dla pieszych i ich właściwe doświetlenie z wzbudzaną sygnalizacją. Zakończono rozbudowę 7 km odcinka drogi krajowej od obwodnicy Praszki do granicy woj. opolskiego i łódzkiego.



DK 45 jest aktualnie rozbudowywana na trzech odcinkach: Rogów Opolski - węzeł autostradowy "Opole Południe", Bierdzany - Kuniów oraz Kluczbork – Praszka.

Systematyczne inwestycje na drodze wojewódzkiej 454 (w tym budowa obwodnicy m. Czarnowasy), poprawiły warunki ruchu w osi północ-południe, pomiędzy Opolem a Namysłowem. Szansę na poprawę jakości komunikacji na tym kierunku mogą zapewnić tylko inwestycje w sieć dróg wojewódzkich.

Na sieci dróg krajowych i wojewódzkich wybudowane zostały obwodnice, jednakże w dalszym ciągu istotne miasta regionu nimi nie dysponują. Wciąż wiele miejscowości stanowi znaczące ograniczenie płynności ruchu, bliska zabudowa ogranicza rozbudowę istniejącej infrastruktury tworząc tym samym zagrożenie bezpieczeństwa dla uczestników ruchu drogowego. Wyprowadzenie ruchu z terenów zabudowanych to ważny element priorytetów inwestycyjnych na kolejne lata.

Działania w ramach sieci dróg powiatowych i gminnych w regionie w ostatnich kilku latach obejmowały budowę, przebudowę i rozbudowę dróg oraz obiektów inżynierskich (zarówno ze środków krajowych, jak i regionalnych), mając na celu utrzymanie właściwego ich stanu oraz sukcesywną poprawę płynności i bezpieczeństwa ruchu. Mimo dużej skali inwestycji podjętych w okresie programowania 2014-2020 i w latach wcześniejszych, nadal stan znacznej części dróg w regionie jest niezadowolający. Konieczne jest więc kontynuowanie działań inwestycyjnych mających na celu przedłużenie i połączenie poszczególnych odcinków dróg w ciągi komunikacyjne tak, aby zapewnić efektywne powiązania między ośrodkami miejskimi w regionie oraz utworzyć sieć uzupełniającą dla dróg wyższego rzędu.

Powiaty i gminy Opolszczyzny w ostatnich latach zwiększyły nakłady na gospodarkę niskoemisyjną, zachęcając mieszkańców do zmiany preferencji komunikacyjnych i wybierania innych środków transportu niż samochód (autobusy, kolej, rowery). Celem zrealizowanych projektów była poprawa poziomu i jakości życia społeczności lokalnych oraz ograniczenie zanieczyszczenia powietrza, poprzez przyspieszony rozwój czystych, bezpiecznych, spójnych, funkcjonalnych i efektywnych form transportu publicznego i niemotoryzowanego transportu indywidualnego. Poprzez inwestycje w ekologiczny transport publiczny, działania dotyczące przebudowy infrastruktury miejskiej wyprowadzającej z centrów miast indywidualny ruch samochodowy, integrację funkcjonowania poszczególnych podsystemów transportowych czy inne inwestycje wynikające z planów gospodarki niskoemisyjnej i programów ochrony powietrza, zmniejszono ilości zanieczyszczeń wprowadzanych do środowiska naturalnego. Wzmocniono centra przesiadkowe, budując w ich obrębie parkingi Park&Ride. W załączniku nr 1 wskazano istniejące (stan na 2024 r.) P&R w regionie (łącznie 43 szt.). W ramach strategii niskoemisyjnych w subregionach województwa opolskiego w ramach RPO WO 2014-2020 zrealizowano wiele inwestycji, mających wpływ na zmianę postaw transportowych.



Tabela 27 Inwestycje, mające wpływ na zmianę postaw transportowych w ramach RPO WO 2014-2020

	Ścieżki rowerowe (km)	P&R	B&R	Zakup autobusów
Subregion brzeski	9,81	2	2	-
Subregion północny	91,11	10	17	15
Subregion południowy	13,89	13	13	13
Subregion kędzierzyńsko-kozielski	26,84	2	2	19
Aglomeracja Opolska	94,23	10	18	-
RAZEM	235,88	37	52	47

Źródło: Strategie niskoemisyjne w subregionach województwa opolskiego w ramach RPO WO 2014-2020, lipiec 2020

W stolicy regionu – Opolu, przebieg dróg krajowych i wojewódzkich nakłada się na podstawową sieć głównych ulic miasta, służących do obsługi powiązań międzydzielnicowych. Istniejący układ uliczno-drogowy Opola, mimo licznych remontów i modernizacji, jest nadal układem o wielu niedostatkach w zakresie funkcjonalności, parametrów, warunków ruchu, stanu technicznego nawierzchni ulic. Słabą stroną jest to, że wiele odcinków ulic przebiegających przez miasto ciągle jeszcze nie spełnia najwyższych parametrów technicznych. Ograniczone możliwości komunikacyjne stwarza rzeka Odra, gdyż kumuluje ruch na istniejących mostach. Problem ten występuje na terenie całego województwa, które dostosowało sieć drogową do obiektów nad Odrą

