

PLAN TRANSPORTOWY WOJEWÓDZTWA OPOLSKIEGO 2020 (z perspektywą do 2025 r.)



Plan Transportowy Województwa Opolskiego został przygotowany
przez Departament Infrastruktury i Gospodarki
Urzędu Marszałkowskiego Województwa Opolskiego

Zespół autorski:

Bartłomiej Horaczuk
Remigiusz Widera
Jacek Kichman
Adam Kowalczyk
Marek Szpirko
Wojciech Skawina
Więnczysław Sokołowski
Danuta Rospond-Bednarska



Opole, lipiec 2016 r.

Spis treści:

1. Wstęp.....	3
1.1. Wprowadzenie.....	3
1.2. Cel opracowania.....	3
1.3. Zakres opracowania.....	4
1.4. Podstawy prawne opracowania.....	5
2. Powiązania Planu z dokumentami strategicznymi.....	7
2.1. Analiza spójności na poziomie wspólnotowym.....	7
2.2. Analiza spójności na poziomie krajowym.....	10
2.3. Analiza spójności na poziomie regionalnym.....	20
3. Uwarunkowania infrastruktury transportowej.....	37
3.1 Uwarunkowania funkcjonalno -przestrzenne.....	37
3.2. Uwarunkowania społeczno-gospodarcze.....	42
3.3. Uwarunkowania wynikające ze stanu wyjściowego infrastruktury transportowej.....	47
4. Diagnoza systemu transportowego Województwa Opolskiego.....	49
4.1.Transport drogowy.....	49
4.2. Transport kolejowy.....	82
4.3. Transport wodny śródlądowy.....	93
4.4. Transport lotniczy.....	96
4.5. Podsumowanie części diagnostycznej.....	97
5. Obszary problemowe regionu opolskiego mające wpływ na potencjał infrastruktury transportowej.....	101
6. Analiza SWOT.....	107
6.1.Transport drogowy.....	108
6.2. Transport kolejowy.....	111
6.3. Transport wodny śródlądowy.....	111
7. Główne kierunki rozwoju transportu.....	113
8. Plan działań na rzecz infrastruktury transportowej Województwa Opolskiego.....	125
8.1.Długoterminowa strategia – cele i zobowiązania.....	125
8.2. Kryteria wyboru projektów drogowych w ciągu dróg wojewódzkich przewidzianych do realizacji w ramach RPO WO 2014 – 2020.....	129
8.3.Planowane działania realizowane przez Województwo Opolskie 2014 – 2020.....	133
9. Sposób wdrażania i monitorowania efektów realizacji celów ujętych w Planie.....	141
10. Streszczenie.....	149
11. Słownik pojęć.....	153
12. Literatura.....	155

Załączniki:

- Kryteria merytoryczne szczegółowe do działania 6.1.Infrastruktura drogową
- Kryteria merytoryczne szczegółowe do działania 6.2 Nowoczesny transport kolejowy

1. WSTĘP

1.1. Wprowadzenie

„Plan Transportowy Województwa Opolskiego 2020 (z perspektywą do 2025 r.)” jest dokumentem, którego nadrzędnym zadaniem jest wytyczenie kierunków rozwoju systemu transportowego Województwa Opolskiego w trakcie okresu programowania 2014 – 2020 oraz nakreślenie propozycji działań w perspektywie do 2025 roku.

„Plan Transportowy Województwa Opolskiego 2020 (z perspektywą do 2025 r.)” stanowi podstawę do spełnienia warunkowości ex-ante w zakresie *Celu tematycznego 7 Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej*, w ramach Umowy Partnerstwa (UP)¹ wskazanej dla Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Opolskiego na lata 2014 – 2020 przez Komisję Europejską na podstawie Rozporządzenia Nr 1303/2013 Parlamentu Europejskiego z dnia 17 grudnia 2013 r. ustanawiającego wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz ustanawiające przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz uchylające rozporządzenie Rady (WE) Nr 1083/2006.

„Plan Transportowy Województwa Opolskiego 2020 (z perspektywą do 2025 r.)” jest jednym z narzędzi realizacji Strategii Rozwoju Województwa Opolskiego do 2020 roku. W swoim założeniu jest podstawowym dokumentem uzasadniającym realizację inwestycji transportowych finansowanych w ramach RPO WO 2014 -2020.

Wydatkowanie środków finansowych wskazanych w RPO WO 2014-2020 w zakresie infrastruktury transportowej umożliwi poprawę powiązań transportowych oraz wpłynie na wzrost atrakcyjności komunikacji publicznej, bez której nie ma mowy o właściwym funkcjonowaniu województwa. Ponadto nastąpi poprawa warunków zamieszkania, poprawa jakości środowiska i bezpieczeństwa realizacji funkcji transportowych, jak i samych mieszkańców. Rozwój efektywnego i zrównoważonego systemu transportowego jest nie tylko jednym z głównych celów Unii Europejskiej, ale także koniecznym warunkiem wzrostu gospodarczego i atrakcyjności Opolszczyzny.

1.2. Cel opracowania

Celem opracowania jest zaplanowanie w województwie opolskim efektywnego systemu transportowego, umożliwiającego sprawne przemieszczanie się mieszkańców, a także przewozu towarów oraz spójnego systemu dróg wszystkich kategorii odpowiedniego do wzrastającego natężenia ruchu i potrzeb komunikacyjnych.

Wynika to przede wszystkim z kluczowej roli jaką pełni system transportowy w rozwoju procesów integracyjnych i powiązań funkcjonalnych.

Dostęp do odpowiedniej jakości, nowoczesnej infrastruktury drogowej, kolejowej i wodnej oraz do sprawnie zorganizowanego systemu transportu zbiorowego jest – w sytuacji koniecznego nadrobienia zapóźnień w dziedzinie infrastruktury transportowej kraju i regionu – warunkiem decydującym o możliwości wzrostu

¹ Umowa Partnerstwa (UP) jest dokumentem określającym strategię interwencji funduszy europejskich w ramach trzech polityk unijnych: polityki spójności (infrastruktura transportowa), wspólnej polityki rolnej (WPR) i wspólnej polityki rybołówstwa (WPRyb) w Polsce w latach 2014-2020. Instrumentami realizacji Umowy Partnerstwa są krajowe programy operacyjne (KPO) i regionalne programy operacyjne (RPO).

potencjału rozwojowego, turystyczno-kulturowego, kreatywnego i innowacyjnego regionu opolskiego.

„Plan Transportowy Województwa Opolskiego 2020 (z perspektywą do 2025 r.)” ma za zadanie przyczynić się do osiągnięcia celów określonych w Strategii Województwa Opolskiego do 2020 roku.

Aby stworzyć warunki do wzrostu potencjału rozwojowego, turystyczno-kulturowego, kreatywnego i innowacyjnego województwa opolskiego nadrzędnym celem „Planu Transportowego Województwa Opolskiego 2020 (z perspektywą do 2025 r.)” ustalono, że jest: **Zapewnienie dostępu do odpowiedniej jakości, nowoczesnej i zrównoważonej infrastruktury transportowej.**

Cele „Planu Transportowego Województwa Opolskiego 2020 (z perspektywą do 2025 r.)”, są zgodne z celami strategicznymi na szczeblu wspólnotowym, w zakresie:

- zwiększenia dostępności transportowej,
- poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu,
- zwiększenia efektywności sektora transportowego.

Realizacja ww. celów wymagać będzie podjęcia szeregu różnorodnych i szeroko zakrojonych działań, nie tylko bezpośrednio sprzyjających wdrożeniu efektywnego systemu transportowego, ale również tych działań, które w sposób pośredni umożliwią poprawę powiązań transportowych w regionie.

1.3. Zakres opracowania

Zakres „Planu Transportowego Województwa Opolskiego 2020 (z perspektywą do 2025 r.)” obejmuje m.in:

- powiązania planu z dokumentami strategicznymi,
- charakterystykę obszaru objętego planem,
- ocenę aktualnego i prognozowanego stanu wraz z identyfikacją obszarów problemowych w zakresie:
 - infrastruktury transportu drogowego,
 - infrastruktury transportu kolejowego,
 - infrastruktury transportu wodnego śródlądowego,
 - infrastruktury transportu lotniczego,
 - regionalnego pasażerskiego transportu publicznego,
- analizę SWOT,
- wskazanie optymalnych działań i zadań na okres objęty planem,
- harmonogram rzeczowo – finansowy realizacji działań,
- źródła finansowania inwestycji ujętych w planie,
- aspekty organizacyjne we wdrażaniu planu,
- system monitorowania planu.

Zakres „Planu Transportowego Województwa Opolskiego 2020 (z perspektywą do 2025 r.)”, obejmuje ustalenia zawarte w prognozie oddziaływania na środowisko, opinie organów odpowiedzialnych za kwestie środowiskowe (Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska, Państwowy Wojewódzki Inspektorat Sanitarny) oraz uwagi i wnioski zgłoszone na etapie konsultacji społecznych.

„Plan Transportowy Województwa Opolskiego 2020 (z perspektywą do 2025 r.)” zawiera listę inwestycji regionalnych w perspektywie 2014-2020 przyczyniających się do realizacji celów założonych w planie oraz celów szczegółowych interwencji w obszarze transportu opisanych w RPO WO na lata 2014-2020, a także celów określonych w Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku), polegających na zwiększeniu dostępności transportowej oraz poprawie bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego, przez

tworzenie spójnego, zrównoważonego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym. Zapewniona zostanie, tam gdzie to możliwe, komplementarność projektów realizowanych na poziomie regionalnym z projektami szczebla krajowego, które ujęte zostały w Dokumencie Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) oraz w Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023. Inwestycje wskazane w Dokumencie Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) oraz Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 są zgodne z wytycznymi w zakresie rozwoju sieci TEN-T, określonymi w Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r.

1.4. Podstawy prawne opracowania

Podstawą prawną opracowanego dokumentu jest przyjęta Uchwała Nr 5712/2014 Zarządu Województwa Opolskiego z dnia 13 listopada 2014 r. w sprawie przyjęcia dokumentu pn. „Plan Działania Celem Wypełnienia Warunku Ex-Ante dla Celu Strategicznego VII Zrównoważony transport na rzecz mobilności mieszkańców – Plan Transportowy”. Przedmiotowa uchwała, obliguje Samorząd Województwa Opolskiego do opracowania kompleksowego planu transportu, który jest koniecznym wymogiem prawnym w celu spełnienia warunków *Celu tematycznego 7. Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej*, w ramach *Umowy Partnerstwa (UP)* podpisanej przez Polskę z Komisją Europejską.

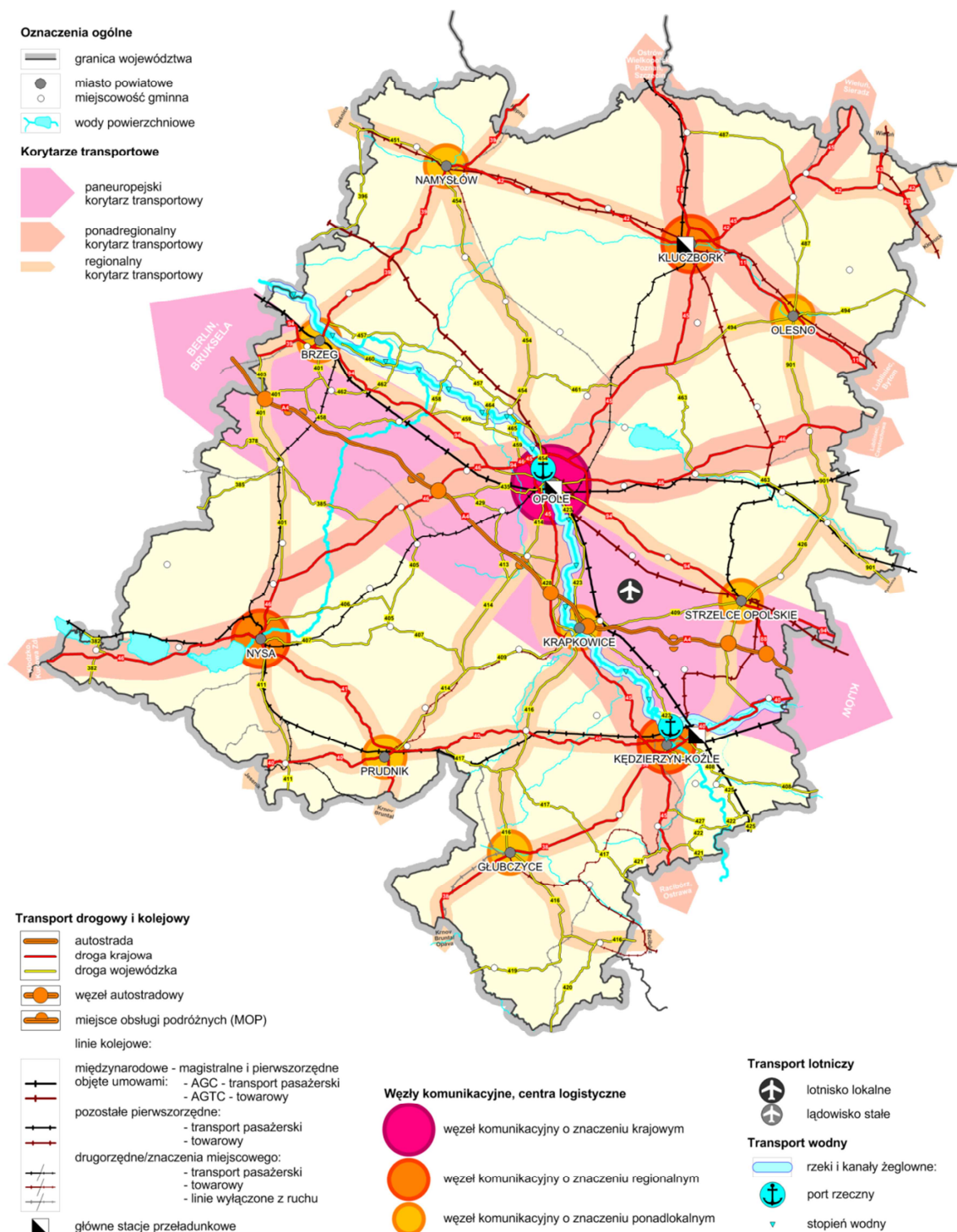
Zgodnie z załącznikiem XI do Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. oraz unijnych wytycznych w zakresie weryfikacji warunków efektywnego wdrażania *Umowy Partnerstwa*, warunkowość ex-ante w zakresie transportu uważa się za spełnioną, jeżeli spełnione zostaną następujące kryteria:

- istnieje kompleksowy Plan Transportowy w zakresie inwestycji transportowych,
- plan spełnia wymogi prawne dotyczące Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko,
- plan określa wkład w jednolity europejski obszar transportu,
- zidentyfikowano odpowiednią ilość realistycznych i dojrzałych projektów, dla których przewiduje się wsparcie w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego oraz Funduszu Spójności,
- podjęto działania mające na celu zapewnienie zdolności instytucji pośredniczących i beneficjentów do realizacji projektów.

Zgodnie z wymogami unijnymi Plan Transportowy powinien:

- zapewnić podstawy dla trwałego rozwoju sektora w perspektywie średnioterminowej,
- uwzględniać rozwój całego sektora oraz zawierać wymogi dotyczące utrzymania, niezależnie od źródeł finansowania,
- uwzględniać rozwój działalności operacyjnej, organizacyjnej i infrastruktury działania,
- uwzględniać ewentualną reformę systemową tam gdzie jest to niezbędne (np. w procesie planowania),
- uwzględniać kwestie związane z trwałością robót budowlanych, działalności operacyjnej i utrzymania,
- zawierać szczegółową analizę potrzeb/funkcjonalności sieci,
- zawierać jasne uzasadnienie potrzeb/koncepcji zastosowania poszczególnych rozwiązań w oparciu o analizę podstawowych zagadnień,
- być intermodalny,

- uwzględniać cele i bieżące zmiany w zakresie gospodarki, społeczeństwa i środowiska,
- zawierać powiązania odpowiednich polityk UE z projektami, które mają być wdrażane,
- zapewnić podstawy dla dalszego rozwoju projektów,
- być przejrzyste,
- umożliwiać wprowadzenie do Planu nowych informacji lub zmian w przyszłości,
- umożliwiać wdrażanie odpowiednich strategii.



Rys.1. Systemy transportowe Województwa Opolskiego

Źródło: Raport o stanie zagospodarowania przestrzennego Województwa Opolskiego 2013

2. POWIĄZANIA PLANU Z DOKUMENTAMI STRATEGICZNYMI

W ramach „Planu Transportowego Województwa Opolskiego 2020 (z perspektywą do 2025r.)”, przewiduje się podjęcie szeregu działań inwestycyjnych wynikających z obowiązujących aktów prawnych, programów wyższego rzędu oraz dokumentów planistycznych uwzględniających tę problematykę.

Wyznaczone cele w ramach „Planu Transportowego Województwa Opolskiego 2020 (z perspektywą do 2025 r.)” są powiązane i spójne z celami, priorytetami i działaniami strategicznych dokumentów na poziomie wspólnotowym, krajowym oraz regionalnym.

2.1. Analiza spójności na poziomie wspólnotowym

Plan Transportowy Województwa Opolskiego jest zgodny m.in. z zapisami „Strategii na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu Europa 2020” w zakresie zagadnień związanych z transportem w oparciu o rozwój gospodarki niskoemisyjnej: dokumentu „Biała Księga. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i oszczędnego zasobowo systemu transportu” w zakresie stworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu; *Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE w zakresie Transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) odnośnie połączeń systemów transportu poszczególnych krajów i regionów Unii Europejskiej w jedną całość.*

Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu „Europa 2020”

Strategia „Europa 2020” przyjęta 3 marca 2010 roku jest dziesięcioletnią strategią Unii Europejskiej na rzecz wzrostu gospodarczego i zatrudnienia, zapoczątkowaną w 2010 r. Ma ona na celu nie tylko rozwiązanie problemów wynikających z kryzysu, z którego obecnie kraje UE stopniowo wychodzą. Strategia ta ma również pomóc skorygować niedociągnięcia europejskiego modelu wzrostu gospodarczego i stworzyć warunki, dzięki którym będzie on bardziej służył zrównoważonemu i sprzyjającemu włączeniu społecznemu wzrostowi.

Strategia Europa 2020 obejmuje trzy wzajemnie ze sobą powiązane priorytety:

- rozwój inteligentny: rozwój gospodarki opartej na wiedzy i innowacji,
- rozwój zrównoważony: wspieranie gospodarki efektywniej korzystającej z zasobów, bardziej przyjaznej środowisku i bardziej konkurencyjnej,
- rozwój sprzyjający włączeniu społecznemu: wspieranie gospodarki o wysokim poziomie zatrudnienia, zapewniającej spójność społeczną i terytorialną.

Plan Transportowy Województwa Opolskiego, jest spójny głównie z priorytetem *Rozwój zrównoważony: wspieranie gospodarki efektywniej korzystającej z zasobów, bardziej przyjaznej środowisku i bardziej konkurencyjnej* „Strategii Europa 2020” poprzez podejmowane działania w zakresie **modernizowanych i w pełni wzajemnie połączonych inteligentnych sieci infrastruktury transportowej, opartych na niskoemisyjnych technologiach.**

W celu umożliwienia postępu w ramach wskazanych priorytetów tematycznych Komisja przedstawiła siedem projektów przewodnich. W realizacji II priorytetu przyczyni się wdrożenie dwóch projektów przewodnich: „Europa efektywnie korzystająca z zasobów” oraz „Polityka przemysłowa w erze globalizacji”. Pierwszy z nich wskazuje na potrzebę podjęcia działań w zakresie m.in. infrastruktury,

zarządzania ruchem, logistyki i ograniczenia emisji CO₂. Nakłada też na państwa członkowskie obowiązek stworzenia na poziomie krajowym inteligentnej, zmodernizowanej i w pełni połączonej infrastruktury transportowej oraz, mające ogromne znaczenie dla efektywności całego systemu transportowego, zapewnienia skoordynowanej realizacji projektów infrastrukturalnych w ramach sieci bazowej UE. Z kolei drugi ze wskazanych powyżej projekt przewodni „Polityka przemysłowa w erze globalizacji” formułuje zalecenie dotyczące zapewnienia, aby sieci transportowe i logistyczne umożliwiały sektorowi przemysłowemu w UE skuteczny dostęp zarówno do jednolitego rynku, jak i rynków międzynarodowych. Ponadto, Strategia zachęca do koncentracji wydatków publicznych na przedsięwzięciach zwiększających potencjał wzrostu, takich jak połączenia transportowe. Do rozwiązania największych problemów i osiągnięcia celów strategii Europa 2020 w pełni wykorzystane zostaną instrumenty, jakim dysponuje UE, przede wszystkim w oparciu o jednolity rynek, instrumenty finansowe i narzędzia polityki zewnętrznej. Przekształcenie w kierunku gospodarki niskoemisyjnej stanowi jedno z najważniejszych wyzwań gospodarczych i środowiskowych stojących przed Unią Europejską i państwami członkowskimi.

Biała Księga. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i oszczędnego zasobowo systemu transportu

„Biała księga. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i oszczędnego zasobowo systemu transportu” z perspektywą do 2050 r. opublikowana została 28 marca 2011 r. przez Komisję Europejską. Strategia przedstawia docelowy i pożądaný obraz konkurencyjnego systemu transportu, który zwiększy mobilność, usunie bariery i wąskie gardła w kluczowych obszarach i spowoduje wzrost zatrudnienia. Biała Księga wskazuje, że inwestycje w infrastrukturę transportową mają pozytywny wpływ na wzrost gospodarczy, pozwalają na stworzenie dobrobytu i miejsc pracy, zwiększenie handlu, dostępności geograficznej i mobilności obywateli. Należy je planować w sposób maksymalizujący pozytywny wpływ na wzrost gospodarczy i minimalizujący negatywne skutki dla środowiska.

„Biała Księga” wskazuje niezbędne do podjęcia działania, które w perspektywie średnio- i długoterminowej przyczynią się do osiągnięcia określonych w niej celów. Nadrzędnym celem podjęcia przyszłych działań ma być stworzenie jednolitego europejskiego obszaru transportu. Ma to być obszar, w którym sektor transportu będzie charakteryzował się wysokim poziomem konkurencyjności i oszczędnym korzystaniem z nieodnawialnych surowców naturalnych.

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE

Rozporządzenie określa wytyczne i priorytety rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej o strukturze dwupoziomowej, składającej się z sieci kompleksowej i bazowej, jak również wskazuje jej przebieg w całej Europie (w tym również na terytorium Polski).

Transeuropejska sieć transportowa (TEN-T), *ang. Trans-European Transport Networks*, ma na celu wzmacnianie spójności społecznej, gospodarczej i terytorialnej Unii i przyczyniać się do tworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportowego, który jest wydajny i zrównoważony, ma zwiększać korzyści dla użytkowników i wspierać wzrost sprzyjający włączeniu społecznemu. Europejska infrastruktura transportowa jest nierównomiernie rozwinięta. W wielu krajach, które stosunkowo niedawno stały się pełnoprawnymi członkami UE, brakuje szybkich połączeń drogowych i kolejowych, a sieci autostrad są tam zazwyczaj znacznie mniej rozwinięte

niż w starych państwach członkowskich. Konieczne jest więc nie tylko dobudowanie brakujących odcinków sieci transportowej, ale również unowocześnianie tej już istniejącej.

Program unijny **Transeuropejska sieć transportowa (TEN-T)** jest projektem realizowanym od wielu lat, którego celem jest modernizacja i połączenie systemów transportu poszczególnych krajów w jedną sprawnie działającą sieć, docierającą do wszystkich zakątków Europy i optymalnie wykorzystującą wszystkie rodzaje transportu.

Plan Transportowy Województwa Opolskiego jest spójny z działaniami programu unijnego **Transeuropejska sieć transportowa (TEN-T)** w zakresie sieci drogowych, kolejowych, wodnych i powietrznych.

Zadaniami sieci transeuropejskiej jest m.in.:

- zapewnienie mobilności osób i towarów wewnątrz państw członkowskich UE,
- przyczynianie się do wzmocnienia spójności społecznej i gospodarczej,
- oferowanie użytkownikom wysokiej jakości infrastruktury,
- objęcie wszystkich form transportu,
- umożliwienie optymalnego wykorzystania zdolności przewozowych,
- ekonomiczna opłacalność,
- objęcie całego terytorium państw Członkowskich UE.

Celem UE w najbliższym horyzoncie czasowym, jest utworzenie do 2030 r. bazowej sieci najważniejszych połączeń, uzupełnienie brakujących połączeń transgranicznych i rozbudowanie inteligentnych systemów transportowych.

Docelowo sieć bazowa zostanie uzupełniona kompleksową siecią tras na poziomie regionalnym i krajowym.

Z tego tytułu, Plan Transportowy Województwa Opolskiego uwzględnia podjęcie takich działań, które m.in. umożliwią włączenie regionu opolskiego w system nowoczesnej europejskiej sieci infrastruktury transportowej.

W ramach procesu tworzenia spójnej sieci TEN-T rozwijane będą korytarze sieci bazowej TEN-T stanowiące instrument wdrażania sieci bazowej, służący koordynacji różnych projektów na szczeblu ponadnarodowym, o przebiegu określonym w Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanawiającym instrument „Łącząc Europę”.

Instrument „Łącząc Europę” (CEF) to nowy zintegrowany instrument wspierający inwestycje w zakresie priorytetowej infrastruktury UE w dziedzinie transportu, energetyki i telekomunikacji.

Inteligentne, zrównoważone i w pełni powiązane ze sobą sieci, w tym głównie transportowe, to warunek konieczny dla urzeczywistnienia jednolitego rynku w Europie. Inwestycje w kluczową infrastrukturę o silnej wartości dodanej dla UE mogą ponadto zwiększyć konkurencyjność Europy w trudnych warunkach gospodarczych, które charakteryzują się spowolnionym wzrostem i ograniczeniami budżetów państwowych. Sieć bazowa z korytarzami obsługującymi ruch towarowy i pasażerski, charakteryzujący się wysoką efektywnością i niską emisją dwutlenku węgla, w dużym stopniu wykorzystuje istniejącą infrastrukturę. Po uzupełnieniu brakujących połączeń i wyeliminowaniu wąskich gardeł, a także dzięki wykorzystaniu bardziej efektywnych usług multimodalnych, sieć obsługiwać będzie większość przepływów transportowych na jednolitym rynku. Koszt rozwoju infrastruktury w UE w celu zaspokojenia zapotrzebowania na transport oszacowano na ponad 1,5 biliona EUR w okresie 2010-2030 dla całej sieci transportowej państw członkowskich UE. Zakończenie budowy transeuropejskich sieci transportowych wymaga około 500 mld EUR do 2020 r., z czego 250 mld EUR potrzebne będzie na dokończenie brakujących połączeń i wyeliminowanie wąskich gardeł w sieci bazowej.

2.2. Analiza spójności na poziomie krajowym

Regulacje prawne mające wpływ na planowanie infrastruktury transportowej w Polsce można znaleźć w kilkunastu aktach prawnych.

Polska czynnie uczestniczy w tworzeniu wspólnotowej polityki transportowej, a także dokonuje implementacji prawodawstwa z uwzględnieniem warunków krajowych, biorąc pod uwagę ochronę interesów odbiorców, posiadane zasoby oraz uwarunkowania w zakresie infrastruktury. Działania ujęte w Planie Transportowym Województwa Opolskiego są m.in. spójne z przyjętymi priorytetami i celami takich krajowych dokumentów strategicznych, jak: „Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju – Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności”; „Strategia Rozwoju Kraju 2020”; „Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030”; „Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)”, „Strategia Rozwoju Polski Zachodniej 2020”; „Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)”; „Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku”.

Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju – Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności

Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju – Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności, przyjęta 11 stycznia 2013 roku przez Radę Ministrów, zakłada jako strategiczny cel dążenie do poprawy jakości życia Polaków.

Osiągnięcie go będzie możliwe poprzez podjęcie działań w trzech obszarach strategicznych równocześnie:

- I. konkurencyjności i innowacyjności gospodarki (modernizacji),
- II. równoważenia potencjału rozwojowego regionów Polski (dyfuzji),
- III. efektywności i sprawności państwa (efektywności).

W drugim obszarze strategicznym DSRK – równoważenia potencjału rozwojowego regionów Polski (dyfuzji) – podkreślana jest istotność równomiernego rozwoju regionalnego. Temu celowi przyporządkowane zostały **kierunki interwencji w zakresie rozwoju regionalnego i transportu**.

Drugi obszar wskazuje na szansę związaną z nowym rozumieniem europejskiej polityki spójności, jako narzędzia służącego rozwojowi regionalnemu oraz na system transportowy jako klucz – techniczny – do zapewnienia dostępności, spójności oraz rozwoju poszczególnych regionów. Kluczowym według strategii czynnikiem osiągnięcia zamierzonych rezultatów w tym obszarze jest poprawa dostępności transportowej.

Cel 9 – Zwiększenie dostępności terytorialnej Polski poprzez utworzenie zrównoważonego, spójnego i przyjaznego użytkownikom systemu transportowego zakłada poprawę dostępności transportowej poprzez modernizację, rewitalizację, budowę, przebudowę i rozbudowę linii i infrastruktury drogowej i kolejowej, jak również rozwój i modernizację infrastruktury dostępu do portów, zarówno od strony morza, jak i lądu (głównie drogi i koleje) oraz rozwój i modernizacja infrastruktury dostępu do lotnisk.

Strategia Rozwoju Kraju 2020

Strategia Rozwoju Kraju 2020 (w skrócie ŚSRK) przyjęta została uchwałą Rady Ministrów w dniu 25 września 2012 roku.

Strategia Rozwoju Kraju 2020 (ŚSRK) wytycza obszary strategiczne, w których koncentrować się będą główne działania oraz określa, jakie interwencje są niezbędne w perspektywie średniookresowej w celu przyspieszenia procesów rozwojowych. ŚSRK stanowi tym samym odniesienie dla nowej generacji dokumentów strategicznych przygotowywanych w Polsce na potrzeby programowania środków Unii Europejskiej na lata 2014-2020.

Celem głównym strategii średniookresowej staje się wzmocnienie i wykorzystanie gospodarczych, społecznych i instytucjonalnych potencjałów zapewniających szybszy i zrównoważony rozwój kraju oraz poprawę jakości życia ludności.

ŚSRK jest skierowana nie tylko do administracji publicznej. Integruje ona wokół celów strategicznych wszystkie podmioty publiczne, a także środowiska społeczne i gospodarcze, które uczestniczą w procesach rozwojowych i mogą je wspomagać zarówno na szczeblu centralnym, jak i regionalnym.

ŚSRK wskazuje, w jaki sposób osiągnane będą cele strategii Europa 2020, przy uwzględnieniu polskiej specyfiki i uwarunkowań, które przyczynią się do realizacji założonych krajowych celów rozwojowych. ŚSRK określa kluczowe wskaźniki odzwierciedlające postęp w realizacji celów w wybranych obszarach strategicznych oraz wskazuje ścieżki dojścia do wyznaczonych poziomów, będące wytycznymi dla kierunków interwencji, działań i wskaźników szczegółowych 9 strategii zintegrowanych. Dokonany w ŚSRK wybór trzech obszarów strategicznych (Sprawne i efektywne państwo, Konkurencyjna gospodarka, Spójność społeczna i terytorialna) oraz w ich ramach poszczególnych celów i priorytetowych kierunków interwencji jest odpowiedzią na kluczowe wyzwania w najbliższym dziesięcioleciu, która pozwoli na zintensyfikowanie procesów rozwojowych oraz uniknięcie dryfu rozwojowego.

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030

„Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030”, przyjęta przez Radę Ministrów 13 grudnia 2011 roku, jest najważniejszym dokumentem strategicznym dotyczącym zagospodarowania przestrzennego kraju.

Jednym spośród sześciu celów strategicznych polityki przestrzennego zagospodarowania kraju jest *Poprawa dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej* (cel 3). Polityka przestrzennego zagospodarowania kraju, w odniesieniu do systemu transportowego, wskazuje, iż jako najważniejsze będą inwestycje transportowe służące poprawie dostępności wewnętrznej i zewnętrznej kraju, przynoszące wartość dodaną w postaci zapewnienia spójności systemu transportowego, realizowanego w warunkach zrównoważonego rozwoju.

Wysoką rangę zachowają inwestycje lądowe, których celem będzie poprawa dostępności polskiej przestrzeni w wymiarze europejskim.

Wspierane będą niektóre działania inwestycyjne i organizacyjne służące poprawie dostępności do głównych miast z ośrodków subregionalnych oraz obszarów wiejskich. Działania krajowe będą obejmowały również rozbudowę i modernizację dostępu do obszarów peryferyjnych, w tym przygranicznych.

KPZK wskazuje także, że istotnym kierunkiem polityki jest dążenie do minimalizacji kosztów zewnętrznych transportu, w tym także poprzez inwestycje w alternatywne źródła transportu.”.

Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)

Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) została przyjęta Uchwałą Rady Ministrów 22 stycznia 2013 roku.

Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) to średniookresowy dokument planistyczny, który stanowi integralny element spójnego systemu zarządzania krajowymi dokumentami strategicznymi. Wskazano w nim cele oraz kierunki rozwoju transportu, aby do 2030 r. możliwe było osiągnięcie celów założonych w Długookresowej Strategii Rozwoju Kraju (DSRK) oraz Średniookresowej Strategii Rozwoju Kraju (SRK 2020).

Podstawowym celem krajowej polityki transportowej jest zwiększenie dostępności terytorialnej, poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego przez utworzenie spójnego, zrównoważonego, i przyjaznego

użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym (lokalnym), europejskim i globalnym.

Poprawa dostępności terytorialnej w Polsce wymaga integracji głównych gałęzi transportu (kolejowego, drogowego, morskiego, lotniczego i wodnego-śródlądowego), rozumianych jako zintegrowany system transportowy.

Realizacja głównego celu transportowego w perspektywie 2020 r. i dalszej, wiąże się z realizacją pięciu celów szczegółowych, takich jak:

- stworzenie nowoczesnej i spójnej sieci infrastruktury transportowej,
- poprawę sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym,
- poprawę bezpieczeństwa użytkowników ruchu oraz przewożonych towarów,
- ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko,
- zbudowanie racjonalnego modelu finansowania inwestycji infrastrukturalnych.

Uszczegółowieniem Strategii jest **Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)**, który został przyjęty przez Radę Ministrów 24 września 2014 r.

W dokumencie określono cele operacyjne w obszarach transportu drogowego, kolejowego, morskiego i wodno-śródlądowego do realizacji w latach 2014-2020 z wykorzystaniem środków unijnych. Na podstawie tych celów wyznaczono kryteria wyboru projektów do przygotowania rankingu priorytetowych inwestycji, które przyczynią się do poprawy krajowej i międzynarodowej dostępności transportowej Polski. Tym samym dokument jest kompleksowym planem strategicznych inwestycji transportowych, wymaganym przez Komisję Europejską w zakresie spełnienia przez Polskę warunku ex-ante ustanowionego w perspektywie 2014-2020 dla otrzymania pomocy finansowej UE na realizację projektów wspierających rozwój transportu i infrastruktury transportowej.

Dokument wskazuje listę projektów priorytetowych do realizacji w latach 2014 – 2020. W poniższych tabelach przedstawiono planowane inwestycje w ramach dokumentu na obszarze Województwa Opolskiego.

Tab.1. Lista projektów kolejowych o znaczeniu krajowym

Lp.	Ciąg	Nazwa projektu	Sieć TEN-T - B, K, P ²	Typ projekt. ³	Długość [km] ⁴	Liczba pkt.	Koszt całkowity [mln zł]	Źródło dofinans. (CEF/FS)
1	E-30	Prace na linii kolejowej E 30 na odcinku Kędzierzyn Koźle – Opole Zachodnie	B	R	38,00	60,70	300,00	CEF
2	C-E-30	Prace na linii kolejowej C-E 30 na odcinku Opole Groszowice – Jelcz – Wrocław Brochów	B	R	85,72	52,04	300,00	CEF
3		Prace na linii kolejowej nr 143 na odcinku Kluczbork – Oleśnica – Wrocław Mikołajów	P	R	92,20	43,58	500,00	FS
4	E-59	Prace na linii kolejowej E-59 na odcinku Kędzierzyn Koźle – Chałupki (granica państwa)	B	R	54,70	39,87	183,00	CEF
5		Prace na liniach kolejowych nr 153, 199, 681, 682, 872 na odcinku Toszek Północ – Rudziniec Gliwicki – Stare Koźle	P	R	35,20	39,75	177,07	FS

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

Tab.2. Lista projektów drogowych o znaczeniu krajowym

Lp.	Ciąg	Nazwa projektu	Sieć TEN-T - B, K, P	Długość [km]	Liczba pkt.	Koszt całkowity [mln zł]	Źródło dofinans. (CEF/FS)
1	S11	Kępno – Katowice	K	165,80	35,26	5 368,6	FS

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

² B – sieć bazowa TEN-T, K – sieć kompleksowa TEN-T, P – poza siecią TEN-T

³ Przewidywany rodzaj prac w ramach projektu: M – Modernizacja, R – Rehabilitacja, B – Budowa. Ostateczny zakres prac zostanie określony na podstawie szczegółowych studiów i analiz.

⁴ odnosi się do długości całego ciągu, nie zaś do długości odcinka, na którym realizowane będą prace.

Tab.3. Lista projektów wodnych śródlądowych o znaczeniu krajowym

Lp.	Nazw projektu	Beneficjent	Liczba pkt.	Koszt całkowity [mln zł]	Źródło dofinansow. (CEF, FS, środki krajowe)
1	Modernizacja śluz odrzańskich na Kanale Gliwickim, na odcinku w zarządzie RZGW Gliwice - przystosowanie do III klasy drogi wodnej - Etap II	RZGW w Gliwicach	75,50	100,00	FS
2	Modernizacja jazów odrzańskich na odcinku w zarządzie RZGW Wrocław - woj. opolskie, etap I; (Januszkowice, Wróblin, Zwanowice) Modernizacja jazów odrzańskich na odcinku w zarządzie RZGW Wrocław - woj. opolskie, etap II; (Krępna, Groszowice, Dobrzeń)	RZGW we Wrocławiu	73,50	200,00	FS
3	Modernizacja 3 długich śluz pociagowych z ich awanportami i sterowniami na stopniach wodnych: Januszkowice, Krapkowice i Opole, oraz rewitalizacja śluz krótkich dla ciągłości żeglugi śródlądowej – przystosowanie Odry do III klasy drogi wodnej	RZGW we Wrocławiu	69,50	65,00	FS
4	Budowa jazu klapowego na stopniu wodnym Ujście Nysy w km 180,50 rz. Odry z uwzględnieniem obiektów towarzyszących.	RZGW we Wrocławiu	69,50	85,00	FS
5	Modernizacja Kanału Gliwickiego - szlaku żeglownego i jego ubezpieczeń brzegowych	RZGW w Gliwicach	59,50	600,00	FS
6	Modernizacja Kanału Gliwickiego - urządzeń i obiektów funkcjonalnie związanych z kanałem żeglugowym	RZGW w Gliwicach	49,50	200,00	FS

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

Strategia Rozwoju Polski Zachodniej 2020

Strategia Rozwoju Polski Zachodniej 2020 przyjęta została uchwałą Rady Ministrów dnia 30 kwietnia 2014 roku.

Dokument wyznacza główne kierunki rozwoju makroregionu i stanowi punkt odniesienia dla programowania działań rozwojowych w ramach programów operacyjnych na lata 2014-2020. Inicjatywa wypracowania Strategii dla Polski Zachodniej podjęta została przez samorządy województw dolnośląskiego, lubuskiego, opolskiego, wielkopolskiego i zachodniopomorskiego, które dostrzegły potrzebę współpracy wykraczającej poza granice swoich województw.

Głównym celem Strategii jest wzrost konkurencyjności Polski Zachodniej poprzez efektywne wykorzystanie potencjałów makroregionów. Cel główny będzie realizowany poprzez trzy cele szczegółowe, którymi są:

- integracja przestrzenna i funkcjonalna makroregionu – cel koncentrujący się na **zewnętrznej i wewnętrznej dostępności transportowej i spójności terytorialnej**,
- budowa oferty gospodarczej makroregionu – mająca na celu dążenie do dalszego wzmocnienia siły gospodarczej makroregionu poprzez współpracę i sieciowanie przede wszystkim we wiodących branżach przemysłowych Polski Zachodniej,
- wzmocnienie potencjału naukowo-badawczego makroregionu – cel zakładający działania, w zakresie wykorzystania i wzmocnienia zaplecza badawczo-rozwojowego i transferu wiedzy dla budowania gospodarki opartej na wiedzy.

Działania inwestycyjne na obszarze Województwa Opolskiego ujęte w Strategii Rozwoju Polski Zachodniej 2020 przedstawiono w poniższych tabelach w podziale na projekty odnośnie:

- budowy drogi ekspresowej S11 (beneficjentem jest GDDKiA),
- modernizacji linii kolejowych w ciągu Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego (beneficjentem PKP Polskie Linie Kolejowe S.A),
- Odrzańskiej drogi wodnej (beneficjentem jest RZGW).

Tab.4. Projekt – Budowa drogi ekspresowej S11

1. Tytuł projektu	Budowa drogi ekspresowej S11
2. Nazwa Strategii Rozwoju Polski Zachodniej 2020	I Integracja przestrzenna i funkcjonalna makroregionu
3. Okres realizacji (rok – rozpocz.– zakończ.)	2012 – 2020
4. Opis projektu (zakres)	Przebudowa drogi krajowej nr 11 Kołobrzeg – Tarnowskie Góry do parametrów drogi ekspresowej w korytarzu TEN-T, Przebudowę drogi krajowej nr 11 do parametrów drogi ekspresowej można podzielić na następujące etapy (odcinki): – Realizacja przygotowywanych inwestycji: budowa obwodnic miast i miejscowości: Kołobrzeg, Koszalin, Szczecinek, Piła-Ujście, Chodzież, Oborniki Wielkopolskie, Jarocin, Ostrów Wielkopolski, Bąków, Olesno, – Rozpoczęcie budowy dwujezdniowych odcinków S11 na terenie województwa zachodniopomorskiego: Kołobrzeg – Koszalin (odcinek posiada ostateczną decyzję środowiskową); Koszalin – Szczecinek (odcinek posiada ostateczną decyzję środowiskową) – Rozpoczęcie budowy dwujezdniowych odcinków S11 na terenie województwa wielkopolskiego: Szczecinek – obwodnica Piły i Ujścia, Ujście – obwodnica Obornik Wielkopolskich, Oborniki Wielkopolskie – Złotkowo, Kórnik – Środa Wielkopolska, Środa Wielkopolska – obwodnica Jarocina, Obwodnica Jarocina – Obwodnica Ostrowa Wielkopolskiego, Ostrów Wielkopolski – obwodnica Kępna – Rozpoczęcie budowy dwujezdniowych odcinków S11 na terenie województwa opolskiego i śląskiego: Obwodnica Kępna – Kluczbork; Kluczbork – obwodnica Olesna, Obwodnica Olesna – Tarnowskie Góry, Tarnowskie Góry – A1.
5. Uzasadnienie celu	Droga ekspresowa S-11 Kołobrzeg – Koszalin – Szczecinek – Piła – Poznań – Ostrów – Tarnowskie Góry – A1 jest elementem szlaku komunikacyjnego

projektu	w kierunku na Balkany, który połączy transgranicznie drogą ekspresową Pomorze Środkowe, Wielkopolskę, Śląsk, Bratysławę, Budapeszt z bałkańskim obszarem gospodarczym, zgodnie z ustaleniami „Grupy Wyszehradzkiej” w sprawie propozycji nowych elementów sieci kompleksowej (uzupełniającej) TEN-T. Komisja Europejska popiera wpisanie tego szlaku komunikacyjnego do transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T (tzw. sieci uzupełniającej), Budowa tego szlaku komunikacyjnego zapobiegnie peryferyzacji obszarów o niskim rozwoju gospodarczym na terenie województw zachodniopomorskiego, wielkopolskiego oraz opolskiego i w konsekwencji zwiększy konkurencyjność i spójność wewnętrzną Polski Zachodniej oraz znacząco wzmocni spójność społeczną, ekonomiczną i przestrzenną kraju.
6. Szacunkowa wartość projektu (w PLN)	380 mln zł
7. Lokalizacja projektu (województwa)	Województwa: zachodniopomorskie, wielkopolskie, opolskie
8. Źródła finansowania	Budżet Państwa, Fundusz TEN-T, Środki UE, Środki jednostek samorządu terytorialnego
9. Podmiot realizujący projekt	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddziały w Szczecinie, Poznaniu i Opolu
10. Beneficjenci projektu	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Województwa: zachodniopomorskie, wielkopolskie i opolskie

Źródło: Ustalenia międzyregionalne podjęte w ramach Strategii Rozwoju Polski Zachodniej do 2020 r.