Analizując stan bezpieczeństwa ruchu drogowego, można zauważyć systematyczny spadek zdarzeń drogowych. Zarządcy infrastruktury podejmują skuteczne działania dotyczące stosowania elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego w projektach infrastrukturalnych i wdrażają je przy realizowanych inwestycjach. Efektem tych kroków jest spadek liczby wypadków: z 837 w roku 2010 do 438 w roku 2022. Mniejsza liczba zdarzeń na drogach w latach 2020-2021 może być spowodowana pandemią COVID-19, wprowadzonym czasowym zakazem przemieszczania się i ograniczeniami wynikającymi z podróży. W roku 2022 na terenie województwa opolskiego odnotowano 438 wypadków (spadek o 19,4% w stosunku do roku 2021), w których zginęły 64 osoby, a 513 zostało rannych. Należy kontynuować wdrażanie elementów BRD w projekty infrastrukturalne, gdyż dają one widoczne efekty, zwiększając bezpieczeństwo na drogach.

Transport autobusowy jest promowany i popularyzowany przez samorządy lokalne. Sukcesywnie wymieniany jest tabor, budowane są węzły przesiadkowe. Największe potoki pasażerskie na liniach autobusowych można zauważyć w sytuacji, gdy nie istnieje konkurencja ze strony kolei lub parametry połączeń kolejowych nie są atrakcyjne. Połączenia o największej liczbie pasażerów są to zazwyczaj poranne połączenia dowożące uczniów i pracowników do celu podróży (szkoła, uczelnia, praca). Szczyt popołudniowy jest bardziej rozłożony w czasie ze względu na różne pory zakończenia aktywności. Najmniejszą liczbę pasażerów notuje się w przypadku bardzo



wczesnych połączeń oraz w dni bez nauki szkolnej. Paradoksalnie jednak inwestycje w poprawę stanu technicznego dróg, niedopasowanie rozkładów jazdy do potrzeb podróżnych oraz niska częstotliwość kursów powoduje wzrost korzystania z samochodu przez mieszkańców Opolszczyzny. Wciąż występują znaczące trudności w dotarciu transportem publicznym do miejsca pracy czy usług podstawowych - szczególnie silne na obszarach wiejskich.

Miasto Opole wspólnie z POLREGIO S.A. wprowadziło wspólny bilet. Obowiązuje on jednak tylko pomiędzy dziewięcioma stacjami kolejowymi na terenie miasta. Planowane są kolejne integracje, wspólnie z przewoźnikami autobusowymi, co będzie znaczącym udogodnieniem dla pasażerów. Zasadnym są prace nad powstaniem biletu rodzinnego, wprowadzenia większych zniżek dla emerytów oraz przywrócenia kas biletowych (brakuje ich nawet na takich ważnych stacjach jak Nysa). Należy w dalszym ciągu mieć również na uwadze poprawę stanu technicznego dróg na dojazdach do dworców autobusowych i kolejowych.

W zakresie transportu autobusowego należy wdrażać działania mające na celu poprawę jakości powietrza i ograniczenie hałasu, poprzez inwestycje w infrastrukturę czystego transportu miejskiego jak i tabor. Wciąż niedostosowana liczba punktów przesiadkowych do potrzeb użytkowników, wysłużony tabor - braki autobusów niskoemisyjnych i zaplecza technicznego do obsługi taboru (m.in. stacje ładowania, systemy zarządzania ruchem) wpływa niekorzystnie na ograniczenie emisji gazów cieplarnianych pochodzących z transportu. Upowszechnienie infrastruktury ładowania i zachęty do zakupu pojazdów elektrycznych zapewni rozwój transportu, przystosowując go do zmian klimatu. Inwestycje dotyczące zakupu taboru autobusowego wykorzystywanego w publicznym transporcie zbiorowym wraz z niezbędną infrastrukturą do jego obsługi, a także rozwoju infrastruktury przystankowej oraz działań z zakresu integracji poszczególnych rodzajów transportu mają służyć rozwojowi oraz poprawie zrównoważonej mobilności na szczeblu regionalnym i lokalnym. Efektywność energetyczna w transporcie w dalszym ciągu nie jest wystarczająco promowana i wdrażana. Kluczowy jest rozwój niskoemisyjnego transportu, elektromobilności i popularyzacja paliw alternatywnych.

Analizując ruch na drogach w województwie opolskim zauważymy, że co roku zwiększa się ruch pojazdów oraz liczba ich użytkowników. Wyniki generalnego pomiaru ruchu z roku 2020/2021 na sieci dróg krajowych wskazują, że średniodobowy ruch pojazdów na drogach krajowych w województwie opolskim wyniósł 10 611, natomiast na A4 osiągnął wartość 38 246 poj./dobę. Wyniki generalnego pomiaru ruchu z roku 2020/2021 na sieci dróg wojewódzkich wskazują, że średniodobowy ruch pojazdów na drogach w województwie opolskim wyniósł 3 856.