Tab.5. Projekt – Modernizacja linii kolejowych w ciągu Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego

1. Tytuł projektu	Modernizacja linii kolejowych w ciągu Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego
2. Nazwa Strategii Rozwoju Polski Zachodniej 2020	I Integracja przestrzenne i funkcjonalna makroregionu
3. Okres realizacji (rok – rozpoczęcie – zakończenie)	2014 – 2020
4. Opis projektu (zakres)	Modernizacja linii kolejowej C-E 59 (AGTC) relacji Szczecin - Kostrzyn – Wrocław – Międzyzlesie, w tym przywrócenie dopuszczalnej prędkości technicznej minimum 120 km/h. Modernizacja linii kolejowej E59 (AGC) relacji Świnoujście (z odgałęzieniem na Szczecin Główny) – Poznań – Wrocław i E30 Wrocław – Opole - Kędzierzyn Koźle, w tym perspektywiczne wprowadzenie dopuszczalnej prędkości technicznej 160 – 200 km/h.
5. Uzasadnienie celu projektu	Wskazane linie kolejowe stanowią element trasy tranzytowej północ-południe łączącej porty morskie w Szczecinie i Świnoujściu, Zieloną Górę/Poznań, Wrocław, Opole ze Śląskiem zapewniając możliwie najkrótsze i najbardziej dogodny połączenie kolejowe dla Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego z portami położonymi u ujścia Odry. Projekt stanowi komponent kolejowy Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego i jest ważnym elementem realizacji polityki transportowej, ukierunkowanej na stworzenie zintegrowanego systemu transportowego w postaci spójnej sieci dróg, linii kolejowych i lotnisk. Linia kolejowa E59 jest elementem sieci bazowej TEN-T, a linia C-E 59 – sieci kompleksowej. Obie linie przebiegają w bezpośrednim sąsiedztwie specjalnych stref ekonomicznych (SSE): Kostrzyńsko-Słubickiej SSE, Legnickiej SSE, Kamiennogórskiej SSE Małej Przedsiębiorczości, Wałbrzyskiej SSE – Invest Park. Realizacja projektu przyczyni się do: – Zapewnienia powszechnego dostępu do międzynarodowego transportu kolejowego do mieszkańców i przedsiębiorstw z regionów Polski Zachodniej – Poprawy ekonomicznej i przestrzennej spójności Polki Zachodniej poprzez wzmacnianie połączeń bezpośrednich z innymi regionami i krajami UE. – Przejęcia części ładunków i pasażerów korzystających z transportu drogowego, a przez to do poprawy bezpieczeństwa na drogach oraz zmniejszenia negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne. – Ułatwienia rozwoju transportu intermodalnego w Polsce.

	<p>– Rozwoju rynku pracy poprzez powiązanie obszarów peryferyjnych i dużych miast Polski Zachodniej, a przez to zapewni atrakcyjne perspektywy dojazdu do dużych rynków pracy dla potencjalnej siły roboczej</p> <p>Projekt ma strategiczny charakter z punktu widzenia rozwoju społeczno-gospodarczego kraju i jest zgodny z KPZK 2030, celem II.7. Średniookresowej Strategii Rozwoju Kraju: „Zwiększenie efektywności transportu” oraz Strategią Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) Projekt pozostaje w zgodności z Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce oraz wpisuje się w cele Strategii Europa 2020.</p>
6. Szacunkowa wartość projektu (w PLN)	15 mld zł
7. Lokalizacja projektu (województwa)	Województwa: dolnośląskie, lubuskie, opolskie, wielkopolskie, zachodniopomorskie
8. Źródła finansowania	Fundusz TEN-T POliŚ Budżet Państwa Środki UE 2014-2020
9. Podmiot realizujący projekt	PKP PLK S.A.
10. Beneficjenci projektu	województwa: dolnośląskie, lubuskie, opolskie, wielkopolskie, zachodniopomorskie

Źródło: Ustalenia międzyregionalne podjęte w ramach Strategii Rozwoju Polski Zachodniej do 2020 r.

Tab.6. Projekt – Odrzańska Droga Wodna

1. Tytuł projektu	Odrzańska Droga Wodna
2. Nazwa celów Strategii Rozwoju Polski Zachodniej 2020	I Integracja przestrzenna i funkcjonalna makroregionu
3. Okres realizacji (rok – rozpoczęcie – zakończenie)	I etap- okres realizacji 2014 - 2020: do osiągnięcia parametrów minimum III klasy żeglowności dla potrzeb transportu i ochrony przeciwpowodziowej II etap - do 2030 r.: osiągnięcie docelowej IV klasy żeglowności
4. Opis projektu (zakres)	Modernizacja Odrzańskiej Drogi Wodnej docelowo do IV klasy żeglowności na całej długości rzeki, włączenie rzeki Odry do transeuropejskiej sieci kompleksowej TEN-T, a w pierwszej kolejności przywrócenie i osiągnięcie na całej długości Odry minimum III klasy żeglowności dla potrzeb transportu, ochrony przeciwpowodziowej i turystyki wodnej. Przywrócenie i rozwój transportu wodnego towarowego na Odrzańskiej Drodze Wodnej, z wykorzystaniem i rozbudową śródlądowych portów rzecznych na Odrze.
5. Uzasadnienie celu projektu	Za najistotniejszą potrzebę rozwojową uznajemy Modernizację Odrzańskiej Drogi Wodnej docelowo do IV klasy żeglowności (drogi wodnej o znaczeniu międzynarodowym). Odpowiednie inwestycje na drodze wodnej (przebudowa jazów, śluz i zabudowy regulacyjnej) wpłyną także na poprawę warunków rozwoju transportu wodnego śródlądowego (towarowego i pasażerskiego), w tym równocześnie dla turystyki wodnej, energetyki wodnej i rolnictwa. Wg rozporządzenia RM z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych przy każdej modernizacji należy planować i wykonywać inwestycje na klasę wyższą. Przy poważnych remontach stopni wodnych zaleca się, by parametry śluz były zwiększane od razu do IV klasy (jak w przypadku nowobudowanej śluzy w Malczycach z kl.II). Podjęte działania w zakresie budowy elektrowni wodnych przyczynią się do rozwoju Odnawialnych Źródeł Energii w ramach energetycznego wykorzystania rzeki. Zagospodarowanie i aktywizacja Odrzańskiej Drogi Wodnej będzie silnym impulsem rozwojowym dla terenów przyległych, zwłaszcza przy uwzględnieniu w planowaniu przestrzennym wykonania studiów i analiz poświęconych Odrzańskiej Drodze Wodnej i jej powiązań z Wisłą (przez Wartę i Noteć – MDW-70) oraz perspektyw budowy połączenia Dunaj - Odra - Łaba. Atrakcyjność dorzecza Odry polega m.in. na dużym zróżnicowaniu jej przebiegu i walorów otoczenia przyrodniczego. Jednak aktywizacja żegluga Odrzańskiej Drogi Wodnej może stać się przykładem realizacji idei zrównoważonego rozwoju, stwarzającego szanse rozwoju gospodarczego Polski Zachodniej przy zachowaniu unikatowego potencjału przyrodniczego. Cele projektu są spójne z zapisami strategicznych dokumentów rządowych (KPZK 2030, Strategii Rozwoju

	Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku), Dokumentu Implementacyjnego do SRT 2020 i z przesłankami polityki transportowej UE. Szansą dla gospodarczego wykorzystania dorzecza Odry jest kontynuacja działań podejmowanych w ramach Programu dla Odry – 2006 oraz Inicjatywy CETC – ROUTE65 po przekształceniu w EUWT.
6. Szacunkowa wartość projektu (w PLN)	1773,3 mln zł
7. Lokalizacja projektu (województwa)	dolnośląskie, lubuskie, opolskie, wielkopolskie, zachodniopomorskie
8. Źródła finansowania	-środki UE i inne środki zagraniczne -środki krajowe: Budżet Państwa, -budżety województw i jednostek im podległych (Wojewódzkich Zarządów Melioracji i Urzędzeń Wodnych, WFOŚiGW), budżety samorządów lokalnych -środki prywatne możliwe w formule PPP (na turystykę wodną)
9. Podmiot realizujący projekt	Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, Ministerstwo Środowiska (jednostki podległe: Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej i Regionalne Zarządy Gospodarki Wodnej), samorządy województw i podległe im Wojewódzkie Zarządy Melioracji i Urzędzeń Wodnych.
10. Beneficjenci projektu	Mieszkańcy i samorządy terytorialne położone wzdłuż Odry, Warty i Noteci, województwa, żegluga śródlądowa i turystyka wodna (instytucje i przedsiębiorstwa), krajowy system transportowy.

Źródło: Ustalenia międzyregionalne podjęte w ramach Strategii Rozwoju Polski Zachodniej do 2020 r.

Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)

Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.) jest kontynuacją realizacji inwestycji drogowych na drogach szybkiego ruchu, których celem będzie budowa spójnej sieci drogowej. Obok kontynuacji budowy sieci dróg szybkiego ruchu, planowana jest budowa obwodnic na drogach krajowych, których celem będzie wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza centra miast.

Program dokonuje diagnozy stanu obecnego sektora drogowego, definiuje zarówno cele planowane do osiągnięcia, jak i kluczowe obszary stanowiące tzw. wąskie gardła w transporcie osobowym i towarowym oraz odnosi się do zobowiązań i wyzwań, jakie stoją przed Polską w najbliższym czasie.

Program zakłada stworzenie sieci połączeń autostradowych, dróg ekspresowych i dróg krajowych, jak również remont już istniejących dróg oraz podnoszenie ich standardu poprzez zmianę parametrów technicznych, na łączną kwotę 92,8 mld zł.

Zasadniczym celem podejmowanych działań jest stworzenie sieci drogowej o znacznie wyższych niż obecnie parametrach użytkowych, w tym powstanie zasadniczego szkieletu dróg o dużej przepustowości, stanowiących sieć połączeń pomiędzy największymi ośrodkami gospodarczymi kraju. Na skutek realizacji planu inwestycyjnego oraz działań prewencyjnych w znacznym stopniu wzrośnie również poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego. Dokument został przyjęty uchwałą Nr 156/2015 Rady Ministrów w dniu 8 września 2015 r.

Dokument wskazuje listę projektów priorytetowych do realizacji w latach 2014 – 2023 z perspektywą do 2025 roku. W poniższej tabeli przedstawiono planowane inwestycje w ramach dokumentu na obszarze Województwa Opolskiego.

Tab.7. Lista projektów w ramach Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)

Lp.	Nazwa zadania	Długość [km]	Lata Realizacji	Wydatki na realizację [tys. zł]
1	Budowa obwodnicy Nysy DK nr 41 i 46	16,5	2015 -2017	363 346,5
2	Obwodnica Niemodlina DK 46	11,5	2017 -2021	218 553,9

3	Budowa obwodnicy Kędzierzyna Koźle DK 40	14,3	2017 -2021	310 017,1
4	Budowa obwodnicy Myśliny DK 46	3,1	2017-2018	51 670,0
5	Budowa obwodnicy Praszki DK.45	11,8	2018-2022	-
5	Budowa obwodnicy Olesna DK.11	11,8	2019-2024	-

Źródło: Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)

Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku

Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku (w skrócie KPK) jest dokumentem ustanawiającym ramy finansowe oraz warunki realizacji zamierzeń państwa w zakresie inwestycji kolejowych przewidywanych do wykonania do 2023.

Program stanowi kontynuację programu wieloletniego pod nazwą *Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych do roku 2015, z perspektywą do roku 2020*.

KPK określa cele i priorytety inwestycyjne oraz wielkość i źródła niezbędnego finansowania, a także stanowi podstawę dla zapewnienia finansowania, zgodnie z ustawą o finansach publicznych do limitów wskazanych w niniejszym Programie.

Program (KPK) realizuje cele Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) w zakresie transportu kolejowego poprzez następujące działania:

- konsekwentna modernizacja i rewitalizacja istniejącej sieci linii kolejowych,
- rewitalizacja i rozbudowa linii kolejowych w obszarach funkcjonalnych miast oraz podejmowanie działań zmierzających do lepszej integracji transportu szynowego i kołowego,
- modernizacja przystanków kolejowych,
- rozwijanie infrastruktury systemów usprawniających zarządzanie przewozami pasażerskimi i towarowymi; stopniowe wdrażanie Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym (w skrócie ERTMS) na najważniejszych szlakach kolejowych.

W zakresie transportu kolejowego, strategicznym zadaniem jest wzmocnienie roli kolei w zintegrowanym systemie transportowym. Cel ten powinien zostać osiągnięty dzięki działaniom inwestycyjnym oraz zmianom organizacyjnym i technologicznym, które przełożą się na poprawę konkurencyjności przewozów kolejowych. Dokument został przyjęty uchwałą Nr 162/2015 Rady Ministrów w dniu 15 września 2015 r.

Dokument wskazuje listę projektów priorytetowych do realizacji do 2023. W poniższej tabeli przedstawiono planowane inwestycje w ramach dokumentu na obszarze Województwa Opolskiego.

Tab.8. Lista projektów w ramach Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku

Lp	Nazw zadania	Lista	Szacunkowa wartość projektu [mln PLN]	Uwagi
Lista projektów podstawowych i rezerwowych POIiŚ finansowanych z Funduszu Spójności objętych KPK 2014 – 2023				
1	Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 132 na odcinku Błotnica Strzelecka - Opole Groszowice	podstawowa	12,33*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
2	Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 61 i 700 na odcinku Częstochowa - Fosowskie	podstawowa	21,39*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013

3	Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 143 na odcinku Kalety - Kluczbork	podstawowa	24,77*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
4	Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 272 na odcinku Kluczbork - Ostrzeszów	podstawowa	43,88*	projekt w ramach POIiŚ 2007-2013
5	Prace na linii kolejowej E 30 na odcinku Kędzierzyn Koźle – Opole Zachodnie	podstawowa	300,00	
6	Prace na liniach kolejowych nr 153, 199, 681, 682, 872 na odcinku Toszek Północ – Rudziniec Gliwicki – Stare Koźle	podstawowa	177,07	
7	Prace na linii kolejowej C-E 30 na odcinku Opole Groszowice – Jelcz – Wrocław Brochów	rezerwowa	300,00	
8	Prace na linii kolejowej nr 143 na odcinku Kluczbork – Oleśnica – Wrocław Mikołajów	rezerwowa	500,00	
9	Prace na linii kolejowej E-59 na odcinku Kędzierzyn Koźle – Chałupki (granica państwa)	rezerwowa	183,00	
Lista projektów RPO objętych KPK 2014 – 2023				
1	Rewitalizacja linii kolejowej nr 287 Nysa – Opole	podstawowa	64,90	
2	Rewitalizacja linii kolejowych nr 301 i nr 293 na odcinku Opole – Kluczbork	podstawowa	45,80	
3	Rewitalizacja linii kolejowej nr 288 Nysa - Brzeg	rezerwowa	30,00	

* Wartość projektu obejmuje wartość nakładów realizowanych po roku 2015 oraz refundacje wydatków z lat wcześniejszych, dokonane po roku 2015.

Źródło: Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku

2.3. Analiza spójności na poziomie regionalnym

Działania na poziomie regionalnym, ujęte w Planie Transportowym Województwa Opolskiego są m.in. spójne z przyjętymi priorytetami i celami takich dokumentów, jak: „Strategia Rozwoju Województwa Opolskiego do 2020 roku”; „Regionalny Program Operacyjny Województwa Opolskiego na lata 2014 – 2020”; „Plan Zagospodarowania Województwa Opolskiego”; „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Opolskiego”; „Strategia Rozwoju Aglomeracji Opolskiej na lata 2014 – 2020”; „Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Aglomeracji Opolskiej”; „Wieloletni Plan Rozwoju Sieci Dróg Wojewódzkich”.

Strategia Rozwoju Województwa Opolskiego do 2020 roku

Strategia Rozwoju Województwa Opolskiego do 2020 roku została przyjęta uchwałą nr XXV/325/2012 Sejmiku Województwa Opolskiego w dniu 28 grudnia 2012 roku.

Strategia Rozwoju Województwa Opolskiego do 2020 roku (SRWO 2020), stanowi odpowiedź samorządu województwa na zmieniającą się sytuację polityczną kraju i warunki społeczno-gospodarcze oraz przestrzenne regionu.

Wizją regionu określoną w Strategii jest stwierdzenie, iż: „Województwo opolskie to wielokulturowy region wykształconych, otwartych i aktywnych mieszkańców, z konkurencyjną i innowacyjną gospodarką oraz z przyjaznym środowiskiem życia”.

W ramach dokumentu zdefiniowano: 5 wyzwań, 10 strategicznych celów, 36 celów operacyjnych oraz działania służące ich realizacji.

Do celów strategicznych ujętych w SRWO 2020 zaliczamy:

- Cel strategiczny 1. Konkurencyjny i stabilny rynek pracy,

- Cel strategiczny 2. Aktywna społeczność regionalna,
- Cel strategiczny 3. Innowacyjna i konkurencyjna gospodarka,
- Cel strategiczny 4. Dynamiczne przedsiębiorstwa,
- Cel strategiczny 5. Nowoczesne usługi oraz atrakcyjna oferta turystyczno-kulturalna,
- Cel strategiczny 6. Dobra dostępność rynków pracy, dóbr i usług,
- Cel strategiczny 7. Wysoka jakość środowiska,
- Cel strategiczny 8. Konkurencyjna aglomeracja opolska,
- Cel strategiczny 9. Ośrodki miejskie biegunami wzrostu,
- Cel strategiczny 10. Wielofunkcyjne obszary wiejskie.

Zapisy Planu Transportowego Województwa Opolskiego znajdują odzwierciedlenie w *celu strategicznym 6. Dobra dostępność rynków pracy, dóbr i usług*, gdzie zakłada się: rozwój powiązań transportowych (cel operacyjny 6.1.), poprawę dostępności aglomeracji opolskiej (cel operacyjny 6.2.), integrację systemu transportu zbiorowego (cel operacyjny 6.3.), poprawę bezpieczeństwa na szlakach komunikacyjnych (cel operacyjny 6.4.), (...) rozwój funkcji komunikacyjnych aglomeracji opolskiej poprzez poprawę drogowych i kolejowych połączeń transportowych w układzie wewnętrznym i zewnętrznym (działanie w celu 8.1 Rozwój i wzmacnianie funkcji metropolitalnych).

Regionalny Program Operacyjny Województwa Opolskiego na lata 2014 – 2020

W dniu 9 kwietnia 2014 r. Zarząd Województwa Opolskiego przyjął uchwałą nr 4910/2014 projekt Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Opolskiego 2014 – 2020, który następnie został przekazany do Komisji Europejskiej.

Dnia 18 grudnia 2014 r. Komisja Europejska zatwierdziła Regionalny Program Operacyjny Województwa Opolskiego na lata 2014-2020.

W dniu 19 marca 2015 r. Zarząd Województwa Opolskiego przyjął Uchwałą nr 385/2015 Szczegółowy opis osi priorytetowych RPO WO 2014-2020.

„Regionalny Program Operacyjny Województwa Opolskiego 2014 – 2020” zawierający XI osi priorytetowych (łącznie z Pomocą Techniczną) to dokument strategiczny regionu opolskiego na kolejną perspektywę finansowania. Przewiduje on realizację projektów dotyczących także zadań wynikających z Planu Transportowego Województwa Opolskiego.

Zapisy Planu Transportowego Województwa Opolskiego znajdują odzwierciedlenie głównie w zakresie:

- Celu szczegółowego 1: Lepsza jakość powietrza poprzez wsparcie transportu publicznego – III osi priorytetowej *Gospodarka Niskoemisyjna*.
- Celu szczegółowego 1: Zwiększona dostępność transportowa obszarów kluczowych dla rozwoju regionu oraz poprawa bezpieczeństwa na drogach – VI osi priorytetowej *Zrównoważony transport na rzecz mobilności mieszkańców*.
- Celu szczegółowego 2: Zwiększony udział transportu kolejowego w przewozach towarowych i pasażerskich w regionie oraz poprawa jakości kolejowego transportu zbiorowego – VI osi priorytetowej *Zrównoważony transport na rzecz mobilności mieszkańców*.

W wyżej wymienionych obszarach, wsparcie uzyskają przede wszystkim zadania na rzecz rozwoju dróg wojewódzkich, w tym wybrane odcinki pozwalające na włączenie do systemu dróg krajowych lub sieci TEN-T, wypełniające luki w sieci dróg pomiędzy ośrodkami wojewódzkimi, miastami nie będącymi stolicami województw (regionalnymi i subregionalnymi). Przedmiotowe inwestycje w infrastrukturę drogową mają na celu poprawę dostępności do terenów inwestycyjnych, przejść granicznych oraz obiektów i szlaków drogowych o kluczowym znaczeniu dla rozwoju gospodarczego regionu.

Realizowane będą także działania, które usuną niedobory przepustowości infrastruktury kolejowej w województwie opolskim, polegające na modernizacji linii

kolejowych, zakupie elektrycznych zespołów trakcyjnych na potrzeby regionalnych przewozów kolejowych. Planowane inwestycje w kompleksowy sposób przyczynić się mają m.in. do poprawy stanu środowiska, komfortu i bezpieczeństwa podróżowania oraz zmniejszenia kosztów eksploatacyjnych, a także skrócenia czasu podróży. Ponadto niezbędna jest intensyfikacja działań ukierunkowanych na proekologiczne rozwiązania systemu transportu publicznego w zakresie przebudowy infrastruktury miejskiej wyprowadzającej z centrów miast indywidualny ruch samochodowy, integrację funkcjonowania poszczególnych podsystemów transportowych oraz inwestycje wynikające z planów gospodarki niskoemisyjnej oraz programów ochrony powietrza.

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Opolskiego

„Plan zagospodarowania przestrzennego województwa opolskiego przyjęty Uchwałą Sejmiku Województwa Opolskiego Nr XLVIII/505/2010 z dnia 28 września 2010 r. jest podstawowym dokumentem określającym politykę przestrzenną, w tym cele, zasady, kierunki i działania służące kształtowaniu struktur przestrzennych oraz kierunków i priorytetów kształtowania środowiska przyrodniczego, kulturowego i zurbanizowanego, w dostosowaniu do strategicznych kierunków rozwoju społecznego i gospodarczego województwa. W zakresie systemu transportowego PZPWO przyjmuje, iż nadrzędnym celem jest rozwój systemu transportowego w kierunku zwiększania dostępności komunikacyjnej województwa i jego strategicznych obszarów oraz poprawa funkcjonowania tych systemów.

Jako główne zasady kształtowania zagospodarowania w dziedzinie transportu uznano potrzebę:

- przełamywania barier i ograniczeń rozwoju w funkcjonowaniu struktur przestrzennych poprzez zapewnienie równego dostępu do sieci komunikacyjnej i doposażenie w infrastrukturę drogową (obwodnice dla wielu miast, mosty na Odrze) oraz wykorzystanie w pełni istniejącej sieci kolejowej i odrzańskiej drogi wodnej;
- kształtowania efektywnej sieci infrastruktury komunikacyjnej.

Z kolei jako główne kierunki polityki przestrzennej w tym obszarze wskazano:

- rozwój infrastruktury komunikacyjnej o znaczeniu międzynarodowym, krajowym i regionalnym;
- rozwój transportu zbiorowego;
- rozwój systemów intermodalnych.

Zapisy Planu Transportowego Województwa Opolskiego odnoszą się wprost do zapisów celu zagospodarowania przestrzennego w zakresie zwiększenia dostępności komunikacyjnej województwa i jego strategicznych obszarów oraz poprawy funkcjonowania tych systemów.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Opolskiego

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Opolskiego został przyjęty Uchwałą nr XLIV/505/2014 Sejmiku Województwa Opolskiego z dnia 22 lipca 2014 roku.

Podstawowym celem opracowania planu transportowego 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 transportowym.

Tak sformułowany cel nadrzędny planu transportowego powinien być osiągnięty poprzez realizację następujących celów szczegółowych:

- Poprawa dostępności transportowej i jakości transportu – instrument poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych (Cel1).
- Poprawa efektywności funkcjonowania systemu transportowego – instrument zwiększania wydajności systemu z jednoczesnym ograniczaniem kosztów (Cel2).
- Integracja systemu transportowego – w układzie gałęziowym i terytorialnym (Cel 3).
- Wspieranie konkurencyjności gospodarki – instrument rozwoju gospodarczego (Cel4).
- Poprawa bezpieczeństwa – radykalna redukcja liczby wypadków i ograniczenie ich skutków (zabici, ranni) oraz poprawa bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu (Cel5).
- Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne i warunki życia (Cel6).

Określone cele zawarte w Planie Transportowym Województwa Opolskiego są spójne z zapisami wskazanymi w Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Opolskiego.

Planowane działania na obszarze Województwa Opolskiego zgłoszone do Kontraktu Terytorialnego Województwa Opolskiego na lata 2014 – 2020

Działania inwestycyjne na obszarze Województwa Opolskiego zgłoszone do Kontraktu Terytorialnego Województwa Opolskiego 2014 – 2020 ujęto poniżej.

• Budowa drogi ekspresowej S11 na odcinku Kępno – granica województwa opolskiego

Podmiot odpowiedzialny za realizację przedsięwzięcia – GDDKiA.

Miejsce realizacji przedsięwzięcia : województwo opolskie, wielkopolskie.

Orientacyjny całkowity koszt realizacji przedsięwzięcia: 1 985 000 tys. zł.

Harmonogram realizacji przedsięwzięcia: 2017 – 2024.

Opis przedsięwzięcia w kontekście proponowanych celów:

Celem inwestycji jest budowa drogi ekspresowej S11 przebiegającej na odcinku od końca obwodnicy Kępna w województwie wielkopolskim do granicy województwa opolskiego z województwem śląskim wraz z budową dróg dojazdowych do obsługi przyległego terenu, budową infrastruktury związanej z drogą S11, a także przebudową lokalnych dróg oraz istniejących urządzeń infrastruktury technicznej kolidujących z budową S11. Planowana budowa drogi ekspresowej S11 Kępno – granica województwa opolskiego obejmuje trzy odcinki realizacyjne, tj.:

- budowę obwodnicy Bąkowa w ciągu DK 11 – długość: 3,8 km,
- budowę obwodnicy Olesna w ciągu DK 11– długość: 28 km,
- budowę drogi ekspresowej S11 na odcinku Kępno – Bąków – długość: 44,6 km (w tym budowa drugiej jezdni na obwodnicy Bąkowa).

Realizacja drogi ekspresowej S11 przyczyni się do:

- utworzenia ponadregionalnej drogi tranzytowej łączącej województwo wielkopolskie, opolskie i śląskie,
- stworzenia bezpiecznego odcinka trasy drogowej zapewniającego wysoki komfort dalekobieżnego ruchu drogowego o dużych prędkościach podróży,
- dostosowania drogi do prognozowanego ruchu (poprzez budowę drogi dwujezdniowej),
- dostosowania drogi do obowiązujących przepisów prawnych, w tym zapisów rozporządzeń w sprawie warunków technicznych dotyczących dróg i obiektów inżynierskich,
- zwiększenia bezpieczeństwa użytkowników poprzez zastosowanie rozwiązań bezkolizyjnych tj. węzłów drogowych,

- rozwiązania obsługi przyległego terenu, w tym w szczególności przez budowę dróg publicznych i wewnętrznych,
- budowa obwodnicy Bąkowa spowoduje, na odcinku omięcia Bąkowa, zmianę przebiegu drogi. Nastąpi skrócenie trasy drogi krajowej na skutek łagodniejszego przekroczenia przez nią doliny rzeki Stobrawy. Nowa trasa zostanie przeprowadzona estakadą ponad rzeką Stobrawą, Młynówką a także ponad linią kolejową,
- budowa obwodnicy Olesna ominie wieś: Stare Olesno, Wojciechów, Grodzisko, Sowczyce i Łomnica.

Stan zaawansowania prac przygotowawczych/realizacji:

Obwodnica Bąkowa – wykonana dokumentacja projektowa wymaga aktualizacji, uzyskana decyzja ZRiD z września 2010 r. wymaga zmiany,

Obwodnica Olesna – wykonana koncepcja programowa wymaga aktualizacji, uzyskana decyzja środowiskowa z czerwca 2009 r. straciła ważność.

• **Budowa obwodnicy miejscowości Myślina w ciągu drogi krajowej Nr 46**

Podmiot odpowiedzialny za realizację przedsięwzięcia – GDDKiA.

Miejsce realizacji przedsięwzięcia : województwo opolskie.

Orientacyjny całkowity koszt realizacji przedsięwzięcia: 51 670 tys. zł.

Harmonogram realizacji przedsięwzięcia: 2017 – 2018.

Opis przedsięwzięcia w kontekście proponowanych celów:

Inwestycja polegać będzie na budowie obwodnicy miejscowości Myślina w ciągu drogi krajowej nr 46. Docelowo przedmiotowa obwodnica stanowić będzie kontynuację wybudowanej obwodnicy Dobrodzienia i całościowo będzie pełnić rolę obwodnicy miast: Myślina i Dobrodzień, tworząc łącznie funkcjonalny i bezpieczny odcinek o długości 9,6 km.

Inwestycja ma na celu poprawę przepustowości ulic miejskich i płynności ruchu lokalnego poprzez wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza obszar zabudowy miejskiej. Budowa nowego odcinka drogi z dala od terenów zabudowanych o parametrach zgodnych z obowiązującymi warunkami technicznymi, zapewni komfort ruchu tranzytowego i w znaczny sposób skróci czas podróżujących na trasie relacji Opole – Warszawa.

W ramach projektu wykonane zostały następujące opracowania związane z dokumentacją techniczną:

- 29.10.2002-30.09.2008 – opracowanie koncepcji projektowej oraz projektu budowlanego i wykonawczego dla budowy obwodnicy m. Myślina o długości około 3,5 km w ciągu drogi krajowej Nr 46 Kłodzko – Opole – Szczekociny (dokumentacja wymaga aktualizacji);
- 20.11.2006–23.02.2007 – materiały dla uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia dla „Budowa obwodnicy m. Myślina w ciągu drogi krajowej Nr 46”. Opracowany został Raport oddziaływania na środowisko;
- 19.09.2008-06.11.2008 – opracowanie Studium Wykonalności i Rezultatów Studium Wykonalności wraz z analizą kosztów i korzyści.

W trakcie opracowywania dokumentacji projektowej wydane zostały następujące decyzje:

- Decyzja nr ŚR.III.TD-MW-6613-4/22/06/07 z dnia 31.01.2007r. o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na „Budowie obwodnicy m. Myślina w ciągu drogi krajowej Nr 46 Kłodzko – Opole - Szczekociny” wydana przez Wojewodę Opolskiego na wniosek złożony w dniu 14.06.2006r.;
- Decyzja nr IG.VI- GF-7046-15/08 z dnia 30.07.2008r. o ustaleniu lokalizacji drogi krajowej dla inwestycji polegającej na budowie obwodnicy Myślina w ciągu drogi

krajowej Nr 46, wydana przez Wojewodę Opolskiego na wniosek złożony w dniu 14.05.2008r.;

- Decyzją nr 108/D/2008 z dnia 13.11.2008r. (IG.V.EA-7111-2-90/08) Wojewoda Opolski zatwierdził projekt budowlany i udzielił pozwolenia na budowę na wniosek złożony 26.09.2008r. – wymagana zmiana pozwolenia na budowę. Nieruchomości pod pas drogowy zostały już nabyte.

- **Budowa obwodnicy miejscowości Kędzierzyn – Koźle w ciągu drogi krajowej Nr 40**

Podmiot odpowiedzialny za realizację przedsięwzięcia – GDDKiA.

Miejsce realizacji przedsięwzięcia : województwo opolskie.

Orientacyjny całkowity koszt realizacji przedsięwzięcia: 310 017,1 tys. zł.

Harmonogram realizacji przedsięwzięcia: 2017 – 2021.

Opis przedsięwzięcia w kontekście proponowanych celów:

W ramach inwestycji zrealizowany zostanie II etap obwodnicy Kędzierzyna Koźle w ciągu drogi krajowej nr 40 na odcinku od końca wybudowanego fragmentu obwodnicy (z wyłączeniem wybudowanego łącznika) aż do granicy z województwem śląskim. Realizacja całego zakresu inwestycji zakończy przebudowę korytarza tranzytowego aglomeracji miejskiej Kędzierzyna – Koźla. Inwestycja ma na celu poprawę przepustowości ulic miejskich i płynności ruchu lokalnego poprzez wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza obszar zabudowy miejskiej. Realizacja inwestycji wpłynie na wzrost poziomu bezpieczeństwa zarówno kierujących pojazdami, jak i mieszkańców dzielnic Blachowni oraz Sławęcic oraz miejscowości Ujazd. Wylimitowanie z ruchu miejskiego uciążliwych samochodów ciężkich przyczyni się do poprawy klimatu akustycznego oraz zmniejszenia wielkości emisji substancji szkodliwych do środowiska.

Budowa nowego odcinka drogi z dala od terenów zabudowanych, o parametrach zgodnych z obowiązującymi warunkami technicznymi, zapewni komfort ruchu tranzytowego, tworząc połączenie międzyregionalnej drogi z Czech i południa kraju z portem rzeczny na Odrze oraz węzłem kolejowym w Kędzierzynie-Koźlu. Obwodnica usprawni ruch w kierunku węzła autostradowego A4 „Kędzierzyn-Koźle” i „Łany” oraz poprawi dostępność przyległych terenów do autostrady A4. Nastąpi przeniesienie transportu niebezpiecznych materiałów chemicznych z Zakładu Azotowego w Kędzierzynie – Koźlu z ulic miejskich w zwartej zabudowie, w związku z czym ograniczone zostanie do minimum ryzyko wystąpienia katastrofy ekologicznej w centrum miasta. Realizacja inwestycji umożliwi również skomunikowanie z terenami inwestycyjnymi, wpływając na rozwój aktywacji gospodarczej terenów zlokalizowanych w korytarzu i w sąsiedztwie korytarza obwodnicy i drogi krajowej nr 40 oraz w powiecie kędzierzyńsko-kozielskim strzeleckim.

W ramach projektu wykonane zostały następujące opracowania związane z dokumentacją techniczną:

- 14.02.2007–22.09.2009 – Studium Techniczno-Ekonomiczno Środowiskowego i materiałów do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (dokumentacja wymaga aktualizacji);
- 07.07.2010 – 22.04.2011 – opracowanie koncepcji programowej (dokumentacja wymaga aktualizacji).

W trakcie opracowywania dokumentacji projektowej wydane zostały następujące decyzje:

- Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia nr OSI.7624-35-16/09-10 z dnia 18.03.2010 r. Decyzja utraciła ważność.

Nieruchomości pod pas drogowy inwestycji zostaną przejęte na rzecz Skarbu Państwa z mocy prawa w wyniku wydania decyzji o Zezwoleniu na Realizację Inwestycji

Drogowej i uzyskania jej ostateczności. Planowany proces nabywania gruntów: 2019-2021 r.

• **Budowa obwodnicy miejscowości Niemodlin w ciągu drogi krajowej Nr 46**

Podmiot odpowiedzialny za realizację przedsięwzięcia – GDDKiA.

Miejsce realizacji przedsięwzięcia : województwo opolskie.

Orientacyjny całkowity koszt realizacji przedsięwzięcia: 218 553,9 tys. zł.

Harmonogram realizacji przedsięwzięcia: 2016 – 2019.

Opis przedsięwzięcia w kontekście proponowanych celów:

Inwestycja polegająca na budowie obwodnicy Niemodlina w ciągu drogi krajowej 46 ma na celu poprawę przepustowości ulic miejskich i płynności ruchu lokalnego poprzez wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza obszar zabudowy miejskiej. Realizacja inwestycji wpłynie na wzrost poziomu bezpieczeństwa zarówno kierujących pojazdami, jak i mieszkańców Niemodlina oraz wsi Brzęczkowice i Sosnówka. Wyeliminowanie z ruchu miejskiego uciążliwych samochodów ciężkich przyczyni się do poprawy klimatu akustycznego oraz zmniejszenia wielkości emisji substancji szkodliwych do środowiska. Budowa nowego odcinka drogi z dala od terenów zabudowanych o parametrach zgodnych z obowiązującymi warunkami technicznymi, zapewni komfort ruchu tranzytowego i w znaczny sposób skróci czas podróżujących na kierunku Polska – Czechy oraz Opole – Kłodzko. Realizacja inwestycji umożliwi również skomunikowanie

z terenami inwestycyjnymi, wpływając na rozwój aktywacji gospodarczej terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie drogi krajowej nr 46 oraz w województwie opolskim.

W ramach projektu wykonane zostały następujące opracowania związane z dokumentacją techniczną:

- 28.11.2006–14.06.2010 – Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego i materiałów do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (dokumentacja wymaga aktualizacji);
- 02.07.2010 – 16.01.2012 – opracowanie koncepcji programowej oraz projektu budowlanego i wykonawczego (dokumentacja wymaga aktualizacji).

W trakcie opracowywania dokumentacji projektowej wydane zostały następujące decyzje:

- Uzyskano decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia nr RDOŚ-16-WOOS-66-13-026/10/mw z dnia 08.09.2010 r.;
- W dniu 17.03.2014 r. Oddział w Opolu złożył wniosek o wydanie decyzji ZRiD do Wojewody Opolskiego. Z powodu braku możliwości uzupełnienia wniosku w ciągu 7 dni, w dniu 30.04.2014 r. wysłano zawiadomienie o pozostawieniu wniosku bez rozpatrzenia. Ponowne złożenie wniosku nastąpiło 28.07.2014 r. W dniu 08.09.2014 r. postępowanie zostało wszczęte, a 03.10.2014 r., na wcześniejszy wniosek Oddziału, zawieszono ze względu na potrzebę optymalizacji rozwiązań projektowych. Planowany termin uzyskania decyzji ZRiD – marzec 2019 r.

• **Budowa obwodnicy miejscowości Nysa w ciągu dróg krajowych DK Nr 41 i 46**

Podmiot odpowiedzialny za realizację przedsięwzięcia – GDDKiA.

Miejsce realizacji przedsięwzięcia : województwo opolskie.

Orientacyjny całkowity koszt realizacji przedsięwzięcia: 367 826,3 tys. zł.

Harmonogram realizacji przedsięwzięcia: 2014 – 2017.

Opis przedsięwzięcia w kontekście proponowanych celów:

Inwestycja polegająca na budowie obwodnicy Nysy w ciągu drogi krajowej 41 i 46 ma na celu poprawę przepustowości ulic miejskich i płynności ruchu lokalnego poprzez

wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza obszar zabudowy miejskiej. Realizacja inwestycji wpłynie na wzrost poziomu bezpieczeństwa zarówno kierujących pojazdami, jak i mieszkańców Nysy. Wyeliminowanie z ruchu miejskiego uciążliwych samochodów ciężkich przyczyni się do poprawy klimatu akustycznego oraz zmniejszenia wielkości emisji substancji szkodliwych do środowiska.

Budowa nowego odcinka drogi z dala od terenów zabudowanych, o parametrach zgodnych z obowiązującymi warunkami technicznymi, zapewni komfort ruchu tranzytowego i w znaczny sposób skróci czas podróżujących na kierunku Polska – Czechy oraz Opole – Kłodzko. Realizacja inwestycji umożliwi również skomunikowanie z terenami inwestycyjnymi, wpływając na rozwój aktywacji gospodarczej terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie.

W ramach projektu wykonane zostały następujące opracowania związane z dokumentacją techniczną:

- 15.05.2006–04.06.2006 – opracowanie Studium transportowego w zakresie dróg krajowych miasta Nysa;
- 20.06.2007–31.08.2009 – opracowanie Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego w celu wyznaczenia możliwych do realizacji tras obwodnicy z dostosowaniem do wymagań przepisów ochrony środowiska oraz w oparciu o przeprowadzone konsultacje społeczne;
- 02.07.2010 – 16.01.2012 – opracowanie koncepcji programowej, projektu budowlanego i wykonawczego – dla zadania „Opracowanie koncepcji programowej oraz projektu budowlanego i wykonawczego budowy obwodnicy m. Nysa w ciągu drogi krajowej nr 41 Nysa – Prudnik – Trzebina - granica Państwa i drogi krajowej nr 46 Kłodzko – Opole – Częstochowa - Szczekociny”;
- 06.08.2014 – 22.06.2015 – optymalizacja projektu budowlanego i wykonawczego w ramach umowy z Wykonawcą w systemie P&B.

W trakcie opracowywania dokumentacji projektowej wydane zostały następujące decyzje:

- Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia nr RDOŚ-16-WOOS-6613-033/09/mj z dnia 14.10.2009 r. W roku 2010 sporządzona została „Analiza potrzeby lokalizacji dodatkowego przejścia dla dzikiej zwierzyny w rejonie km 7+000 planowanej obwodnicy m. Nysa w ciągu DK nr 41 relacji Nysa – Prudnik w rejonie m. Niwnica” (warunek z decyzji RDOŚ z 14.10.2009 r. p.I.3 tiret 5), z której to analizy wynika, iż nie ma potrzeby budowy dodatkowego przejścia dla zwierzyny;
- Decyzją nr WPN 6400.4.2012.MG z 21.02.2014 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Opolu zmienił termin na zniszczenie stanowisk kruszyny pospolitej, konwalii majowej, kopytnika pospolitego i pierwiosnka wyniosłego w terminie do 15.01.2016 r.;
- Decyzją nr WPN 6400.4.2012.MG z 28.03.2012 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Opolu zezwolił na przesadzenie roślin: kopytnika pospolitego, konwalii majowej, pierwiosnka wyniosłego oraz na zniszczenie stanowisk kruszyny pospolitej, konwalii majowej, kopytnika pospolitego i pierwiosnka wyniosłego w terminie do 15.12.2013 r.;
- Decyzją nr ZA.5183.2.2012.KS z dnia 27.08.2012 r. Wojewódzki Konserwator Zabytków określił szczegółowy zakres i rodzaj niezbędnych badań archeologicznych w obszarze inwestycji pt. „Budowa obwodnicy w m. Nysa w ciągu drogi krajowej nr 41 oraz w ciągu drogi krajowej nr 46”;

- Decyzją nr IN.V.7820.1.15.2013.EA z dnia 08.04.2015 r. Wojewoda Opolski wydał zezwolenie na realizację inwestycji drogowej polegającej na budowie obwodnicy m. Nysa w ciągu drogi krajowej nr 46. Decyzja stała się ostateczna 27.05.2015 r.

Realizacja inwestycji w systemie Projektuj & Buduj na podstawie umowy z wykonawcą zawartą w dniu 06.08.2014 r. Data rozpoczęcia robót: 17.04.2015 r.

- **Rozbudowa ciągu komunikacyjnego na osi północ – południe – droga wojewódzka nr 454**

Podmiot odpowiedzialny za realizację przedsięwzięcia – ZDW w Opolu.

Miejsce realizacji przedsięwzięcia: województwo opolskie, powiat: opolski, namysłowski, gmina: Dobrzeń Wlk., Pokój, Świerczów, Namysłów, miejscowości: Kup, Pokój, Krzywa Góra, Ładza, Zieleniec, Krogulna, Miejsce, Świerczów, Biestrzykowice, Jastrzębie, Ziemielowice

Orientacyjny całkowity koszt realizacji przedsięwzięcia: 100 000 tys. zł.

Harmonogram realizacji przedsięwzięcia: 2015 – 2020.

Opis przedsięwzięcia w kontekście proponowanych celów:

Celem szczegółowym jest zwiększenie dostępności transportowej obszarów kluczowych dla rozwoju regionu oraz poprawa bezpieczeństwa na drogach.

Realizacja przedsięwzięcia w sposób zasadniczy poprawi stan techniczny drogi wojewódzkiej nr 454 oraz wpłynie na zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Droga ta stanowi najważniejszy ciąg komunikacyjny na osi północ – południe w WO. Rozprawadza ona ruch z Opola w kierunku Namysłowa i województwa Dolnośląskiego (poprzez DW451) i Łódzkiego. Jest to najdogodniejsze połączenie centralnej i południowej części województwa z drogami krajowymi nr 8 i 39. Charakteryzuje się ona dużym i bardzo dużym natężeniem ruchu.