Obszar województwa opolskiego charakteryzuje się dużą gęstością sieci linii kolejowych. Przebiegają magistrale kolejowe objęte transportowymi umowami międzynarodowymi: AGC (E-30 Zgorzelec-Wrocław-Katowice-Kraków-Przemyśl i E-59 Świnoujście-Szczecin-Wrocław-Chałupki) oraz AGTC (CE-59 Świnoujście-Szczecin- Wrocław-Opole-Chałupki i CE-30 Zgorzelec-Wrocław-Katowice-Medyka), które wykazują najwyższą efektywność



i obciążenie ruchem kolejowym. Ponadto na odcinku linii kolejowej E30 Legnica - Wrocław – Opole funkcjonuje systemu ERTMS (ETCS poziom 2 i GSM-R) wraz ze wszystkimi podsystemami pomocniczymi. Regionalna komunikacja kolejowa województwa opolskiego jest również dobrze rozwinięta, jednakże wymaga rewitalizacji utraconych połączeń i pilnych działań naprawczych istniejącej infrastruktury, celem zwiększenia prędkości przejazdu.

Największa częstotliwość połączeń jest na linii Wrocław – Opole – Kędzierzyn-Koźle, gdzie jest też najwięcej pasażerów. Duża frekwencja jest także na liniach Opole – Nysa i Opole – Gliwice.

Do linii o umiarkowanej liczbie pasażerów należą:

- Nr 143 – Kluczbork – Oleśnica – Namysłów - Wrocław;
- Nr 151 Kędzierzyn-Koźle – Racibórz;
- Nr 144 - Opole – Zawadzkie
- Nr 61 – Opole - Częstochowa

Do linii wykorzystywanych przez niewielką liczbę pasażerów należą linie: Kluczbork – Kępno, Nysa – Brzeg, Opole – Wrocław przez Jelcz-Laskowice czy Kędzierzyn-Koźle – Nysa czy Nysa – Kłodzko. Połączenia lokalne często przegrywają z komunikacją indywidualną (samochodami). Kolejową dostępność komunikacyjną zwiększył m.in. zakup na potrzeby połączeń regionalnych Elektrycznych Zespołów Trakcyjnych, gdyż obniżyły się koszty przewozów. Poczynione przez Samorząd Województwa Opolskiego inwestycje w zakup pojazdów spalinowych (aktualnie 11 sztuk), pozwoliły m.in. na przywrócenie połączeń na liniach niezelektryfikowanych pomiędzy Kluczborkiem, a Opolem, Nysą a Brzegiem czy Nysą i Kłodzkiem.

Podobnie jak w przypadku dostępności drogowej, również dostępność kolejowa najgorzej kształtuje się w południowych gminach Opolszczyzny, w tym najbardziej na terenie powiatu głubczyckiego. Powiat głubczycki jest bowiem jedynym w województwie, który od 20 lat nie ma połączeń kolejowych. Jest jednak szansa na zmianę tej niekorzystnej sytuacji, gdyż planowana jest rewitalizacja linii kolejowych nr 177 i 294 Racibórz–Raclawice Śląskie, w ramach Programu Uzupelniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury kolejowej – Kolej+ do 2029 r. Dzięki tej inicjatywie i złożeniu wniosku do Rządowego Funduszu Inwestycji Lokalnych, możliwe było przeprowadzenie postępowania na wykonanie Wstępnego Studium Planistyczno-Prognostycznego. Określiło ono koszt realizacji inwestycji na ponad 535 mln zł. Potwierdziło również potrzebę odtworzenia odcinków linii kolejowych nr 177 i 294 oraz wznowienia tam pasażerskiego ruchu pociągów.

Województwo Opolskie stara się systematycznie rozwijać przewozy kolejowe. Uruchomiono pociągi na liniach Opole-Częstochowa i Nysa – Kłodzko. Warty rozważenia byłoby utworzenie kolei aglomeracyjnej, kursującej wokół Opola, gdzie potoki pasażerskie są największe. Obecnie w Aglomeracji Opolskiej pasażerskie przewozy kolejowe realizowane są na 7 liniach kolejowych, które organizuje i finansuje Województwo Opolskie. Oferta przewozowa, ze względu na ograniczoną liczbę połączeń, nie jest w pełni atrakcyjna, toteż wielu mieszkańców



Aglomeracji porzuca ten środek lokomocji na rzecz innych środków transportu, przede wszystkim samochodów osobowych. Szansą na zwiększenie wielkości realnego popytu na transport kolejowy jest stworzenie systemu przewozów aglomeracyjnych. Kolej aglomeracyjna do swoich głównych zalet zalicza dużą częstotliwość kursów i przystanków, brak konieczności rezerwacji miejsc. Rozkład jazdy jest nierównomierny i dostosowany do potoków pasażerskich – tym samym korzyści są zarówno dla pasażerów jak i operatora. Ponadto tabor (najczęściej zespoły trakcyjne), ułatwia szybką wymianę pasażerów i jest dostosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych. Połączenia aglomeracyjne są konkurencją głównie dla transportu samochodowego. Wymagają jednak integracji systemu biletowego. Najbardziej problematyczne kwestie w zakresie transportu kolejowego to punktualność, integracja taryfowa, dopasowanie rozkładu jazdy do potrzeb i przede wszystkim częstotliwość kursowania pociągów.