Zaopatrzenie Elektrowni Opole oraz sąsiadujących dużych firm w postaci surowców oraz gotowych wyrobów przewożona jest transportem samochodowym od strony południowej

i północnej. Stwarza to bardzo duże problemy komunikacyjne w obrębie samej Elektrowni Opole oraz na drogach do niej prowadzących i na styku z Obwodnicą Północną Miasta Opola. Z uwagi na ciągły rozwój tego obszaru prognozuje się dodatkowe zwiększenie obciążenia drogi wojewódzkiej nr 454. Dlatego też niezbędne jest podjęcie działań infrastrukturalnych, które w sposób zasadniczy ograniczą negatywne skutki zwiększonego natężenia ruchu. Osiągnięcie założonych celów poprzez m.in. poprawę stanu technicznego drogi wojewódzkiej 454 wpłynie znacząco na zwiększenie bezpieczeństwa i płynności ruchu.

W ramach zadania planowana jest: 1) rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 454 wraz z budową ciągu pieszo – rowerowego w m. Kup w km od 17+575 do km 19+340 (zadanie zrealizowane), 2) rozbudowa poszczególnych odcinków drogi wojewódzkiej nr 454, w tym działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

- **Poprawa połączenia południowej części Województwa Opolskiego z autostradą A4**

Podmiot odpowiedzialny za realizację przedsięwzięcia – ZDW w Opolu.

Miejsce realizacji przedsięwzięcia: województwo opolskie, powiat krapkowicki, prudnicki, głubczycki, kędzierzyńsko-kozielski, gmina: Prószków, Biała, Lubsza, Prudnik, Krapkowice, Głogówek, Kędzierzyn –Kozł, Bierawa, miejscowości: Górki, Chrzaszczyce, Biała, Lubsza, Dobroszowice, Prudnik, Pietna, Ściborowice, Rzepce, Głogówek, Szonów, Kędzierzyn –Kozł, Stare Kozł, Bierawa, Korzonek, Ortowice, Kotlarnia, Goszyce.

Orientacyjny całkowity koszt realizacji przedsięwzięcia: 111 428 514 tys. zł.

Harmonogram realizacji przedsięwzięcia: 2015 – 2020.

Opis przedsięwzięcia w kontekście proponowanych celów:

Celem szczegółowym jest zwiększenie dostępności transportowej obszarów kluczowych dla rozwoju regionu oraz poprawa bezpieczeństwa na drogach.

Realizacja przedsięwzięcia w sposób zasadniczy poprawi stan techniczny dróg wojewódzkich oraz wpłynie na zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Drogi wchodzące w skład przedsięwzięcia charakteryzują się dużym natężeniem ruchu, są one również priorytetowymi ciągami komunikacyjnymi w południowej części województwa

o charakterze ponadregionalnym. DW nr 416 łączy centrum regionu (Aglomerację Opolską) z południową częścią WO (Głogówkiem, Głubczycami) oraz Województwem Śląskim (Racibórz). Jest to również droga rozprawdzająca ruch na pograniczu polsko – czeskim. Z kolei DW nr 408 łączy K-K z Gliwicami autostradą A-4. Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 414 jest z kolei determinowana wcześniej rozpoczętym planem inwestycyjnym, którego celem było skomunikowanie byłego, jedynepełnotowarowego przejścia granicznego na terenie WO, z autostradą A4 – węzeł Opole Południe oraz w szerszym ujęciu z Opolem.

Obszar tematyczny realizacji przedsięwzięcia obejmuje:

- 1) Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 416 w miejscowości Pietna od km 1+144 do km 3+893 (zadanie zrealizowane),
- 2) Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 414 na odc. Górki – Chrzaszczyce w km od 12+980 do km 14+300 (zadanie zrealizowane),
- 3) Budowa obwodnicy Alei Lipowej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 414,
- 4) Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 408 na odc. K-K – Stare Koźle,
- 5) Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 408 na odc. Brzeźce – Stare Koźle,
- 6) Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 414 na odc. Lubrza – Prudnik,
- 7) Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 416 na odc. Pietna – Ściborowice – Rzepcze,
- 8) Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 408 na odc. Bierawa – Korzonek,
- 9) Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 408 w m. Ortowice,
- 10) Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 408 na odc. Kotlarnia – Goszyce,
- 11) Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 416 na odc. Głogówek – Szonów,
- 12) Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 414 na odc. Biała – Dobroszewice,
- 13) Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 416 w m. Nowa Cerekwia.

• **Poprawa dostępności do węzłów autostrady A4 „Gogolin” (Krapkowice) i „Olszowa” (Kędzierzyn-Koźle)**

Podmiot odpowiedzialny za realizację przedsięwzięcia – ZDW w Opolu.

Miejsce realizacji przedsięwzięcia: województwo: opolskie, powiat: strzelecki, krapkowicki, oleski, gmina: Strzelce Opolskie, Gogolin, Dobrodzień, Zawadzkie, Jemielnica, Olesno, miejscowości: Strzelce Opolskie, Olesno, Łowosów, Piotrówka, Zawadzkie, Nowy Wachów, Malnia, Chorula, Kocury, Dobrodzień, Borosów, Pietraszów.

Orientacyjny całkowity koszt realizacji przedsięwzięcia: 228 420 000 tys. zł.

Harmonogram realizacji przedsięwzięcia: 2015 – 2020.

Opis przedsięwzięcia w kontekście proponowanych celów:

Celem szczegółowym jest zwiększenie dostępności transportowej obszarów kluczowych dla rozwoju regionu oraz poprawa bezpieczeństwa na drogach.

Realizacja przedsięwzięcia w sposób zasadniczy poprawi stan techniczny dróg wojewódzkich oraz wpłynie na zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wzmocnione zostanie powiązanie obszarów we wschodniej części województwa oraz pośrednio przez przygotowywaną przez GDDKiA budową autostrady A1. Wszystkie wymienione poniżej drogi charakteryzują się dużym i bardzo dużym natężeniem ruchu

ze znaczącym udziałem pojazdów ciężarowych. Drogi te są jednocześnie priorytetowymi ciągami komunikacyjnymi w środkowej i wschodniej części WO o charakterze ponadregionalnym (ciąg dróg nr 487, 494, 901 i 426) oraz regionalnym (nr 423 i 409) łączące jednocześnie jedne z największych miejscowości Opolszczyzny, w tym również stolicę regionu i stolice powiatów (Opole, Kędzierzyn-Koźle, Strzelce Op., Krapkowice, Olesno). Ponadto budowa obwodnicy miejscowości Malnia i Chorula ma również przyczynić się do lepszego powiązania terenów inwestycyjnych zlokalizowanych na południu Opola – w tzw. dzielnicy Metalchem (Opole – Grotowice), dla których droga wojewódzka nr 423 jest główną arterią komunikacyjną).

Obszar tematyczny realizacji przedsięwzięcia obejmuje:

- 1) 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 (w trakcie realizacji),
- 2) Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 494 na odcinku Olesno – Łowoszków wraz z przebudową obiektu mostowego od km 16+525,48 do km 18+613,52 (w trakcie realizacji),
- 3) Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 426 na odc. Piotrówka – Zawadzkie,
- 4) Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 901 na odc. Olesno – Nowy Wachów,
- 5) Budowa obwodnicy m. Malni i Choruli w ciągu drogi wojewódzkiej nr 423,
- 6) Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 901 na odc. Kocury – Dobrodzień,
- 7) Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 487 na odc. Olesno – Boroszków,
- 8) Budowa obwodnicy Dobrodzienia w ciągu drogi wojewódzkiej nr 901,
- 9) Rozbudowa układu komunikacyjnego ul. Gogolińskiej w Strzelcach Opolskich,
- 10) Rozbudowa skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 494 w m. Świercze,
- 11) Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 901 na odc. Kielcza – granica województwa,
- 12) Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 901 na odc. Zawadzkie – Żędowice,

Przedsięwzięcie obejmuje przebudowę dróg wojewódzkich nr:

- 487, 494, 901, 426 z powiązaniem miejscowości Gorzów Śląski, Olesno, Dobrodzień, Zawadzkie, Strzelce Opolskie z węzłem autostrady A4 Kędzierzyn – Koźle oraz woj. śląskim,
- 423 i 409 poprzez budowę obwodnicy miejscowości Malni i Choruli i ściślejsze powiązanie Opola z węzłem autostrady A4 Gogolin przy jednoczesnej rozbudowie układu komunikacyjnego prowadzącego do terenów inwestycyjnych Gminy Gogolin oraz zlokalizowanych w miejscowości Strzelce Opolskie, w tym także działań mających na celu rozprowadzenie ruchu w kierunku DW414.

- **Budowa obwodnicy miejscowości Czarnowąsy**

Podmiot odpowiedzialny za realizację przedsięwzięcia – ZDW w Opolu.

Miejsce realizacji przedsięwzięcia: powiat opolski, gmina: Dobrzeń Wielki, Opole, miejscowości: Czarnowąsy, Borki, Opole.

Orientacyjny całkowity koszt realizacji przedsięwzięcia: 160 000 tys. zł.

Harmonogram realizacji przedsięwzięcia: 2016 – 2017.

Opis przedsięwzięcia w kontekście proponowanych celów:

Celem szczegółowym jest zwiększenie dostępności transportowej obszarów kluczowych dla rozwoju regionu oraz poprawa bezpieczeństwa na drogach.

Realizacja przedsięwzięcia w sposób zasadniczy poprawi stan techniczny drogi wojewódzkiej nr 454 oraz wpłynie na zwiększenie bezpieczeństwa i płynności ruchu. Budowa obwodnicy miejscowości Czarnowąsy po nowym śladzie drogi, poza zabudową ww. miejscowości oraz zapewni obsługę komunikacyjną dla PGE Elektrownia Opole i firm zlokalizowanych w jej pobliżu, szczególnie biorąc pod uwagę obecnie trwające prace związane z rozbudową Elektrowni Opole o dwa nowe bloki energetyczne i ciągle zwiększający się udział ruchu ciężarowego do i z Elektrowni Opole.

Przedsięwzięcie obejmuje budowę obwodnicy m. Czarnowąsy stanowiącej połączenie z Obwodnicą Północną Opola poprzez przebudowany węzeł komunikacyjny na ul. Sobieskiego. Zakres ww. zadań jest komplementarny z wcześniej zrealizowanymi przedsięwzięciami ze środków własnych przez WO oraz ze środków RPO WO 2007-2013 przez Miasto Opole.

- **Budowa obwodnicy miejscowości Dobrzeń Wielki**

Podmiot odpowiedzialny za realizację przedsięwzięcia – ZDW w Opolu.

Źródło finansowania: budżet państwa.

Miejsce realizacji przedsięwzięcia: powiat opolski, gmina: Dobrzeń Wielki, miejscowości: Brzezie, Dobrzeń Wielki, Dobrzeń Mały, Kup.

Orientacyjny całkowity koszt realizacji przedsięwzięcia: 110 000 tys. zł.

Harmonogram realizacji przedsięwzięcia: 2019 – 2021.

Opis przedsięwzięcia w kontekście proponowanych celów:

Przedsięwzięcie dotyczy budowy obwodnicy miejscowości Dobrzeń Wielki, Dobrzeń Mały, Borki od km 5+200,00 do km 11+658,43.

Celem szczegółowym jest zwiększenie dostępności transportowej obszarów kluczowych dla rozwoju regionu oraz poprawa bezpieczeństwa na drogach.

Realizacja przedsięwzięcia w sposób zasadniczy poprawi stan techniczny drogi wojewódzkiej nr 454 oraz wpłynie na zwiększenie bezpieczeństwa i płynności ruchu. Budowa obwodnicy miejscowości Dobrzeń Wlk. po nowym śladzie drogi, poza zabudową ww. miejscowości to kontynuacja przedsięwzięcia „Budowa obwodnicy miejscowości Czarnowąsy”. Przedsięwzięcie rozpoczyna się w km 5+200,00 w miejscu gdzie zakończone zostaną prace nad obwodnicą m. Czarnowąsy. Projektowana trasa DW 454 przebiega w kierunku północnym po śladzie istniejącej drogi gruntowej, następnie krzyżuje się z innymi drogami za pośrednictwem skrzyżowań skanalizowanych, aż do km 11+450, gdzie wpisuje się w istniejący przebieg DW 454 (skrzyżowanie typu rondo).

- **Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowych o znaczeniu regionalnym**

Zadanie dotyczy: „Rewitalizacji linii kolejowej nr 287 Nysa – Opole”, „Rewitalizacji linii kolejowych nr 301 i nr 293 na odcinku Opole – Kluczbork” , „Rewitalizacja linii kolejowej nr 288 Nysa – Brzeg”.

Podmiot odpowiedzialny za realizację przedsięwzięcia – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Miejsce realizacji przedsięwzięcia : województwo opolskie.

Orientacyjny całkowity koszt realizacji przedsięwzięcia: 140 700 tys. zł.

Harmonogram realizacji przedsięwzięcia: 2016 – 2020.

Opis przedsięwzięcia w kontekście proponowanych celów:

Celem inwestycji jest przebudowa i modernizacja/rewitalizacja linii kolejowych o charakterze regionalnym. Projekt obejmuje rewitalizację odcinków linii kolejowych o znaczeniu regionalnym nr 287 Opole Zachodnie – Nysa, nr 293 i 301 Opole Główne – Kluczbork oraz 288 Nysa – Brzeg. Realizacja przedsięwzięcia przyczyni się do kompleksowej poprawy parametrów technicznych regionalnych linii kolejowych poprzez: likwidację ograniczeń prędkości, skrócenie czasu przejazdu, zwiększenie przepustowości linii, poprawę bezpieczeństwa ruchu, podwyższenie komfortu podróżowania, zwiększenie mobilności mieszkańców, dostosowanie infrastruktury przystankowej do potrzeb osób z ograniczoną sprawnością ruchową, wzrostu zainteresowania publicznym transportem zbiorowym.

Realizacja projektu przyczyni się do poprawy stanu infrastruktury kolejowej umożliwiającej dostęp do lokalnych rynków pracy, zwiększenia roli transportu kolejowego w przewozach pasażerskich i towarowych województwa.

Celem projektu jest polepszenie jakości usług przewozowych poprzez usprawnienie układu komunikacyjnego sprzyjającego rozwojowi społecznemu i gospodarczemu regionu. Projekt przyczyni się do uatrakcyjnienia sieci połączeń z sąsiednimi regionami, jak również połączeń wewnętrznych przyczyniających się do rozwoju obszarów aktywności gospodarczej. Nie mniej ważny jest wpływ na rozwój i usprawnienie transportu zbiorowego oraz zmniejszenie jego uciążliwości dla środowiska naturalnego.

- **Prace na liniach kolejowych nr 153, 199, 681, 682, 872 na odcinku Toszek Północ – Rudziniec Gliwicki – Stare Koźle**

Podmiot odpowiedzialny za realizację przedsięwzięcia – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Miejsce realizacji przedsięwzięcia : województwo opolskie, województwo śląskie.

Orientacyjny całkowity koszt realizacji przedsięwzięcia: 177,07 mln zł.

Harmonogram realizacji przedsięwzięcia: 2015 – 2018.

Opis przedsięwzięcia w kontekście proponowanych celów:

Realizacja projektu modernizacji linii kolejowych nr 153, 199, 681, 682, 872 na odcinku Toszek Północ – Rudziniec Gliwicki – Stare Koźle przyczyni się do:

- poprawy ekonomicznej i przestrzennej spójności Polski poprzez wzmocnienie połączeń kolejowych (w głównej mierze towarowych) z innymi regionami,
- przejęcia części ładunków korzystających z transportu drogowego, a przez to do poprawy bezpieczeństwa na drogach oraz zmniejszenia wpływu transportu na środowisko naturalne.
- wyeliminowania tzw. „wąskiego gardła” i zwiększenie przepustowości.

- **Prace na linii kolejowej E-59 na odcinku Kędzierzyn Koźle – Chałupki (granica państwa)**

Podmiot odpowiedzialny za realizację przedsięwzięcia – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Miejsce realizacji przedsięwzięcia: województwo opolskie, województwo śląskie.

Orientacyjny całkowity koszt realizacji przedsięwzięcia: 183 mln zł.

Harmonogram realizacji przedsięwzięcia: 2016 – 2019.

Opis przedsięwzięcia w kontekście proponowanych celów:

Realizacja projektu modernizacji linia kolejowej E –59 na odcinku Kędzierzyn-Koźle – Chałupki (granica państwa) przyczyni się do:

- poprawy ekonomicznej i przestrzennej spójności Polski zachodniej poprzez wzmocnienie połączeń bezpośrednich z innymi regionami i krajami UE,
- przejęcia części ładunków i pasażerów korzystających z transportu drogowego, a przez to do poprawy bezpieczeństwa na drogach oraz zmniejszenia wpływu transportu na środowisko naturalne,
- rozwoju rynku pracy poprzez powiązanie obszarów peryferyjnych i dużych miast Polski Zachodniej i Południowej zapewniając atrakcyjne perspektywy dojazdu do dużych rynków pracy, także na obszarze Czech.
- wyeliminowanie tzw. „wąskiego gardła” i zwiększenie przepustowości.

- **Prace na linii kolejowej C-E 30 na odcinku Opole Groszowice – Jelcz – Wrocław Brochów**

Podmiot odpowiedzialny za realizację przedsięwzięcia – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Miejsce realizacji przedsięwzięcia: województwo opolskie, województwo dolnośląskie.

Orientacyjny całkowity koszt realizacji przedsięwzięcia: 300 mln zł.

Harmonogram realizacji przedsięwzięcia: 2015 – 2018.

Opis przedsięwzięcia w kontekście proponowanych celów:

Realizacja projektu modernizacji linia kolejowej C-E 30 na odcinku Opole Groszowice – Jelcz – Wrocław Brochów przyczyni się do:

- poprawy ekonomicznej i przestrzennej spójności Polski Zachodniej poprzez wzmocnienie połączeń bezpośrednich z innymi regionami i krajami UE,
- przejścia części ładunków i pasażerów korzystających z transportu drogowego, a przez to do poprawy bezpieczeństwa na drogach oraz zmniejszenia wpływu transportu na środowisko naturalne,
- rozwoju rynku pracy poprzez powiązanie obszarów peryferyjnych i dużych miast Polski Zachodniej zapewniając atrakcyjne perspektywy dojazdu do dużych rynków pracy Aglomeracji Wrocławskiej i Opolskiej,
- wyeliminowanie tzw. „wąskiego gardła” i zwiększenie przepustowości i skrócenie czasu przejazdu.

Powiązanie z projektami:

- 1) „Odbudowa i modernizacja linii kolejowej E 30 i C-E 30 na odcinku Legnica – Wrocław – Opole” – projekt realizowany w latach 2000-2013(Phare),
- 2) Prace na linii kolejowej E-30 na odcinku Opole Zachodnie – Kędzierzyn Koźle,
- 3) Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowych o znaczeniu regionalnym.

• **Prace na linii kolejowej nr 143 na odcinku Kluczbork – Oleśnica – Wrocław Mikołajów**

Podmiot odpowiedzialny za realizację przedsięwzięcia – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Miejsce realizacji przedsięwzięcia: województwo opolskie, województwo dolnośląskie.

Orientacyjny całkowity koszt realizacji przedsięwzięcia: 500 mln zł.

Harmonogram realizacji przedsięwzięcia: 2016 – 2020.

Opis przedsięwzięcia w kontekście proponowanych celów:

Realizacja projektu modernizacji linii kolejowej 143 na odcinku Kluczbork – Oleśnica – Wrocław Mikołajów przyczyni się do:

- poprawy ekonomicznej i przestrzennej spójności Polski Zachodniej poprzez wzmocnienie połączeń bezpośrednich z innymi regionami i krajami UE,
- przejścia części ładunków i pasażerów korzystających z transportu drogowego, a przez to do poprawy bezpieczeństwa na drogach oraz zmniejszenia wpływu transportu na środowisko naturalne,
- rozwoju rynku pracy poprzez powiązanie obszarów peryferyjnych i dużych miast Polski Zachodniej zapewniając atrakcyjne perspektywy dojazdu do dużych rynków pracy,
- wyeliminowanie tzw. „wąskiego gardła”, skrócenie czasu przejazdu i zwiększenie przepustowości.

Powiązanie z projektami:

- Rewitalizacja linii nr 143 na odc. Kalety – Kluczbork realizowana w ramach POIiŚ na lata 2007-2013,
- Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowych o znaczeniu regionalnym w ramach RPO WO na lata 2014-2020.

• **Prace na linii kolejowej E-30 na odcinku Kędzierzyn-Koźle – Opole Zachodnie**

Podmiot odpowiedzialny za realizację przedsięwzięcia – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Miejsce realizacji przedsięwzięcia: województwo opolskie.

Orientacyjny całkowity koszt realizacji przedsięwzięcia: 300 mln zł.

Harmonogram realizacji przedsięwzięcia: 2015 – 2018.

Opis przedsięwzięcia w kontekście proponowanych celów:

Realizacja projektu modernizacji linii kolejowej E-30 na odcinku Opole Zachodnie – Kędzierzyn-Koźle przyczyni się do:

- poprawy ekonomicznej i przestrzennej spójności Polski zachodniej poprzez wzmocnienie połączeń bezpośrednich z innymi regionami i krajami UE,
- przejścia części ładunków i pasażerów korzystających z transportu drogowego, a przez to do poprawy bezpieczeństwa na drogach oraz zmniejszenia wpływu transportu na środowisko naturalne,

- rozwoju rynku pracy poprzez powiązanie obszarów peryferyjnych i dużych miast Polski Zachodniej zapewniając atrakcyjne perspektywy dojazdu do dużych rynków pracy,
- wyeliminowanie tzw. „wąskiego gardła” i zwiększenie przepustowości.

Powiązanie z projektami: „Odbudowa i modernizacja linii kolejowej E-30 i CE-30 na odcinku Legnica – Wrocław – Opole” – projekt realizowany w latach 2000-2013(Phare), oraz projektem Opolskie mobilne! - usprawnienie transportu zbiorowego regionu i aglomeracji opolskiej w ramach RPO WO 2014-2020.

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

Podmiot odpowiedzialny za realizację przedsięwzięcia – Województwo Opolskie

Miejsce realizacji przedsięwzięcia: województwo opolskie.

Orientacyjny całkowity koszt realizacji przedsięwzięcia: 76 545 000 zł.

Harmonogram realizacji przedsięwzięcia: 2015 – 2018.

Opis przedsięwzięcia w kontekście proponowanych celów:

Celem inwestycji jest zakup nowych pojazdów szynowych do obsługi regionalnych i międzywojewódzkich przewozów pasażerskich.

Realizacja zadania przyczyni się do:

- wprowadzenia nowoczesnego taboru do świadczenia usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich wyposażonych w klimatyzację, wizualną i dźwiękową informację dla pasażera wysokie parametry techniczne pojazdów (prędkość maksymalna do 160 km/h) itp.,
- zwiększenia dostępności do usług transportu kolejowego m.in. poprzez szerszą dostępność dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej i podróżnych z rowerami czy wózkami dziecięcymi,
- poprawy komfortu podróżowania i mobilności mieszkańców regionu i aglomeracji opolskiej,
- zwiększenia bezpieczeństwa ruchu,
- ograniczenie hałasu,
- wzrostu zainteresowania publicznym transportem zbiorowym,
- wykorzystanie w pełni parametrów technicznych zmodernizowanych i planowanych do modernizacji odcinków linii kolejowych.

Powiązanie z projektami: „Prace na linii kolejowej E 30 na odcinku Kędzierzyn Koźle – Opole Zachodnie” – projekt do realizacji w latach 2014-2020 (CEF) oraz „Odbudowa i modernizacja linii kolejowej E 30 i CE 30 na odcinku Legnica – Wrocław – Opole” – projekt realizowany w latach 2000-2013(Phare).

- **Modernizacja Odrzańskiej Drogi Wodnej**

Podmiot odpowiedzialny za realizację przedsięwzięcia – RZGW Wrocław, RZGW Gliwice.

Miejsce realizacji przedsięwzięcia: województwo opolskie.

Planowane zadania:

- A. Modernizacja jazów odrzańskich na stopniach wodnych: Januszkowice, Wróblin i Zwanowice, na odcinku Odry w zarządzie RZGW Wrocław (etap I).
- B. Modernizacja jazów odrzańskich na stopniach wodnych: Krępna, Groszowice i Dobrzeń, na odcinku Odry w zarządzie RZGW Wrocław (etap II).

- C. Budowa jazu klapowego na stopniu wodnym Ujście Nysy, w km 180,5 rzeki Odry z uwzględnieniem obiektów towarzyszących w zarządzie RZGW Wrocław.
- D. Modernizacja trzech śluz pociagowych wraz z ich awanportami i sterowniami, na stopniach wodnych Januszkowice, Krapkowice i Opole, na odcinku Odry w zarządzie RZGW Wrocław.
- E. Modernizacja śluz odrzańskich: Sławięcice, Nowa Wieś na Kanale Gliwickim na odcinku będącym w zarządzie RZGW Gliwice – przystosowanie do III klasy drogi wodnej (etap II).

Orientacyjny całkowity koszt realizacji przedsięwzięcia:

- A. 130 mln zł
- B. 130 mln zł
- C. 85 mln zł
- D. 65 mln zł
- E. 100 mln zł

Harmonogram realizacji przedsięwzięcia: 2016 – 2021.

Opis przedsięwzięcia w kontekście proponowanych celów:

Celem inwestycji jest modernizacja jazów odrzańskich na stopniach wodnych: Januszkowice, Wróblin, Zwanowice, Krępna, Groszowice i Dobrzeń, na odcinku Odry w zarządzie RZGW Wrocław odnośnie przebudowy wyeksploatowanych zamknięć sektorowych na zamknięcia klapowe z napędem hydraulicznym i automatycznym systemem sterowania. Dodatkowo przebudowane zostaną przepławki dla ryb, sterownie jazowe i nadbudówki maszynowni, kładki pieszo-rowerowe, tamy rozdzielcze, brzegi Odry w pobliżu jazów i poszury jazowe, a także drogi dojazdowe i obiekty energetyczne. Budowa jazów klapowych na stopniu wodnym Ujście Nysy, w km 180,5 rzeki Odry z uwzględnieniem obiektów towarzyszących w zarządzie RZGW Wrocław związana będzie z rozbiórką archaicznego jazów kozłowo-iglicowych i budowy nowego jazów klapowych z napędem hydraulicznym i automatycznym systemem sterowania. Ponadto wybudowana zostanie przepławka dla ryb, sterownia jazowa i śluzowa, nadbudówki maszynowni jazowych, kładka pieszo-rowerowa. Przebudowie ulegną budynki osiedla przystopniowego, tama rozdzielcza, brzegi Odry w pobliżu jazów oraz poszury jazowe, drogi dojazdowe i obiekty energetyczne. Modernizacja trzech śluz pociagowych wraz z ich awanportami i sterowniami, na stopniach wodnych Januszkowice, Krapkowice i Opole, na odcinku Odry w zarządzie RZGW Wrocław obejmie remont śluz krótkich wraz z odmuleniem ich komór i awanportów dla zapewnienia śluzowania obiektów w okresie przebudowy śluz pociagowych. Przebudowa modernizacyjna śluz pociagowych obejmie wymianę wrót i ich napędów, wymianę zamknięć i napędów kanałów obiegowych, naprawę konstrukcji betonów i okładzin komór, peronów i głów. W miejsce istniejących, wyeksploatowanych sterowni powstaną nowe budynki wraz z zagospodarowaniem terenu między śluzami. Zmianie ulegną systemy sterowania i zasilania energetycznego śluz. Modernizacja śluz odrzańskich: Sławięcice, Nowa Wieś na Kanale Gliwickim na odcinku będącym w zarządzie RZGW Gliwice – przystosowanie do III klasy drogi wodnej (etap II). poprawi niezawodności urządzeń na śluzach, poprawa warunków transportu wodnego poprzez zwiększenie przepustowości, poprawa efektywności, zwiększenie bezpieczeństwa ruchu, poprawa atrakcyjności inwestycyjnej regionu poprzez rozwój infrastruktury.

Strategia Rozwoju Aglomeracji Opolskiej na lata 2014 – 2020

Miasto Opole oraz Gminy: Chrzastowice, Dąbrowa, Dobrzeń Wielki, Gogolin, Izbicko, Komprachcice, Krapkowice, Lewin Brzeski, Łubniany, Murów, Niemodlin, Ozimek,

Popielów, Prószków, Strzeleczyki, Tarnów Opolski, Turawa, Walce, Zdzeszowice podpisały z końcem czerwca 2012 r. Porozumienie o utworzeniu Aglomeracji Opolskiej. Wynikiem podpisanego Porozumienia jest opracowana z końcem 2014 r. Strategia Rozwoju Aglomeracji Opolskiej, jako Nadodrzańskiego Obszaru Współpracy, aktywności i inicjatyw mieszkańców w zakresie: dobrego miejsca do życia i pracy, nowoczesnej przestrzeni gospodarczej dla rozwoju przedsiębiorczości i innowacji, miejsc sprzyjających kreatywnemu rozwojowi zawodowemu, atrakcji kulturalnych i turystycznych, a także miejsc z wysoką jakością środowiska.

Strategia Rozwoju Aglomeracji Opolskiej, wytycza kierunki rozwojowe oraz wdraża zapisy wspólnej strategii rozwoju, takie jak: rozwój gospodarczy i wspólne działania na rzecz pozyskania inwestorów, transfer nowych technologii z centrów naukowych Opola do podmiotów gospodarczych aglomeracji, transport zbiorowy, ochrona zasobów przyrodniczych i ochrona środowiska, ochrona przeciwpowodziowa, oświata, kultura, sport i turystyka. Działania ujęte w Planie Transportowym Województwa Opolskiego są spójne z celami Strategii Rozwoju Aglomeracji Opolskiej, głównie w zakresie Celu strategicznego I: Poprawa dostępności komunikacyjnej Aglomeracji Opolskiej, cel szczegółowy I.1. Zwiększanie mobilności poprzez poprawę połączeń wewnętrznego układu komunikacyjnego oraz cel szczegółowy I.2. Rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego i innych przyjaznych środowisku form mobilności w Aglomeracji Opolskiej.

Projektami strategicznymi ww. celów będą, m.in.:

- Budowa/przebudowa/rozbudowa/remont dróg oraz obwodnic z infrastrukturą towarzyszącą,
- Budowa/przebudowa/rozbudowa/remont przepraw mostowych,
- Budowa/przebudowa/rozbudowa/ remont obiektów inżynierskich,
- Budowa, przebudowa infrastruktury transportu publicznego w celu ograniczenia ruchu drogowego w centrum miast,
- Budowa, przebudowa, dostosowanie istniejących parkingów na parkingi park&ride i bike&ride,
- Budowa i modernizacja infrastruktury przystanków autobusowych i kolejowych, tworzenie miejsc parkingowych, zagospodarowanie terenów wokół przystanków; reorganizacja ruchu przy przystankach,
- Rozwiązania z zakresu organizacji ruchu, ułatwiające poruszanie się pojazdów komunikacji zbiorowej oraz pozostałej infrastruktury służącej obsłudze pasażerów,
- Rewitalizacja linii kolejowych na potrzeby transportu osobowego i towarowego,
- Inteligentne systemy transportowe, systemy informacji pasażerskiej,
- Realizacja zadań wynikających z opracowanego Studium komunikacyjnego Aglomeracji Opolskiej,
- Budowa, przebudowa, remont tras rekreacyjnych, turystycznych i kulturowych,
- Budowa/modernizacja/ remont infrastruktury towarzyszącej,
- Oznakowanie ciągów pieszo rowerowych.

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Aglomeracji Opolskiej

Walne Zgromadzenie Członków Stowarzyszenia Aglomeracja Opolska, na posiedzeniu 18 czerwca 2015 roku, podjęło uchwałę w sprawie przyjęcia *Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Aglomeracji Opolskiej*. Dokument stanowi podstawę realizacji zadań w formule zintegrowanych inwestycji terytorialnych w perspektywie do 2020 roku przez podmioty z obszaru Aglomeracji Opolskiej.

Głównym celem działań realizowanych w ramach ZIT jest zwiększenie konkurencyjności Aglomeracji Opolskiej. Działania ujęte w Planie Transportowym Województwa Opolskiego są spójne z celami Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Aglomeracji Opolskiej, głównie w zakresie Priorytetu 2 Gospodarka

niskoemisyjna – celu strategicznego Poprawa dostępności komunikacyjnej Aglomeracji Opolskiej, którego realizacja nastąpi w oparciu o takie cele szczegółowe, jak:

- zwiększenie mobilności poprzez poprawę połączeń wewnętrznego układu komunikacyjnego,
- rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego i innych przyjaznych środowisku form mobilności w Aglomeracji Opolskiej.

Wieloletni Plan Rozwoju Sieci Dróg Wojewódzkich

Wieloletni Plan Rozwoju Sieci Dróg Wojewódzkich został przyjęty uchwałą nr 3296/2013 Zarządu Województwa Opolskiego w dniu 11 lutego 2013 roku.

Celem Wieloletniego Planu Rozwoju Sieci Dróg Wojewódzkich jest wskazanie głównych priorytetów inwestycyjnych na lata 2014-2020 na terenie Województwa Opolskiego w zakresie sieci dróg wojewódzkich.

Najważniejsze kryteria wyboru inwestycji przyjęte w opracowaniu to: natężenie ruchu drogowego, stopień przygotowania, kontynuacja wcześniej rozpoczętych prac, stan techniczny drogi, znaczenie w układzie komunikacyjnym.

Działania ujęte w Planie Transportowym Województwa Opolskiego są spójne z planowanymi zadaniami inwestycyjnymi określonymi w Wieloletnim Planie Rozwoju Sieci Dróg Wojewódzkich.

Planowane efekty po realizacji wskazanych w Wieloletnim Planie Rozwoju Sieci Dróg Wojewódzkich przedsięwzięć inwestycyjnych, to m.in.:

- zapewnienie wysokiej sprawności połączeń o charakterze międzyregionalnym i regionalnym,
- umożliwienie szybkiego i sprawnego przewozu osób, a także towarów,
- zapewnienie bezpieczeństwa i komfortu podróżowania wszystkim użytkownikom dróg wojewódzkich,
- podniesienie atrakcyjności terenów inwestycyjnych oraz rekreacyjnych,
- dokończenie rozpoczętych działań inwestycyjnych.

3. UWARUNKOWANIA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ

3.1. Uwarunkowania funkcjonalno-przestrzenne

Województwo opolskie położone jest w południowo-zachodniej części kraju. Od wschodu sąsiaduje z województwem śląskim (Katowice), a od zachodu – z województwem dolnośląskim (Wrocław). Oba regiony należą do grupy dużych europejskich struktur regionalnych, opierających swój rozwój na układach typu węzłowego z kształtującymi się metropoliami – górnośląską i wrocławską. 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, regionami znacznie większymi, z centrami (Poznań, Łódź) oddalonymi od układu regionalnego Polski południowej. 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). Województwo opolskie należy do grupy małych regionów europejskich poniżej, z populacją wynoszącą poniżej miliona osób. Dane Głównego Urzędu Statystycznego wskazują, że w końcu 2015 r. w regionie zamieszkiwało 996,0 tys. osób, z czego 16,3% było w wieku przedprodukcyjnym, 65,1% w wieku produkcyjnym oraz 18,6%

w wieku poprodukcyjnym. Około 37% stanowią osoby w wieku co najmniej 50 lat. Udział ludności w wieku przedprodukcyjnym jest w Opolskiem najniższy spośród wszystkich województw. W strukturze ludności 51,6% mieszkańców stanowią kobiety. Układ osadniczy regionu jest równomiernie rozwinięty, a do największych miast należą: Opole (121,6 tys. mieszkańców), Kędzierzyn-Koźle (63,6 tys.), Nysa (45,2 tys.), Brzeg (37,3 tys.) i Kluczbork (24,7 tys.).

Wybrane dane statystyczne charakteryzujące województwo opolskie (dane GUS na koniec 2015 r.):

- Przeciętne zatrudnienie w sektorze przedsiębiorstw — 94,4 tys.
- Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w sektorze przedsiębiorstw — 3883,35 zł,
- Bezrobotni zarejestrowani — 35,2 tys.,
- Stopa bezrobocia — 9,9%,
- Mieszkania oddane do użytkowania (styczeń-kwiecień) — 516,
- Podmioty gospodarki narodowej — 100,6 tys.

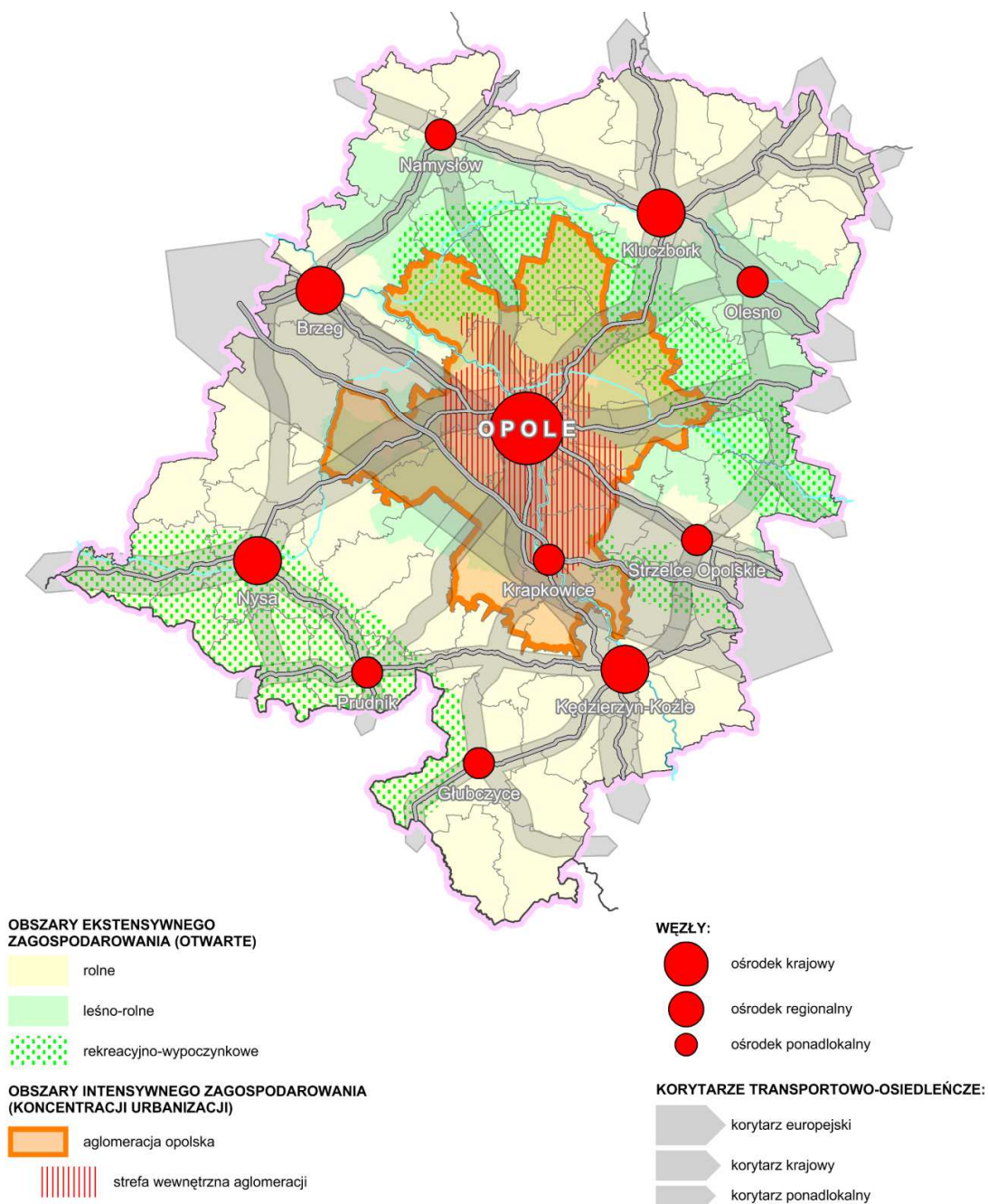


Rys.2. Podział administracyjny Województwa Opolskiego

Źródło: Plan zagospodarowania przestrzennego Województwa Opolskiego

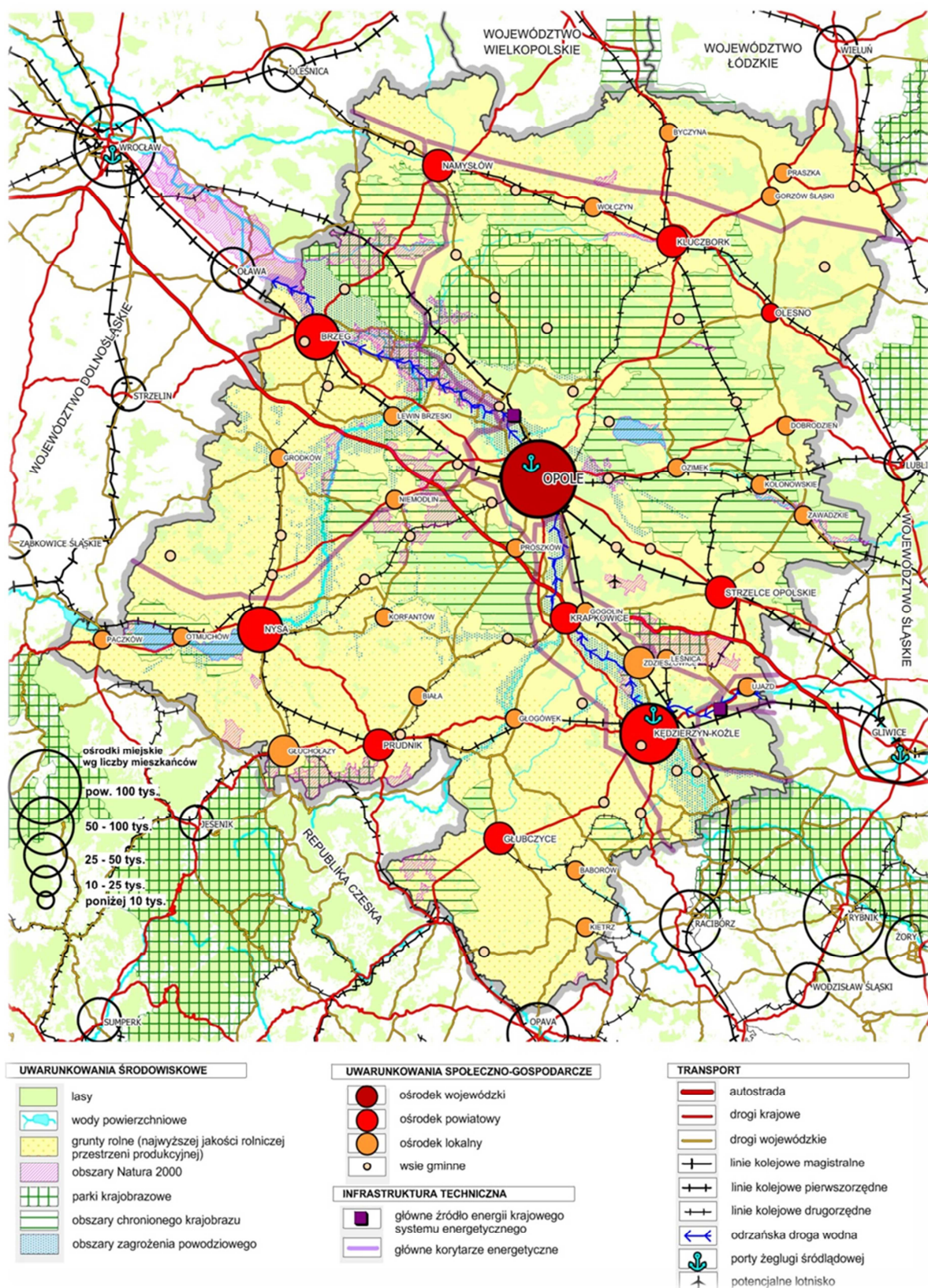
W skali obszaru jakim jest region, najistotniejsze dla określenia struktury funkcjonalno-przestrzennej jest wyodrębnienie jednorodnych jednostek terytorialnych (funkcjonalnych) o zróżnicowanych cechach zagospodarowania i odmiennych formach aktywności społeczno-gospodarczej, dla których ustalane są odpowiednie typy polityki przestrzennej. Według aktualnie obowiązującego *Planu zagospodarowania przestrzennego województwa opolskiego* (Dz. Urz. Woj. Opolskiego Nr 132, poz. 1509 z dnia 18 listopada 2010 r.) strukturę funkcjonalno-przestrzenną regionu tworzą specyficzne układy przestrzenne, tj.:

- **strefy**, które obejmują obszary z określonym, dominującym sposobem użytkowania i zagospodarowania. Są to:
 - 1) obszary ekstensywnie zagospodarowane i użytkowane – zdominowane funkcjami rolniczymi, leśnymi i rekreacyjno-wypoczynkowymi,
 - 2) obszary skoncentrowanego zainwestowania – o wysokim stopniu urbanizacji, zdominowane funkcjami miejskimi, produkcyjnymi i transportowo-infrastrukturalnymi.
- **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, 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 wyodrębniają się: korytarz o znaczeniu europejskim (III paneuropejski korytarz transportowy) oraz korytarze transportowo-osiedleńcze o znaczeniu krajowym i regionalnym.



Rys.3. Struktura funkcjonalno-przestrzenna Województwa Opolskiego

Źródło: Plan zagospodarowania przestrzennego Województwa Opolskiego



Rys.4. Uwarunkowania zagospodarowania przestrzennego województwa opolskiego

Źródło: Załącznik nr 1 do RPO WO 2014-2020

3.2. Uwarunkowania społeczno-gospodarcze

Charakterystycznymi elementami przestrzeni społecznej województwa są m.in.:

- wysoki poziom życia ludności w gospodarstwach domowych oraz wysoki poziom dochodów rozporządzalnych i konsumpcji,
- bardzo niska aktywność ekonomiczna ludności oraz niski poziom zatrudnienia, składające się na potencjalne i niewykorzystywane rezerwy podaży pracy,
- postępująca depopulacja, wynikająca z niskiego przyrostu naturalnego, niskich wskaźników dzietności oraz bardzo niekorzystnych tendencji w zakresie ruchu migracyjnego ludności.

Przestrzeń gospodarczą województwa charakteryzuje:

- średni poziom rozwoju gospodarczego (PKB *per capita* – 11 miejsce w kraju) oraz najniższa w kraju stopa wzrostu gospodarczego w ostatnich latach,
- wewnątrzregionalne zróżnicowanie poziomu rozwoju gospodarczego (niższy wskaźnik PKB *per capita* w części zachodniej województwa),
- zróżnicowana struktura działowa przemysłu, w której wyróżniają się m.in. zakłady przemysłu spożywczego, chemicznego, koksowniczego, energetycznego, cementowo-wapienniczego, metalowego, a ponadto przemysł meblarski i drzewny, bazujący na długoletniej tradycji,
- duży potencjał eksportowy województwa opolskiego, opierający się w zdecydowanej mierze na przemyśle chemicznym,
- wysoka produktywność rolnicza (wysokie plony),
- słabość sektora usług, zwłaszcza usług rynkowych oraz niedostateczny rozwój sektora usług wyższego rzędu,
- niska innowacyjność gospodarki oraz słabość sfery B+R,
- niewystarczający poziom inwestycji, w tym inwestycji zagranicznych.

Województwo opolskie jako region wyludniający się

Zmiany demograficzne obserwowane w Europie oraz w Polsce, w tym zwłaszcza w województwie opolskim stanowią i stanowiąc będą w najbliższych latach istotne wyzwanie dla regionu. Wyniki Narodowego Spisu Powszechnego Ludności i Mieszkań (2011) wskazały, iż w Polsce spośród wszystkich województw najbardziej alarmująca sytuacja w zakresie zmian liczebności, jak i struktury populacji występuje w Opolskiem. Charakteryzujące województwo najniższe wartości współczynników dzietności w kraju wraz z najwyższymi odsetkami emigrantów w odniesieniu do liczby ludności zameldowanej sprawiają, że Opolskie doświadcza nie tylko wzrostu udziału osób starszych w populacji ogółem, ale także istotnego spadku rzeczywistej liczby ludności regionu. Procesy depopulacji oraz starzenia się ludności stają się głównymi wyzwaniami rozwojowymi, rzutującymi na obecny oraz przyszły rozwój społeczno-gospodarczy województwa opolskiego. Zapobieganie i przeciwdziałanie procesom depopulacji stało się tym samym horyzontalnym wyzwaniem rozwojowym województwa opolskiego.

Wyzwanie wynika z wielu przenikających się, komplementarnych względem siebie czynników, spośród których wymienić należy:

- **najwyższy poziom depopulacji spośród wszystkich województw** – w latach 2002-2012 liczba mieszkańców województwa zmniejszyła się o 4,8% względem wzrostu o 0,8% przeciętnie w kraju - w żadnym z powiatów nie zanotowano wzrostu

liczby mieszkańców, w przekroju wg gmin wzrost dotyczył zaledwie co siódmej gminy,

- **wewnątrzregionalne zróżnicowanie procesów depopulacji** – podregion opolski w ostatnich latach (2002-2012) wyludniał się szybciej aniżeli podregion nyski, liczba mieszkańców pierwszego z nich zmniejszyła się o 5,4%, a drugiego spadła o 3,9%,
- **wydłużanie się przeciętnego trwania życia** - w latach 1990-2012 zaobserwowano wydłużenie średniej życia mężczyzn zamieszkałych na terenie województwa opolskiego o 6,6 lat oraz kobiet o 5,7 lat, co stawia województwo opolskie – w przypadku mężczyzn na szóstym miejscu w kraju, a w przypadku kobiet - na siódmym,
- **masową emigrację zarobkową** wynoszącą wg szacunków prof. R. Jończego ok. 115 tys. osób **oraz emigrację zawieszoną** obejmującą osoby, które definitywnie opuściły kraj nie dokonując wymeldowania z regionu (ok. 105 tys. osób),
- **tzw. drenaż mózgow** - intensywne zasysanie zasobów ludzkich do innych ośrodków - zarówno zagranicznych, jak i pozawojewódzkich, w tym do sąsiednich ośrodków metropolitalnych, zwłaszcza do Wrocławia,
- **niezapewnioną prostą reprodukcję ludności** – w 2012 r. dzietność mieszkanek woj. opolskiego była najniższa spośród wszystkich województw - 100 kobiet w ciągu całego okresu rozrodczego rodziło średnio 115 dzieci, znacznie poniżej granicy prostej zastępowalności pokoleń,
- **przesuwanie się tzw. wieku środkowego matek** – w 2011 r. dziecko w rodzinie przychodziło statystycznie na świat w 28. roku życia matki, podczas gdy w 2005 r. kilkanaście miesięcy wcześniej, a w połowie lat osiemdziesiątych około trzy lata wcześniej,
- **drastyczny spadek urodzeń** - jeszcze w latach osiemdziesiątych na każdy tysiąc mieszkańców, rodziło się w Opolskiem około dwadzieścioro dzieci, podczas gdy obecnie około dziewięścioro - projekcje demograficzne nie dają powodów do optymizmu – sytuacja nie ulegnie poprawie,
- **postępujący wzrost liczby zgonów**, który w połączeniu ze skalą urodzin przesuwając wskaźnik przyrostu naturalnego na ujemną stronę,
- **zmianę struktury demograficznej regionu** – zmniejsza się liczba mieszkańców w wieku przedprodukcyjnym, rośnie liczba osób w wieku starszym; poziom obciążenia ekonomicznego grupy produkcyjnej jest i będzie w regionie opolskim jednym z najwyższych w Europie,
- **niekorzystne projekcje demograficzne wskazujące, że Opolskie będzie wyludniać się w skali zagrażającej zarówno procesom rozwoju społeczno-gospodarczego, jak i finansom publicznym** – Prognoza ludności na lata 2008–2035 (GUS) przewiduje, że liczba ludności w województwie opolskim w 2035 r. wyniesie 897,1 tys. mieszkańców, tj. o 140 tys. mniej aniżeli w 2007 r. Zdecydowanie bardziej intensywny spadek poziomu zaludnienia województwa opolskiego aniżeli całej Polski ma wynikać, według prognozy GUS, przede wszystkim z niekorzystnego bilansu ruchu naturalnego, a po 2020 r. wyłącznie z tego powodu, bowiem od tej daty saldo zagranicznej wymiany migracyjnej ma być dodatnie. Dodatkowo stale ujemna wymiana migracyjna wewnątrz Polski wzmocni spadek zaludnienia regionu,
- prognozowane poważne spadki liczby ludności w wieku edukacyjnym i w wieku produkcyjnym wywołujące **społeczne konsekwencje przemian demograficznych**,

- **obserwowany kryzys rodziny** - związki małżeńskie zawierane są później, rośnie liczba rozwodów, występuje zjawisko separacji, osłabieniu ulegają więzi międzypokoleniowe, obserwowane są rozbieżności między preferowanym, a zrealizowanym modelem rodziny – upowszechnia się model z jednym dzieckiem, pomimo deklaracji o chęci posiadania większej liczby potomstwa.

Województwo opolskie jako region przygraniczny

Województwo opolskie jest regionem przygranicznym – na południu przebiega granica państwowa z Republiką Czeską, w tym z dwoma regionami: krajem ołomunieckim i morawskośląskim. Granica przebiega głównie w obszarach górskich i podgórskich. Tylko w nieznacznej mierze została ona wytyczona w oparciu o naturalne bariery geograficzne. Pod względem administracyjnym obszar przygraniczny obejmuje powiaty bezpośrednio graniczące z Republiką Czeską - powiat głubczycki, nyski i prudnicki. Sieć powiązań transgranicznych obejmuje zarówno sferę społeczno-gospodarczą, infrastrukturalną jak i ekologiczną - w tym w ramach istniejących euroregionów i projektów realizowanych ramach współfinansowanych z programu operacyjnego współpracy transgranicznej. Pomimo tego, że bariery geograficzne w tym obszarze nie są tak istotne, jak np. w innych regionach, to jednak powiązania jakie tu powstały w procesach historycznego rozwoju obszaru pogranicza nie są liczne i znaczące, szczególnie w zakresie infrastruktury technicznej i transportowej. Stan taki nie jest jedynie wynikiem technicznych trudności realizacji infrastruktury w obszarach górskich i podgórskich, ale głównie z tego powodu, że przez wiele dziesiątków lat znaczenie powiązań transgranicznych dla rozwoju obszarów przygranicznych miało mniejszą rangę niż wiązanie tych peryferyjnych obszarów z centrami ich regionów i państw. Część wskaźników społeczno-gospodarczych jest bardziej korzystna po czeskiej stronie, co na poziomie regionów przejawia się m.in. wyższym wskaźnikiem PKB na mieszkańca (z uwzględnieniem parytetu siły nabywczej), bardziej korzystnymi procesami demograficznymi oraz bardziej korzystnymi warunkami na rynku pracy (wyższa aktywność zawodowa mieszkańców, wyższy wskaźnik zatrudnienia, niższa stopa bezrobocia). Obszar przygraniczny Przedgórze Sudeckiego i Bramy Morawskiej charakteryzuje się wysokimi walorami przyrodniczo-krajobrazowymi, historycznymi i kulturowymi, stanowiąc znaczący w skali województwa kapitał dla rozwoju turystyki i rekreacji, w tym wyjazdów rodzinnych, czy turystyki weekendowej. Prawie na całym swym obszarze obfituje w elementy przyrodnicze, które są lub powinny być prawnie chronione (Park Krajobrazowy „Góry Opawskie”, „Otmuchowsko-Nyski Obszar Chronionego Krajobrazu”, obszary chronionego krajobrazu: „Las Głubczycki” i „Mokre – Lewice”, korytarze ekologiczne Białej Głuchołaskiej, Widnej, Prudnika, Osobłogi, Opawicy). Istotne znaczenie na obszarze pogranicza, warunkujące konieczność współpracy transgranicznej, posiadają powiązania hydrograficzne i hydrologiczne, w szczególności w zakresie zapewnienia dobrej jakości wód dla celów pitnych (ujęcia wód powierzchniowych w Głuchołazach) oraz ochrony przeciwpowodziowej na rzekach transgranicznych (rzeka Biała Głuchołaska, Złoty Potok, Osobłoga, Opawa, Opawica). Kapitał turystyczny i kulturowy obszaru przygranicznego zaliczyć należy do największych w województwie. Cechuje się on rozwiniętą bazą turystyczno-rekreacyjną, bazującą na zasobie naturalnym i kulturowym (Góry Opawskie, zbiorniki wodne w Otmuchowie i Nysie, rejon Kamiennika, Pogórza Paczkowskiego, miasta Nysa, Otmuchów, Paczków, Głuchołazy, Prudnik, Głubczyce). Potencjał obszaru podnosi przynależność większości gmin do Euroregionu Pradziad i Silesia, będących źródłem wielu transgranicznych inicjatyw w zakresie współpracy gospodarczej, kulturalnej i społecznej. Bogactwo kulturowe, historyczne, społeczne, przyrodnicze predysponują obszar do dalszego rozwoju i współpracy w zakresie turystyki pobytowej (w tym agroturystyki), zdrowotnej i uzdrowiskowej, jak również aktywnej turystyki kwalifikowanej, w szczególności pieszej, rowerowej, konnej i wodnej oraz edukacyjnej. Wnioski z badania regionalnego w zakresie turystyki koncentrują się także na

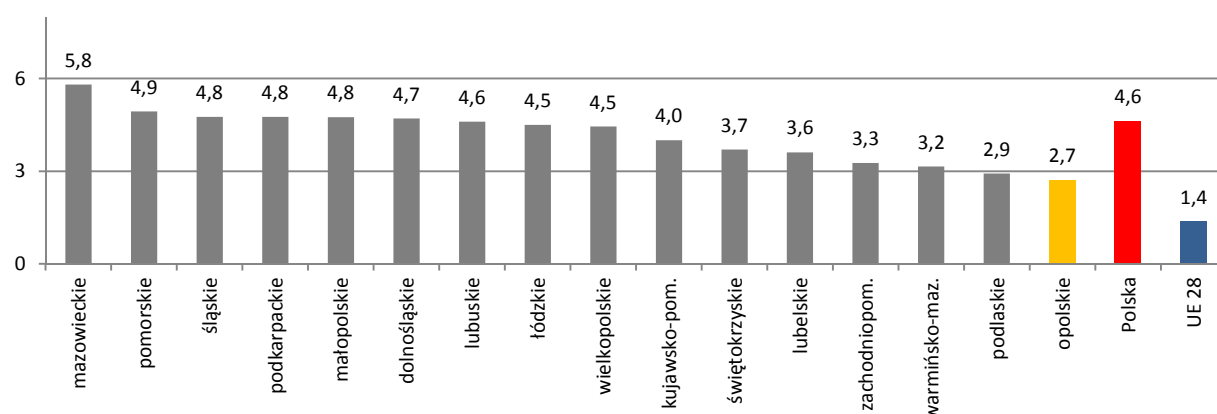
zaleceniach dotyczących wsparcia działań na rzecz: zachowania walorów przyrodniczych i krajobrazowych, rozwoju turystyki oraz ochrony zasobów przyrodniczych i krajobrazu, rozwoju infrastruktury turystycznej oraz działań dotyczących rozwoju kluczowej infrastruktury związanej ze wzmocnieniem funkcji turystycznych, w tym rozwój dróg lokalnych oraz rozwój infrastruktury ochrony środowiska. Powiaty bezpośrednio graniczące z Republiką Czeską, podobnie jak całe województwo, dotyka problem depopulacji. W latach 2002-2012 liczba mieszkańców powiatu głubczyckiego zmniejszyła się o 7,3%, prudnickiego – o 6,9%, a nyskiego – o 4,4%. Niskie są również wskaźniki przedsiębiorczości (np. liczba podmiotów gospodarki narodowej zarejestrowanych w REGON na mieszkańca, średnioroczna wartość nakładów inwestycyjnych na mieszkańca w przedsiębiorstwach, czy wartość produkcji sprzedanej przemysłu na mieszkańca).

Województwo opolskie jako region o średnim poziomie rozwoju i relatywnie wolnym tempie wzrostu gospodarczego

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, a przede wszystkim bardzo silna konkurencja regionów sąsiadujących – 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. Średnioroczna stopa wzrostu produktu krajowego brutto w latach 2004–2011 była najniższa spośród wszystkich województw (Wykres 1).

Wykres 1. Średnioroczna dynamika produktu krajowego brutto w Polsce wg województw w latach 2004-2011 (w %, wg cen stałych)

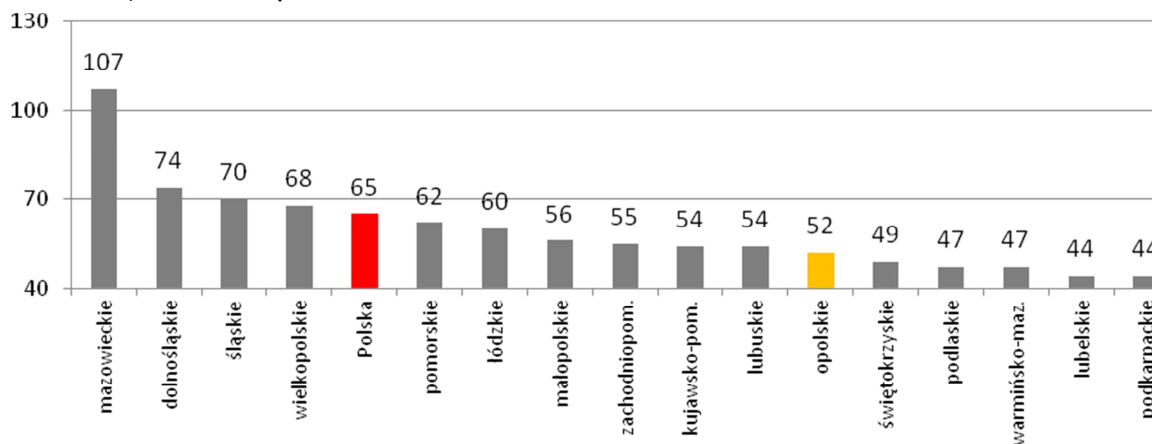


Źródło: Załącznik nr 1 do RPO WO 2014-2020 na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego w Warszawie oraz Eurostat

Chociaż województwo opolskie należy do grupy regionów o średnim poziomie rozwoju w Polsce (11 miejsce mierzone PKB na mieszkańca), to w układzie wewnętrznym widoczne są znaczące dysproporcje już na poziomie jednostek statystycznych NUTS3. Podregion opolski należy do grupy obszarów o wysokim poziomie rozwoju (91,7%

średniego poziomu w kraju, 21 miejsce), zaś podregion nyski do grupy o najniższym, statystycznym poziomie rozwoju w całym kraju (62,5% średniego poziomu w kraju, 59 miejsce na 66 podregionów). Pochodną sytuacji w skali Polski jest relacja PKB *per capita* do średniego poziomu w Unii Europejskiej. Wartość produktu krajowego brutto na mieszkańca we wszystkich polskich regionach jest niższa niż średnio w Unii Europejskiej (wg parytetu siły nabywczej).

Wykres 2. Produkt krajowy brutto na 1 mieszkańca w Polsce wg województw w 2011 r. (UE28=100)

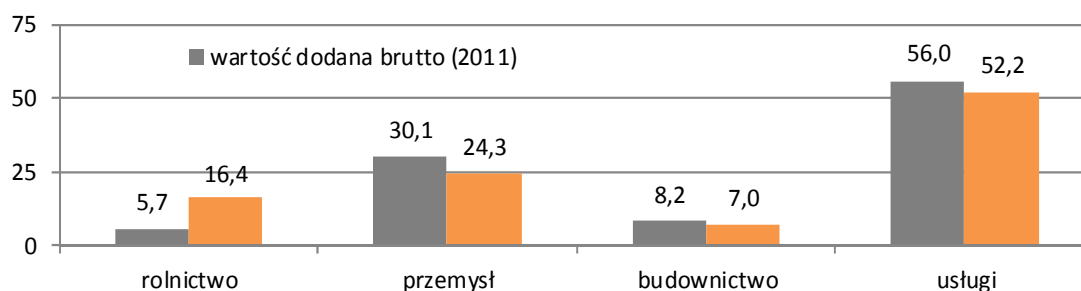


Źródło: Załącznik nr 1 do RPO WO 2014-2020 na podstawie danych Eurostat

Województwo opolskie jako region o zróżnicowanej strukturze gospodarki

W strukturze gospodarki województwa opolskiego dominują usługi generujące około 56% wartości dodanej brutto oraz skupiające 52% ogółu pracujących w gospodarce regionu (Wykres 3). Jednak wyróżnikiem województwa opolskiego jest jego wysoko rozwinięty **przemysł**, generujący 30,1% wartości dodanej brutto w regionie (przeciętnie w kraju 25,6%, dane za 2011 r.). Wysoki stopień rozwoju przemysłu w województwie opolskim uznawany jest za jeden z atutów regionu. Duże znaczenie dla pozycji konkurencyjnej województwa opolskiego ma również sektor budowlany (8,2% WDB).

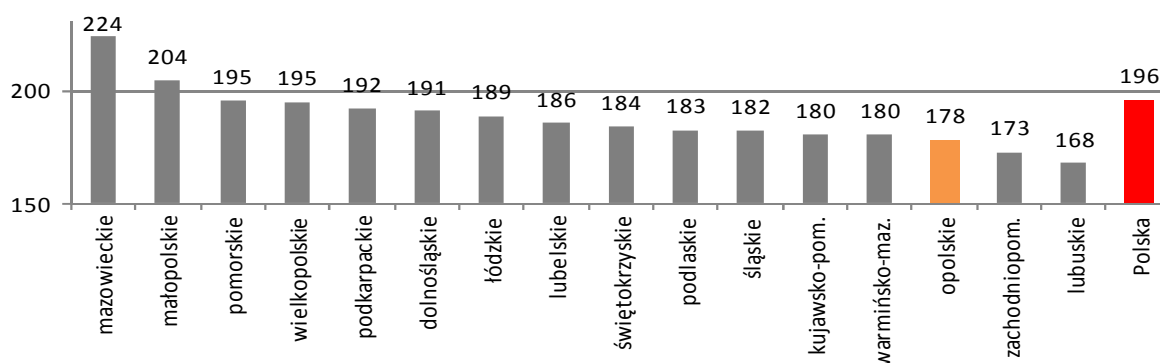
Wykres 3. Struktura wartości dodanej brutto oraz liczby pracujących w gospodarce narodowej w województwie opolskim (2011, 2012, w %)



Źródło: Załącznik nr 1 do RPO WO 2014-2020 na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego w Warszawie

Szczególnym wyzwaniem dla województwa opolskiego jest przewyższenie stosunkowo powolnego rozwoju regionalnego **sektora usług** – co jest tendencją odbiegającą istotnie od dominujących trendów znanych na świecie, gdzie zdecydowaną przewagę na regionalnych rynkach pracy mają zatrudnieni w szeroko rozumianym obszarze „tworzenia warunków do wzrostu gospodarczego” i sferze generującej wysoką jakość życia w skali lokalnej i regionalnej. W latach 2000-2011 wartość dodana brutto wytworzona w sektorze usług wzrosła w Opolskiem o 78% względem wzrostu o 96% przeciętnie w kraju. Niższy wskaźnik notowano tylko w dwóch województwach.

Wykres 4. Dynamika wartości dodanej brutto w sektorze usług w Polsce wg województw w 2011 roku (2000=100)



Źródło: Załącznik nr 1 do RPO WO 2014-2020 na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego w Warszawie

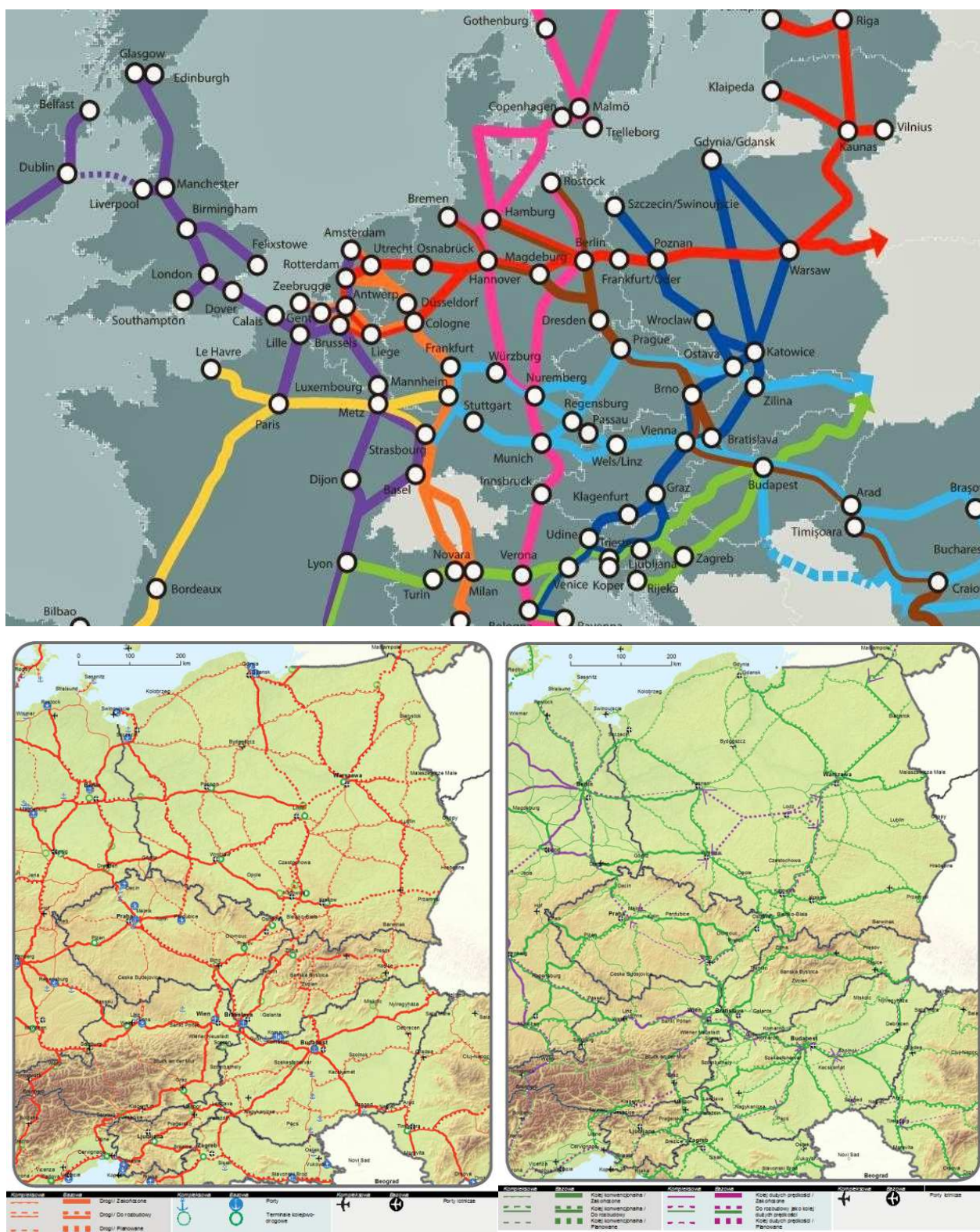
Diagnostując sytuację rozwojową województwa opolskiego można zauważyć, że regionalne podmioty gospodarcze ciągle uzyskują zbyt mało przewag konkurencyjnych, które wynikałyby z ulokowanego tu zaplecza usługowego (doradztwo, media, nauka i edukacja, sektor naukowo-badawczy, obsługa finansowa, administracja, *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

System transportowy w bardzo istotny sposób wpływa na warunki życia i rozwój gospodarczy regionu. Prawdopodobnie 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 Korytarza Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie zidentyfikowano: autostradę A4 oraz linie kolejowe E30, E59, C-E59. Ponadto w przy granicy wschodniej województwa opolskiego w obszarze oddziaływania korytarza znajduje się autostrada A1 powiązana z autostradą A-4 poprzez drogi: DW46 i DW494.



Rys.5. Korytarze bazowej Transeuropejskiej Sieci Transportowej –TEN-T

Źródło: Komisja Europejska

Największe węzły komunikacyjne województwa opolskiego powstały w dolinie Odry, 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 – Grotowicach; 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 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.

4. DIAGNOZA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO WOJEWÓDZTWA OPOLSKIEGO

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 (Dz.U. z 2015 roku, poz. 460 z późn. zm.) 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 wyjątku 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. Wskaźniki gęstości dróg twardych o nawierzchni ulepszonej (2014 r. – 82,3 km/100 km²) oraz wskaźnik gęstości sieci dróg twardych o nawierzchni ulepszonej w stosunku do liczby mieszkańców (2014 r. - 7,64 km/1 tys. mieszk.) klasyfikują województwo opolskie na poziomie średniej krajowej lub wyżej.

W latach 2006-2014 nastąpił wzrost długości dróg o nawierzchni twardej ulepszonej o ok. 3,1%. Podobny wzrost odnotowano w odniesieniu do dróg gminnych.

Gęstość dróg w województwie jest zbliżona do średniej dla całego kraju i wynosi:

- 120,5 km na 100 km² powierzchni ogólnej województwa, wobec wartości 131,8 km na 100 km² dla całego kraju (dla dróg wszystkich),
- 90 km na 100 km² powierzchni ogólnej województwa, wobec wartości 89,7 km na 100 km² dla całego kraju (dla dróg utwardzonych).

Drogi województwa stanowią 2,75% dróg w całym kraju oraz 3% dróg utwardzonych w całym kraju.

Charakterystykę sieci drogowej w województwie – na tle sieci całego kraju – ukazuje poniższa tabela.

Tab.9. Sieć drogową w Województwie Opolskim na tle kraju w roku 2014

Lp.	Rodzaj drogi	Kraj		Województwo Opolskie	
		km	Udział dróg w sieci dróg krajowych	km	Udział dróg wojewódzkich w sieci dróg krajowych
1a.	Drogi krajowe	18 801	4,6%	778,4	4,1 %

1b.	<i>w tym utwardzone</i>	18 799	-	778,4	-
2a.	Drogi wojewódzkie	28 476	6,9%	984,3	3,5 %
2b.	<i>w tym utwardzone</i>	28 413	-	983,5	-
3a.	Drogi powiatowe	127 743	31,0%	3 926,8	3,0 %
3b.	<i>w tym utwardzone</i>	116 364	-	3 719,2	-
4a.	Drogi gminne	237 244	56,5%	5 648,6	2,4 %
4b.	<i>w tym utwardzone</i>	116 825	-	2 993,7	-
	Razem	412 263	100%	11 338	2,75 %

Źródło: Główny Urząd Statystyczny. Raport: „Transport – wyniki działalności”. Warszawa 2015

• Drogi krajowe

Przez teren Województwa Opolskiego przebiega autostrada A4 o długości 175,426 (2 jezdnie po 87,7 km każda), a także 11 dróg kategorii krajowej o długości 682,1 km, których zarządcą jest Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad.

Najważniejszą osią komunikacyjną regionu jest autostrada A4, stanowiąca główny element paneuropejskiego korytarza transportowego Berlin-Kijów. 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” (dawna nazwa „Przylesie”); „Opole Zachód” (dawna nazwa „Prądy”); „Opole Południe” (dawna nazwa „Dąbrówka”); „Krapkowice” (dawna nazwa „Gogolin”); „Kędzierzyn-Koźle” (dawna nazwa „Olszowa”); „Strzelce Opolskie” (dawna nazwa „Nogowczyce”). Charakterystykę dróg krajowych w województwie opolskim – ukazuje poniższa tabela oraz rysunek.

Tab.10. Drogi krajowe w Województwie Opolskim

Nr drogi	Przebieg drogi	Długość [km]
Autostrada A4	Granica Państwa (Drezno) - Jędrzychowice - Krzyżowa - Legnica - Wrocław - Opole (Przylesie - Prądy - Dąbrówka - Gogolin - Olszowa - Nogowczyce) - Gliwice - Katowice - Kraków - Tarnów - Rzeszów - Korczowa - Granica Państwa (Lwów)	175,426 (dwie jezdnie)
11	Kołobrzeg - Koszalin - Bobolice - Szczecinek - Piła - Ujście - Chodzież - Oborniki - Poznań - Kórnik - Jarocin - Pleszew - Ostrów Wielkopolski - Ostrzeszów - Kępno - Kluczbork - Lubliniec - Twaróg - Bytom	55,997
38	Granica Państwa - Pietrowice - Głubczyce - Kędzierzyn - Koźle (droga 45)	41,778
39	Łagiewniki - Strzelin - Biedzychów - Owczary - Brzeg - Namysłów - Kępno	51,002
40	Granica Państwa - Głucholazy - Prudnik - Kędzierzyn - Koźle - Ujazd - Pyskowice	89,923
41	Nysa - Prudnik - Trzebina - Granica Państwa	36,108
42	Namysłów - Kluczbork - Praszka - Rudniki - Działoszyn - Pajęczno - Nowa Brzeźnica - Radomsko - Przedbórz - Ruda Maleniecka - Końskie - Skarżysko Kamienna - Rudnik	73,455
43	Wieluń (droga 45) - Rudniki - Kłobuck - Częstochowa	7,235
45	Granica Państwa - Chałupki - Krzyżanowice - Racibórz - Krapkowice - Opole - Bierdzany - Kluczbork - Praszka - Wieluń - Złoczew	115,837
46	Kłodzko - Nysa - Pakosławice - Jaczowice - Niemodlin - Karczów - Opole - Ozimek - Lubliniec - Blachownia - Częstochowa - Janów - Szczekociny	127,393

Nr drogi	Przebieg drogi	Długość [km]
88	Strzelce Opolskie - Nogowczyce - Gliwice - Bytom	6,523
94	Krzywa - Chojnów - Legnica - Prochowice - Wrocław - Brzeg - Opole - Strzelce Opolskie - Toszek - Pyskowice - Bytom - Będzin - Sosnowiec - Dąbrowa Górnicza - Olkusz - Kraków - Radzikowskiego - Balice	76,857

Źródło: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Opolu



Rys.6. Sieć dróg krajowych na terenie Województwa Opolskiego

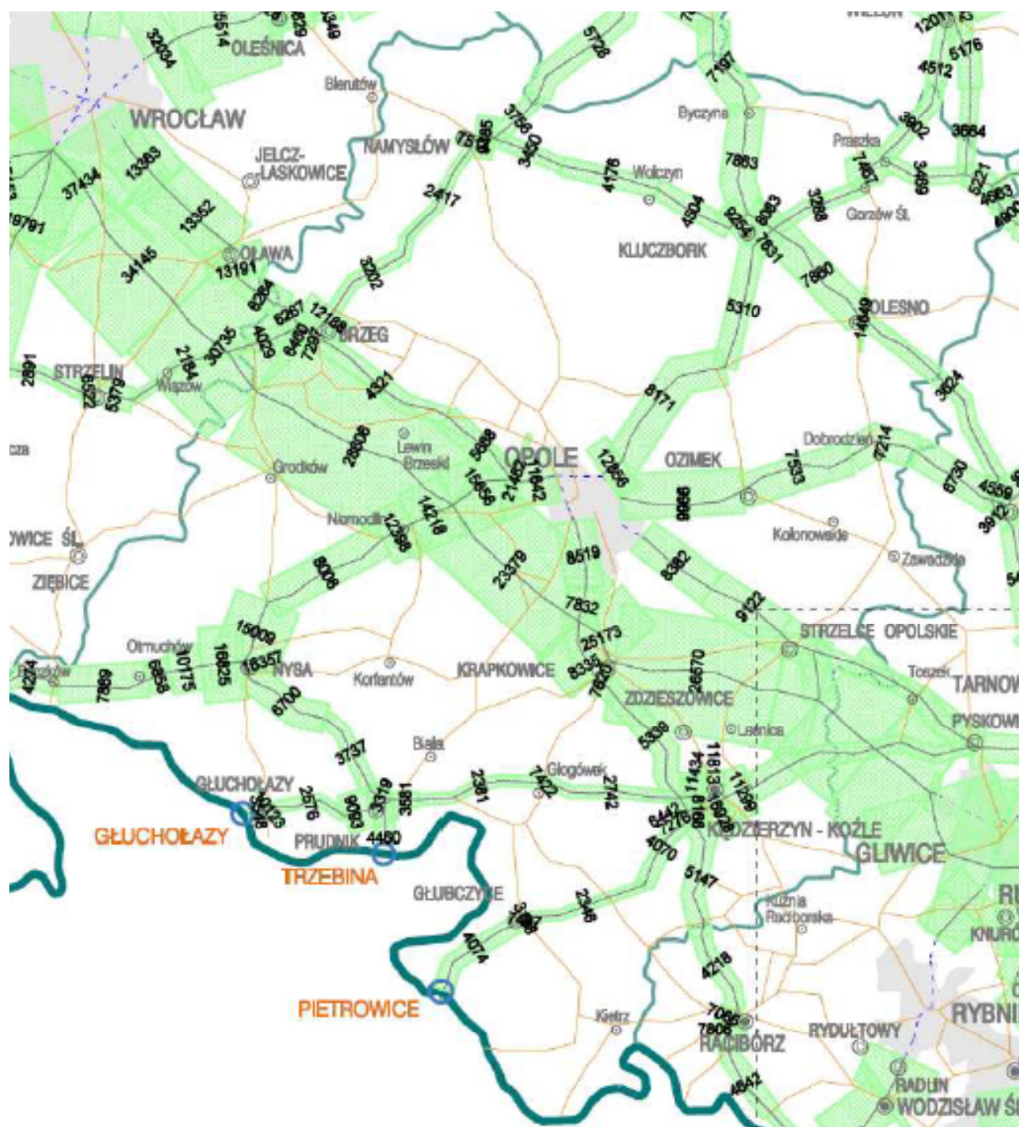
Źródło: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Opolu

Natężenie ruchu na drogach krajowych

Wyniki generalnego pomiaru ruchu na sieci dróg krajowych, wykonane w 2010 roku wskazują, że ogółem średniodobowy ruch pojazdów (w skrócie SDR) wyniósł 8955 i w okresie 2005-2010 wzrósł o 24,8%. Najbardziej obciążone ruchem były drogi międzynarodowe i międzyregionalne za pośrednictwem których wprowadzony jest ruch w kierunku stolic sąsiednich województw oraz odcinki

wlotowe do miast, zwłaszcza Opola. Do dróg najbardziej obciążonych ruchem pojazdów oprócz autostrady A4 (23379-28606 SDR) i dróg w granicach miast, należały:

- DK 94 na odcinku Karczów – Wrzoski: 21462 SDR,
- DK 40 na odcinku obwodnicy Kędzierzyna-Koźła: 16 928 SDR,
- DK 46 na odcinku Prądy – Wrzoski: 15 656 SDR,
- DK 46 na odcinku Nysa – Pakosławice: 15 009 SDR,
- DK 46 na odcinku Niemodlin – Prądy: 14 218 SDR,
- DK 45 na odcinku Opole – Zawada: 12 856 SDR,
- DK 94 na odcinku Obwodnicy Północnej Opola: 11 642 SDR,
- DK 40 na odcinku Więszyce – Kędzierzyn-Koźle: 11 434 SDR.



Rys.7. Średniodobowy ruch pojazdów na drogach krajowych Woj. Opolskiego w 2010 r.

Źródło: Raport o stanie zagospodarowania przestrzennego Województwa Opolskiego 2013

W 2015 roku ponownie przeprowadzono Generalny Pomiar Ruchu. Pomiarom została objęta sieć dróg krajowych zarządzana przez GDDKiA o łącznej długości 18022 km, podzielona na 1952 odcinki pomiarowe. Na podstawie danych uzyskanych z pomiarów bezpośrednich wykonanych w 2015 roku przeprowadzono obliczenia oraz określono następujące parametry ruchu:

- średni dobowy ruch roczny (SDRR) i rodzajową strukturę ruchu w punktach pomiarowych,

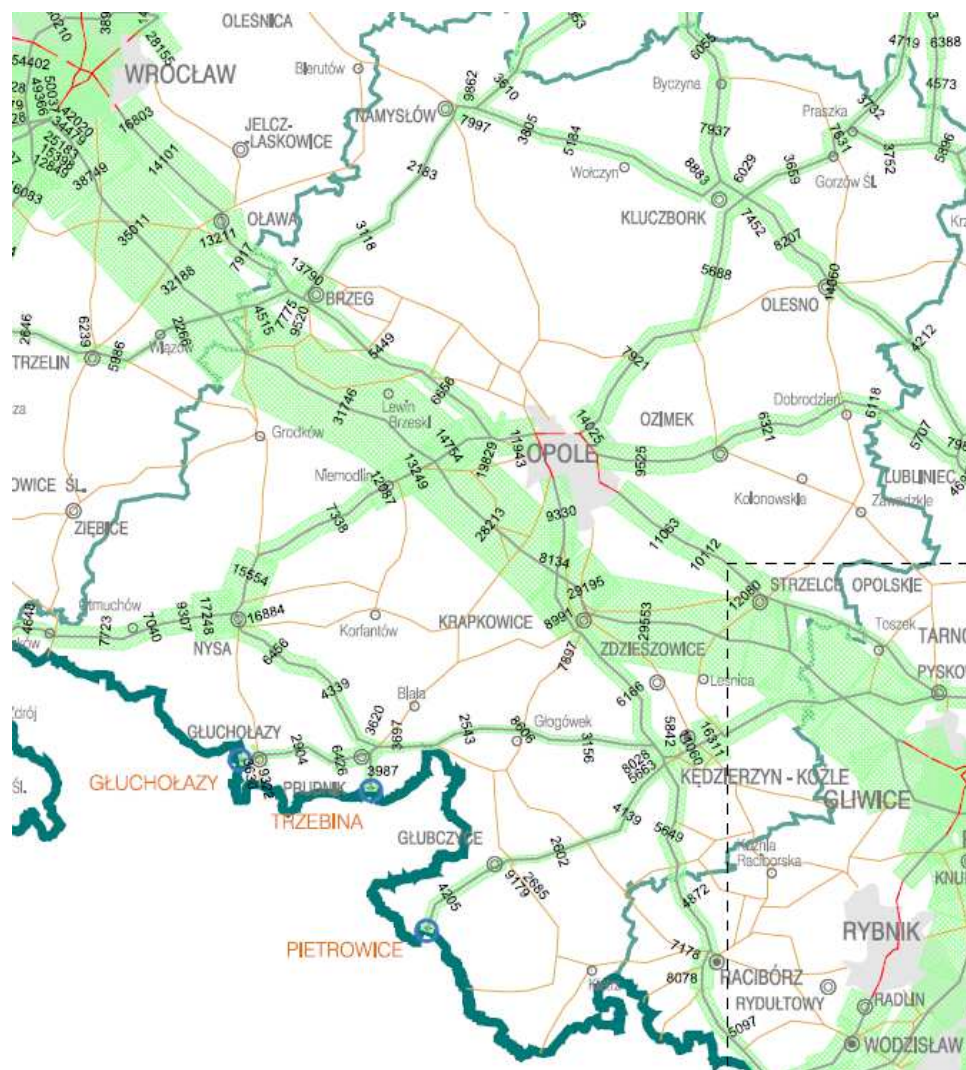
- obciążenie ruchem sieci dróg krajowych w kraju i poszczególnych województwach z uwzględnieniem podziału funkcjonalnego dróg,
- obciążenie ruchem sieci dróg krajowych z uwzględnieniem podziału na klasy techniczne.

Średni dobowy ruch roczny pojazdów silnikowych w 2015 roku na sieci dróg krajowych wynosił 11178 pojazdów na dobę. Obciążenie ruchem pojazdów silnikowych nie było równomierne na całej sieci, lecz wzrastało wraz ze wzrostem znaczenia dróg w układzie funkcjonalnym.