Celem zwiększenia atrakcyjności transportu kolejowego zasadnym jest zakupu nowego taboru do pasażerskich przewozów kolejowych (np. hybrydowego). Wpłynie to na poprawę komfortu podróżowania i zachęcenia mieszkańców do korzystania z kolei, co jest jednym z priorytetów władz województwa.

Województwo opolskie przystąpiło do realizacji unijnego projektu „Opolskie na rowery – przygotowanie i realizacja koncepcji rozwoju ścieżek rowerowych w województwie opolskim wraz z kampanią edukacyjną”. W ramach zadania zinwentaryzowano istniejące szlaki rowerowe oraz stworzono kierunki rozwoju regionalnych tras rowerowych na terenie województwa, których głównym celem jest realizacja przyszłych zadań inwestycyjnych w zakresie rozwoju infrastruktury rowerowej i promocji transportu niskoemisyjnego. Spójna koncepcja, wypracowana z wszystkimi zainteresowanymi podmiotami, gwarantuje powstanie wysokiej jakości sieci tras rowerowych, głównie o charakterze komunikacyjnym, które spełnią oczekiwania potencjalnych jej użytkowników. Z każdym rokiem na terenie województwa wzrasta liczba ścieżek rowerowych. Prowadzą one głównie wzdłuż ciągów drogowych, zapewniając segregację ruchu i zwiększając bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego. Budowa węzłów przesiadkowych stanowi istotny generator ruchu rowerowego. Warto również wspomnieć o szlakach turystycznych, do których dostęp rowerem jest dodatkowym atutem i atrakcją. Największym mankamentem sieci rowerowej w regionie jest brak ciągłości sieci, odcinki – często w terenach niezabudowanych, nieoświetlone, które zwiększają ryzyko wypadku czy kolizji. Stąd należy dążyć do zmiany tego stanu i zwiększania długości ścieżek rowerowych.

Transport multimodalny, tak popularyzowany w Europie i na świecie, rozwijający się także w Polsce, jest zmarginalizowany na Opolszczyźnie. Od wielu lat trwałą tendencją w globalnym transporcie jest wzrost udziału przewozów ładunków w kontenerach. Na terenie regionu nie funkcjonują terminale o znaczeniu krajowym, a infrastruktura portu w Kędzierzynie-Koźlu czy Opolu- Park Przemysłowy Metalchem, nie dorównuje jeszcze takim ośrodkom jak położone w ościennych województwach Kąty Wrocławskie, Gliwice czy Łódź. Być może w przyszłości obydwa porty będą stanowiły podwaliny do budowy transportu multimodalnego. Na tę chwilę należy wzmacniać również połączenia drogowe i kolejowe z regionami sąsiednimi, celem zapewnienia mieszkańcom Opolszczyzny jak najlepszej dostępności do tych ośrodków.



Rzeka Odra, która przepływa centralnie przez województwo opolskie, razem z Kanałem Gliwickim tworzy szlak transportowy łączący Górny i Dolny Śląsk z portami morskimi Zespołu Portowego Szczecin-Świnoujście i jest to najważniejsza droga wodna w Polsce. Opolski odcinek Odrzańskiej Drogi Wodnej jest dobrze wyposażony w obiekty obsługi transportowej takie jak: porty, jazy i śluzy, przeładownie, stocznie i zakłady naprawcze oraz nabrzeża przeładunkowe, jednakże wciąż widoczne są znaczne zapóźnienia inwestycyjne w dostępnej infrastrukturze. W Kędzierzynie-Koźlu (przy ujściu Kanału Gliwickiego do Odry) znajduje się jest jeden z największych w Polsce portów żeglugi śródlądowej. Mimo takich uwarunkowań, transportowe wykorzystanie rzeki Odry jest marginalne. Rzeka powyżej Kędzierzyna-Koźła posiada klasę żeglowności Ia, co wyklucza efektywny transport ładunków. Udrożnienie Odrzańskiej Drogi Wodnej zależy od rządu RP i zakresu działań Wód Polskich, które powinny w taki sposób kształtować politykę transportu śródlądowego, aby wykorzystać w pełni możliwości rozwojowe obszarów przyległych do Odry. Planowana rozbudowa portu w Kędzierzynie-Koźlu wraz z przebudową linii kolejowej stworzą możliwość na powstanie pierwszego węzła multimodalnego na terenie województwa opolskiego.