W województwie opolskim średnie natężenie ruchu wyniosło 9269 pojazdów na dobę, w tym: 30155 pojazdów na dobę na sieci dróg o znaczeniu międzynarodowym i 6506 pojazdów na dobę na pozostałych drogach. Duże natężenie ruchu na sieci dróg o znaczeniu międzynarodowym wynika przede wszystkim z przebiegu autostrady A4 przez region, która jest głównym generatorem ruchu zarówno tranzytowego, jak i lokalnego. Pomimo wzrostu natężenia ruchu na drogach krajowych w województwie opolskim średniodobowy ruch pojazdów jest niższy niż średnia krajowa. Największe natężenie ruchu generują samochody osobowe (71,7% całości), a następnie samochody ciężarowe z przyczepami (15,1% całości). Udział poszczególnych kategorii w ruchu ogółem są zależne od klas technicznych dróg. Największy udział samochodów ciężarowych z przyczepami występuje na autostradach, gdzie stanowią one 19,3% w ruchu pojazdów ogółem, zaś najmniejszy na drogach klasy technicznej G – 10,2%. W okresie 2010-2015 na sieci dróg krajowych objętej pomiarem zarejestrowano wzrost ruchu o średnio 14%. Dynamika wzrostu ruchu była znacznie mniejsza niż w poprzednim pięcioletnim okresie, w którym odnotowano wzrost ruchu o 22% (w województwie opolskim nastąpił wzrost o 6%). Zanotowano również dużą koncentrację ruchu na wybranych drogach krajowych. Drogi o długości 2700 km (w tym 1880 km dróg klasy A i S) stanowiące tylko 15% sieci dróg krajowych, przenosiły aż 40% pracy przewozowej na całej sieci dróg krajowych. W 2015 roku na sieci dróg krajowych ruch w miesiącach letnich był o 10,5 % większy, zaś ruch w miesiącach zimowych o 11% mniejszy od średniego dobowego ruchu rocznego. Ruch gospodarczy wyniósł 94,1% całości ruchu, a turystyczny jedynie 5,9%.

Drogi krajowe w województwie opolskim najbardziej obciążone ruchem (za wyjątkiem autostrady A4):

- DK 94 Karczów – Wrzoski	19 829 pojazdów na dobę,
- DK 46 Nysa (przejście)	17 248 pojazdów na dobę,
- DK 41 Nysa (przejście)	16 884 pojazdów na dobę,
- DK 40 Kędzierzyn-Koźle (przejście)	16 311 pojazdów na dobę,
- DK 46 Nysa – Pakosławice	15 554 pojazdów na dobę,
- DK 46 Prądy – Wrzoski	14 754 pojazdów na dobę,
- DK 11 Olesno (przejście)	14 060 pojazdów na dobę,
- DK 45 Opole – Zawada	14 025 pojazdów na dobę,
- DK 39 Brzeg (przejście)	13 790 pojazdów na dobę.



Rys.8. Średniodobowy ruch pojazdów na drogach krajowych Woj. Opolskiego w 2015 r.
Źródło: GDDKiA 2016

Zrealizowane inwestycje na drogach krajowych w latach 2006 – 2014

Bilans zrealizowanych inwestycji za okres lat 2006-2014, przedstawia się następująco:

- przybyło 19,2 km dróg krajowych, na które złożyło się wykonanie obwodnic miejscowości Otmuchów, Dobrodzień, Lubrza, Poborszów i Kędzierzyn-Koźle (wraz z mostem na rzece Odrze),
- gruntownie przebudowano 83,6 km dróg,
- wyremontowano 137,1 km dróg,
- wybudowano wiadukt w Dobrodzieniu,
- gruntownie przebudowano 6 obiektów mostowych (Ozimek, Warmatowice, Lubrza, Gorzów Śl., Brzeg, na wyjeździe z Opola w kierunku Kluczborka),
- wybudowano 1 skrzyżowanie (Dobrodzień), przebudowano 5 (Trzebiszyn, Nysa (2), Laskowice, Dąbrowa) oraz wybudowano 7 rond w miejscu dotychczasowych skrzyżowań (Głubczyce, Jaworzno, Prądy, Skarbimierz, Bierdzany, Nysa, Ligota Dolna).

Największa koncentracja zrealizowanych inwestycji nastąpiła na drogach: **nr 46**, **nr 45** **oraz nr 42**. Są to drogi na których notuje się duże natężenie ruchu związane z funkcją

jaką pełnią w obsłudze komunikacyjnej województwa. Droga krajowa nr 46 jest jednym z głównych szlaków drogowych w województwie opolskim na kierunku wschód-zachód, stanowi pośrednie połączenie z Warszawą (przez Częstochowę) oraz bezpośrednio prowadzi do autostrady A4. Droga krajowa nr 45 i częściowo nr 42 na odcinku Kluczbork – Gorzów Śl. stanowią natomiast główny szlak drogowy na kierunku północ-południe, również prowadzący do autostrady A4. W poniższej tabeli ukazano zestawienie inwestycji drogowych zrealizowanych w latach 2006-2014 na drogach krajowych.

Tab.11. Najważniejsze inwestycje drogowe zrealizowane w latach 2006-2014 na drogach krajowych na terenie województwa opolskiego

Lp.	Gmina	Nazwa zadania	Zakres robót
1	2	3	4
Inwestycje zrealizowane w 2006			
1	Otmuchów	Budowa obwodnicy m. Otmuchów w ciągu DK 46	Obejście: 3,8 km
2	Dobrodzień	Budowa obwodnicy m. Dobrodzień (II ETAP) w ciągu DK 46	Obejście: 3,8 km
3	Lubrza	Budowa obwodnicy m. Lubrza w ciągu DK 40	Obejście: 3,5 km
4	Głubczyce	Przebudowa skrzyżowania w m. Głubczyce na rondo w ciągu DK 38	Budowa ronda
5	Rudniki	Przebudowa skrzyżowania w m. Jaworzno na rondo w ciągu DK 42/43	Budowa ronda
6	Ozimek	Przebudowa mostu na rzece Mała Panew w m. Ozimek w ciągu DK 46	Przebudowa mostu
Inwestycje zrealizowane w 2007			
7	Zdzieszowice	Budowa obwodnicy m. Poborsów w ciągu DK 45	Obejście: 3,1 km
8	Kluczbork, Gorzów Śl.	Remont DK 42 na odc. Ligota Górna - Dębina	Remont drogi: 7,8 km
9	Praszka	Odnowa nawierzch. DK 45 na odc. Kowale gr. woj.	Remont drogi: 9,9 km
Inwestycje zrealizowane w 2008			
10	Dąbrowa	Przebudowa skrzyżowania łącznicy A4 z DK 46 przy węźle "Prądy" - rondo turbinowe	Budowa ronda przebudowa drogi: 0,6 km
11	Dobrodzień	Przebudowa DK 46 na odc. Dobrodzień - gr. województwa	Przebudowa drogi: 2,8 km
12	Strzelce Opolskie	Przebudowa wiaduktu w m. Warmatowice w ciągu DK 94	Przebudowa wiaduktu
Inwestycje zrealizowane w 2009			
13	Ozimek	Przebudowa DK 46 na odc. Ozimek - Grodziec	Przebudowa: 2,4 km
Inwestycje zrealizowane w 2010			
14	Kędzierzyn-Koźle	Budowa obwodnicy m. Kędzierzyna - Koźla w ciągu DK 40 (Etap I)	Budowa obejścia: 5,0 km
15	Rudniki	Przebudowa DK 42 na odc. Jaworzno-gr.wojew.	Przebudowa: 2,9 km
16	Skarbimierz	Przebudowa skrzyżowania w m. Skarbimierz - rondo w ciągu DK 94/39	Przebudowa drogi: 0,5 km
17	Kluczbork	Remont DK 45 w m. Kluczbork, ul. Katowicka	Remont drogi: 2,8 km
18	Turawa	Przebudowa skrzyżowania w m. Bierdzany - budowa ronda w ciągu DK 45	Budowa ronda i przebudowa drogi: 0,7 km
Inwestycje zrealizowane w 2011			
19	Ozimek, Dobrodzień	Przebudowa DK 46 na odc. Grodziec-Myślina	Przebudowa: 4,6 km
20	Krapkowice, Prószków	Przebudowa DK 45 na odc. węzeł "Dąbrówka"-Boguszyce"	Przebudowa drogi: 6,8 km

Lp.	Gmina	Nazwa zadania	Zakres robót
1	2	3	4
21	Nysa	Przebudowa skrzyżowania w m. Nysa - budowa ronda (plac Kilińskiego) w ciągu DK 46	Budowa ronda i przebudowa drogi: 0,5 km
22	Praszka	Remont DK 42 w m. Praszka	Remont drogi: 1,8 km
23	Lubrza, Prudnik	Przebudowa DK 41 na odc. Prudnik – Gr. Państwa	Przebudowa drogi: 4,9 km
24	Chrzastowice, Ozimek	Przebudowa DK 46 na odc. Dębska Kuźnia – Schodnia	Przebudowa drogi: 5,4 km
25	Prószków	Przebudowa DK 45 na odc. Boguszyce - Winów	Przebudowa: 4,4 km
26	Turawa	Przebudowa DK 45 w m. Zawada	Przebudowa: 1,7 km
27	Strzelce Op.	Przebudowa DK 94 i 88 w m. Strzelce Op.	Przebudowa DK94: 1,7km i DK88 : 0,5km
Inwestycje zrealizowane w 2012			
28	Lubsza	Przebudowa DK 39 na odc. Lubsza - Rogalice	Przebudowa drogi: 7,9 km
29	Wołczyn	Remont DK 42 na odc. Wierzbica Górna – Ligota Wołczyńska	Remont drogi: 2,8 km
30	Domaszowice	Remont DK 42 na odc. Gręboszów – Zalesie	Remont drogi: 3,5 km
31	Namysłów	Remont DK 39 na odc. Kamienna – Bukowa Śl.	Remont drogi: 4,3 km
32	Głogówek	Remont DK 40 na odc. Biedrzychowice – Zwiastowice	Remont drogi: 2,9 km
33	Niemodlin, Łambinowice	Remont DK 46 na odc. Malerzowice -Jakubowice	Remont drogi: 3,7 km
34	Olesno	Remont DK 11 w m. Grodzisko	Remont drogi: 2,2 km
35	Głubczyce	Remont DK 38 na odc. Nowe Gołuszowice - Głubczyce	Remont drogi: 1,6 km
36	Pakosławice, Skoroszycy	Remont DK 46 na odc. Pakosławice - Sidzina	Remont drogi: 1,0 km
Inwestycje zrealizowane w 2013			
37	Praszka, Rudniki	Przebudowa DK 42 na odc. Praszka - Rudniki	Przebudowa drogi: 10,4 km
38	Gorzów Śl., Praszka	Przebudowa DK 42/45 na odc. Dębina - Praszka	Przebudowa: 8,9 km
39	Chrzastowice	Przebudowa DK 46 na odc. Lędziny - Dębska Kuźnia	Przebudowa drogi: 3,8 km
40	Namysłów	Przebudowa DK 39 na odc. Nowe Smarchowice – Smarchowice Wlk.	Przebudowa drogi: 4,0 km
41	Namysłów	Przebudowa DK 39 na odc. Namysłów -Kamienna	Przebudowa: 2,7 km
42	Olesno	Przebudowa DK 11 w m. Wojciechów	Przebudowa: 2,6 km
43	Brzeg	Rozbudowa mostu nad kanałem Odry w m. Brzeg w ciągu DK 39	Rozbudowa mostu

Lp.	Gmina	Nazwa zadania	Zakres robót
1	2	3	4
Inwestycje zrealizowane w 2014			
44	Dąbrowa, Tułowice, Prószków, Krapkowice	Remont A-4 na odc. między węzłami „Prądy” i „Dąbrówka”	Remont na jezdni północnej 33,0 km
45	Gmina Kluczbork	Połączenie DK 42 z miejską obwodnicą Kluczborka	Budowa ronda w Ligocie Dolnej
46	Gmina Nysa	Przebudowa skrzyżowania DK 46 z drogami powiatowymi pod Nysą	Przebudowa skrzyżowania: 0,2 km
47	Miasto Opole	Rozbudowa mostu na DK 46 na wyjeździe z Opola w kierunku Kluczborka	Rozbudowa nowego /starego mostu

Źródło: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Opolu

• **Drogi wojewódzkie**

Przez teren Województwa Opolskiego przebiega 45 dróg wojewódzkich o łącznej długości 943,558 km, których zarządcą jest Zarząd Dróg Wojewódzkich w Opolu. W ciągach dróg wojewódzkich znajduje się 148 obiektów mostowych o łącznej długości 2.738,99 m. Gęstość dróg wojewódzkich przewyższająca średnią dla województwa (10,45 km/100 km) występuje w gminach: Krapkowice, Olszanka, Cisek, Dobrzeń Wielki, Komprachcice, Bierawa, Prószków, Kietrz. Przez terytorium gmin: Domaszowice, Wołczyn, Kluczbork, Praszka, Rudniki, Radłów, Murów, Chrzastowice, Brzeg, Izbicko, Walce, Prudnik, Kamiennik i Otmuchów – nie przebiegają żadne drogi wojewódzkie. W ostatnich latach drogi wojewódzkie były poddane pracom modernizacyjnym i rewitalizacyjnym a także wzbogaciły się o nowe odcinki (obwodnica Bierzowa, Białej, Grodkowa i Głubczyc). Charakterystykę dróg wojewódzkich w regionie opolskim przedstawiono w poniższych tabelach oraz na rysunku.

Tab.12. Sieć dróg wojewódzkich w Województwie Opolskim

Lp.	Nr drogi	Nazwa drogi	km
1	378	Biedrzychów - Grodków /droga 401/	10,075
2	382	Stanowice - Świdnica - Dzierżoniów - Ząbkowice Śl. - Paczków - Granica Państwa	5,982
3	385	Gr. Państwa - Tłumaczów - Wolibórz - Ząbkowice Śl. - Ziębice -* - Kopice - droga 46	26,840
4	396	Bierutów - Oława - Strzelin	8,703
5	401	Żłobizna /droga 94/ - Grodków - Skoroszyce - droga 46	42,341
6	403	Łukowice Brzeskie - droga 401	2,275
7	405	Niemodlin - Tułowice	18,479
8	406	Nysa - Jasionica Dolna - droga 405	20,372
9	407	Nysa - Korfantów - Łącznik - droga 414	33,706
10	408	Kędzierzyn- Koźle - Gliwice	20,693
11	409	Dębina - Krapkowice - Strzelce Opolskie	42,813
12	410	Kędzierzyn-Koźle - Kobylice - Biadaczów - rzeka Odra - Brzeźce /droga 408/	6,778
13	411	Nysa - Głuchołazy -* - Gr. Państwa	21,491
14	413	Ligota Prószkowska - dr. 429	4,738

Lp.	Nr drogi	Nazwa drogi	km
15	414	Wrzoski/droga 94/ - Opole- Prószków -Biała -Prudnik/droga 40/	45,562
16	415	Droga 45 - Rogów Op. - Krapkowice /droga 409/	13,063
17	416	Żywocice /droga 45/ - Głogówek- ...* - Głubczyce - Kietrz - Racibórz	61,237
18	417	Laskowice /droga 40/ - Klisino - ...* - Szonów - Szczyty - Racibórz	33,984
19	418	Reńska Wieś /droga45/ - Kędzierzyn - Koźle	3,558
20	419	Nowa Cerekwia -Niekazanice - Branice - Granica Państwa	16,144
21	420	Kietrz - Dzierżysław - Pilszcz - Gr. Państwa	14,790
22	421	Szczyty- Błażejowice-Nędza	14,457
23	422	Łany /droga 421/ - Dzielnica - Przewóz -rzeka Odra- Dziergowice	9,319
24	423	Opole - Krapkowice - Zdieszowice - Kędzierzyn - Koźle	34,361
25	424	Gwoździce - rzeka Odra - Odrowąż - ..* -Gogolin /droga 409/	5,292
26	425	Bierawa - Kuźnia Raciborska - Rudy	10,612
27	426	Zawadzkie - Strzelce Opolskie - Olszowa -Kędzierzyn - Koźle	33,558
28	427	Droga 45 - Zakrzów - Kochaniec - Roszowice - Dzielnica	6,779
29	428	Dąbrówka Górna - droga 45	0,574
30	429	Wawelno - Komprachcice - Prószków - droga 45	19,562
31	435	Opole - Wawelno - droga 46	14,163
32	451	Oleśnica - Bierutów - Namysłów	11,915
33	454	Opole - Pokój - Namysłów	46,665
34	457	Pisarzowice /droga 39/ - Popielów -Dobrzeń Wielki	30,902
35	458	Obórki-Lewin Brz.-* - Skorogoszcz-Popielów	30,046
36	459	Opole - Narok - Skorogoszcz	17,724
37	460	Kościerzycy -rzeka Odra - Pawłów -Kopanie -droga 462	10,290
38	461	Kup - Jelowa	14,881
39	462	Stobrawa- rzeka Odra -Kopanie- Łosiów-* - Krzyżowice	17,205
40	463	Bierdzany - Ozimek - Zawadzkie	38,581
41	464	Narok - rzeka Odra - Chróścice	4,285
42	465	Żelazna - rzeka Odra - Dobrzeń Mały	2,526
43	487	Byczyna - Gorzów Śl. -* - Olesno	37,663
44	494	Bierdzany - Olesno -* - Wręczyca Wielka - Częstochowa	35,569
45	901	Olesno - Dobrodzień - Zawadzkie - Wielowieś - Pyskowice - Gliwice /droga 78/	41,744
Ogółem długość dróg			943,558

.....* - nieciągłość drogi

Źródło: Zarząd Dróg Wojewódzkich w Opolu

Tab.13. Długości dróg wojewódzkich w poszczególnych powiatach – stan na koniec 2014r.

Lp.	Nazwa powiatu	Długość dróg [km]	Udział [%]
1	brzeski	127,1	13,4
2	głubczycki	79,6	8,4
3	Kędzierzyńsko-kozielski	92,8	9,8
4	kluczborski	18,8	2,0
5	krapkowicki	87,6	9,3
6	namysłowski	50,7	5,4
7	nyski	96,3	10,2
8	oleski	82,2	8,7
9	opolski	191,0	20,2
10	prudnicki	52,0	5,5
11	strzelecki	68,3	7,2

Źródło: Zarząd Dróg Wojewódzkich w Opolu

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: Głuchołazy, Nysę, Grodków i Brzeg oraz węzeł autostrady „Brzeg”,
- Nr 451, 454 i 414 – w środkowej części województwa łączące Województwo Dolnośląskie, Namysłów, Opole, Białą, Prudnik i byłe pełnotowarowe przejście graniczne Trzebina – Bartultovice,
- 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 „Gogolin” oraz Zdieszowice i Kędzierzyna-Koźla i 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,
- 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. JuraParku w Krasiejowie, a jednocześnie stanowiącą połączenie Ozimka z Zawadzkiem.

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 oraz drogi tzw. „wojskowe”, które posiadają nieciągłości na rzece Odrze. Są to drogi: Nr 410, 413, 422, 421, 424, 427, 428, 460, 462, 464, 465. Wśród nich można wyróżnić najkrótszą drogę wojewódzką Nr 428 – Dąbrówka Górna – Wybłyszczów o długości 0,574 m.



Rys.9. Sieć dróg wojewódzkich na terenie Województwa Opolskiego

Źródło: Zarząd Dróg Wojewódzkich w Opolu

Natężenie ruchu na drogach wojewódzkich

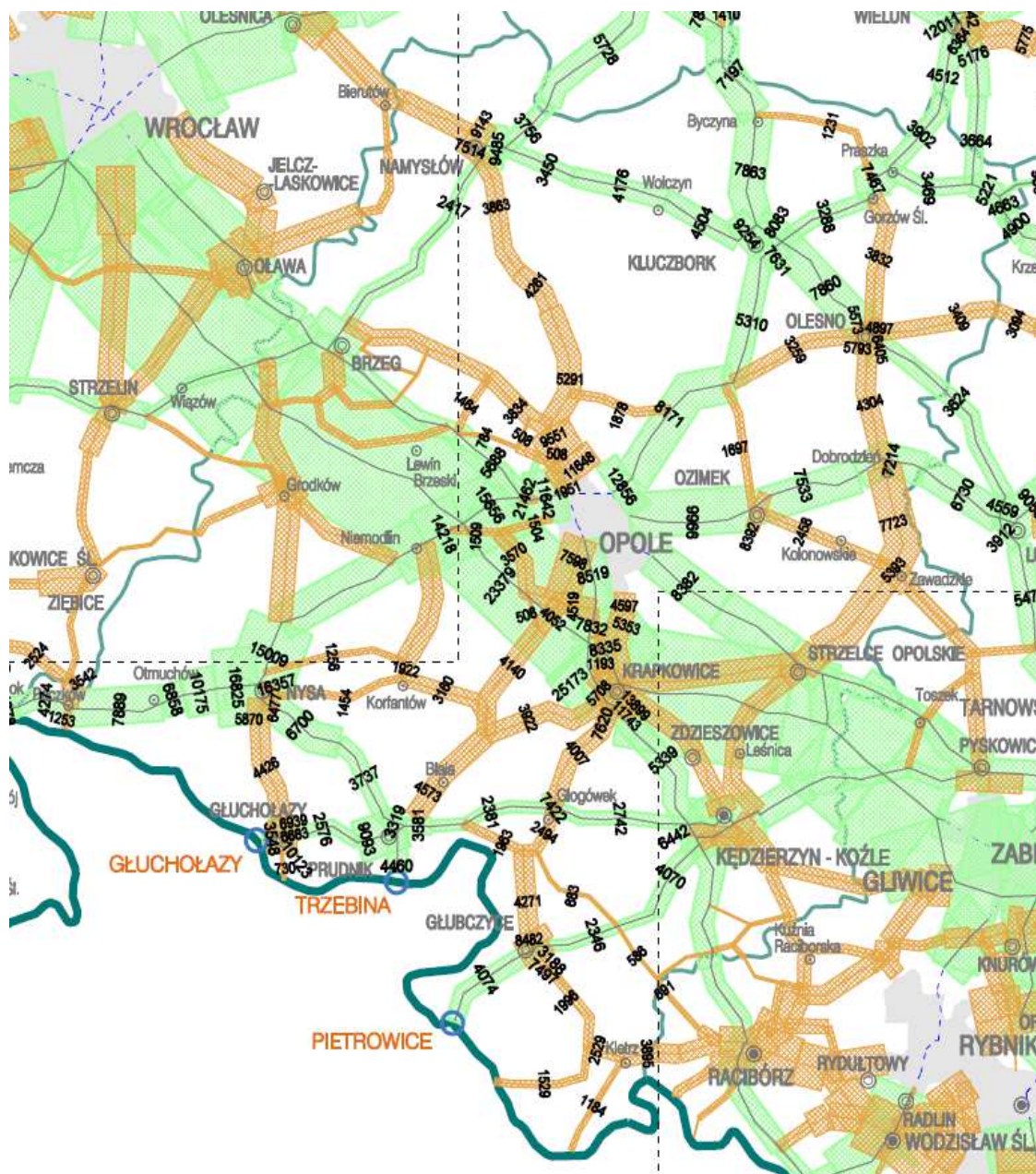
Wyniki generalnego pomiaru ruchu na sieci dróg wojewódzkich, wykonane w 2010 roku wskazują, że ogółem średniodobowy ruch pojazdów (SRP) wyniósł 3259 i w okresie 2005-2010 wzrósł o 19%. Najbardziej obciążone ruchem były drogi prowadzące ruch w kierunku Autostrady A4 oraz odcinki wlotowe do większych miast, zwłaszcza Opola.

Do dróg najbardziej obciążonych ruchem pojazdów należały:

- DW 409 na odcinku DW 415 – Gogolin: 13 899 SDR,
- DW 409 na odcinku DK 45 – DW 415: 11 754 SDR,
- DW 454 na odcinku Opole – Borki: 11 648 SDR,
- DW 418 na odcinku Koźle – DK 40: 11 326 SDR,

- DW 414 na odcinku Wrzoski – Opole: 11 287 SDR,
- DW 454 na odcinku Borki – Dobrzeń Wlk.: 9 551 SDR,
- DW 451 na odcinku Namysłów – DK 42: 9 146 SDR,
- DW 901 na odcinku Dobrodzień – DW 426: 7 723 SDR.
- DW 411 na odcinku Głuchołazy – DK 40: 6 939 SDR,
- DW 426 na odcinku Zawadzkie – Strzelce Op.: 6 880 SDR.

Na poniższym rysunku (kolor brązowy) zobrazowano średniodobowy ruch pojazdów na drogach wojewódzkich Woj. Opolskiego w 2010 r.



Rys.10.Średniodobowy ruch pojazdów na drogach wojewódzkich Woj.Opolskiego w 2010 r.

Źródło: Raport o stanie zagospodarowania przestrzennego Województwa Opolskiego 2013

W 2015 roku ponownie przeprowadzono Generalny Pomiar Ruchu. Pomiarom została objęta sieć dróg wojewódzkich (z wyłączeniem odcinków, dla których zarządcami są prezydenci miast na prawach powiatu) o łącznej długości 27287 km, podzielona na 2923 odcinki pomiarowe. Na podstawie danych uzyskanych z pomiarów bezpośrednich

wykonanych w 2015 roku przeprowadzono obliczenia oraz określono następujące podstawowe parametry ruchu:

- średni dobowy ruch roczny (SDRR) i rodzajową strukturę ruchu w punktach pomiarowych,
- obciążenie ruchem sieci dróg wojewódzkich w kraju i poszczególnych województwach.

Średni dobowy ruch roczny (SDRR) pojazdów silnikowych w 2015 roku na sieci dróg wojewódzkich wyniósł 3520 pojazdów na dobę.

W województwie opolskim średnie natężenie ruchu wyniosło 3309 pojazdów na dobę i było większe o 1% od średniego natężenia ruchu zanotowanego w 2010 roku. Jest to również natężenie mniejsze od średniej krajowej. Natężenie ruchu na poszczególnych odcinkach dróg Opolszczyzny waha się pomiędzy wartościami 553 pojazdy na dobę – 17 333 pojazdów na dobę i zależy głównie od funkcji drogi.

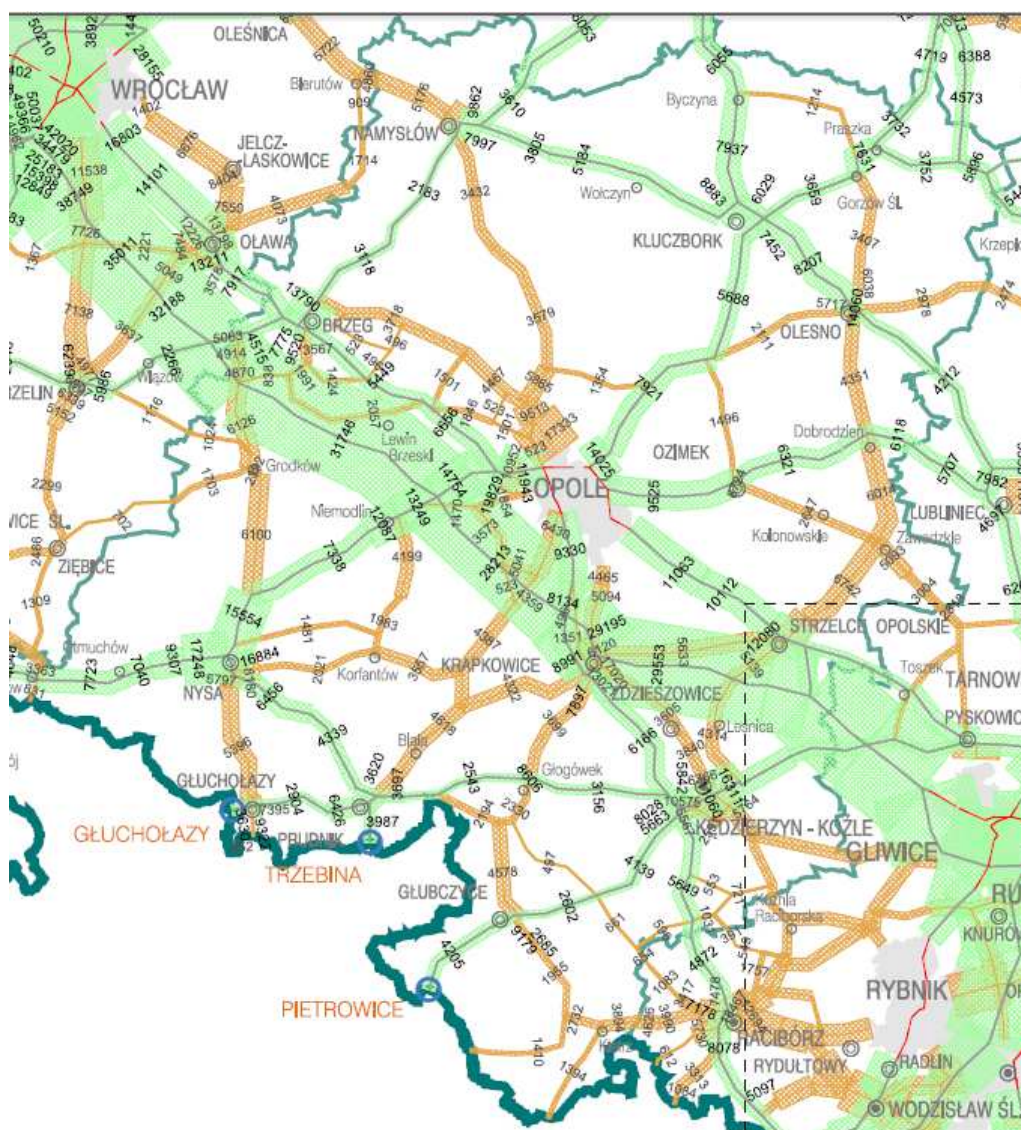
Największy udział w ruchu mają samochody osobowe (71,7% całości), a następnie samochody ciężarowe z przyczepami (15,1% całości). W rodzajowej strukturze ruchu na sieci dróg wojewódzkich utrzymały się prawidłowości z dwóch poprzednich pomiarów generalnych. Podobnie jak w latach 2005 i 2010 drogi wojewódzkie są w znacznie mniejszym stopniu wykorzystywane przez ruch towarowy niż drogi krajowe. Szacuje się, że ruch samochodów dostawczych i ciężarowych bez przyczep na drogach wojewódzkich był około 4-krotnie mniejszy niż na drogach krajowych.

Średni dobowy ruch w miesiącach letnich na drogach wojewódzkich był o ponad 40% większy od SDRR. Ruch gospodarczy wyniósł 88,3% całości ruchu, a turystyczny 11,7%, natomiast średni ruch nocny (godziny 22.00 – 6.00) stanowi tylko 7,6% SDRR.

W 2015 roku wystąpiła również duża koncentracja ruchu na wybranych odcinkach dróg wojewódzkich. Odcinki o łącznej długości 4100 km, stanowiące tylko 15% sieci dróg wojewódzkich przenosiły 38% pracy przewozowej (co zaobserwowano również w przypadku województwa opolskiego). Z kolei mniejszy wzrost natężenia ruchu należy upatrywać w rozbudowie dróg szybkiego ruchu i zmiany przestrzennego rozkładu ruchu.

Drogi wojewódzkie w województwie opolskim najbardziej obciążone ruchem:

- DW 454 Opole – Borki	17 333 pojazdów na dobę,
- DW 409 DW 415 – Gogolin	17 020 pojazdów na dobę,
- DW 409 DK 45 – DW 415	13 021 pojazdów na dobę,
- DW 451 Namysłów – DK 42	11 457 pojazdów na dobę,
- DW 418 Koźle – DK 40	10 575 pojazdów na dobę,
- DW 414 Wrzoski – Opole	10 452 pojazdów na dobę,
- DW 426 Strzelce Op. – DK 94	10 183 pojazdów na dobę,
- DW 408 DK40 – Kędzierzyn-Koźle	9 230 pojazdów na dobę,
- DW 463 DK 46 – Ozimek	8 724 pojazdów na dobę.



Rys.11.Średniodobowy ruch pojazdów na drogach wojewódzkich Woj. Opolskiego w 2015
Źródło: GDDKiA 2016

Zrealizowane inwestycje na drogach wojewódzkich w latach 2006 – 2014

W latach 2006 - 2014 przeprowadzono na drogach wojewódzkich takie inwestycje, jak:

- budowa 4 obwodnic: Bierzów, Biała, Gródków, Głubczyce o łącznej dł. 16,4 km,
- przebudowa 200,0 km dróg,
- przebudowa 6 obiektów mostowych (Borki, Dobra, Piątkowice, Kolonia Popielowska, Obórki, Głucholazy),
- przebudowa skrzyżowania w miejscowości Szczyty i Czarnowasy oraz budowa 4 rond (Gogolin, Nysa, Lewin Brzeski, Zawadzkie).

Zrealizowane inwestycje za okres lat 2006-2014, przedstawiono w poniższej tabeli.

Tab.14. Inwestycje drogowe zrealizowane w latach 2006-2014 na drogach wojewódzkich

Lp.	Gmina	Nazwa zadania	Zakres robót
1	2	3	4
Inwestycje zrealizowane w 2006			
1	Leśnica, Ujazd	Przebudowa DW 426 na odcinku Olszowa – Zalesie Śl.	Przebudowa drogi: 5,0 km
2	Leśnica, Kędzierzyn-Koźle	Przebudowa DW 426 na odcinku Zalesie Śl. – Sławęcice	Przebudowa drogi: 3,5 km
3	Gogolin	Przebudowa skrzyżowania DW 423 i 409 w miejscowości Gogolin	Budowa ronda
Inwestycje zrealizowane w 2007			
4	Głucholązy	Przebudowa DW 411 na odcinku Głucholązy Granica Państwa	Przebudowa drogi: 3,705 km
5	Skarbimierz	Budowa obejścia m. Bierzów w ciągu DW 403	Budowa obejścia: 2.3 km
6	Grodków	Przebudowa DW 401 na odcinku Przylesie-Grodków	Przebudowa drogi: 7.51 km
7	Dobrzeń Wielki	Budowa wiaduktu w m. Borki w ciągu DW 454	Budowa wiaduktu
Inwestycje zrealizowane w 2008			
8	Prószków	Przebudowa DW 414 na odcinku Dzików-Smolarnia	Przebudowa drogi:7,0 km
9	Nysa	Przebudowa skrzyżowania DW 411 w miejscowości Nysa	Budowa ronda
10	Lewin Brzeski	Przebudowa skrzyżowania DW 458 w miejscowości Lewin Brzeski	Budowa ronda
11	Biała	Budowa obwodnicy miejscowości Biała w ciągu DW 414	Budowa obwodnicy: 3,91 km
Inwestycje zrealizowane w 2009			
12	Głucholązy	Przebudowa DW 411 na odcinku Bodzanów-Głucholązy etap I	Przebudowa drogi: 0,9 km
13	Paczków	Przebudowa DW 382 na odcinku Granica Państwa-Paczków	Przebudowa drogi: 3,0 km
14	Jemielnica	Przebudowa DW 426 na odcinku Piotrówka-Strzelce Op.	Przebudowa drogi: 8,0 km
15	Zawadzkie	Rozbudowa skrzyżowania DW 426, 463 i 901 w miejscowości Zawadzkie	Budowa ronda
16	Tarnów Op.	Przebudowa DW 423 w miejscowości Przywory	Przebudowa drogi: 1,6 km
17	Kolonowskie	Przebudowa DW 463 na odcinku Bierdzany – Zawadzkie w miejscowości Kolonowskie	Przebudowa drogi: 3,5 km
Inwestycje zrealizowane w 2010			
18	Strzelce Op.	Przebudowa DW 426 na odcinku Strzelce Op.-Olszowa	Rozbudowa drogi:3,58 km
19	Głucholązy	Przebudowa DW 411 na odcinku Bodzanów-Głucholązy etap II	Przebudowa drogi: 2,0 km
20	Popielów	Przebudowa obiektu mostowego w ciągu DW 458 w miejscowości Kolonia Popielowska	Przebudowa mostu
Inwestycje zrealizowane w 2011			
21	Grodków	Budowa obwodnicy w miejscowości Grodków w ciągu DW 401	Budowa obw. 6,49 km
22	Leśnica	Przebudowa DW 426 przy węźle autostradowym „Olszowa” w miejscowości Zalesie Śl.	Przebudowa drogi: 1,94 km
23	Biała	Przebudowa DW 414 na odcinku Smolarnia-Krobusz	Przebudowa

Lp.	Gmina	Nazwa zadania	Zakres robót
1	2	3	4
			drogi: 11,2 km
24	Nysa	Przebudowa DW 406 w miejscowości Rusocin	Przebudowa drogi: 1,24 km
25	Łambinowice	Przebudowa DW 406 w miejscowości Budzieszowice	Przebudowa drogi: 0,66 km
26	Gogolin	Przebudowa DW 423 w miejscowości Chorula	Przebudowa drogi: 1,61 km
27	Krapkowice	Przebudowa DW 415 w miejscowości Dąbrówka Górna	Przebudowa drogi: 2,39 km
28	Baborów	Przebudowa skrzyżowania DW 417 i DW 421 z DP 1261 O w miejscowości Szczyty	Przeb. skrzyż. i drogi: 0,84 km
29	Zdzieszowice	Przebudowa DW 423 w miejscowości Rozwadza	Przebudowa drogi: 1,33 km
30	Namysłów	Przebudowa DW 396 na odcinku Przezczów – Mikowice	Przebudowa drogi: 2,41 km
Inwestycje zrealizowane w 2012			
31	Olszanka	Przebudowa DW 401 i DW 458 w miejscowości Obórki	Przebudowa drogi: 2,03 km
32	Olszanka	Przebudowa DW 458 w miejscowości Michałów	Przebudowa drogi: 1,77 km
33	Grodków	Przebudowa DW 401 na odcinku Grodków – Pakosławice (Etap I)	Przebudowa drogi: 7,57 km
34	Grodków	Przebudowa DW 401 na odcinku Grodków – Pakosławice (Etap II)	Przebudowa drogi: 7,23 km
35	Prószków Biała	Przebudowa DW 414 na odcinku Przysiecz – Dzików	Przebudowa drogi: 3,98 km
36	Dobrodzień	Przebudowa DW 901 na odcinku Pludry – Pietraszów	Przebudowa drogi: 1,90 km
37	Dobrodzień	Przebudowa DW 901 w miejscowości Bzinica Stara	Przebudowa drogi: 1,4 km
Inwestycje zrealizowane w 2013			
38	Ozimek	Przebudowa DW 463 na odcinku Krasiejów – Mnichus	Przebudowa drogi: 4,35 km
39	Strzelce Op., Gogolin	Przebudowa DW 409 na odcinku Rozniatów – gm. Gogolin	Przebudowa drogi: 14,05 km
40	Dobrodzień	Rozbudowa DW 901 na odcinku Nowy Wachów-Kocury w. m Dobrodzień i na odcinku Pludry-Pietraszów	Przebudowa drogi: 5,81 km
41	Nysa	Rozbudowa DK 407 w m. Konradowa	Przebudowa drogi: 1,76 km
Inwestycje zrealizowane w 2014			
42	Dobrzeń Wielki	Rozbudowa skrzyżowania w ciągu DW 454 z DP 17020 i drogą gminną wraz z budowa sygnalizacji świetlnej w m. Czarnowąsy	Rozbudowa skrzyżowania
43	Biała	Rozbudowa DW 414 na odcinku Krobosz- Biała	Przebudowa drogi: 1,2 km
44	Olesno	Rozbudowa DW 487 na odcinku Olesno- Boroszów	Przebudowa drogi: 3,0 km
45	Lasowice Wielkie	Rozbudowa DW 494 na odcinku Szumirad –Chudoba oraz na odcinku Łowoszów	Przebudowa drogi: 3,0 km
46	Głubczyce	Budowa obwodnicy m. Głubczyce w ciągu DW 416	Budowa obwodnicy

Źródło: Zarząd Dróg Wojewódzkich w Opolu

Najważniejsze zadania zrealizowane w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Opolskiego na lata 2007-2013

Przy wyborze zadań do Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Opolskiego na lata 2007 – 2013 kierowano się głównie koniecznością zapewnienia odpowiednich standardów technicznych dla dróg rozprowadzających ruch z trzech węzłów autostradowych: „Przylesie” - obecnie „Brzeg”, „Dąbrówka” - obecnie „Opole Południe” i „Olszowa” - obecnie „Kędzierzyn-Koźle”.

Po wybudowaniu autostrady A4 ruch na drogach wojewódzkich Nr 401/403, 414/429 oraz 426 znacznie wzrósł z uwagi na lokalizację w tych miejscach punktów węzłowych.

A/Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 401 i 403 przy węźle autostradowym „Przylesie” („Brzeg”)

Na omawiane przedsięwzięcie inwestycyjne składają się następujące zadania:

- budowa obwodnicy Bierzowa w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 403,
- przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 401 na odc. węzeł Przylesie – Grodków (ZPORR),
- budowa obwodnicy miejscowości Grodków wraz z łącznikiem do drogi wojewódzkiej Nr 385,
- przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 401 na odcinku Grodków – Pakosławice (Etap I i II).

Ciąg drogowy 401 – 403 jest główną arterią komunikacyjną na kierunku północ-południe w zachodniej części Opolszczyzny i rozprowadza ruch do i z autostrady A4 oraz łączy miejscowości Nysę, Grodków i Brzeg. Jej przebudowa wraz z budową obejścia miejscowości Grodków miała na celu nie tylko podniesienie komfortu i bezpieczeństwa podróżowania, ale także aktywizację gospodarczą zachodniej części Opolszczyzny. Koszt całości prac wyniósł prawie 150 mln złotych.

B/Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 426 przy węźle autostradowym „Olszowa” („Kędzierzyn-Koźle”)

Na omawiane przedsięwzięcie inwestycyjne składają się następujące zadania:

- przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 426 na odc. Olszowa – Zalesie Śl. i Zalesie Śl. – Kędzierzyn-Koźle (ZPORR),
- przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 426 na odc. Strzelce Op. – Piotrówka oraz Strzelce Op. – Olszowa,
- przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 426 na przejściu przez Zalesie Śląskie.

Droga wojewódzka Nr 426 stanowi połączenie węzła autostrady A4 „Olszowa” („Kędzierzyn-Koźle”) z układem komunikacyjnym Województwa Opolskiego (poprzez drogi krajowe Nr 94 i 40, a także 901) oraz miejscowościami Kędzierzyn-Koźle, Strzelce Opolskie i Zawadzkie. Droga ta po zmianie kategorii z drogi powiatowej i obciążeniu ruchem ciężkim generowanym przez węzeł autostrady A4 wymagała przebudowy i przystosowania do nacisku na oś w wielkości 115 kN. Zrealizowane inwestycje w znaczącym stopniu poprawiły komfort podróżowania oraz bezpieczeństwo na przedmiotowej drodze. Całość wykonanych prac wyniosła prawie 82 mln złotych.

Pozostało do wykonania:

- przebudowa na odc. Piotrówka – Zawadzkie,
- przebudowa skrzyżowania i wiaduktu nad linią kolejową w miejscowości Strzelce Opolskie wraz z wyprowadzeniem ruchu po centrum miejscowości ulicą Stawowa,
- przebudowa odcinków drogi wojewódzkiej nr 901 oraz 487 i 494 w celu rozprowadzenia ruchu z autostrady A4 w kierunku północnym w stronę woj. śląskiego.

C/Połączenie pełnotowarowego przejścia granicznego Trzebina – Bartultovice z węzłem autostradowym „Dąbrówka” („Opole Południe”)

Na omawiane przedsięwzięcie inwestycyjne składają się następujące zadania:

- likwidacja tzw. „czarnego punktu” pomiędzy Krobuszem a Białą (ZPORR),
- budowa obwodnicy miejscowości Biała (ZPORR),
- przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 414 na odcinku Dzików – Smolarnia – Krobusz,
- przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 414 na odc. Przysiecz – Dzików.

Droga wojewódzka Nr 414 (wraz z odc. drogi Nr 429 Prószków – Zimnice) stanowi najdogodniejsze połączenie Polski z Republiką Czeską (w miejscu dawnego przejścia granicznego Trzebina – Bartultovice) z węzłem autostrady A4 „Dąbrówka” („Opole Południe”). Dzięki budowie obwodnicy miejscowości Biała został rozwiązany problem „wąskiego gardła” na omawianym ciągu drogowym, natomiast przebudowa tzw. „czarnego punktu” w okolicach miejscowości Krobusz (również w ramach ZPORR) wyeliminowała najbardziej niebezpieczne miejsce na ww. trasie.

Celem przebudowy drogi wojewódzkiej Nr 414 jest uzyskanie trasy o jednolitych parametrach technicznych dostosowanych do wzrostu natężenia ruchu. Całość wykonanych prac wyniosła ponad 100 mln złotych. Obecnie przedmiotowy ciąg drogowy wraz z drogą nr 454 i DK 45 stanowi jeden z najważniejszych elementów układu komunikacyjnego na osi północ-południe.

Przy drogach wojewódzkich Województwa Opolskiego powstały ścieżki pieszo – rowerowe, których charakterystykę przedstawiono w poniższej tabeli.