Na terenie województwa opolskiego funkcjonują obiekty posiadające infrastrukturę lotniskową tj. lotnisko w Kamieniu Śląskim oraz lotnisko należące do Aeroklubu Opolskiego w Polskiej Nowej Wsi. Obiekty te nie są zdolne do obsługi regularnych połączeń. Bliskość lotniska we Wrocławiu i Pyrzowicach wyklucza budowę nowego portu na terenie Opolszczyzny.



4.10. Obszary problemowe mające wpływ na potencjał infrastruktury transportowej

Obszary problemowe województwa opolskiego określono na podstawie części diagnostycznej i mają one swoje odzwierciedlenie w analizie SWOT. Wyodrębniono 4 najważniejsze zagadnienia, mające wpływ na bariery rozwojowe transportu w regionie.

Tabela 28 Obszary problemowe mające wpływ na potencjał infrastruktury transportowej

L.p.	Obszar problemowy	Uzasadnienie
1.	<p>Niska dostępność transportowa województwa (zewnątrzna i wewnętrzna)</p>	<p>Województwo opolskie chociaż posiada odpowiadający potrzebom przestrzennym układ transportowy, wciąż nie zapewnia takiej samej jakości, częstotliwości i poziomu obsługi komunikacji. Najważniejsze inwestycje skupiają się wokół autostrady A4, a im dalej od autostrady, szczególnie na południe, tym dostępność znacząco spada. Pogranicze polsko-czeskie ma ograniczoną dostępność transportową, przejawiającą się m.in. małą częstotliwością kursowania autobusów i pociągów:</p> <ul style="list-style-type: none"> - powiat głubczycki – brak linii kolejowej, 1 droga krajowa, 3 drogi wojewódzkie, - powiat prudnicki – 1 linia kolejowa, 2 drogi krajowe, 2 drogi wojewódzkie, - powiat nyski – 2 linie kolejowe, 2 drogi krajowe, 5 dróg wojewódzkich). <p>Obszary peryferyjne są niedoinwestowane i wymagają wsparcia, celem wyrównania szans w porównaniu z innymi powiatami w regionie. Spójny system powiązań transportowych pomiędzy miastami województwa ma kluczowe znaczenie w kontekście dostępności do rynków pracy, placówek edukacyjnych, ochrony zdrowia i kultury, w tym zwłaszcza do Opola – stolicy województwa.</p> <p>Region posiada niewielki fragment drogi ekspresowej (obwodnica Olesna w ciągu S11). Miasto Opole można byłoby lepiej skomunikować z regionem poprzez budowę nowego węzła autostradowego.</p> <p>Bliskość trzech dużych ośrodków Wrocławia (województwo dolnośląskie), Łodzi (województwo łódzkie) oraz Katowic (województwo śląskie), marginalizuje rolę Opola, jak i całego regionu, pod względem ważnych miejsc o znaczeniu transportowym. Należy wziąć pod uwagę również blisko położony węzeł multimodalny Gliwice. Dysproporcję widać nie tylko w transporcie drogowym i kolejowym, lecz również w lotniczym i multimodalnym. Wrocław i Katowice są bardzo istotnymi węzłami przesiadkowymi w południowej Polsce, łączącymi ważne szlaki krajowe i międzynarodowe. Porty lotnicze w Katowicach (Pyrzowice) oraz Wrocławiu, znajdują się odpowiednio na 4 i 5 pod względem liczby obsługiwanych pasażerów w Polsce. Terminalne w Kątach</p>