Tab.15. Ścieżki pieszo –rowerowe przy drogach wojewódzkich w Województwie Opolskim

Lokalizacja	km	Gmina
Smolarnia Krobusz DW414	5,2	Biała
Krobusz – Biała DW414	1,8	Biała
Przysiecz – Dzików DW414	1,1	Prószków
Konradowa DW407	1,6	Nysa
Grodków –Pakosławice I DW401	3,85	Skoroszyce
Bzinica Stara DW901	1,12	Dobrodzień
Obórki DW401	1	Olszanka
Obwodnica Grodkowa DW401	0,3	Grodków
Grodków Pakosławice II DW401	1	Skoroszyce
Głucholazy – Bodzanów DW401	1,7	Głucholazy
Kościerzycy DW457	2,6	Lubsza
Kocury DW901	1,8	Dobrodzień
Kolonowskie DW463	1,57	Kolonowskie
Głubczyce Sady – Głubczyce DW416	2,1	Głubczyce
Namysłów ul. Oleśnicka DW451	0,62	Namysłów
Piotrówka – Strzelce Opolskie DW426	8	Jemielnica
Zawadzkie DW901	3,81	zawadzkie
Zdzieszowice – Januszkowice DW423	1,7	Zdzieszowice
Popielów DW457	3,3	Popielów
Głucholazy – granica państwa DW411	2,7	Głucholazy
Przywory – Kąty Opolskie DW423	1,6	Tarnów Opolski
Stęblów – Krapkowice DW901	2,5	Krapkowice
Stare Kolnie DW457	1	Popielów

Strzelce Op. ul. Gogolińska DW409	1,06	Strzelce Opolskie
Czarnowąsy – Dobrzeń Wielki DW454	9,15	Dobrzeń Wielki
Pietna DW416	2,75	Krapkowice
Górki – Chrząszczyce DW414	0,85	Prószków
Kup DW454	1,75	Dobrzeń Wielki

Źródło: Opracowanie własne

• Drogi powiatowe

W 2014 r. łączna długość dróg powiatowych wynosiła **3 926,8 km**. Długość dróg powiatowych o nawierzchni twardej ulepszonej wynosiła **3 719,2 km**.

Zgodnie z Ustawą o drogach publicznych (art. 6 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.

Stan techniczny dróg powiatowych jest różny: od bardzo dobrego do niezadowolającego. Stan ten jest uwarunkowany wielkością środków finansowych jakie co roku przeznaczają powiaty na realizację przedsięwzięć w zakresie bieżącego utrzymania oraz na inwestycje.

Zadania zrealizowane w latach 2006-2014 na drogach powiatowych dotyczyły zarówno poprawy parametrów technicznych sieci drogowej, jak i rehabilitacji nawierzchni dróg oraz budowy i przebudowy chodników bądź ścieżek pieszo-rowerowych. Zadania te często szły w parze z budową odwodnienia i kanalizacji.

Samorządy powiatowe bardzo efektywnie wykorzystywały środki zewnętrzne przeznaczone na realizację zadań drogowych m.in. z:

- Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Opolskiego na lata 2007-2013,
- Programu Operacyjnego Współpracy Transgranicznej Republika Czeska – Rzeczpospolita Polska 2007-2013,
- Narodowego Programu Przebudowy Dróg Lokalnych.

Poniżej przedstawiono przykładowe zadania zrealizowane przez poszczególne powiaty:

A/ Poprawa powiązania istniejącego układu drogowego:

- przebudowa drogi powiatowej 1101 O Namysłów – Przeczów od km 1+790 do km 12+450 – Powiat Namysławski,
- przebudowa drogi powiatowej 1136 O Domaszowice – Świerczów – Mąkoszyce – Powiat Namysławski,
- przebudowa dróg powiatowych 1817 O Otmice – Kamień Śląski od km 0+000 do km 0+723 oraz 1831 Gogolin – Kamień Śląski od km 7+707 do km 9+267 – Powiat Krapkowicki,
- przebudowa drogi powiatowej 1208 O Biała – Mionów – Mochów – Powiat Prudnicki,
- przebudowa drogi powiatowej 1285 O Głubczyce – Gadzowice, remont nawierzchni jezdni i chodnika oraz budowa kanalizacji deszczowej – Powiat Głubczycki.

B/ Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego:

- przebudowa drogi powiatowej 1810 O ul. Opolska w Walcach od km 10+970 do km 12+570 – Powiat Krapkowicki,
- przebudowa skrzyżowania drogi krajowej Nr 46 Kłodzko – Nysa – Opole – Częstochowa – Szczekociny (ul. Chrobrego, ul. Ujejskiego) w Nysie z drogą powiatową DP 1636 O ul. Mostowa oraz drogą gminną ul. Kościuszki – Powiat Nyski.

C/ Rozwój dróg powiatowych na terenach miejskich:

- przebudowa drogi powiatowej 2186 O ul. Sudecka w Nysie – Powiat Nyski,
- przebudowa odcinka drogi powiatowej 1215 O Głubczyce – Lisięcice na ul. Grunwaldzkiej w miejscowości Głubczyce oraz budowa chodnika wraz z kanalizacją w ciągu tej drogi – Powiat Głubczycki,
- przebudowa układu dróg powiatowych 1477 O oraz 2056 O i 2053 O w Kędzierzynie –Kozłu – Powiat Kędzierzyńsko-Kozielski.

D/ Zwiększenie dostępności komunikacyjnej na pograniczu polsko-czeskim:

- przebudowa drogi powiatowej 1636 O Zwanowice – Kałków – Powiat Nyski,
- przebudowa drogi powiatowej 1617 O na odcinku Konradów – Jarnołtówek – Powiat Nyski,
- przebudowa drogi powiatowej 1615 O Prudnik – Krzyżkowice w ramach projektu: Przywrócenie transgranicznej funkcjonalności drogi Prudnik – Rylovka w aspekcie układu z Schengen – Powiat Prudnicki,
- przebudowa historycznego Traktu Turystycznego Gór Opawskich jako elementu europejskiego szlaku Via Montana na odcinku Prudnik – Dębowiec – Wieszczyzna – Powiat Prudnicki.

E/ Wyprowadzenie ruchu poza ścisłą zabudowę mieszkaniową:

- przebudowa i rozbudowa ciągu komunikacyjnego północnego obejścia i komunikacji gospodarczej miasta Strzelce Opolskie, etap II droga powiatowa 1807 O ul.1 Maja od ul. Zakładowej wraz z rondem przy ul. Cementowej – Powiat Strzelecki,
- przebudowa i rozbudowa ciągu komunikacyjnego północnego obejścia i komunikacji gospodarczej miasta Strzelce Opolskie, etap IV droga powiatowa 1807 O ul.1 Maja od ronda przy ul. Cementowej do granic miasta Strzelce Opolskie – Powiat Strzelecki,
- poprawa bezpieczeństwa komunikacyjnego centrum Kietrza poprzez wprowadzenie ruchu okrężnego dla pojazdów – etap I – przebudowa ul. Krasieńskiego i części ul. Traugutta – Powiat Głubczycki.

• **Drogi gminne**

Zgodnie z ustawą o drogach publicznych (art. 6a 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.

W 2014 r. łączna długość dróg gminnych wynosiła **5 648,6 km**. Długość dróg gminnych o nawierzchni twardej ulepszonej wynosiła **2 993,7 km**.

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.

Samorządy gminne równie efektywnie wykorzystywały środki zewnętrzne z programów unijnych, jak i rządowych (podobnie jak samorządy powiatowe).

Zadania zrealizowane w latach 2006-2014 można, generalnie, podzielić na przedstawione poniżej kategorie:

A/ Rozwój układu drogowego na obszarach wiejskich:

- budowa drogi w miejscowości Pludry ul. Wiejska i Polna – Gmina Dobrodzień,
- przebudowa drogi gminnej nr 104501 O relacji Szklary – Cieszanowice – Gmina Kamiennik,
- przebudowa drogi gminnej nr 101841 relacji Popielów – Lubienia – Gmina Popielów,
- remont nawierzchni jezdni i budowa chodnika ul. Słowackiego w Raszowej – Gmina

Leśnica,

- modernizacja drogi gminnej relacji Lewice – Zubrzyce – Gmina Głubczyce,
- B/ Przebudowa dróg na obszarach miejskich:
- rewitalizacja częściowa drogi gminnej ul. Mickiewicza i ul. Zamkowej w Głogówku – Gmina Głogówek,
 - rewitalizacja przestrzeni miejskiej centrum miasta Brzeg: przebudowa ul. Zakonnicy, ul. Kościelnej, ul. Staromiejskiej, ul. Chopina, ul. Jabłkowej, ul. Długiej, ul. Polskiej – Gmina Brzeg,
 - III etap rewitalizacji infrastruktury śródmieścia Prudnika - remonty ulic wraz z chodnikami i skwerami, wymianą instalacji wod.kan., elektrycznej, gazowej – ulice: Jagiellońska, Ciasna, Ratuszowa, Szarych Szeregów, Pod Bramami, Kościelna, Krótka, Łukowa, Poczтовая, Stara, Wąska – Gmina Prudnik,
 - budowa drogi łączącej ul. Bursztynową z ul. Mickiewicza w Strzelcach Opolskich – Gmina Strzelce Opolskie,
 - budowa dróg gminnych wraz z budową kanalizacji deszczowej na osiedlu Kościuszki – Żeromskiego w Grodkowie – Gmina Grodków,
 - remont nawierzchni ulic: Bohaterów Warszawy, Krakowskiej, Armii Krajowej, Rynek, Bolesława Chrobrego, 3-go Maja i Obrońców Pokoju w Namysłowie wraz z chodnikami i parkingami – Gmina Namysłów,
 - przebudowa dróg, chodników, placów parkingowych, kanalizacji deszczowej, oświetlenia w ciągu ul. Mickiewicza – Piłsudskiego – Dworcowa – Plac Wolności – Poczтовая – Podwale – B. Chrobrego – Oławska w miejscowości Namysłów – Gmina Namysłów,
 - remont nawierzchni ulic: Szkolna, Jagiellońska, Harcerska, Wały Jana III, Poczтовая, Wróblewskiego, Partyzantów, i Plac Wolności w Namysłowie wraz z chodnikami, parkingami i oświetleniem – Gmina Namysłów,
 - remont dróg wraz z przebudową sieci kanalizacji deszczowej i wodociągowej w ulicach Powstańców i Moniuszki w Baborowie – Gmina Baborów,
 - budowa drogi ul. Duboisa i Krasieńskiego w Nysie – Gmina Nysa,

C/ Poprawa dostępności do terenów inwestycyjnych:

- poprawa parametrów technicznych oraz warunków bezpieczeństwa poprzez przebudowę dróg gminnych do terenów inwestycyjnych w miejscowości Bierawa ul. Leśna – Gmina Bierawa,
- przebudowa drogi gminnej w strefie usługowej Tułowic ul. Przemysłowa i ul. Porcelitowa – Gmina Tułowice,
- przebudowa drogi dojazdowej do terenów inwestycyjnych – ul. Diamentowa w Straduni – Gmina Walce,
- przebudowa drogi gminnej przebiegającej wzdłuż terenów inwestycyjnych (od drogi Skarbimierz – Pępice do drogi Skarbimierz – Osiedle Małujowice) – Gmina Skarbimierz,
- budowa drogi zbiorczej wraz z kanalizacją deszczową w SAG Olszowa – Sieronowice etap II – Gmina Ujazd,
- uzbrojenie terenu SAG w infrastrukturę drogową: Nr 105776 O ul. Europejska etap III w Olszowej, Nr 105777 O ul. Irlandzka w Olszowej, Nr 105779 O ul. Francuska w Olszowej, Nr 105781 O droga od ul. Europejskiej do dz. 38/6 w Olszowej – Gmina Ujazd.

• **Układ drogowy miasta Opola – stolicy regionu**

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 – Dąbrowka (autostrada A-4) –

- Opole – Kluczbork – Wieluń – Złoczew (DK 14 do Łodzi); w Opolu DK 45 przebiega ulicami: Krapkowicka, Prószkowska, Wróblewskiego, Wojska Polskiego, Hallera, Domańskiego, Partyzancka, Obwodnicą Północną (Powstańców Warszawskich), Oleską,
- 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, przebiega ulicami: Obwodnicą Północną (Powstańców Warszawskich), Częstochowska,
 - 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 przebiega ulicami: Obwodnicą Północną (Powstańców Warszawskich), Strzelecka,
 - droga wojewódzka nr 414 łącząca Opole z Prudnikiem i umożliwiająca wyjazd z centrum Opola w kierunku południowym do dróg krajowych 45, 46, 94, w mieście przebiega ulicami Prószkowska, Niemodlińska, Wrocławska,
 - droga wojewódzka nr 423 łącząca Obwodnicę Północną Opola z centrum miasta, Gogolinem (autostrada A-4) i Kędzierzynom-Koźlem, w mieście przebiega ulicami Częstochowska, Ozimska, H. Kołłątaja – 1 Maja/W. Reymonta, A. Struga, J. Walecki, Marka z Imielnicy, J. Popiełuszki, W. Gorzołki/Oświęcimską,
 - droga wojewódzka nr 435 łącząca śródmieście z DK 46 i autostradą A-4 (Opole Zachód) oraz DK 94 na obszarze dzielnicy Grudzice, w mieście przebiega ulicami Niemodlińska, Obwodnicą Śródmiejską (Nysy Łużyckiej, Batalionów Chłopskich, Bohaterów Monte Cassino, Plebiscytowa, Fabryczna), Armii Krajowej, Obrońców Stalingradu, Strzelecka,
 - droga wojewódzka nr 454 łącząca Obwodnicę Śródmiejską z Obwodnicą Północną oraz Namysłowem, w mieście przebiega od pl. Konstytucji 3 Maja ulicami Budowlanych i Sobieskiego,
 - droga wojewódzka nr 459 łącząca Obwodnicę Północną Opola ze Skorogoszczą (DK94) przez Sławice, na terenie Opola przebiega ul. Partyzancka.

Uzupełniający drogowy układ transportowy Opola tworzą drogi krajowe i wojewódzkie, przebiegające niedaleko miasta:

- około 15 km na południowy zachód od miasta przebiega autostrada A4, łącząca południową część Polski z Niemcami i Ukrainą,
- około 10 km na południowy – zachód od miasta przebiega droga wojewódzka nr 429, wykorzystywana przez linie autobusowe MZK, łącząca Wawelno (DW 435) z DK 45 przez Komprachcice i Prószków.

Opole posiada dobrze rozbudowaną sieć ulic z głównym trzonem transportowym tworzonym przez drogi krajowe nr 45, 46, 94 oraz wojewódzkie nr 414, 423, 435, 454, 459. Są to ciągi drogowe:

- ulica Powstańców Warszawskich (Obwodnica Północna),
- ulice: Częstochowska – Ozimska,
- ulice: Strzelecka – Obrońców Stalingradu – Armii Krajowej – Fabryczna – Plebiscytowa – Bohaterów Monte Cassino – Batalionów Chłopskich – Nysy Łużyckiej – Niemodlińska,
- ulice: Budowlanych – Jana III Sobieskiego,
- ulice: Krapkowicka – Wróblewskiego – Wojska Polskiego – Hallera – ks. Domańskiego – Partyzancka,
- ulica Prószkowska,

- ulica Wrocławska,
- ulice: Oświęcimska – Gorzołki – Popiełuszki – Al. Przyjaźni – Marka z Imielnicy – Walecki – Struga – Reymonta/1 Maja - Kołłątaja,
- ulice: Teligi – Frankiewiczza – Traugutta,
- ulice: Krzanowicka – Opolska – Luboszycka – Sienkiewiczza – Żeromskiego,
- ulice: Krapkowicka – Sychalskiego – Piastowska – Korfantego – 1 Maja – Rejtana – Wschodnia,
- ulice: Tysiąclecia – Grudzicka – Morcinka,
- ulice: Wiejska – Pużaka – Lipowa,
- ulice: Oleska – Żeromskiego,
- ulice: Sosnkowskiego – Okulickiego – Chabrów – Luboszycka,
- ulice: Mieszka I – Rejtana/ Horoszkiewiczza – Sosnkowskiego – Rataja – Oleska.

Powyższe ulice to głównie drogi jednojezdniowe, jednopasowe, odcinkowo o przekroju dwupasowym, często ze skanalizowanymi skrzyżowaniami i ruchem sterowanym sygnalizacją świetlną. Brakuje alternatywnych połączeń, co jest szczególnie widoczne na odcinku pomiędzy centrum miasta a Grotowicami oraz wschodnią i zachodnią częścią miasta.

Opole pod względem komunikacyjnym jest podzielone na dwie części przez Odrę, która przepływa przez miasto trzema korytami. Z prawobrzeżnej do lewobrzeżnej części miasta prowadzą 3 mosty:

- most Pamięci Sybiraków,
- most Piastowski,
- most w ciągu ul. Powstańców Warszawskich (obwodnica północna).

Z Przedmieścia Odrzańskiego na zachód ruch kołowy prowadzony jest trzema mostami nad Kanałem Ulgi – w ciągu ul. Wrocławskiej, Niemodlińskiej i Mostem Zaodrzańskim na ul. Sychalskiego. Wyspę Pasiekę z centrum łączą cztery przeprawy nad Kanałem Młynówka (Most Katedralny, Most Zamkowy, most w ciągu ul. Korfantego, pieszy Most Groszowy). Wyspa Bolko dostępna jest od zachodniej części miasta przez Most Pajęczy nad Kanałem Ulgi (trasa od skrzyżowania Krapkowicka/Odrodzenia), od Przedmieścia Odrzańskiego ul. Parkową (przy której znajduje się parking dla odwiedzających Ogród Zoologiczny) i kładkami nad Kanałem Wińskim, od Wyspy Pasieka pieszym mostem w ciągu ul. Spacerowej.

Układ drogowy miasta poza Obwodnicą Północną tworzy sieć promienistą skupiającą się w Śródmieściu, przez które można przejechać na drugą stronę miasta. Spowodowany tym faktem brak alternatywnych tras przejazdu oraz mostów na Odrze poza centrum, w szczególności na południu miasta, powoduje wykorzystanie opolskiego Śródmieścia w połączeniach tranzytowych miejskich, jak i powiatowych. Najbliższe przeprawy przez Odrę znajdujące się na południe od śródmiejskiego mostu w ciągu ul. Korfantego znajdują się w Krapkowicach – w ciągu płatnej autostrady A-4 (około 20 km) oraz drogi wojewódzkiej 409 (około 23 km).

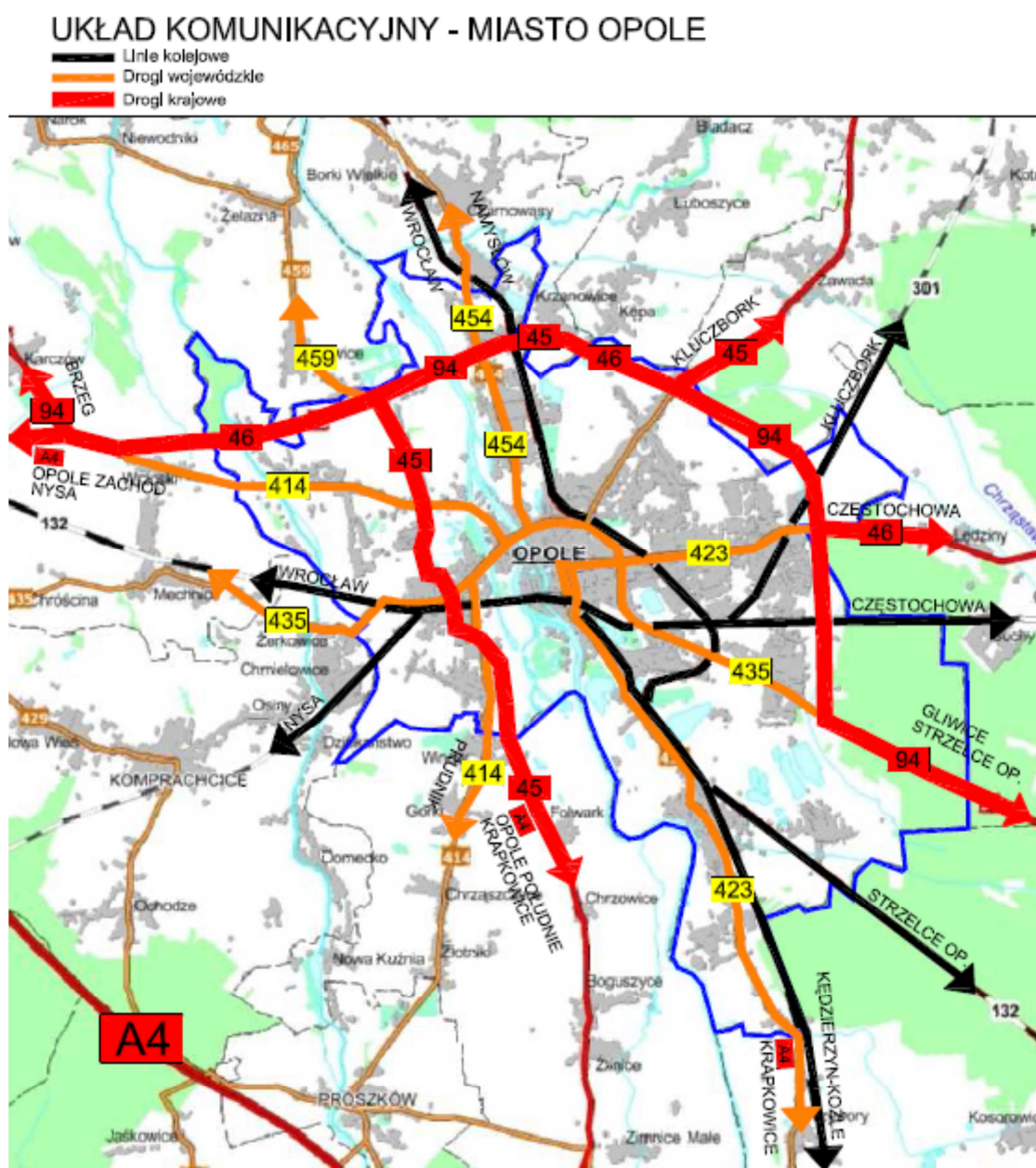
Przez obszar miasta Opola w ciągu ulic miejskich przebiegają drogi:

- krajowe o długości 24,080 km,
- wojewódzkie o długości 41,057 km,
- powiatowe o długości 42,328 km,
- gminne o długości 209,366 km.

Ważniejsze zadania zrealizowane w latach 2006-2014 na terenie miasta Opola:

- budowa obwodnicy Północnej w Opolu, w tym odcinek od ul. Częstochowskiej do ul. Strzeleckiej o długości 3520 mb,

- przebudowa wiaduktu i układu komunikacyjnego oraz remont wiaduktu żelbetowego w Opolu, w ciągu ul. Reymonta o długości 1472 mb,
- budowa wiaduktu w ciągu ul. Ozimskiej nad linią PKP wraz z przebudową układu komunikacyjnego w Opolu ul. Ozimska, Rejtana, Kolejowa o długości 1144 mb,
- przebudowa ulicy Piastowskiej w Opolu wraz z budową oświetlenia ulicznego o długości 800 mb,
- rozbudowa ul. Oświęcimskiej – drogi wojewódzkiej nr 423 w Opolu na odcinku od ul. Metalowej do granicy miasta wraz z budową kanalizacji deszczowej, przebudową oświetlenia ulicznego i przebudowa wiaduktu nad linią PKP (etap I) o długości 280 mb,
- rozbudowa ul. Oświęcimskiej – drogi wojewódzkiej nr 423 w Opolu na odcinku od ul. Metalowej do granicy miasta wraz z budową kanalizacji deszczowej, przebudową oświetlenia ulicznego i przebudowa wiaduktu nad linią PKP (etap II) o długości 1830 mb.



Rys.12.Układ komunikacyjny miasta Opola
Źródło: Opracowanie własne

• **Pojazdy samochodowe**

Na przestrzeni ostatnich czterech lat liczba pojazdów samochodowych w województwie wzrasta. W odniesieniu do roku 2010 odnotowano wzrost na poziomie 12,6%. Obrazuje to poniższa tabela.

Tab.16. Liczba pojazdów samochodowych w Województwie Opolskim w latach 2010-2013

	2010	2011	2012	2013
Ogólna liczba pojazdów samochodowych	623037	658935	682053	701399
Liczba samochodów osobowych	493369	519597	536479	552176
Liczba samochodów ciężarowych i ciągników siodłowych	63178	66476	67568	75156

Źródło: Wojewódzki Program Realizacyjny na lata 2015 -2016 do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020

• **Analiza trendów ruchu drogowego**

Z Generalnego Pomiaru Ruchu wykonanego w 2015 roku można stwierdzić, że w województwie opolskim występują dwa główne generatory ruchu. Jest to:

- autostrada A4 stanowiąca element III transeuropejskiego korytarza transportowego,
- główne miasta Opolszczyzny:
 - Opole – jako stolica regionu i główny węzeł komunikacyjny drogowo-kolejowy,
 - Nysa – węzeł komunikacyjny drogowo-kolejowy,
 - Kędzierzyn-Koźle – węzeł komunikacyjny drogowo-kolejowy,
 - Strzelce Opolskie – węzeł komunikacyjny drogowo-kolejowy,
 - Brzeg – węzeł komunikacyjny drogowo-kolejowy,
 - Olesno – węzeł komunikacyjny drogowo-kolejowy.

Do pozostałych generatorów ruchu należy wymienić centra gospodarcze, które również zlokalizowane są w obrębie węzłów autostradowych, stolicy regionu i większości miast powiatowych bądź gminnych; tereny rekreacyjne i turystyczne (Jezióra: Nyskie, Otmuchowskie, Turawskie, Góry Opawskie, Bory Stobrawskie, Krasiejów, Moszna) oraz tereny kultu religijnego (Góra św. Anny). Należy jednak zwrócić uwagę, że w przypadku terenów rekreacyjno-turystycznych ruch ma charakter sezonowy i odbywa się w okresie wiosna – lato – jesień, na ogół w dni wolne od pracy.

O istotnym znaczeniu w układzie komunikacyjnym przedstawionych powyżej miast świadczy zarówno natężenie ruchu jakie występuje na drogach przebiegających przez przedstawione miejscowości, jak również natężenie ruchu na drogach dojazdowych do nich. Stąd też tak istotne jest właściwe zdiagnozowanie, a następnie wprowadzenie rozwiązań związanych z poprawą płynności ruchu, bądź wręcz wyprowadzeniem tego ruchu poza ścisłą zabudowę mieszkaniową.

Opole jako stolica regionu zaplanowało realizację szeregu inwestycji mających na celu odciążenie centrum i przeniesienie ruchu na obszary peryferyjne (budowa obwodnicy Piastowskiej), bądź też wykonanie przedsięwzięć związanych z poprawą komfortu podróżowania i bezpieczeństwa pomiędzy poszczególnymi dzielnicami (rozbudowa ulicy Niemodlińskiej). Należy zwrócić uwagę na bardzo duże natężenie ruchu na drogach wlotowych do stolicy regionu – szczególnie DW 454, gdzie prowadzona jest budowa obwodnicy miejscowości Czarnowąsy celem poprawy skomunikowania z terenami wokół Elektrowni Opole.

W przypadku **Nysy** realizowane są prace związane z budową obwodnicy, po której oddaniu zmieni rozkład ruchu w samym mieście.

Kędzierzyn-Koźle - budowa obwodnicy została wskazana w Programie Przebudowy Dróg Krajowych na lata 2014-2020. Jej realizacja jest niezwykle istotna z uwagi na duży udział w ruchu samochodów przewożących materiały niebezpieczne.

Strzelce Opolskie – obecnie prowadzone są prace związane z przebudową wiaduktu drogowego w ciągu drogi wojewódzkiej nr 426 nad linią kolejową. Po realizacji tego zadania nastąpi zmiana przebiegu drogi wojewódzkiej nr 426 i jej poprowadzenie poza ścisłym centrum. Problemem w dalszym ciągu pozostaje przebieg drogi krajowej nr 94 przez środek miasta, co w przypadku zdarzeń drogowych pomiędzy węzłami autostrady A4 „Strzelce Opolskie” i „Kędzierzyn-Koźle” prowadzi do uciążliwych zatorów drogowych.

Brzeg – bardzo duże natężenie ruchu na przejściu przez miejscowość Brzeg wynika ze specyficznego położenia miasta, przez które przepływa rzeka Odra. Droga krajowa nr 39 przebiega przez centrum i dwa mosty.

Olesno – styk drogi krajowej nr 11 (planowanej do przystosowania do parametrów drogi ekspresowej) oraz trzech ważnych dróg wojewódzkich nr 487, 901 i 494, z których każda generuje znaczące natężenie ruchu. W roku bieżącym zostanie zakończona przebudowa odcinka DW 494 Olesno – Łowosów. Projektowana jest również przebudowa skrzyżowania w miejscowości Świercze (DW 494) celem poprawy dostępności do tzw. „małej obwodnicy Olesna – ul. Leśnej”.

Należy również zwrócić uwagę na dwa miasta powiatowe położone w ciągu dróg wojewódzkich:

Krapkowice – gdzie zanotowano jedne z największych natężeń ruchu na drogach wojewódzkich. Krapkowice położone są pomiędzy dwoma węzłami autostradowymi: „Opole Południe” i „Krapkowice”; od strony zachodniej przebiega droga krajowa nr 45, od strony wschodniej droga wojewódzka nr 423. Dodatkowo przez Krapkowice przebiega droga wojewódzka nr 415 i 409, co powoduje bardzo duże problemy z płynnością ruchu. Podobnie jak w przypadku Brzegu – Krapkowice zlokalizowane są nad Odrą z tylko jednym obiektem mostowym dla pojazdów silnikowych. Centrum administracyjne znajduje się po jednej stronie Odry, natomiast historyczne centrum miasta po drugiej. Dodatkowo planowane jest ściślejsze skomunikowanie Krapkowic z Gogolinem celem lepszego wykorzystania kolejowego transportu zbiorowego.

Głubczyce – jedyne miasto z terenu województwa opolskiego pozbawione dostępu do kolejowego transportu zbiorowego. Jednocześnie jest to miasto o najgorszej dostępności komunikacyjnej do centrum regionu. Wykonana ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Opolskiego na lata 2007-2013 obwodnica zlikwidowała problem ruchu tranzytowego w ciągu drogi wojewódzkiej nr 416 przebiegającej przez miejscowość Głubczyce. W ramach RPO WO 2014-2020 planowana jest rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 416 celem poprawy dostępności zarówno od strony Opola, jak i Raciborza.

Przewiduje się, że w kolejnych latach w dalszym ciągu będzie następował wzrost natężenia ruchu drogowego na głównych międzynarodowych i ponadregionalnych ciągach drogowych: A4, 46, 45, 11, 94. Zmiana w rozkładzie ruchu na terenie województwa opolskiego może nastąpić w przypadku przystosowania drogi krajowej nr 11 do parametrów drogi ekspresowej, jak i wybudowania odcinka autostrady A1 w szczególności na wysokości Częstochowy. Po realizacji ww. inwestycji wzrost natężenia ruchu może nastąpić na drodze krajowej nr 46, jak i wojewódzkich nr 494, 901, 463. Zmiany nastąpią również po wykonaniu obwodnic w szczególności: Nysy i Kędzierzyna-Koźła. W przypadku obwodnicy Niemodlina i Myśliny obwodnice te przejmą głównie ruch tranzytowy z uwagi na brak w obrębie przedmiotowych miejscowości innych generatorów ruchu lub też znaczących dróg wojewódzkich rozprowadzających ruch o znaczeniu ponadlokalnym.

Natężenie ruchu na drogach wojewódzkich nie wzrosło w stosunku do poprzedniego badania z 2010 roku. Na razie trudno stwierdzić, czy jest to trend krótko czy długotrwały. Odpowiedź na te pytanie przyniosą analizy wykonane po badaniach

zaplanowanych na 2020 rok. Należy jednak zwrócić uwagę, iż na głównych ciągach komunikacyjnych natężenie to wzrosło lub też pozostało bez zmian.

Oddzielnie należy analizować wyniki natężenia ruchu na przejściach dróg przez miejscowości, gdzie kumuluje się ruch lokalny (niemożliwy do wyeliminowania) i ruch tranzytowy (który mogą przejąć obejścia miejscowości).

W przypadku dróg wojewódzkich największy „skok” miał w miejsce w Krapkowicach, gdzie natężenie ruchu wzrosło z 13 899 do 17 020 pojazdów na dobę. Stąd też konieczne będzie podjęcie w najbliższym czasie działań planistycznych związanych z poprawą sytuacji komunikacyjnej w tej części regionu.

W dalszym ciągu przeważał będzie ruch gospodarczy związany również z codziennymi dojazdami do miejsc pracy czy nauki, jednakże wydaje się, że nastąpi również wzrost ruchu turystycznego – szczególnie w dni wolne od pracy.

• **Transport autobusowy na sieci dróg Województwa Opolskiego**

Województwo Opolskie posiada rozbudowaną sieć połączeń autobusowych, działających na sieci drogowej o gęstości nieco mniejszej niż w całej Polsce.

Na terenie województwa w 2015 r. działało 20 przewoźników, którzy obsługiwali łącznie 189 tras, w tym wariantowe, wykonując ponad 1200 kursów dziennie, przy dobowej pracy eksploatacyjnej wynoszącej ponad 60 000 km rocznie

Sieć połączeń jest poddawana nieustannej weryfikacji pasażerów, których oczekiwania – w warunkach wolnej konkurencji – przewoźnicy autobusowi starają się spełniać.

Największe liczby kursów autobusowych występują na następujących trasach: Opole – Krapkowice, Opole – Kluczbork, Opole – Namysłów, Opole – Strzelce Opolskie, Opole – Zębowice, na które zezwolenia wydał Marszałek Województwa Opolskiego oraz na liniach Opole – Ozimek i Opole – Grodziec, na które zezwolenia wydał Prezydent Miasta Opola, ale dla których od dnia 1 stycznia 2017 r. organizatorem zostanie Marszałek Województwa Opolskiego. Na pierwszej z wyżej wymienionych tras jeździ codziennie kilka tysięcy osób.

Badania nappełnień autobusów na liniach użyteczności publicznej

W lipcu 2015 r. Województwo Opolskie przeprowadziło badania w zakresie nappełnień autobusów na liniach użyteczności publicznej oraz zachowań i preferencji komunikacyjnych pasażerów w Województwie Opolskim.

Przeprowadzona analiza połączeń autobusowych wykazała, że największe potoki pasażerskie na liniach autobusowych można zauważyć w sytuacji, gdy nie istnieje konkurencja ze strony kolei lub parametry połączeń kolejowych nie są atrakcyjne.

W szczególności najwięcej pasażerów jeździ pomiędzy Opolem, a Kluczborkiem (gdzie istnieje równoległe połączenie kolejowe), Nysą (istnieje konkurencja w stosunku do kolei w połączeniach bezpośrednich, różne przebiegi tras), Dobrzaniem Wielkim i Namysłowem (brak konkurencji kolejowej), Chrzastowicami i Ozimkiem (konkurencja w stosunku do kolei na części trasy), Chrzastowicami i Nakłem (od Chrzastowic brak konkurencji kolejowej) do Tarnowa Opolskiego i Strzelec Opolskich (istnieje konkurencja w stosunku do kolei), Krapkowicami (brak konkurencji kolejowej), Prudnikiem (brak konkurencji kolejowej).

Wśród pozostałych istotnych połączeń należy wymienić trasy Głucholazy-Prudnik, Głubczyce-Kietlice-Lisiecice, Nysa-Grodków-Wrocław. Pozostałe połączenia należy traktować jako uzupełniające całą sieć.

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 zanotowano w przypadku bardzo wczesnych połączeń oraz w dni bez nauki szkolnej. W dzień roboczy na 56 liniach odnotowano

sumaryczną liczbę pasażerów nie przekraczającą 100 osób, na 43 wartość ta została przekroczone (w tym w 9 przypadkach całkowita liczba pasażerów była większa niż 300 osób).

Najczęściej na liniach przemieszczało się od 10 do 20 osób (43 linie), następnie 20-30 (23 linie), 30-40 (17 linii). Na siedmiu liniach zanotowano napełnienia większe niż 40 osób, natomiast w dziewięciu wartość nie przekroczyła 10 osób. Czasy przejazdów mieściły się w granicach 20-30 minut (39 linii), następnie 30-40 minut (22 linie), 40-50 minut (14 linii). W trzynastu przypadkach czasy przekroczyły 50 minut, w jedenastu nie przekroczyły 20 minut.

Głównymi osobami korzystającymi z transportu publicznego są przede wszystkim uczniowie szkół średnich oraz pracownicy realizujący podróże obowiązkowe. Zauważalny jest wpływ studentów oraz emerytów. Wszystkie te grupy łączy jedna cecha – brak możliwości podróżowania własnym pojazdem (brak samochodu lub brak prawa jazdy).

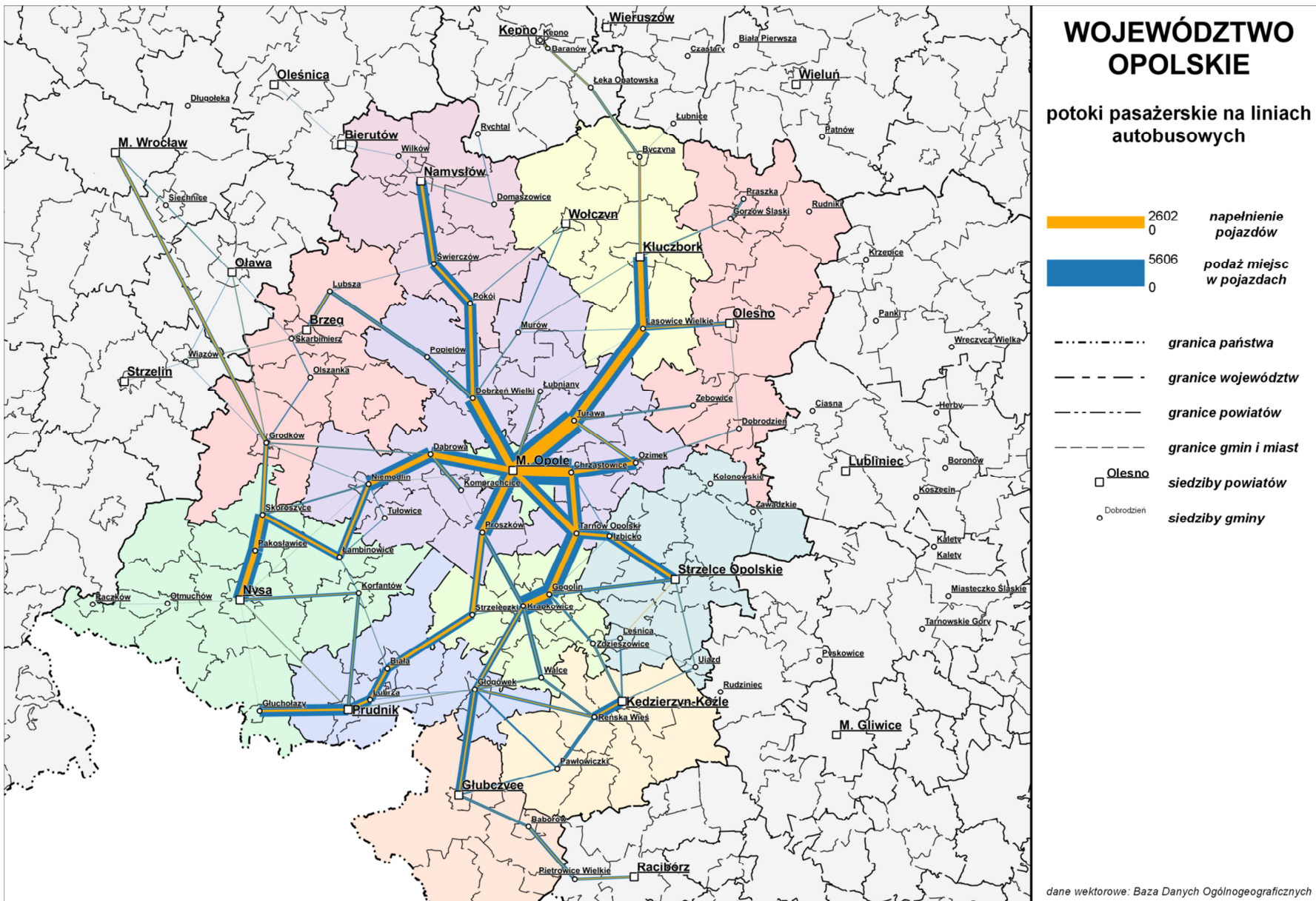
Wśród pasażerów widać tendencję do korzystania z jak najmniejszej liczby środków transportu, co minimalizuje zarówno czas przejazdu (nie trzeba tracić czasu na przesiadkę), jak i ponoszone koszty (nie trzeba kupować kilku biletów). Przewoźnicy najczęściej organizują linie komunikacyjne w taki sposób, by istniała możliwość przejazdu pomiędzy różnymi miejscowościami z dużą penetracją miast. Integracja rozkładowa pomiędzy przewoźnikami nie istnieje lub jest minimalna, co zmusza pasażera do wyboru konkretnego przewoźnika. W rezultacie przewoźnicy sami wymuszają, by pasażerowie korzystali z jednego połączenia, a pasażerowie niechętnie przesiadają się do innego środka transportu.

Dużym problemem dla podróżujących jest niska częstotliwość kursowania na liniach komunikacyjnych. Nierzadko pasażerowie zmuszeni są do korzystania tylko z jednego przewoźnika ze względu na oferowane bilety okresowe, co oznacza, że nie mogą skorzystać z dowolnego kursu i muszą czekać na kurs konkretnego przewoźnika.

Innym aspektem związanym z częstotliwością jest konieczność zapewniania właściwej obsługi transportem publicznym w trakcie i poza szczytem komunikacyjnym. Transport publiczny zależy w dużym stopniu od pasażerów kierujących się do pracy lub miejsca nauki (szkoła, uczelnia). Podróże te odbywają się w określonych porach dnia. Poza szczytem komunikacyjnym zainteresowanie przejazdami spada zazwyczaj do niskiego poziomu i prowadzenie przewozów w tym przedziale czasowym może nie być opłacalne.

Właściwym jest dostosowywanie częstotliwości do potrzeb, przy jednoczesnym zachowaniu minimalnego taktu zgodnie z założeniami przyjętymi w „Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Opolskiego”.

Wśród ankietowanych zapytanych, co powinno ulec zmianie w funkcjonowaniu transportu publicznego, połowa oczekuje obniżenia cen biletów. W niektórych przypadkach spowodowane jest to koniecznością zakupu biletu przy każdym przejeździe. Nie wszyscy przewoźnicy prowadzą sprzedaż biletów okresowych, stąd duży odsetek biletów jednorazowych. Brak biletów okresowych może być utrudnieniem przy codziennym korzystaniu z transportu publicznego. W efekcie wzrastają koszty przejazdów, w skrajnych przypadkach dorównując kosztom paliwa do własnego pojazdu. Należy podjąć działania mające na celu utworzenie integracji biletowej oraz uruchomienia wachlarza biletów okresowych, co przyczyni się do popularyzacji transportu publicznego. Równolegle należy dążyć do utrzymania cen biletów lub ich obniżenia, realizacji projektu wspólnego biletu na różne środki transportu oraz integracji informacji pasażerskiej.



Rys.13. Graficzne wyniki badań napelnień autobusów na liniach użyteczności publicznej Woj. Opolskiego

Źródło: Opracowanie „Badania napelnień na liniach użyteczności publicznej oraz zachowań i preferencji komunikacyjnych pasażerów w Województwie Opolskim” TRAKO” Wierzbicki i Wspólnicy S.J. Opole 2015 r.