		<p>Wrocławskich czy Gliwicach działają prężnie i włączone zostały do sieci TEN-T. Położenie Opolszczyzny pomiędzy metropoliami o znacznie wyższym stopniu rozwoju infrastruktury transportowej może znacząco ograniczyć przepustowość sieci w międzyregionalnych, krajowych i międzynarodowych przepływach potoków ładunków oraz osób. Ponadto należy zaznaczyć, iż bliskość aglomeracji łódzkiej ma także niekorzystny wpływ na rozwój inwestycji i poprawę dostępności w województwie opolskim.</p>
2.	<p>Zła jakość istniejącej infrastruktury</p>	<p>Stan i jakość infrastruktury transportowej jest jednym z najważniejszych kryteriów oceny poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego. Warunkuje ponadto wzrost ekonomiczny. Zapóźnienia inwestycyjne infrastruktury transportowej, wynikająca z niewystarczających środków finansowych, ograniczają konkurencyjność oraz tempo wzrostu gospodarczego Opolszczyzny.</p> <p>Infrastruktura transportowa, chociaż systematycznie modernizowana, wciąż wykazuje znaczący stopień degradacji, bądź braki w ciągłości sieci. Dotyczy to wszystkich obszarów transportowych:</p> <ul style="list-style-type: none"> - drogi – nawierzchnia wielu odcinków jest w złym stanie technicznym, a parametry niedostosowane do 115 kN/oś. Wiele fragmentów dróg, w tym również tych prowadzących w miejscowościach, nie ma segregacji ruchu (brak chodników, ścieżek rowerowych), zatok autobusowych, występują nienormatywne łuki. Taki stan wpływa znacząco na obniżenie bezpieczeństwa ruchu drogowego i negatywny wpływ na środowisko naturalne. Brak płynności ruchu powoduje nadmierną emisję zanieczyszczeń związanych z wydzielaniem spalin. <p>Ponadto zauważyć można braki w ciągłości sieci np. niedostateczna liczba przepraw przez rz. Odrę, zbyt mała liczba bezkolizyjnych przejazdów przez linie kolejowe, powodująca spadek płynności ruchu.</p> <ul style="list-style-type: none"> - transport autobusowy i kolejowy – problemem jest zarówno sam tabor, wyeksploatowany, negatywnie oddziałujący na środowisko, nieprzystosowany do obsługi osób niepełnosprawnych, jak i stan infrastruktury technicznej, w tym zbyt mała liczba punktów do ładowania paliw alternatywnych. Problemem jest również zła jakość dróg doprowadzająca ruch do dworców, zbyt mała liczba przystanków, niepunktualność i zbyt mała częstotliwość połączeń. W ramach działań na rzecz promocji transportu zbiorowego nie funkcjonuje praktycznie w regionie integracja biletowa tzw. wspólny bilet, który zapewni pasażerowi zakup jednego biletu na cały przejazd, niezależnie od kanału sprzedaży i przewoźnika. - transport wodny śródlądowy – najniższa klasa żeglowności od Kędzierzyna Koźła w górę Odry, niedostateczne wyposażenie i stan infrastruktury, z uwagi na niewielki stopień wykorzystania Odry jako szlaku żeglownego, przestarzała flota statków żeglugi śródlądowej.
3.	<p>Niedostateczna liczba obwodnic</p>	<p>Sieć drogowa województwa opolskiego wymaga podjęcia działań rozwojowych, udrażniających tzw. „wąskie gardła” sieci transportowej. Stanowią je niewątpliwie miejscowości ze zwartą zabudową</p>



		<p>mieszkaniową, uniemożliwiającą rozbudowę istniejącej infrastruktury. To także miejscowości na terenie których krzyżują się ważne szlaki komunikacyjne regionu i zasadnym jest wyprowadzenie ruchu z terenu zabudowanego.</p> <p>Nieodpowiedni system transportowy, nieadekwatny do potrzeb użytkowników infrastruktury, powoduje wiele niedogodności i staje się przyczyną ograniczenia przepustowości ciągów drogowych oraz jakości obsługi użytkowników. Stan istniejący wciąż obniża poziom i jakość życia mieszkańców, ograniczając możliwość rozwoju podmiotów gospodarczych, utrudnia mobilność użytkowników, a także ujemnie wpływa na wizerunek województwa opolskiego. Przekłada się to na negatywne oddziaływanie na społeczeństwo oraz środowisko poprzez emisję spalin, drgania, hałas, wypadki i kolizje, utrudnienia związane z komunikacją lokalną.</p> <p>Budowa obwodnic nie tylko zwiększa oszczędności czasu w przewozach pasażerskich i towarowych, to również element zwiększający bezpieczeństwo ruchu drogowego.</p> <p>Wyprowadzenia ruchu z terenu zabudowanego wymagają Grobniki, Głubczyce, Brzeg, Kędzierzyn-Koźle, Prudnik, Praszki, Sidzinę, Niemodlin, Lędziny, Dębska Kuźnia, Grodziec, Strzelce Opolskie i Namysłów (w ciągu dróg krajowych), a także Nysa, Głogówek, Strzeleczyki, Namysłów, Podkamień, Boguchwałów, Dobrzeń Wielki i Przywory (w ciągu dróg wojewódzkich).</p> <p>Miasto Opole wymaga natomiast budowy Obwodnicy Piastowskiej i Południowej.</p>
4.	<p>Obszary narażone na niebezpieczeństwo powodzi</p>	<p>Obszary szczególnego zagrożenia powodzią na terenie województwa opolskiego, PZPWO wyznaczył łącznie w 48 gminach (Baborów, Bierawa, Branice, Brzeg, Byczyna, Cisek, Dąbrowa, Dobrzeń Wielki, Głogówek, Głubczyce, Głuchołazy, Gogolin, Gorzów Śląski, Grodków, Kędzierzyn-Koźle, Kietrz, Kolonowskie, Korfantów, Krapkowice, Lewin Brzeski, Lubrza, Lubsza, Łambinowice, Lubniany, Namysłów, Niemodlin, Nysa, Olesno, Olszanka, Opole, Otmuchów, Paczków, Popielów, Praszka, Proszków, Prudnik, Reńska Wieś, Skarbimierz, Skoroszyce, Strzeleczyki, Tarnów Opolski, Tułowice, Turawa, Ujazd, Walce, Wilków, Zawadzkie, Zdzeszowice). Główne priorytety rozwoju na obszarach zagrożonych powodzią winny koncentrować się na podnoszeniu stopnia bezpieczeństwa przestrzeni i społeczeństwa, ochroną i funkcjonalnością środowiska przyrodniczego oraz optymalnym rozwojem gospodarki. Naczelnym celem rozwoju przestrzennego obszaru jest przeciwdziałanie skutkom powodzi i prewencyjna ochrona przeciwpowodziowa.</p> <p>W sytuacji powodzi infrastruktura transportowa może zostać zniszczona, ważne jest zatem, aby procesy inwestycyjne, już od prac projektowych, uwzględniały ryzyka klimatyczne.</p>