• **Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego**

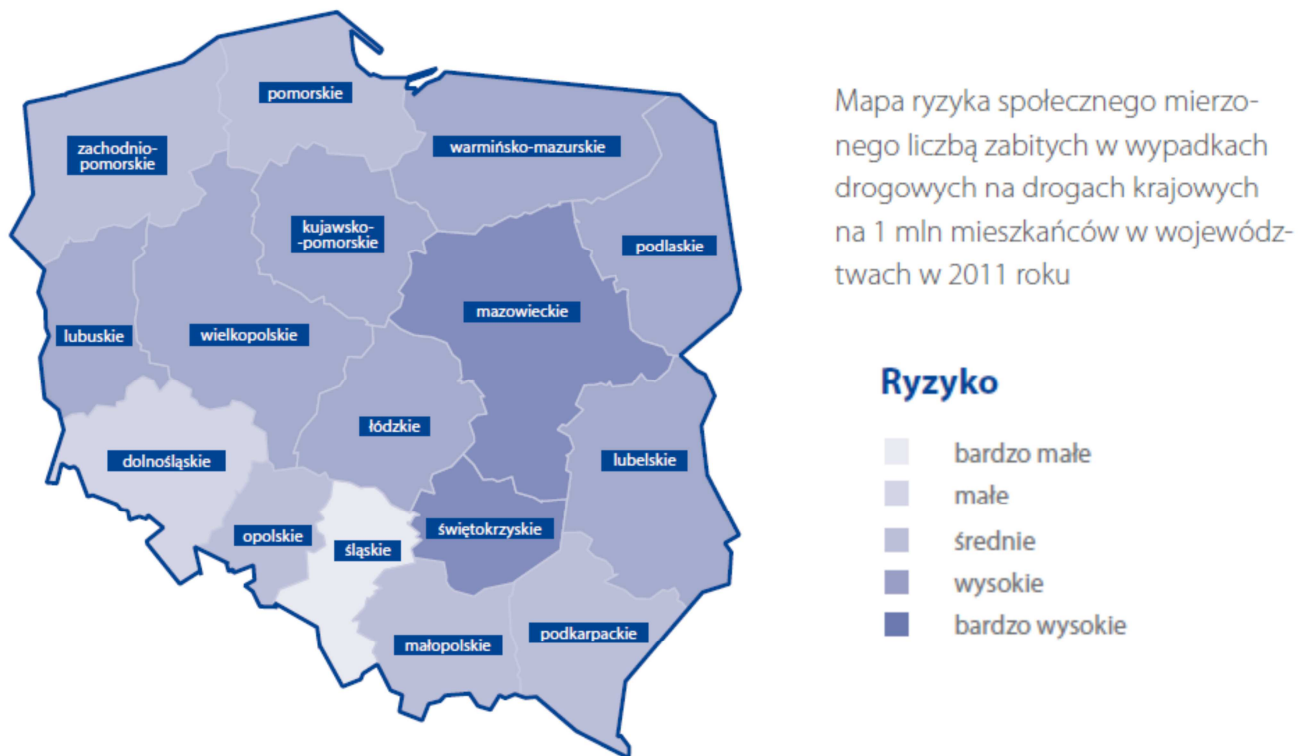
Poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego w krajach Unii Europejskiej nadal jest bardzo zróżnicowany. Wiele państw nie poradziło sobie z wysokim zagrożeniem w ruchu drogowym. Z jednej strony brakuje im rozwiązań systemowych, z drugiej – presji społecznej, zdolnej wywierać wpływ na decydentów kształtujących politykę bezpieczeństwa. Wśród państw o najwyższym zagrożeniu życia i zdrowia w ruchu drogowym znajduje się również Polska. Od 2004 roku ryzyko śmierci w wypadku drogowym liczone liczbą zabitych na 100 tysięcy mieszkańców zmniejszyło się w naszym kraju zaledwie do 9, co oznacza, że osiągnęliśmy średni poziom Unii Europejskiej z roku 2004. Tymczasem obecnie średnia europejska to ok. 5 i dzieli nas od niej prawie dwukrotny dystans. Zmian w poprawie sytuacji należy oczekiwać w realizacji Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013 – 2020, w którym określone zostały konkretne cele 3 do osiągnięcia najpóźniej do roku 2020, a odniesione do roku bazowego 2010. Podstawowym celem jest: zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych o co najmniej 50% oraz zmniejszenie liczby osób ciężko rannych o co najmniej 40%.

Określone w Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego cele na rok 2020

w kwestii zmniejszenia liczby, w przypadku województwa opolskiego przedstawiają się następująco:

- nie więcej niż 54 ofiary śmiertelne w roku,
- nie więcej niż 163 osoby ciężko ranne w roku.

Zgodnie z zapisami „Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013 – 2020”, przyjętego przez Krajową Radę BRD w dniu 20 czerwca 2013 r., Województwo Opolskie zaliczone zostało do grupy średniego ryzyka w zakresie liczby zabitych w wypadkach na drogach krajowych.



Rys.14. Mapa ryzyka społecznego w wypadkach drogowych na drogach krajowych

Źródło: Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013 – 2020”, Krajowej Rady BRD

Po roku 2010 obserwuje się spadek liczby wypadków drogowych. Podobną tendencję spadkową, aczkolwiek nieliniową przejawiają liczby ofiar śmiertelnych oraz osób które odniosły ciężkie obrażenia ciała w wyniku wypadków drogowych. Obrazuje to poniższa tabela.

Tab.17. Dane o zdarzeniach drogowych jakie miały miejsce w Województwie Opolskim

	2010	2011	2012	2013	2014
Wypadki drogowe	837	836	797	791	739
Wypadki drogowe ze skutkiem śmiertelnym	100	89	75	92	88
Ranni	1029	1000	977	923	858
Ciężko ranni	271	263	268	222	222
Zabici	107	100	81	97	104

Źródło: Wojewódzki Program Realizacyjny na lata 2015 -2016 do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020

W tabelach poniżej przedstawiono dane o wypadkach drogowych, które wydarzyły się w latach 2010-2014 na terenie województwa opolskiego.

Tab.18. Dane o wypadkach drogowych w powiatach Województwa Opolskiego

Powiat	Wypadki drogowe				
	2010	2011	2012	2013	2014
brzeski	66	62	52	51	51
głubczycki	31	29	28	18	15
kędzierzyńsko-kozielski	32	31	35	34	43
kluczborski	42	43	34	29	38
krapkowicki	40	29	29	31	30
namysławski	31	33	33	36	29
nyski	86	109	93	91	75
oleski	53	36	40	38	37
opolski (z Opolem na prawach powiatu)	374	381	380	382	339
prudnicki	37	34	28	26	24
strzelecki	45	49	45	55	57
Razem	837	836	797	791	738

Źródło: Wojewódzki Program Realizacyjny na lata 2015 -2016 do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020

Tab.19. Dane o rannych w powiatach Województwa Opolskiego

Powiat	Ranni				
	2010	2011	2012	2013	2014
brzeski	88	81	67	63	64
głubczycki	35	30	34	15	14
kędzierzyńsko-kozielski	34	31	36	32	38
kluczborski	42	45	37	23	37
krapkowicki	53	32	30	25	32
namysławski	44	43	37	45	30
nyski	95	134	125	110	78
oleski	65	43	50	51	48
opolski (z Opolem na prawach powiatu)	485	476	488	470	438
prudnicki	36	36	30	29	23

strzelecki	52	49	43	60	56
Razem	1029	1000	977	923	858

Źródło: Wojewódzki Program Realizacyjny na lata 2015 -2016 do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020

Tab.20. Dane o ciężko rannych w powiatach Województwa Opolskiego

Powiat	Ciężko ranni				
	2010	2011	2012	2013	2014
brzeski	18	19	15	12	28
głubczycki	5	10	7	6	4
kędzierzyńsko -kozielski	9	9	11	4	12
kluczborski	22	28	18	9	16
krapkowicki	25	10	17	12	14
namysłowski	12	14	18	31	13
nyski	27	28	37	21	18
oleski	13	9	21	12	22
opolski (z Opolem na prawach powiatu)	106	101	92	76	34
prudnicki	2	4	4	5	2
strzelecki	32	31	28	34	15
Razem	271	263	268	222	178

Źródło: Wojewódzki Program Realizacyjny na lata 2015 -2016 do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020

Tab.21. Dane o zabitych w powiatach Województwa Opolskiego

Powiat	Zabici				
	2010	2011	2012	2013	2014
brzeski	8	11	4	10	7
głubczycki	5	4	3	3	5
kędzierzyńsko -kozielski	5	7	7	8	8
kluczborski	11	13	5	7	6
krapkowicki	7	2	8	7	13
namysłowski	3	2	5	8	6
nyski	12	8	14	11	14
oleski	8	5	12	3	9
opolski (z Opolem na prawach powiatu)	38	31	13	33	20
prudnicki	5	4	5	2	2
strzelecki	5	13	5	5	14
Razem	107	100	81	97	104

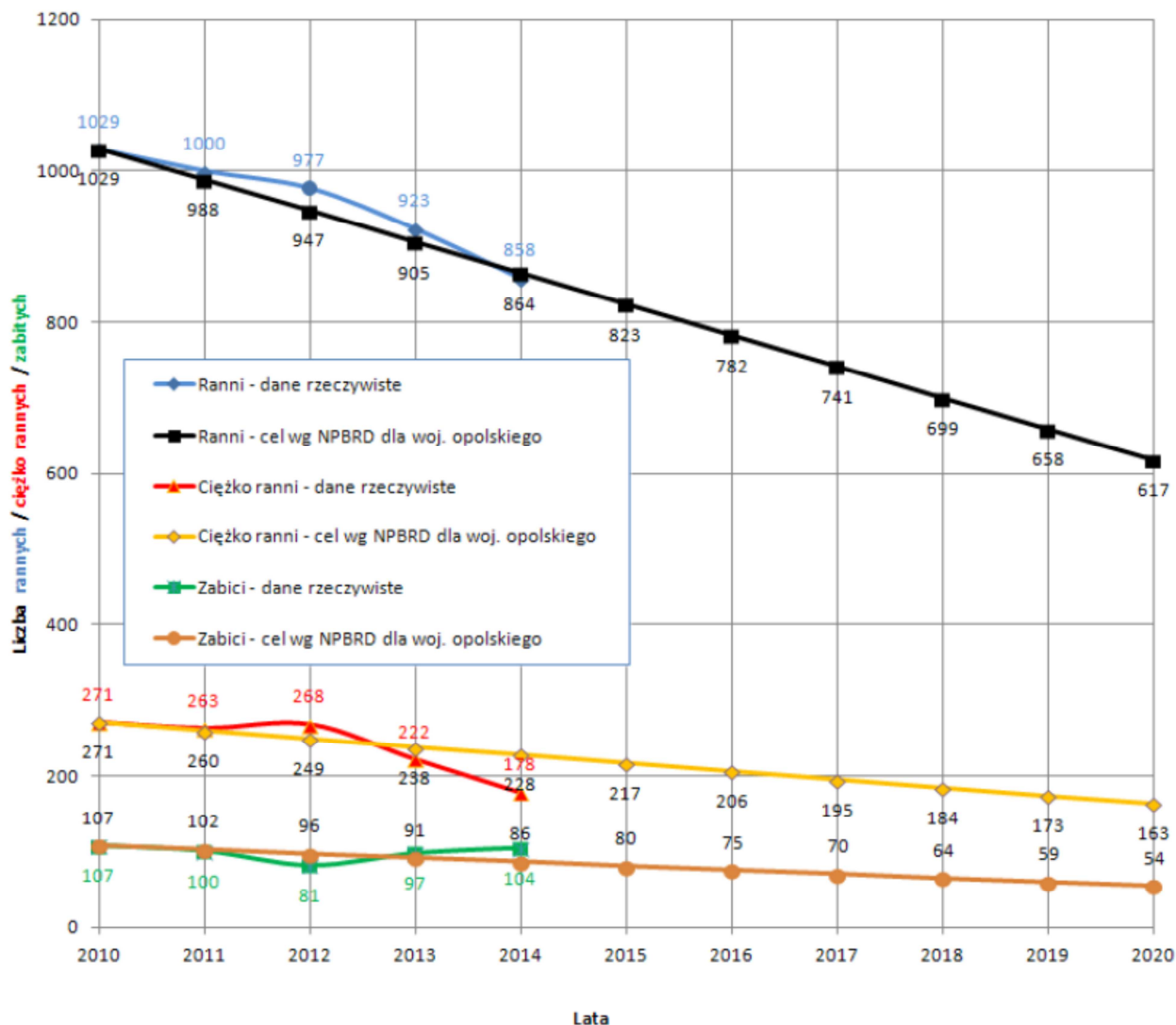
Źródło: Wojewódzki Program Realizacyjny na lata 2015 -2016 do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020

W roku 2013 i 2014 nastąpiło pogorszenie stanu bezpieczeństwa w województwie opolskim. Odnotowano bardzo wysoki wzrost liczby ofiar śmiertelnych.

Poziom zagrożenia wyrażany wskaźnikami: zabitych/100 wypadków oraz zabitych/100 tys. mieszkańców, przewyższa średnie wartości notowane w kraju. Jako główny problem można wskazać, dominujące w strukturze wypadków i zabitych zderzenia pojazdów (około 40%). Udział ofiar śmiertelnych w wyniku zderzeń czołowych i bocznych znacznie przewyższa średnią krajową.

W województwie opolskim w roku 2014 piesi to 17 % ogółu ofiar wypadków drogowych. Ze 103 ofiar śmiertelnych wypadków drogowych piesi stanowią 29% (30 osób zabitych).

Analiza kosztów wypadków i kolizji drogowych wykazała, że województwo opolskie generuje najmniejsze koszty w skali kraju. Jednakże porównanie jednostkowych kosztów ofiar śmiertelnych, ciężko rannych i lekko rannych stawia nasze województwo powyżej średniej krajowej. Cele opolskiej wojewódzkiej strategii poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego zobrazowano na poniższym rysunku.



Rys.15. Cele opolskiej wojewódzkiej strategii poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego

Źródło: Wojewódzki Program Realizacyjny na lata 2015 -2016 do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020

4.2. Transport kolejowy

Cechą charakterystyczną układu transportowego województwa jest promienista sieć linii kolejowych, które zbiegają się w Opolu w centrum regionu. Taki układ zapewnia dobre skomunikowanie stolicy regionu z powiatami.

Transport kolejowy pełni podstawową rolę w osiąganiu celów zrównoważonego rozwoju systemu transportowego kraju i regionu, biorąc pod uwagę jego znaczenie dla codziennych przewozów osób i towarów, jak również wymogi dotyczące ograniczenia negatywnego wpływu sektora transportu na środowisko.

Jednocześnie podstawowymi przesłankami, która decyduje o wyborze kolei jest konkurencyjność w stosunku do innych środków transportu w odniesieniu do czasu

przejazdu, komfortu podróży, bezpieczeństwa oraz ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne i warunki życia.

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:

Linie AGC:

- 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 – Sławęcice – 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.

Linie AGTC:

- 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.

Powyższe linie kolejowe należą do najważniejszych w naszym regionie i obsługują ruch pociągów osobowych i towarowych na najbardziej obciążonym kierunku wschód – zachód łącząc nasz region z aglomeracją wrocławską i katowicką. Dodatkowo przebiegają one, bądź rozpoczynają swój bieg w Opolu i Kędzierzynie-Koźlu, największych węzłach kolejowych w regionie.

Województwo Opolskie charakteryzuje się dużą gęstością sieci linii kolejowych, wynoszącą 8,7 km linii/100 km² powierzchni, co daje trzeci wynik w kraju po Województwie Śląskim i Dolnośląskim (wartość średnia dla całego kraju wynosi 6,4 km na 100 km² powierzchni ogólnej).

Infrastruktura kolejowa na terenie województwa jest mieszana: występują zarówno linie dwutorowe, jak i jednotorowe oraz zelektryfikowane i niezelektryfikowane. W większości te linie mają średni stopień wykorzystania przepustowości. Do przewoźników kolejowych, świadczących usługi przewozowe w regionie, należą: Przewozy Regionalne Sp. z o.o. , PKP Intercity S.A. oraz PKP Cargo S.A.

Charakterystykę linii kolejowych w regionie opolskim przedstawiono w poniższych tabelach oraz na rysunku.

Tab.22. Linie kolejowe (ruch pasażerski) przebiegające przez Województwo Opolskie

Nr linii kolejowej	Linia kolejowa - od	Linia kolejowa - do	Odcinek linii w obrębie województwa - od	Odcinek linii w obrębie województwa - do	Długość na terenie województwa opolskiego	Informacje dodatkowe
61	Kielce	Fosowskie	Pludry	Fosowskie	9,740 km	Linia zelektryfikowana jednotorowa na odcinku Lubliniec - Fosowskie
132	Bytom	Wrocław Główny	Błotnica Strzelecka	Lipki	90,765 km	Zelektryfikowana dwutorowa

Plan Transportowy WOJEWÓDZTWA OPOLSKIEGO 2020 (z perspektywą do 2025 r.)

Nr linii kolejowej	Linia kolejowa - od	Linia kolejowa - do	Odcinek linii w obrębie województwa - od	Odcinek linii w obrębie województwa - do	Długość na terenie województwa opolskiego	Informacje dodatkowe
136	Opole Groszowice	Kędzierzyn - Koźle	Opole Groszowice	Kędzierzyn - Koźle	37,511 km	Zelektryfikowana dwutorowa - planowana modernizacja do 2023r.
137	Katowice	Legnica	Sławięcice	Paczków	112,049 km	Zelektryfikowana dwutorowa na odc. od granicy z woj. śląskim do Kędzierzyna-Koźła i niezelektryfikowana dwutorowa na odc. Kędzierzyn-Koźle – granica z województwem dolnośląskim
143	Kalety	Wrocław Mikołajów	Sowczyce	Wilków Namysłowski	80,380 km	Zelektryfikowana dwutorowa
144	Opole	Tarnowskie Góry	Opole	Kielcza	52,962 km	Zelektryfikowana jednotorowa na odc. Opole – Zawadzkie
151	Kędzierzyn - Koźle	Chałupki	Kędzierzyn - Koźle	Dziergowice	14,651 km	Zelektryfikowana, dwutorowa
181	Herby Nowe	Oleśnica	Jaworzno k. Wielunia	Janinów	10,250 km	Zelektryfikowana jednotorowa
272	Kluczbork	Poznań	Kluczbork	Kostów	24,255 km	Zelektryfikowana, dwutorowa
277/300/301	Opole Główne/Opole Groszowice	Wrocław Brochów	Opole Główne/Opole Groszowice	Borucice	52,033 km	Zelektryfikowane na odc. linii 300 i 301 Opole Główne – Opole Wschodnie jednotorowa, Opole Groszowice – granica województwa dolnośląskiego dwutorowa.
287	Opole Zachodnie	Nysa	Opole Zachodnie	Nysa	48,400 km	Linia niezelektryfikowana, jednotorowa - planowana rewitalizacja ze środków RPO WO na lata 2014-2020
288	Nysa	Brzeg	Nysa	Brzeg	47,403 km	Linia niezelektryfikowana, jednotorowa - planowana rewitalizacja ze środków RPO WO na lata 2014-2020
293/301	Opole	Kluczbork	Opole	Kluczbork	44,782 km	Linie niezelektryfikowane, jednotorowe - planowana rewitalizacja ze środków RPO WO na lata 2014-2020
297	Nowy Świętów	Głucholazy Miasto	Nowy Świętów	Głucholazy Miasto	13,513 km	Linia niezelektryfikowana, jednotorowa
333	Linia tranzytowa		Głucholazy	Pokrzywna, Granica Państwa	11,225 km	Linia niezelektryfikowana, jednotorowa
343	Linia tranzytowa		Głucholazy	Granica Państwa	5,650 km	Linia niezelektryfikowana, jednotorowa.

Źródło: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

W większości linie kolejowe na terenie województwa mają średni stopień wykorzystania przepustowości. Do przewoźników kolejowych świadczących największe usługi

przewozowe w regionie, należą: Spółka „Przewozy Regionalne” sp. z o. o., PKP Intercity S.A. oraz PKP Cargo S.A.

Najlepsze wykorzystanie zdolności przepustowych występuje na odcinkach linii:

- a) nr 132 odcinek linii dwutorowej Brzeg – Opole Groszowice przez stacje Opole Zachodnie i Opole Główne, z czego to odcinek Opole Zachodnie – Opole Groszowice jest najbardziej obciążonym odcinkiem w województwie ze względu na odgałęzienia linii w Opolu Zachodnim na Brzeg (Wrocław) i Nysę oraz w Opolu Groszowicach na Kędzierzyn Koźle i Strzelce Opolskie (Gliwice). Cały ten ruch przyjmowany jest przez centralną stację kolejową w regionie, jaką jest Opole Główne,
- b) nr 136 odcinek linii dwutorowej Opole Groszowice – Kędzierzyn Koźle jest to druga pod względem wykorzystania przepustowości linia w regionie, która kumuluje ruch pasażerski pociągów regionalnych i międzywojewódzkich oraz ruch towarowy, także do największych zakładów, tj. np. Elektrownia Opole, Arcelor Mittal Polska w Zdzeszowicach, czy Cementownia Góraždze,
- c) nr 144 odcinek linii jednotorowej Opole – Fosowskie, która po przeprowadzonej modernizacji do prędkości 140 km/h od połowy grudnia 2014r. uzyskała znacznie lepszą przepustowość, ale znacząco wzrósł jednocześnie ruch pociągów dalekobieżnych do Krakowa (dotychczas realizowany przez Kędzierzyn Koźle) i do Warszawy (uruchomienie pociągów klasy Ekspres Intercity Premium) co spowodowało, że na jednotorowym odcinku pomiędzy PODG Bolko i stacja Fosowskie występują problemy z przepustowością,
- d) nr 287 linia jednotorowa Opole Zachodnie – Nysa z dwoma stacjami zapewniającymi mijanie pociągów, po której kursuje 18 pociągów regionalnych i kilka pociągów towarowych ze względu na stan techniczny i maksymalną prędkość na większości trasy do 50 km/h, z licznymi ograniczeniami do 20km/h praktycznie w ciągu dnia, czyli od godz. 6:00 do godz. 20:00 nie ma możliwości wytrasowania innych pociągów i jej przepustowość jest wyczerpana.

W związku z tym, na wyżej wymienionych trasach w określonych porach dnia występuje brak możliwości wytrasowania dodatkowych pociągów w sposób spełniający oczekiwania przewoźników.

Na pozostałych trasach kolejowych w regionie nie ma większych problemów z realizacją przewozu na czynnych liniach kolejowych.

Najmniejsze wykorzystanie przepustowości na liniach kolejowych występuje w nocy, a wynika to z faktu braku w tym czasie kursowania pociągów pasażerskich.

Trasy o najmniejszym stopniu wykorzystania przepustowości to odcinki linii:

- a) nr 144 Zawadzkie – Tarnowskie Góry,
- b) nr 137 Kamieniec Ząbkowicki – Nysa przez Paczków i Otmuchów,
- c) nr 277 Opole – Jelcz Laskowice przez Czarnowasy, Popielów.

Wolna przepustowość na przedmiotowych trasach, wynika głównie ze sporadycznego ruchu pasażerskiego lub praktycznego jego braku, który w wielu przypadkach na linach o ograniczonej zdolności przepustowej jest głównym czynnikiem wypełniającym przepustowość tras kolejowych np. linia Opole - Nysa.

Ograniczona przepustowość w szczególności w godzinach szczytu przewozowego (w godzinach 6 - 8 i 14 - 16) występuje, również na stacji Opole Główne, gdzie duży ruch pasażerski powoduje występowanie zatorów komunikacyjnych, ze względu na niewielką ilość dostępnych krawędzi peronowych i niedostosowanie układu stacyjnego do wymogów współczesnych przewozów z różnymi kategoriami pociągów.

W celu zwiększenia przepustowości i atrakcyjności transportu kolejowego niezbędne są następujące inwestycje:

- 1) dobudowanie trzeciego toru (poprzez przedłużenie toru nr z Opolu Zachodniego do Opolu Głównego i połączenie z torem 32 południowym na stacji Opole Główne wraz

- z przebudową na przystanek osobowy peronu nr 2 z jednokrawędziowego na dwukrawędziowy) na odcinku linii nr 132 (E-30) Opole Główne – Opole Zachodnie,
- 2) dobudowanie drugiego toru na odcinku PODG Bolko – Fosowskie linii 144,
 - 3) wybudowanie dodatkowych dwóch peronów umożliwiających odjazdy pociągów pasażerskich w kierunku Brzegu, Nysy, Opola Groszowic (Kędzierzyn Koźle i Strzelce Opolskie) oraz PODG Bolko (Kluczbork, Zawadzkie i Jelcz Laskowice) na stacji Opole Główne,
 - 4) rozszerzona modernizacja linii E-30 (132 i 136) Opole Zachodnie – Kędzierzyn Koźle,
 - 5) modernizacja linii nr 287 Opole Zachodnie – Nysa, którą zaplanowano w ramach PRO WO 2014-2020.

Realizacja inwestycji w poprawę przepustowości wpłynie na zmniejszenie zakłuceń regularności przewozów oraz umożliwi dalsze rozbudowanie oferty przewozowej: krajowej, regionalnej, czy aglomeracyjnej.

Zrealizowane inwestycje kolejowe w latach 2006 – 2014

W latach 2006 - 2014 przeprowadzono inwestycje kolejowe poprawiające parametry techniczne linii kolejowych, takie jak:

- modernizacja linii kolejowej nr 132 na odcinku Wrocław – Opola Zachodnie,
- modernizacja linii kolejowej nr 144 na odcinku Opole – Fosowskie i nr 61 odcinek Fosowskie – Częstochowa (Koniecpol) inwestycja w ramach skrócenia czasu przejazdu na odc. Wrocław – Warszawa,
- modernizacja linii kolejowej nr 132 Opole Groszowice – Gliwice przez Strzelce Opolskie,
- modernizacja linii kolejowej nr 143 Kluczbork – Kalety (Katowice),
- modernizacja linii kolejowej nr 272 Kluczbork – Ostrzeszów (Poznań),
- modernizacja dworców: Opole Główne, Brzeg, Kluczbork, Kędzierzyn –Koźle.

Obecnie w transporcie kolejowym na terenie województwa opolskiego poprzez inwestycje rewitalizacyjne i modernizacyjne linii kolejowych przyspieszono procesy poprawy stanu infrastruktury umożliwiające podniesienie prędkości na liniach kolejowych, które umożliwiły znaczące skrócenia czasów przejazdu. W związku z tym czas przejazdu pociągiem regionalnym między największymi miastami województwa wynosi:

- 1) Opole Główne – Brzeg 35 min. (40,1 km),
- 2) Opole Główne – Strzelce Opolskie 30 min (32,4 km).
- 3) Opole Główne – Zawadzkie 40 min (41,4 km),
- 4) Kluczbork – Olesno 18 min (20 km).

Każda poczyniona inwestycja w rozwój sieci kolejowej prowadzi do wzrostu atrakcyjności i szerszej dostępności kolei względem pozostałych środków transportu. Już samo zwiększenie prędkości pociągów poprawi zdolność przepustową na sieci kolejowej umożliwiając poprawę konkurencyjności w zakresie skrócenia czasu przejazdu i rozszerzenia oferty przewozowej.

W planie inwestycji krajowych do 2023r. przewidziana jest realizacja następujących zadań:

- prace na linii kolejowej E 30 odcinek Kędzierzyn Koźle – Opole Zachodnie,

- prace na linii kolejowej C-E 30 odcinek Opole Groszowice – Jelcz – Wrocław Brochów,
- prace na linii kolejowej nr 143 odcinek Kluczbork – Oleśnica – Wrocław Mikołajów,
- prace na linii kolejowej E 59 odcinek Kędzierzyn Koźle – Racibórz – Chałupki,
- prace na liniach kolejowych nr 153, 199, 681, 682, 872 odcinek Toszek Północ – Rudziniec Gliwicki – Stare Koźle.

Województwo Opolskie dodatkowo zabiega o uwzględnienie w planie inwestycji krajowych realizacji istotnych dla komunikacji regionalnej przedsięwzięć dotyczących:

- na linii kolejowej E 30 budowy wiaduktów w Gogolinie i Zdzeszowicach, budowę trzeciego toru na odcinku Opole Zachodnie - Opole Główne oraz nowych peronów w Opolu Głównym,
- rewitalizacji linii kolejowej nr 137 na odcinku Kędzierzyn Koźle – Nysa,
- poprawy przepustowości na zmodernizowanej jednotorowej linii nr 144 na odcinku Opole – Fosowskie (Lubliniec) w tym np. budowa drugiego toru na przepełnionym odcinku pomiędzy PODG Bolko i stacją Fosowskie.

W ramach obecnego okresu wydatkowania środków z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Opolskiego na lata 2014 - 2020 zaplanowany został projekt pn. „Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowych o znaczeniu regionalnym”. Planowane inwestycje infrastrukturalne to:

- rewitalizacja linii kolejowej nr 287 Opole Zachodnie - Nysa,
- rewitalizacja linii kolejowych nr 301 i nr 293 na odcinku Opole - Kluczbork,
- rewitalizacja linii kolejowej nr 288 Nysa – Brzeg.

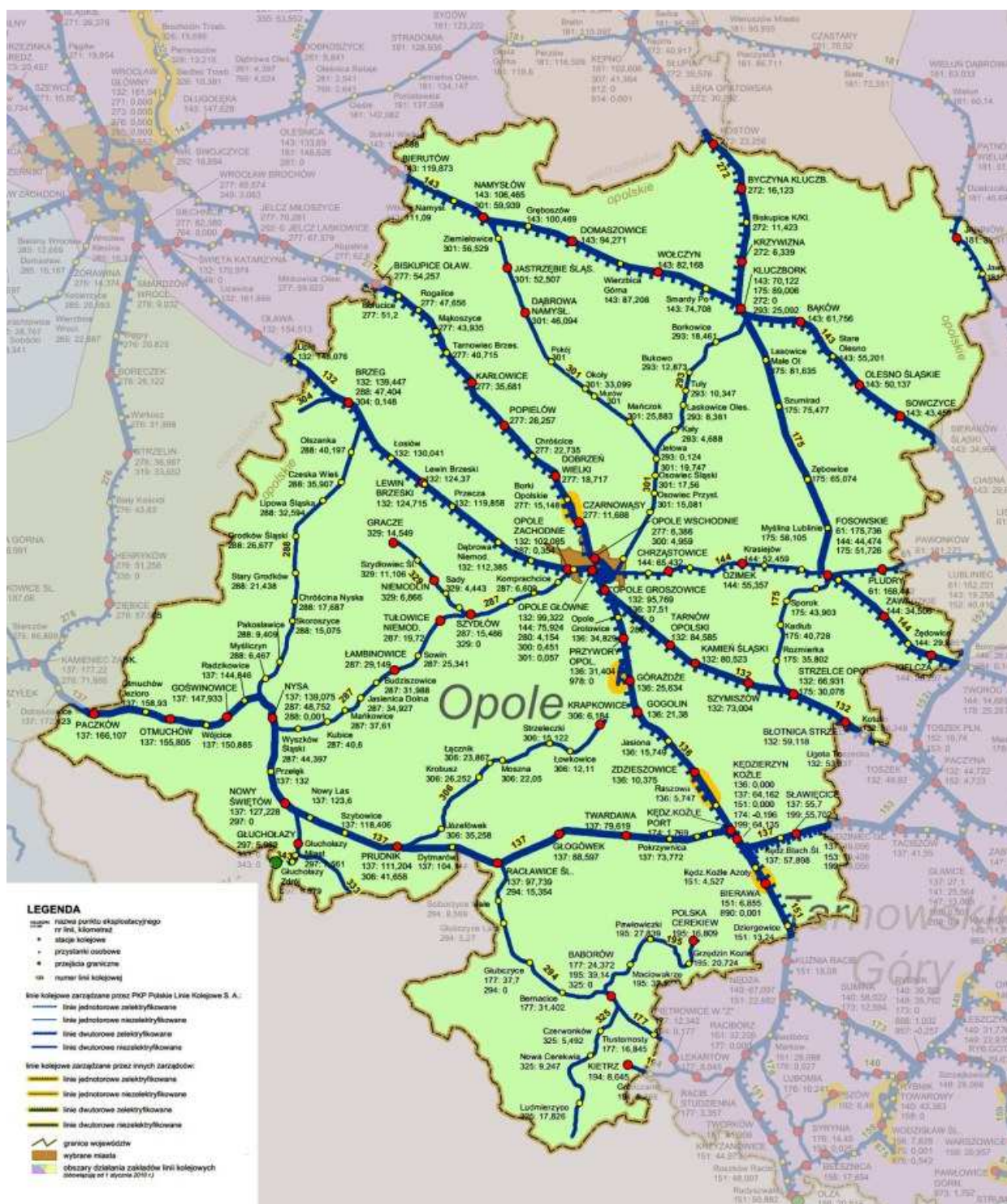
Uzgodniono z PKP PLK S.A. złożenie I etapu projektu w listopadzie 2016 roku (linia Nysa-Opole), kolejny etap II kwartał 2017 roku (linia Opole - Kluczbork). Dodatkowo realizacja ostatniego III etapu projektu, tj. rewitalizacji linii nr 288 Nysa - Brzeg będzie realizowany po rozliczeniu zadań I i II etapu.

Realizacja inwestycji w linie kolejowe pozwoli na skrócenie czasów przejazdów dla pociągów regionalnych m.in. pomiędzy stacjami:

- 1) Opole Główne – Nysa do około 55 min z obecnie średnio 85 min,
- 2) Opole Główne - Kluczbork do około 45 min z obecnych średnio 56 min,
- 3) Opole Główne – Kędzierzyn Koźle do około 38 min. z obecnych średnio 51 min,
- 4) Kluczbork – Namysłów do około 30 min z obecnych średnio 51 min,
- 5) Nysa – Brzeg do około 30 min z obecnych średnio 51 min.

W ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Opolskiego na lata 2014-2020 realizowany jest projekt zakupu nowoczesnego taboru pn. **„Opolskie mobilne! - usprawnienie transportu zbiorowego regionu i aglomeracji opolskiej”** pojazdami niskopodłogowymi z jednoprzestrzennym wnętrzem, wyposażonym m.in. w pełny monitoring, klimatyzację, nowoczesny system informacji pasażerskiej, WiFi i wiele innych udogodnień w tym, dostosowane do przewozu osób o ograniczonej możliwości poruszania.

Nowe pociągi kursować będą na najbardziej obciążonej trasie kolejowej w województwie, czyli Kędzierzyn Koźle – Wrocław przez Opole i Brzeg z docelową prędkością maksymalną 160 km/h, co pozwoli np. skrócić czas przejazdu na odcinku Opole Główne – Brzeg z obecnych 35 min. do 29 min.



Rys.16. Linie kolejowe na terenie Województwa Opolskiego

Źródło: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Badania napełnień pociągów na liniach użyteczności publicznej

W lipcu 2015 r. Województwo Opolskie przeprowadziło badania w zakresie napełnień pociągów regionalnych na liniach użyteczności publicznej oraz zachowań i preferencji komunikacyjnych pasażerów w Województwie Opolskim.

Przeprowadzona analiza połączeń kolejowych wykazała:

• **Linia nr 132 - odcinek: Opole – Brzeg – Wrocław**

Jest to najbardziej obciążona linia w całym województwie opolskim, łącząca aglomerację opolską i wrocławską. Dzięki modernizacji infrastruktury pociągi mogą poruszać się z dopuszczalną maksymalną prędkością 160km/h, co w przypadku kursów obsługiwanych EZT EN57 (i pochodnymi) oznacza prędkość maksymalną rzędu 110km/h (120km/h dla niektórych modernizacji). W efekcie prędkości handlowe przekraczają 60km/h, a kolej może być alternatywą dla samochodów osobowych i połączeń autobusowych. W celu poprawy parametrów i czasu przejazdu konieczny jest zakup pojazdu do obsługi połączeń z prędkością 160 km/h.

• **Linia nr 136 - odcinek: Opole Główne – Kędzierzyn-Koźle**

Linia kolejowa o prędkościach maksymalnych 80km/h na większości trasy. Prędkości handlowe przekraczają 47km/h, dochodząc do 63km/h, dzięki czemu kolej może stanowić konkurencję dla samochodów osobowych i połączeń autobusowych. W przypadku zmodernizowania linii do wyższych prędkości jej atrakcyjność znacząco wzrośnie, co powinno przełożyć się na zwiększenie liczby pasażerów.

• **Linia nr 287 - odcinek: Opole – Nysa**

Pociągi na tej linii mogą poruszać się głównie z prędkością do 50km/h, co jest niewystarczające z punktu widzenia systemu transportowego, linia ta powinna zostać zmodernizowana. Uzyskiwane prędkości handlowe rzędu 36 km/h sprawiają, że pociąg jest mało konkurencyjny w porównaniu z samochodem osobowym. Linia położona jest w pewnym oddaleniu od głównych dróg co zmniejsza konkurencję ze strony komunikacji autobusowej. W przypadku zmodernizowania linii do prędkości ok. 120km/h jej atrakcyjność znacząco wzrośnie, co powinno przełożyć się na zwiększenie liczby pasażerów.

• **Linia nr 143 - odcinek: Lubliniec – Kluczbork – Namysłów – Wrocław**

Na terenie woj. opolskiego prędkości maksymalne na większości trasy mieszczą się w granicach 60-80km/h (wyjątek odcinek Kluczbork – Lubliniec 120 km/h), przez co uzyskuje się prędkości handlowe 43-53km/h, co nie jest konkurencyjne z przejazdem samochodem osobowym. Wyraźnie widać ciężenie Namysłowa w stronę Wrocławia, a także spadek napęnień za stacją Kluczbork. Sytuację może poprawić modernizacja linii między Oleśnicą, a Kluczborkiem.

• **Linia nr 144 - odcinek: Opole – Fosowskie – Zawadzkie**

Linia kolejowa o prędkościach maksymalnych 80-140 km/h (Zawadzkie – Fosowskie 80km/h; Fosowskie – Opole do 140 km/h), co jest wystarczające w ruchu lokalnym. Przekraczane są prędkości handlowe 54km/h (dochodząc do 63km/h), co może być atrakcyjne w porównaniu z podróżami samochodami osobowymi.

• **Linia nr 132/135/137 - odcinek: Opole Główne – Gliwice**

Linia kolejowa o prędkościach maksymalnych 120km/h, wykorzystywana w ruchu krajowym i lokalnym. Na terenie województwa opolskiego możliwe jest uzyskanie prędkości handlowych przekraczających 58km/h co może być atrakcyjne w porównaniu z transportem samochodowym.

• **Linia nr 151 - odcinek: Kędzierzyn-Koźle – Racibórz**

Linia kolejowa o prędkościach maksymalnych 80/90 km/h, co umożliwi osiągnięcie prędkości handlowych rzędu 39km/h z licznymi ograniczeniami do 20 km/h, co nie jest atrakcyjne w porównaniu z prędkościami uzyskiwanymi samochodem osobowym. Sytuację może poprawić modernizacja linii do prędkości 120km/h.

• **Linia nr 137 - odcinek: Kędzierzyn Koźle – Gliwice**

Linia kolejowa o prędkościach maksymalnych 120km/h, umożliwiająca osiągnięcie prędkości handlowych rzędu 60km/h, jednak z powodu dość małej odległości do autostrady A4 prędkości te mogą nie być atrakcyjne dla użytkowników samochodów osobowych.

• **Linia nr 137 - odcinek: (Legnica) – Nysa – Kędzierzyn-Koźle**

Linia kolejowa o prędkościach maksymalnych mieszczących się w przedziale 50-100km/h, na większej części 80km/h, z licznymi ograniczeniami nawet do 20 km/h. Uzyskiwane są prędkości handlowe rzędu 46km/h, co może być porównywalne z czasem przejazdu samochodów osobowych. Atrakcyjność może poprawić modernizacja linii do prędkości 120km/h.

• **Linia nr 287 - odcinek: Brzeg – Nysa**

Linia kolejowa o prędkościach maksymalnych mieszczących się w przedziale 40-70km/h, co umożliwia uzyskiwanie prędkości handlowych około 46km/h. Ze względu na bliskość do drogi krajowej nr 46 i wojewódzkiej 401 o dobrych parametrach taka prędkość nie jest atrakcyjna, sytuację może poprawić modernizacja linii do prędkości 80 –100km/h. Ponadto między Nysą, a Grodkowem dużą konkurencję stanowią przewoźnicy prywatni, oferujący większą liczbę kursów niż kolej.

• **Linia nr 293/301 - odcinek: Opole – Jełowa – Kluczbork**

Linia kolejowa o prędkościach maksymalnych 50-80km/h, pozwalająca na osiągnięcie prędkości handlowych rzędu 50km/h. Równoległa do drogi krajowej nr 45, na części trasy w niewielkiej odległości, na większości w pewnym oddaleniu. W rezultacie istnieje konkurencja ze strony przewoźników drogowych, którzy oferują większą liczbę kursów bezpośrednich niż kolej. Atrakcyjność może poprawić modernizacja linii do prędkości 80 – 120km/h.

Najważniejsze wskaźniki charakteryzujące poszczególne połączenia kolejowe przedstawiono w poniższych tabelach.

Tab.23. Wyniki badań napełnień pociągów na liniach użyteczności publicznej (dzień roboczy)

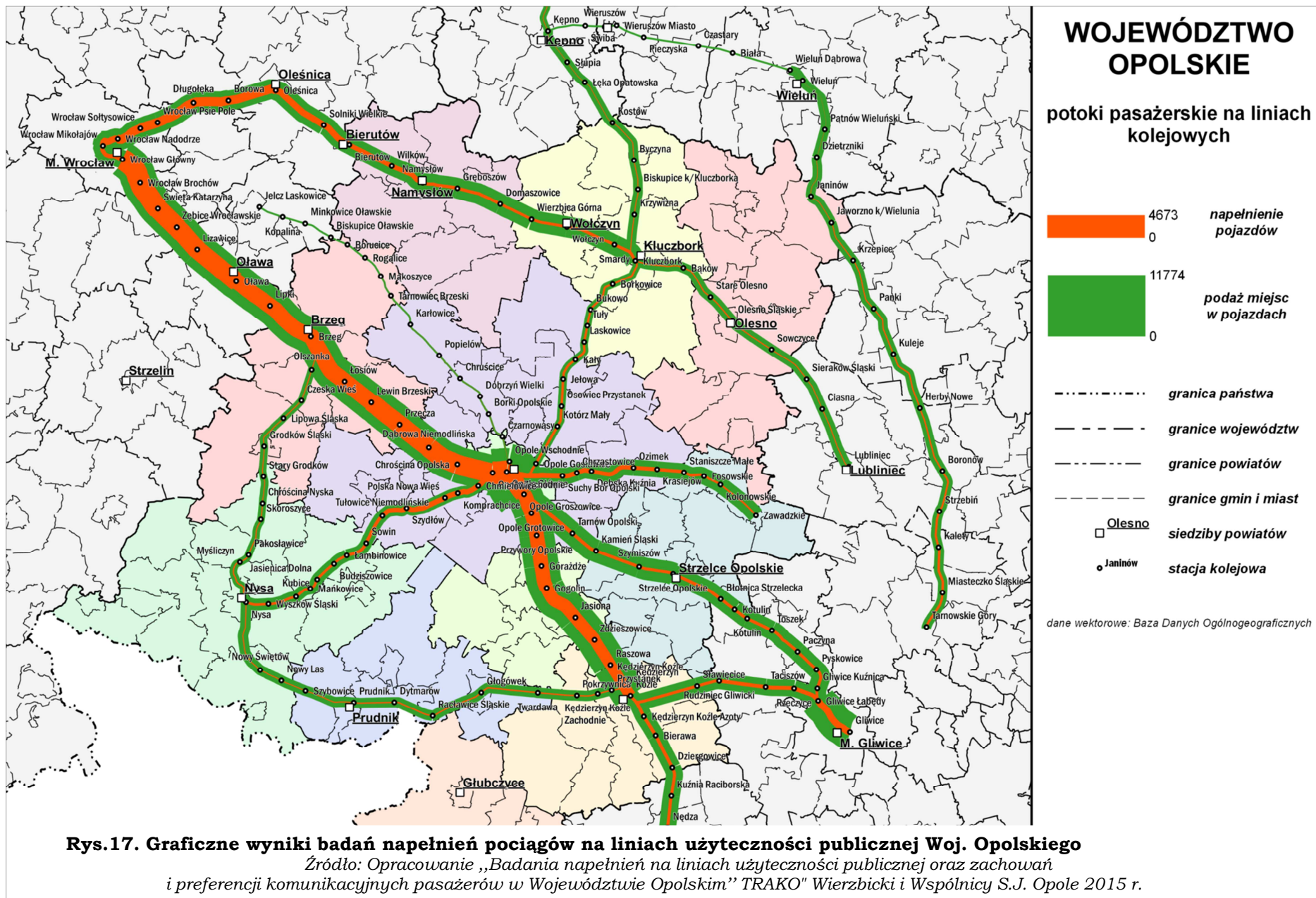
Przewoźnik	Linia	Relacja	łączna liczba pasażerów	Średnia liczba pasażerów w kursie	Maksymalna liczba pasażerów przewiezionych 1 kursem	Średni potok międzyprzystankowy	Maksymalne napełnienie pojazdu (składu)	Średni czas przejazdu pasażera [min]
Przewozy Regionalne	220	Gliwice -> WROCŁAW GŁÓWNY	11870	189	507	82	292	40
Przewozy Regionalne	160	KĘDZIERZYN-KOŹLE -> Racibórz	793	47	126	40	156	43
Przewozy Regionalne	175	OPOLE GŁÓWNE -> ZAWADZKIE	1076	62	127	37	125	28
Przewozy Regionalne	201	OPOLE GŁÓWNE -> KLUCZBORK	593	54	109	39	107	43
Przewozy Regionalne	202	OPOLE GŁÓWNE -> NYSA	1485	83	162	44	153	45
Przewozy Regionalne	180	Lubliniec -> WROCŁAW GŁÓWNY	3785	158	340	53	264	47
Przewozy Regionalne	215	Jelcz-Laskowice -> OPOLE GŁÓWNE	72	36	42	16	38	41
Przewozy Regionalne	220A	Opole -> Gliwice (p. Toszek)	1468	77	185	35	124	35
Przewozy Regionalne	235	KĘDZIERZYN-KOŹLE -> Nysa	597	44	83	22	55	49
Przewozy Regionalne	246	NYSA -> BRZEG	441	44	94	28	96	39
Przewozy Regionalne	320	KLUCZBORK -> POZNAŃ GŁÓWNY	1082	114	386	54	280	60
Przewozy Regionalne	322	KĘPNO -> Tarnowskie Góry	631	70	136	23	103	47

Źródło: Opracowanie „Badania napełnień na liniach użyteczności publicznej oraz zachowań i preferencji komunikacyjnych pasażerów w Województwie Opolskim” TRAKO” Wierzbicki i Wspólnicy S.J. Opole 2015 r.