Źródło: Opracowanie własne

5. Analiza SWOT

5.1. Transport drogowy

Tabela 29 Analiza SWOT – transport drogowy

MOCNE STRONY	SŁABE STRONY
<ul style="list-style-type: none"> - położenie województwa na trasie przebiegu korytarza bazowego TEN-T (autostrada A4), - centralne położenie stolicy regionu – Opola, do której prowadzi sieć drogowa z całego województwa, - odpowiadający potrzebom przestrzennym układ drogowej sieci transportowej, - sukcesywna wymiana taboru autobusowego, - rozwój transportu rowerowego, - wykorzystanie funduszy unijnych w rozwój infrastruktury, 	<ul style="list-style-type: none"> - nadal niska dostępność transportowa województwa (zewnątrzna i wewnętrzna) wynikająca z zapóźnień inwestycyjnych na sieci drogowej, - duże węzły komunikacyjne w ościennych województwach (Wrocław, Gliwice, Katowice) marginalizujące rolę miast Opolszczyzny, - brak głównej osi komunikacyjnej północ-południe, - brak dróg ekspresowych, - zbyt mała liczba obwodnic, - przeprawy mostowe przez rz. Odrę determinujące kierunki ruchu, - rozproszony system zarządzania infrastrukturą transportową, - mała częstotliwość połączeń komunikacji autobusowej na obszarach peryferyjnych, - częstszy wybór komunikacji indywidualnej niż zbiorowej, - autobusy nie spełniające normy EURO 6, - bariery komunikacyjne ograniczające dostępność do infrastruktury, w tym komunikacji publicznej, dla osób niepełnosprawnych, - zła jakość dróg doprowadzających ruch do dworców autobusowych, - brak ciągłości sieci dróg rowerowych, - niski udział pojazdów/taboru o alternatywnym źródle napędu oraz niewystarczająca liczba punktów ładowania,
SZANSE	ZAGROŻENIA
<ul style="list-style-type: none"> - dalsza budowa drogi ekspresowej S11 i dróg krajowych, - podniesienie parametrów DK46 do parametrów drogi ekspresowej, - budowa nowego węzła autostradowego na wysokości m. Prószków/Ochodze dla lepszego skomunikowania stolicy regionu, - rozszerzenie sieci TEN-T na terenie województwa, 	<ul style="list-style-type: none"> - marginalizacja województwa wynikająca z utrzymywania się ograniczonej zewnętrznej i wewnętrznej dostępności transportowej, - zmniejszanie poziomu nakładów finansowych na inwestycje infrastrukturalne, - wzrastający udział transportu samochodowego, - zagrożenie ograniczaniem i likwidacją istniejących połączeń autobusowych przez organizatorów przewozów,



<ul style="list-style-type: none"> - poprawa parametrów technicznych dróg wojewódzkich w kierunku północ-południe, - wykorzystanie czynników rozwojowych wynikających z położenia regionu, - zmiana modelu mobilności w kierunku transportu zrównoważonego, - budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych, - wprowadzanie wspólnego biletu, umożliwiającego łączenie ofert różnych przewoźników, - zwiększanie wykorzystania biopaliw oraz poprzez rozwój paliw alternatywnych (elektromobilności), - budowa ogólnodostępnych stref ładowania pojazdów wzdłuż głównych dróg i autostrady A4, - poprawa dostępności komunikacyjnej w obrębie miast i obszarów funkcjonalnych za sprawą optymalizacji prędkości ruchu i wdrażaniem polityki parkingowej czy Inteligentnych Systemów Transportowych. - rozwój turystyki, - dalsze skuteczne pozyskiwanie środków zewnętrznych na rozwój infrastruktury, 	<ul style="list-style-type: none"> - konflikty środowiskowe i opór społeczny podczas procesu planowania i realizacji inwestycji, - spadek demograficzny i dalsza depopulacja obszarów peryferyjnych,
--	--

5.2. Transport kolejowy

Tabela 30 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, - posiadany własny nowoczesny tabor kolejowy, - wysoki poziom bezpieczeństwa komunikacyjnego, - niski poziom ingerencji w środowisko naturalne 	<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, - częstszy wybór komunikacji indywidualnej niż zbiorowej, w związku z poprawą infrastruktury drogowej, - brak wspólnych rozwiązań transportu publicznego kolejowego /autobusowego /miejskiego - brak współpracy na poziomie lokalnym dla rozwoju wspólnych rozwiązań transportowych.



	<ul style="list-style-type: none"> - częściowy niedostateczny stan techniczny taboru, ograniczający dostępność do infrastruktury, w tym komunikacji publicznej, dla osób niepełnosprawnych, - zła jakość dróg doprowadzających ruch do dworców kolejowych, - brak wystarczającej ilości miejsc parkingowych, wiat rowerowych w obrębie dworców kolejowych i przystanków
SZANSE	ZAGROŻENIA
<ul style="list-style-type: none"> - podniesienie dopuszczalnych prędkości na liniach kolejowych i zarazem zwiększenie ich przepustowości, - zwiększenie atrakcyjności transportu kolejowego poprzez inwestycje w nowoczesny tabor, przystosowany dla potrzeb osób z ograniczoną sprawnością ruchową, - rozwój systemu ERTMS, - wdrażanie nowoczesnych systemów zapewniających interoperacyjność i podnoszących szeroko rozumiane bezpieczeństwo na kolei, - 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, - zakupy taboru kolejowego przez Województwo Opolskie z udziałem funduszy własnych i funduszy unijnych, - dalsze skuteczne pozyskiwanie środków zewnętrznych na rozwój infrastruktury, - budowa nowych przystanków kolejowych, przy powstających osiedlach czy parkach przemysłowych - wykorzystanie transportu drogowego do dowozu pasażerów z małych miejscowości do przystanku kolejowego, - integracja taryf, - dopasowanie rozkładu jazdy do potrzeb użytkowników, - działania na rzecz obniżenia transportochłonności gospodarki wraz z lepszą organizacją usług 	<ul style="list-style-type: none"> - zmniejszanie poziomu nakładów finansowych na inwestycje infrastrukturalne, - zmniejszenie poziomu nakładów finansowych na zakupy/modernizacje taborowe - zagrożenie ograniczaniem i likwidacją istniejących połączeń kolejowych przez organizatorów przewozów, - spadek demograficzny i dalsza depopulacja obszarów peryferyjnych, - utrzymywanie „preferencyjnych” zasad ruchu kolejowego dalekobieżnego względem relacji regionalnych - wydłużające się czasy przejazdów pociągów.



przewozowych (np. stopnia wykorzystania logistyki i inteligentnych technologii, w tym szczególnie technologii zarządzania ruchem, intermodalności, przewozów zbiorowych),

5.3. Transport wodny śródlądowy

Tabela 31 Analiza SWOT – transport wodny śródlądowy

MOCNE STRONY	SŁABE STRONY
<ul style="list-style-type: none"> - centralny przebieg rzeki Odry przez województwo opolskie, - III klasa żeglowności na przeważającym odcinku rzeki Odry w regionie od Kędzierzyna-Koźła do województwa dolnośląskiego, - potencjał infrastrukturalny: jazy, śluzy, przeładowanie, stocznia remontowa, warsztaty naprawcze, porty w Kędzierzynie-Koźlu i Opolu, - wykorzystanie funduszy unijnych w rozwój infrastruktury, 	<ul style="list-style-type: none"> - klasa żeglowności Ia na odcinku od granicy z Republiką Czeską do Kędzierzyna-Koźła, - zły stan infrastruktury hydrotechnicznej wynikający z zapóźnień inwestycyjnych, - niewielkie wykorzystanie istniejącej infrastruktury,
SZANSE	ZAGROŻENIA
<ul style="list-style-type: none"> - polityka transportowa państwa i Unii Europejskiej wspierająca rozwój transportu wodnego śródlądowego, - dostosowanie na całej długości Odrzańskiej Drogi Wodnej do regularnych transportów ładunków, - rozwój turystyki wodnej, - możliwość wykorzystania rzeki Odry, jako szlaku transportowego dla ładunków masowych i wielkogabarytowych, w ruchu krajowym i międzynarodowym, - wykorzystanie tkwiących potencjałów szlaku wód śródlądowych - dalsze skuteczne pozyskiwanie środków zewnętrznych na rozwój infrastruktury, - wsparcie inwestycji w modernizację floty statków żeglugi śródlądowej i zakupów statków wykorzystujących paliwa alternatywne i w budowę nisko- i zeroemisyjnej floty oraz efektywnej energetycznie, 	<ul style="list-style-type: none"> - dalsza marginalizacja transportu śródlądowego na rzecz innych form transportu, - nie uwzględnienie Odrzańskiej Drogi Wodnej w sieci TEN –T, - zmiany klimatu i nasilające się w ostatnim okresie zagrożenie występowania klęsk żywiołowych, - powstanie nowoczesnych, konkurencyjnych obiektów infrastrukturalnych w województwach ościennych i za granicami kraju (Niemcy, Czechy), - niewykorzystanie potencjału rzeki Odry,