Tab.24. Wyniki badań napełnień pociągów na liniach użyteczności publicznej (dzień wolny)

Kolej - wskaźniki dla soboty/niedzieli								
Przewoźnik	Linia	Relacja	łączna liczba pasażerów	Średnia liczba pasażerów w kursie	Maksymalna liczba pasażerów przewiezionych 1 kursem	Średni potok międzyprzystankowy	Maksymalne napełnienie pojazdu (składu)	Średni czas przejazdu pasażera [min]
Przewozy Regionalne	220	Gliwice -> WROCŁAW GŁÓWNY	4433	164,19	371	83	224	51
Przewozy Regionalne	160	KĘDZIERZYN-KOŹLE -> Racibórz	456	35,08	67	28	72	41
Przewozy Regionalne	175	OPOLE GŁÓWNE -> ZAWADZKIE	425	35,42	73	22	64	26
Przewozy Regionalne	201	OPOLE GŁÓWNE -> KLUCZBORK	373	41,44	98	30	53	43
Przewozy Regionalne	202	OPOLE GŁÓWNE -> NYSA	779	43,28	86	30	70	50
Przewozy Regionalne	180	Lubliniec -> WROCŁAW GŁÓWNY	2200	122,22	287	50	178	63
Przewozy Regionalne	220A	Opole (p. Toszek) -> Gliwice	541	54,1	110	28	74	42
Przewozy Regionalne	235	KĘDZIERZYN-KOŹLE -> Nysa	281	35,12	50	22	37	60
Przewozy Regionalne	246	NYSA -> BRZEG	209	34,83	57	25	70	44
Przewozy Regionalne	320	KLUCZBORK -> POZNAŃ GŁÓWNY	1108	138,5	326	70	250	78
Przewozy Regionalne	322	KĘPNO -> Tarnowskie Góry	209	52,25	67	21	64	59

Źródło: Opracowanie „Badania napełnień na liniach użyteczności publicznej oraz zachowań i preferencji komunikacyjnych pasażerów w Województwie Opolskim” TRAKO” Wierzbicki i Wspólnicy S.J. Opole 2015 r.



Wyniki podane są wyłącznie dla pasażerów korzystających ze stacji i przystanków na terenie województwa opolskiego.

Połączenie Wrocław – Opole jest bardzo atrakcyjne z punktu widzenia pasażerów, co jest widoczne w liczbie korzystających osób. Kierunki połączeń między Opolem, a Gliwicami (zarówno przez Kędzierzyn-Koźle, jak i przez Strzelce Opolskie) są również atrakcyjne. Sumarycznie, w dni robocze z trasy Wrocław–Gliwice skorzystało 13 300 pasażerów, w dni wolne 4 900 pasażerów. Dużym powodzeniem cieszy się linia Wrocław–Kluczbork, w dni robocze odnotowano 3 700 pasażerów, natomiast w dni wolne 2 200 osób. Linia między Opolem, a Nysą wykazuje duży potencjał, ponieważ pomimo niskich prędkości handlowych, wykazuje się szerokim zainteresowaniem pasażerów – w dni robocze 1,5 tys. pasażerów, w dni wolne ok.700 osób. W przypadku tej linii należy mocno wspierać działania dążące do jej modernizacji i podniesienia prędkości, co przeloży się na większą liczbę pasażerów, ewentualnie rozważyć zastąpienie mniej popularnych kursów autobusową komunikacją zastępczą. Mniejszym powodzeniem cieszy się linia z Opola do Zawadzkiego, a także linia Nysa – Brzeg.

Wyróżnić można grupę połączeń, przy których niezbędne są modernizacje infrastruktury, by w wyraźny sposób poprawić ich atrakcyjność. Należą do nich połączenia między Opolem i Nysą, Kędzierzynom-Koźlem i Kluczborkiem, Kędzierzynom-Koźlem a Nysą; między Brzegiem, a Nysą; między Kędzierzynom-Koźlem, a Raciborzem. Do linii najmniej atrakcyjnych - wykorzystywanych przez niewielką liczbę pasażerów – należą linie: między Opolem, a Jelczem - Laskowicami; między Kluczborkiem, a Kępem; między Wieluniem, a Kępem oraz Wieluniem i Tarnowskimi Górami. W przypadku tych połączeń należy przeanalizować możliwości zwiększenia ich atrakcyjności wśród pasażerów lub obsługę komunikacją autobusową o dopasowanej podaży miejsc.

Najkrócej pasażerowie podróżują na linii Opole-Zawadzkie, przeciętnie 28 minut; najwięcej osoby jadące od Kluczborka do Poznania, przeciętnie godzina jazdy. Średnia dla woj. opolskiego wynosi zatem 43 minuty.

W ramach planowanych inwestycji transport zbiorowy oparty o regionalne przewozy kolejowe zostanie unowocześniony i przeorganizowany tak, aby ukierunkować jego rozwój na poprawę efektywności. Dodatkowo wdrażanie systemu wpływającego na atrakcyjność kolejowych przewozów regionalnych na Opolszczyźnie, będzie polegało m.in. na:

- skomunikowaniu pociągów z autobusami (ze względu na funkcjonujące w Województwie Opolskim w wielu miejscowościach dworce i przystanki autobusowe tuż przy dworcu kolejowym),
- uatrakcyjnieniu oferty przewozowej, a co za tym idzie zwiększeniu dostępności komunikacyjnej,
- stworzeniu wspólnego systemu biletowego (pociąg - autobus).

Takie rozwiązania powinny wpłynąć na zwiększenie udziału pasażerów w transporcie kolejowym w codziennych dojazdach głównie do największych ośrodków województwa.

4.3. Transport wodny śródlądowy

Rzeka Odra, przecinająca centralnie obszar województwa opolskiego, koncentruje w swoim otoczeniu ośrodki rozwoju regionu. 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.

Rzeka Odra łącznie z Kanałem Gliwickim tworzy szlak transportowy łączący Górny i Dolny Śląsk z portami morskimi Zespołu Portowego Szczecin-Świnoujście. Jest to najważniejsza droga wodna w Polsce, choć o niejednakowych warunkach żeglugowych. Dla żeglugi wykorzystywane są 2 odcinki Odry: Odra skanalizowana od Kędzierzyna-Koźła do Brzegu Dolnego (długość łącznie z Kanałem Gliwickim ok. 228 km) i Odra swobodnie płynąca od Brzegu Dolnego do Szczecina (długość ok. 460 km).

W granicach województwa opolskiego długość drogi wodnej wynosi 131,2 km, z czego 111,6 km stanowi rzeka Odra od Kędzierzyna-Koźła 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.



Rzeka Odra na terenie województwa opolskiego generalnie posiada III klasę żeglowności drogi wodnej. Jedynie powyżej Kędzierzyna – Koźła przyjmuje I a klasę 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. Dysponuje on trzema basenami o łącznej długości około 3500 m nabrzeży umocnionych i placem składowym o powierzchni łącznej około 63 tys. m². Port ma dogodne połączenie z siecią linii kolejowych i drogowych. Drugi port, znajdujący się w Opolu (Zakrzów) posiada jeden basen i nabrzeża o długości około 600 m, oraz plac składowy o powierzchni około 40 tys. m² i magazyny o powierzchni około 5900 m².

Rys.18. Klasy drogi wodnej Województwa Opolskiego

Źródło: Opracowanie własne

W regionie opolskim funkcjonuje 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 Dobrzenu 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 (śluzy 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.

Ranga i znaczenie Odry i kompleksowego rozwoju regionów nadodrzańskich znajduje swoje odbicie w dokumentach rządowych (m.in. „Założenia do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych na lata 2016-2020 z perspektywą do roku 2030”) oraz wspólnych inicjatyw samorządowych (Założenia Strategii Rozwoju Polski Zachodniej, Strategia Systemowej Współpracy Europejskiego Ugrupowania Współpracy Transgranicznej TRITIA). Charakterystykę zabudowy hydrotechnicznej rzeki Odry i kanału gliwickiego w regionie opolskim przedstawiono w poniższej tabeli.

Tab.25. Zabudowa hydrotechniczna rzeki Odry i kanału gliwickiego – śluzy rzeczne na terenie Województwa Opolskiego

Lp.	Śluza	Długość w [m]	Szerokość w [m]	Wysokość podnoszenia w [m]	Kilometr drogi wodnej
Kanał Gliwicki (RZGW Gliwice)					
1	Kłodnica	71,8	12,0	10,4	3,63
2	Nowa Wieś	71,4	12,0	6,2	7,8
3	Sławęcice	71,4	12,0	6,25	15,11
Rzeka Odra (RZGW Wrocław)					
4	Koźle	38,5	5,3	1,3	98,1
5	Januszkowice	187,0	9,6	2,5	105,5
6	Kępa	187,0	9,6	2,5	114,4
7	Krapkowice	198,0	9,6	2,5	122,8
8	Rogów	187,0	9,6	2,5	129,5
9	Kąty	187,0	9,6	2,8	137,3
10	Groszowice	186,9	9,6	2,6	144,5
11	Opole	187,4	9,6	2,5	150,3
12	Wróblin	187,1	9,6	2,5	157,4
13	Dobrzeń	187,1	9,6	2,4	163,9
14	Chróścice	187,1	9,6	2,5	169,2
15	Zawada	187,1	9,6	2,5	174,6
16	Ujście Nysy	187,2	9,6	2,5	180,3
17	Zwanowice	190,0	12,0	4,0	186,0
18	Brzeg	187,2	9,6	2,5	197,8
19	Lipki	187,3	9,6	2,6	206,9

Źródło: Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej

Na poniższym rysunku przedstawiono Odrzańską Drogę Wodną, przebiegającą m.in. przez obszar Województwa Opolskiego, na tle śródlądowych dróg wodnych w Polsce.



Rys.19. Odrzańska Droga Wodna na tle śródlądowych dróg wodnych w Polsce

Źródło: Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej

4.4. Transport lotniczy

Na terenie Województwa Opolskiego zlokalizowane są dwa obiekty posiadające infrastrukturę lotniskową, jest to powojenne lotnisko w Kamieniu Śląskim oraz lotnisko należące do Aeroklubu Opolskiego w Nowej Wsi Królewskiej.

W grudniu 2010 r. zostało oddane do użytku lądowisko dla śmigłowców przy Wojewódzkim Centrum Medycznym w Opolu, w 2012 r. lądowisko dla śmigłowców przy szpitalu w Nysie i Oleśnie, natomiast w 2014 r. lądowisko dla śmigłowców w Kędzierzynie-Koźlu. Realizacja tych zadań umożliwiła dostęp szpitalom do powietrznego ratownictwa medycznego.

Lotnisko „Polska Nowa Wieś”

Lotnisko w Polskiej Nowej Wsi, użytkowane przez Aeroklub Opolski, położone w zachodniej części gminy Komprachcice w odległości 12 km od Opola, funkcjonuje jako lotnisko sportowo – rekreacyjne, wykorzystywane również dla ratownictwa medycznego oraz w ochronie przeciwpożarowej. Ponadto lotniskowe 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).

Połączenie lotniska z układem komunikacyjnym województwa zapewniają:

- droga krajowa o międzyregionalnym znaczeniu nr 94 w odległości ok. 8,4 km; dojazd poprzez Wawelno i Dąbrowę,
- węzeł autostradowy A-4 „Opole Zachodnie” w odległości ok. 8 km; dojazd przez Wawelno i Prądy drogą wojewódzką nr 435 (Opole – Prądy),
- dojazd do Opola poprzez Komprachcice, Osiny i Żerkowice drogą wojewódzką nr 435 (Opole – Prądy), odległość ok. 12 km.

Lotnisko „Kamień Śląski”

Lotnisko położone jest w północno-wschodniej części gminy Gogolin w odległości około 23 km od Opola. Zajmuje powierzchnię 447,6 ha, w tym pod działalność lotniczą 435,8 ha. Lotnisko dysponuje pasem startowym o długości 2 300 m i szerokości 30 m, o nawierzchni asfaltowej na podbudowie betonowej wraz z systemem dróg dojazdowych (71 151 m²) i płaszczyzn postoju (17 722m²). Lotnisko użytkowane jest przez podmiot o nazwie „Lotnisko Kamień Śląski Sp. z o.o.”. Przeznaczone jest do obsługi małych samolotów, wraz z serwisem i możliwością przechowania w hangarze. W latach 2006 – 2008 Województwo Opolskie rozważało utworzenie Regionalnego Lotniska Cywilnego w Kamieniu Śląskim. W 2006 r. wykonano „Wstępne Studium Wykonalności dla lotniska „Opole”, które nie dało jednoznacznej odpowiedzi czy planowana inwestycja będzie miała rację bytu. Na dzień dzisiejszy obiekt ma funkcję wielofunkcyjną z zachowaną funkcją lotniskową. Obecnie na terenie lotniska realizowana jest inwestycja budowy toru samochodowego z wykorzystaniem istniejącego pasa startowego i dróg kołowania.

4.5. Podsumowanie części diagnostycznej

Województwo opolskie posiada stosunkowo dobrze rozwiniętą i zróżnicowaną infrastrukturę transportową oraz znaczną gęstość sieci drogowej i kolejowej. Obecnie dzięki wykorzystaniu funduszy europejskich można zaobserwować poprawę stanu infrastruktury transportowej, która po wieloletnich zaniedbaniach wymagała pilnych zabiegów modernizacyjnych oraz dostosowania do znacznie większego obciążenia ruchem pojazdów.

W dalszym ciągu w niezadowalającym stanie znajduje się większość linii kolejowych, części dróg krajowych i wojewódzkich, większość dróg niższego rzędu oraz obiekty związane z transportem wodnym.

W strukturze przestrzennej kraju, województwo opolskie stanowi obszar tranzytowy związany z pasmem południowych regionów Polski. Korytarz transportowy biegnący przez województwo opolskie posiada rangę europejską (III TEN) – łączy regiony trzech państw Europy środkowej i środkowo-wschodniej: Niemcy, Polskę i Ukrainę. Skutkiem takiego usytuowania województwa opolskiego są dobrze rozwinięte połączenia komunikacyjne na kierunku wschód – zachód, natomiast znaczne utrudnienia pojawiają się w relacji północ – południe, gdzie nie wykształcił się żaden ważny korytarz transportowy.

W związku z powyższym w układzie komunikacji europejskiej województwo nie stanowi obszaru węzłowego, w którym zbiegałyby się główne europejskie osie komunikacyjne. Poza III-im korytarzem paneuropejskim, przebiegającym centralnie przez obszar województwa, pozostałe główne korytarze omijają region, a najbliższe obszary węzłowe znajdują się w województwach sąsiednich (aglomeracja wrocławska w województwie dolnośląskim, aglomeracja górnośląska w województwie śląskim i aglomeracja łódzka w województwie łódzkim).

Największe węzły komunikacyjne województwa opolskiego, łączące wszystkie rodzaje transportu (poza lotniczym) powstały w dolinie Odry, tj. w Opolu i Kędzierzynie-Koźlu. Dodatkowo zlokalizowane są dwa duże węzły kolejowe w Kluczborku i w Fosowskim. Niezadowalający stan infrastruktury transportowej, brak sprawnego powiązania Opola z autostradą i stolicą kraju, brak odpowiedniego szlaku drogowego na kierunku północ – południe, wiążącego obszar pogranicza i północnej Opolszczyzny z aglomeracją opolską i drogowym korytarzem sieci TEN-T (droga krajowa nr 8), brak niezbędnych przepraw mostowych w dolinie Odry, sprawia, że działania muszą być ukierunkowane na osiągnięcie wyższych standardów sieci komunikacyjnej oraz uzupełnienie tej sieci.

Sieć drogowa

Sieć drogowa w województwie charakteryzuje się znacznym udziałem dróg twardych o nawierzchni ulepszonej. Wskaźnik gęstości sieci dróg twardych o nawierzchni ulepszonej w 2014 r. wynosił 82,3 km/100 km² przy średniej krajowej 82,5 km/100 km² i klasyfikuje województwo opolskie wśród regionów o dobrze rozwiniętej sieci drogowej.

Podstawowy układ drogowy tworzy sieć 12 dróg krajowych, których łączna długość w 2014 r. wynosiła 857,52 km i 45 dróg wojewódzkich, których łączna długość w 2014 r. wynosiła 943,56 km.

Najważniejszym elementem sieci drogowej jest autostrada A4, będąca elementem III Paneuropejskiego korytarza transportowego. Poza głównym korytarzem rangi międzynarodowej przez teren województwa opolskiego przebiegają dwa istotne korytarze transportowe o znaczeniu krajowym, są to:

- „*Szlak Staropolski*”, oparty na drodze krajowej nr 46 łączącej południowo-zachodnią część Polski z centralnymi i wschodnimi regionami kraju. W korytarzu tym coraz większego znaczenia nabiera linia kolejowa Opole – Fosowskie – Częstochowa, która dzięki modernizacji przyczyni się do znaczącego skrócenia czasu przejazdu między Wrocławiem i Opolem a Warszawą;
- najkrótsze powiązanie Górnego Śląska z Wielkopolską i Pomorzem Zachodnim w oparciu o drogę krajową nr 11.

Istotną barierę komunikacyjną na obszarze województwa opolskiego stanowi rzeka Odra. Ilość przepraw mostowych przez Odrę jest niewystarczająca. Obecnie najważniejszymi istniejącymi przeprawami są mosty: w Brzegu (w ciągu DK 39), dwa w Opolu (w ciągu ul. Nysy Łużyckiej i obwodnicy północnej miasta), w Krapkowicach, w Rogowie Opolskim (autostradowy), dwa w Kędzierzynie-Koźlu (w ciągu dawnego przebiegu DK 40 i obwodnicy miasta) oraz w Mikolinie (w ciągu drogi wojewódzkiej nr 458). Dodatkowo znaczną barierą jest brak obwodnic miejscowości w ciągach dróg najbardziej obciążonych ruchem pojazdów.

Ocena dostępności drogowej

Dostępność drogowa ma ogromne znaczenie dla rozwoju społeczno-gospodarczego każdego terytorium. Bezpośrednio wpływa na jakość i poziom życia mieszkańców, warunkując dostęp do usług, w tym wysoko wyspecjalizowanych oraz dostęp do rynków pracy. Ponadto wpływa na atrakcyjność inwestycyjną terenów – ponieważ warunkuje sprawną logistykę.

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.

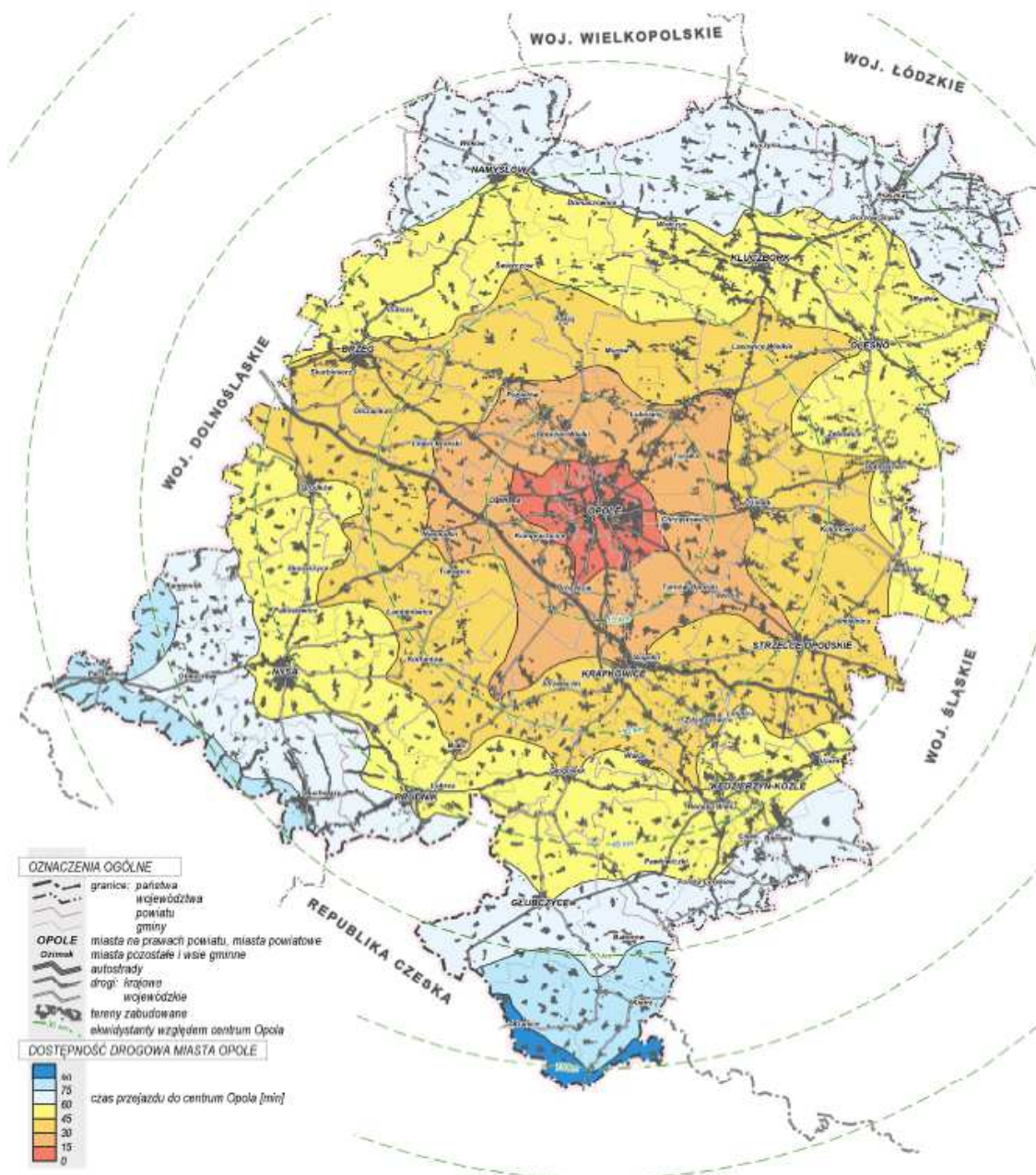
Poza izochroną 60 min., którą można przyjąć jako granicę korzystnej dostępności drogowej dla najmniejszego województwa w kraju, znajdują się:

- 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, Gluchołazy (powiat nyski) i Prudnik w południowo-zachodniej części województwa;

- gminy Głubczyce, Branice, Baborów, Kietrz (powiat głubczycki), Pawłowiczki, Polska Cerekiew, Cisek i Bierawa (powiat kędzierzyńsko-kozielski) na południowych krańcach regionu.

Należy przy tym stwierdzić, że 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.



Rys.20. Dostępność drogowa Miasta Opole

Źródło: Raport o stanie zagospodarowania przestrzennego województwa opolskiego 2013

Sieć kolejowa

Obszar województwa opolskiego ma dobrze rozwiniętą sieć linii kolejowych tak dla potrzeb komunikacji regionalnej jak i dalekobieżnej, w tym międzynarodowej. Przez obszar województwa przebiega 36 linii kolejowych, 4 są magistralne, 10 pierwszorzędnych, 6 drugorzędnych i 16 znaczenia miejscowego. Łączna długość linii kolejowych eksploatowanych w 2014 r. wyniosła 867 km.

Obszar województwa opolskiego charakteryzuje się dużą gęstością sieci linii kolejowych, wynoszącą 8,7 km linii/100 km² powierzchni, co stawia region w rzędzie najzasobniejszych pod tym względem w kraju (wartość średnia dla całego kraju wynosi 6,4 km na 100 km² powierzchni ogólnej).

Przez obszar województwa opolskiego 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. Dodatkowo przez województwo przebiegają linie kolejowe nr 144 i 61, stanowiące element ważnej trasy kolejowej relacji Wrocław – Opole – Częstochowa – Koniecpol – Warszawa („Proteza Koniecpolska”). W przypadku przewozów lokalnych teoretycznie gęsta sieć linii kurczy się z uwagi na zawieszenie użytkowania przez PKP PLK S.A. linii drugorzędnych i lokalnego znaczenia, co głównie jest wynikiem zaniedbań utrzymaniowych. Dodatkowo połączenia lokalne napotykają na dużą konkurencję ze strony rozwiniętych połączeń drogowych.

Ocena dostępności kolejowej

Ocenę dostępności połączeń kolejowych przeprowadzono analizując możliwość dojazdu z każdego miejsca w województwie opolskim do Opola, zarówno połączeniami dalekobieżnymi, jak i regionalnymi. Taka metoda badania oddaje faktyczne możliwości podróżowania koleją, gdyż z Opola odchodzi większość połączeń w relacjach międzyregionalnych, a samo miasto jest najczęstszym celem podróży, m.in. praca - dom. Najkorzystniejsza sytuacja dotyczy 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 – nie przekraczająca 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 144 prowadzącej do Zawadzkiego. Obszar ten zamieszkuje 288 508 osób, co stanowi 28% wszystkich mieszkańców województwa opolskiego. Natomiast w obszarze dostępności kolejowej nie przekraczającej 60 min dojazdu mieszka 313 535 osób, tj. 30,5% ogółu ludności.

Niekorzystną dostępność w komunikacji kolejowej do Opola, przekraczającą 90 min. posiada południowa część województwa, z czego najmniej korzystna sytuacja – dojazd przekraczający 120 min, występuje w obszarze powiatu prudnickiego oraz na krańcach powiatu nyskiego (gmina Głucholazy).

Żegluga śródlądowa

Rzeka Odra razem z Kanałem Gliwickim tworzy szlak transportowy łączący Górny i Dolny Śląsk z portami morskimi Zespołu Portowego Szczecin-Świnoujście. Jest to najważniejsza droga wodna w Polsce.

W granicach województwa opolskiego ODW jest drogą wodną o znaczeniu regionalnym klasy III. Długość ODW wynosi 131,2 km, z czego 111,6 km stanowi rzeka Odra od Kędzierzyna-Koźła do granicy z województwem dolnośląskim (Lipki), 15,1 km Kanał Gliwicki, a 4,5 km Kanał Kędzierzyński.

Obecnie transportowe wykorzystanie rzeki Odry jest marginalne. Za taki stan rzeczy odpowiada wiele czynników z czego najistotniejsze to:

- znaczna zmienność przepływów Odry, która stwarza niestabilne warunki dla żeglugi śródlądowej,
- zdekapitalizowane obiekty hydrotechniczne i obsługi transportowej, nie odpowiadające 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, przeładownie, stocznie i zakłady naprawcze oraz nabrzeża przeładunkowe, które umożliwiają wykonywanie przeładunków pomiędzy wodnymi i lądowymi środkami transportu oraz utrzymania taboru pływającego. Obecnie są one wykorzystywane w niewielkim stopniu i posiadają duże rezerwy przeładunkowe i produkcyjne. Ważniejsze obiekty warunkujące sprawny załadunek i rozładunek przewożonych towarów zlokalizowane są w głównych węzłach komunikacyjnych województwa opolskiego, tj. w okolicach Opola i Kędzierzyna-Koźła, które charakteryzują się dobrą dostępnością komunikacyjną w ruchu międzynarodowym i międzyregionalnym. W przypadku wzrostu znaczenia transportu multimodalnego, który polega na sprawnej zmianie środków transportu w przewozach towarowych, transport wodny ma szansę stać się jednym z ważniejszych – w szczególności w zakresie przewozów masowych i kontenerowych.

Transport lotniczy

Z obszaru województwa opolskiego nie są prowadzone regularne połączenia lotnicze w relacjach krajowych i międzynarodowych, a najbliższe regionalne połączenia lotnicze są realizowane przez lotniska regionalne w Katowicach i we Wrocławiu, które znajdują się w odległości ok. 100 km od miasta Opola.

W regionie zlokalizowane są dwa obiekty posiadające infrastrukturę lotniskową, jest to powojenne lotnisko w Kamieniu Śląskim oraz lotnisko należące do Aeroklubu Opolskiego w Nowej Wsi Krolewskiej.

Ponadto na obszarze Województwa opolskiego znajdują się lądowiska dla śmigłowców w Opolu, Nysie, Oleśnie i Kędzierzynie-Koźlu.

5. OBSZARY PROBLEMOWE REGIONU OPOLSKIEGO MAJĄCE WPLYW NA POTENCJAŁ INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ

Obszary problemowe regionu to takie obszary, w których występują zjawiska o szczególnym charakterze, cechujące się koncentracją negatywnych zjawisk rozwojowych, których ograniczenie wymaga interwencji państwa lub regionu.

Miasta wymagające restrukturyzacji i rewitalizacji

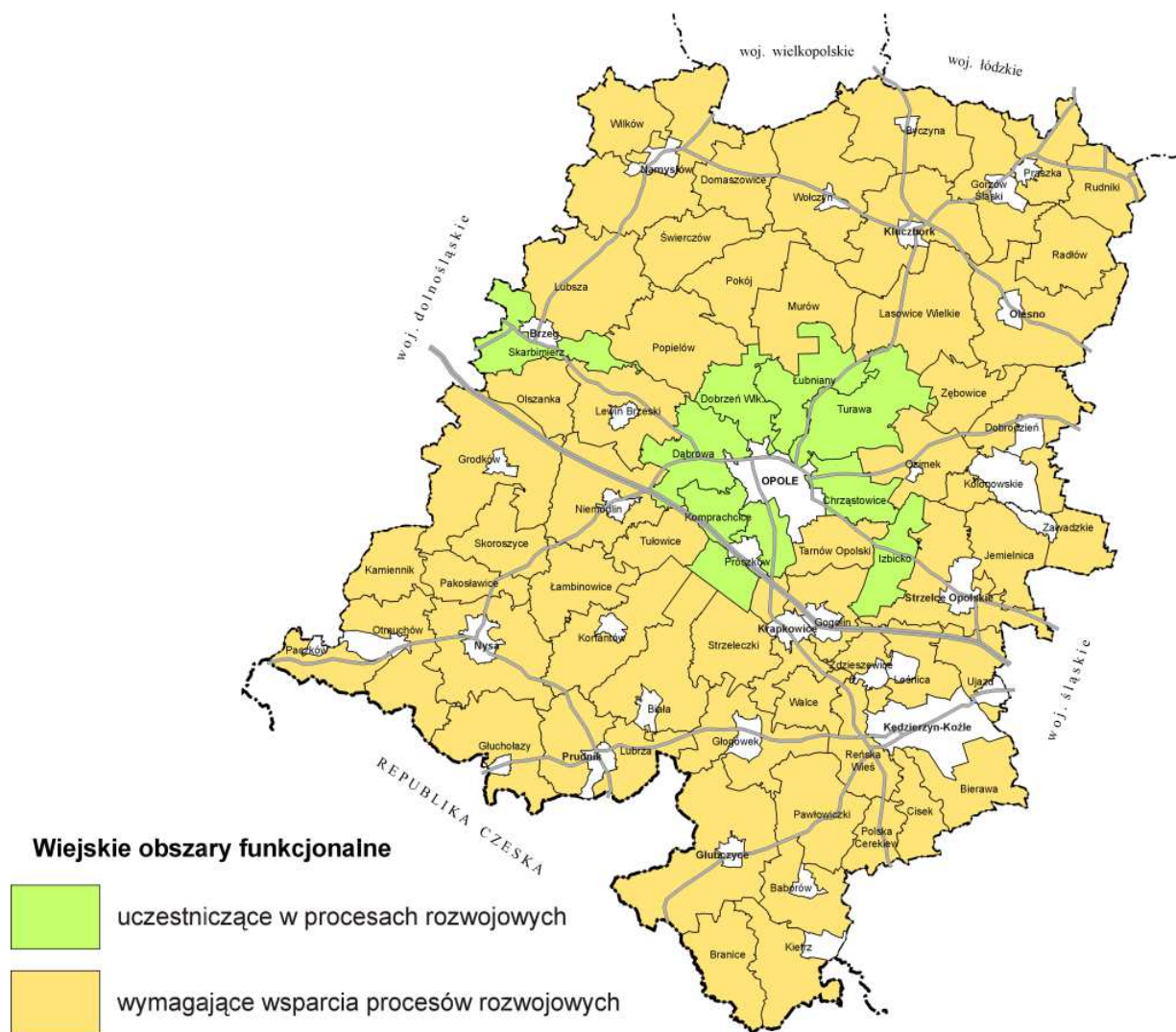
Miasta województwa opolskiego, tak jak i w całej Polsce borykają się z wieloma wyzwaniami rozwojowymi – problemami społecznymi i gospodarczymi wynikającymi z upadku tradycyjnych gałęzi przemysłu, utraty dotychczasowych funkcji, globalizacji czy też spowolnienia gospodarczego. W niektórych ośrodkach miejskich i na niektórych ich obszarach (dzielnicach) doszło do kumulacji negatywnych zjawisk społeczno-gospodarczych, przestrzennych i środowiskowych oraz do degradacji fizycznej, gospodarczej i społecznej.

Obszarami koncentrującymi te negatywne zjawiska i problemy w organizmach miast województwa opolskiego są: tereny poprzemysłowe, tereny zaniedbanych dzielnic i osiedli fabrycznych, tereny blokowisk, które zwłaszcza w największych miastach regionu stanowią znaczny udział w zasobach mieszkaniowych, tereny powojenne, tereny pogórnice.

Według *Strategii Rozwoju Województwa Opolskiego do 2020 roku* rozwój miast musi uwzględniać podjęcie działań na rzecz restrukturyzacji i rewitalizacji ich obszarów kryzysowych i zdegradowanych.

Obszary wiejskie wymagające wsparcia procesów rozwojowych

Według „Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030” (w skrócie KPZK 2030), obszary wiejskie wymagające wsparcia procesów rozwojowych to obszary, do których czas dojazdu przekracza 90 minut, odznaczające się niską dostępnością do podstawowych usług publicznych, bądź są położone w sąsiedztwie ośrodków miejskich, które w wyniku procesów rozwojowych utraciły dawniej istotne funkcje gospodarcze a dominująca funkcja rolnicza nie zapewnia wystarczających przychodów. Obszary te w znikomym stopniu uczestniczą we współczesnych procesach rozwojowych. Oferują niedochodowe miejsca pracy, głównie w rolnictwie i w sektorze publicznym oraz uzupełniająco w innych sferach gospodarki. Na podstawie analizy przeprowadzonej na potrzeby strategii rozwoju województwa potwierdzono, że dostępność drogowa Opola jest dobra z uwagi na centralne położenie stolicy regionu oraz dobrze rozwiniętą sieć dróg. Czas dojazdu powyżej 90 minut cechuje jedynie najbardziej na południe wysunięte tereny powiatu głubczyckiego. W oparciu o kryterium dominującej funkcji rolniczej, niskiej dostępności podstawowych usług publicznych oraz ogólnie niskiego poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego w województwie opolskim obszarami wiejskimi wymagającymi wsparcia procesów rozwojowych uznaje się wszystkie gminy wiejskie i miejsko-wiejskie poza strefą podmiejską Opola (gm. Dobrzeń Wielki, Turawa, Ozimek, Chrzastowice, Dąbrowa, Tarnów Opolski, Prószków) i okolicami Brzegu (gmina Skarbimierz).

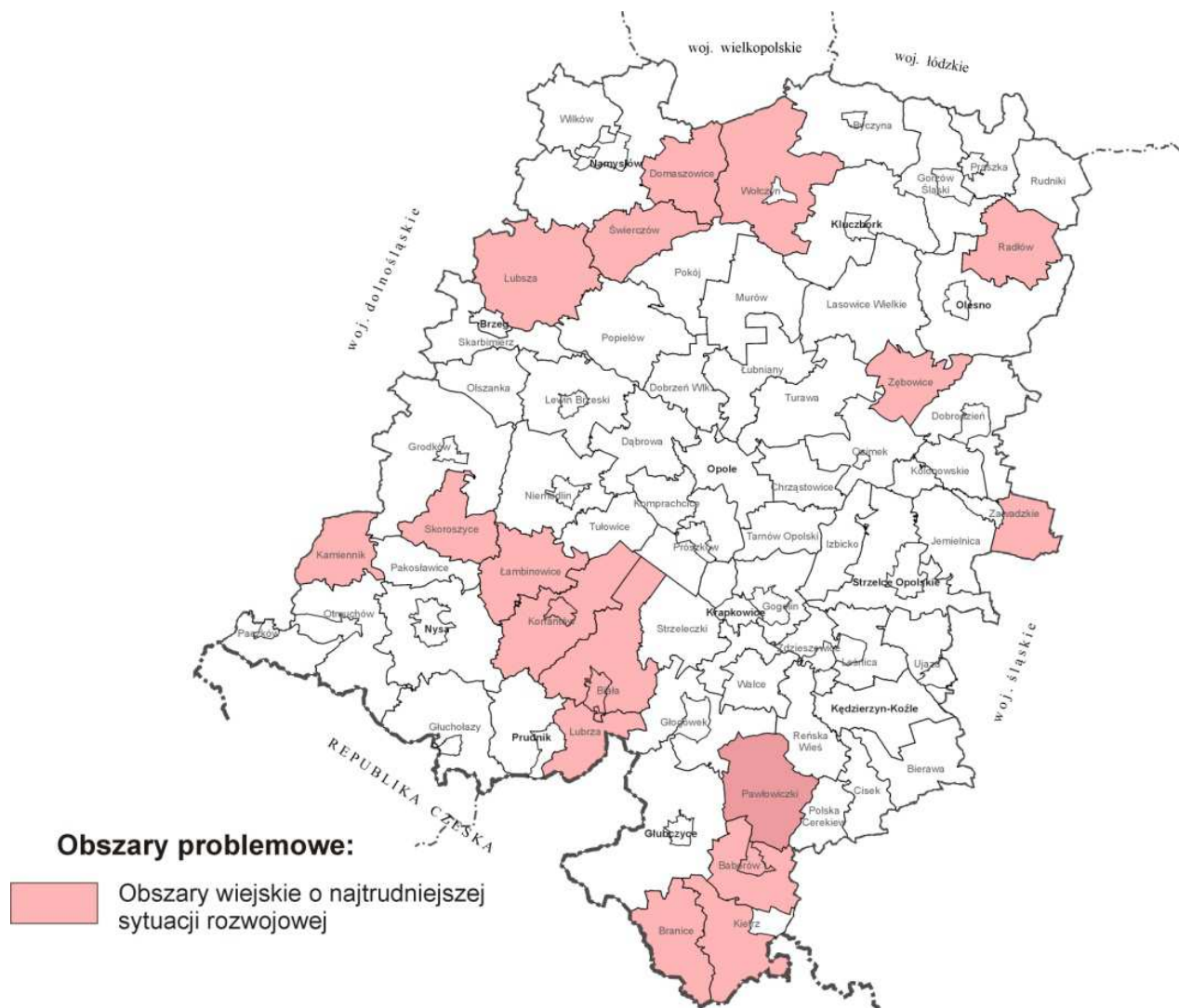


Rys.21. Obszary wiejskie w Województwie Opolskim

Źródło: Regionalny Program Operacyjny WO 2014 -2020

Obszary wiejskie o najtrudniejszej sytuacji rozwojowej to obszary o najniższym stopniu rozwoju i pogarszających się perspektywach rozwojowych. Na podstawie przeprowadzonych analiz odzwierciedlających poziom rozwoju gmin w podziale na poszczególne kapitały rozwojowe, najsłabsze tendencje rozwojowe w regionie posiadają następujące gminy):

- Północna część regionu – Wołczyn, Domaszowice, Radłów, Świerczów, Lubsza;
- Wschodnia część regionu – niesąsiadujące ze sobą gminy Zębowice i Zawadzkie;
- Południowa część regionu – Branice, Kietrz, Baborów, Pawłowiczki;
- Południowo-zachodnia część regionu – Lubrza, Biała, Korfantów, Łambinowice, Skoroszycy oraz Kamiennik.



Rys.22. Obszary wiejskie o najtrudniejszej sytuacji w Województwie Opolskim

Źródło: Regionalny Program Operacyjny WO 2014 -2020

Obszary przygraniczne

Specyfiką obszarów przygranicznych jest m.in. oddalenie i słaba dostępność do centrum kraju, niewystarczające powiązania transgraniczne, presja urbanizacyjna i turystyczna w terenach o wysokich walorach przyrodniczych i krajobrazowych, niedobory w wyposażeniu w infrastrukturę wodno-kanalizacyjną na obszarach górskich i podgórskich leżących przy granicy polsko-czeskiej.

W skali regionu szczególną rolę odgrywają powiaty bezpośrednio graniczące z Republiką Czeską (nyski, prudnicki, głubczycki), bowiem są to obszary o utrudnionej dostępności do centrum regionu dodatkowo zdominowane funkcją rolniczą, z barierami zagospodarowania wynikającymi z charakteru terenów górskich i podgórskich oraz uwarunkowań historycznych (granica państwowa), z niewykorzystaną szansą rozwoju funkcji turystycznych.

Obszary o ekstremalnie niskiej dostępności transportowej

Miarą spójności terytorialnej jest między innymi dostępność czasowa obszaru województwa, w szczególności głównego bieguna wzrostu - miasta Opola.

Przeprowadzone badania, wskazują, że 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).



Rys.23. Obszary o ekstremalnie niskiej dostępności transportowej

Źródło: Regionalny Program Operacyjny WO 2014 -2020

Obszar o ekstremalnie niskiej dostępności transportowej ten leży poza głównymi korytarzami transportowymi i pozbawiony jest bezpośredniego dostępu do sieci dróg o charakterze ponadregionalnym.

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.

Obszar depopulacji

Województwo opolskie jest regionem, który systematycznie traci kapitał ludnościowy, wpływ na to mają przede wszystkim: tradycja migracji zagranicznych, w tym zarobkowych i niski przyrost naturalny.

Z uwagi na wyjątkowość zjawisk demograficznych Opolszczyzny, nie tylko w skali krajowej, ale i europejskiej, całe województwo stanowi obszar problemowy ze względów depopulacyjnych.

Dane Głównego Urzędu Statystycznego wskazują, że zmiany demograficzne były zróżnicowane przestrzennie. Zjawisko depopulacji miało różne natężenie w poszczególnych regionach, ale najbardziej niekorzystne było w województwie opolskim. W latach 2002 -2012 liczba mieszkańców województwa opolskiego zmniejszyła się o 4,8%, podczas gdy w Polsce zwiększyła się o 0,8%.

Poziom urodzeń, mierzony współczynnikiem dzietności, wykazuje najniższą wartość w kraju i jednocześnie jest to jedna z najniższych wartości w skali całego świata. Utrzymanie się takiej sytuacji, nawet przy zatrzymaniu odpływów migracyjnych, skutkować będzie najsilniejszym w kraju spadkiem liczby populacji regionu i najbardziej zaawansowanym procesem starzenia się ludności.

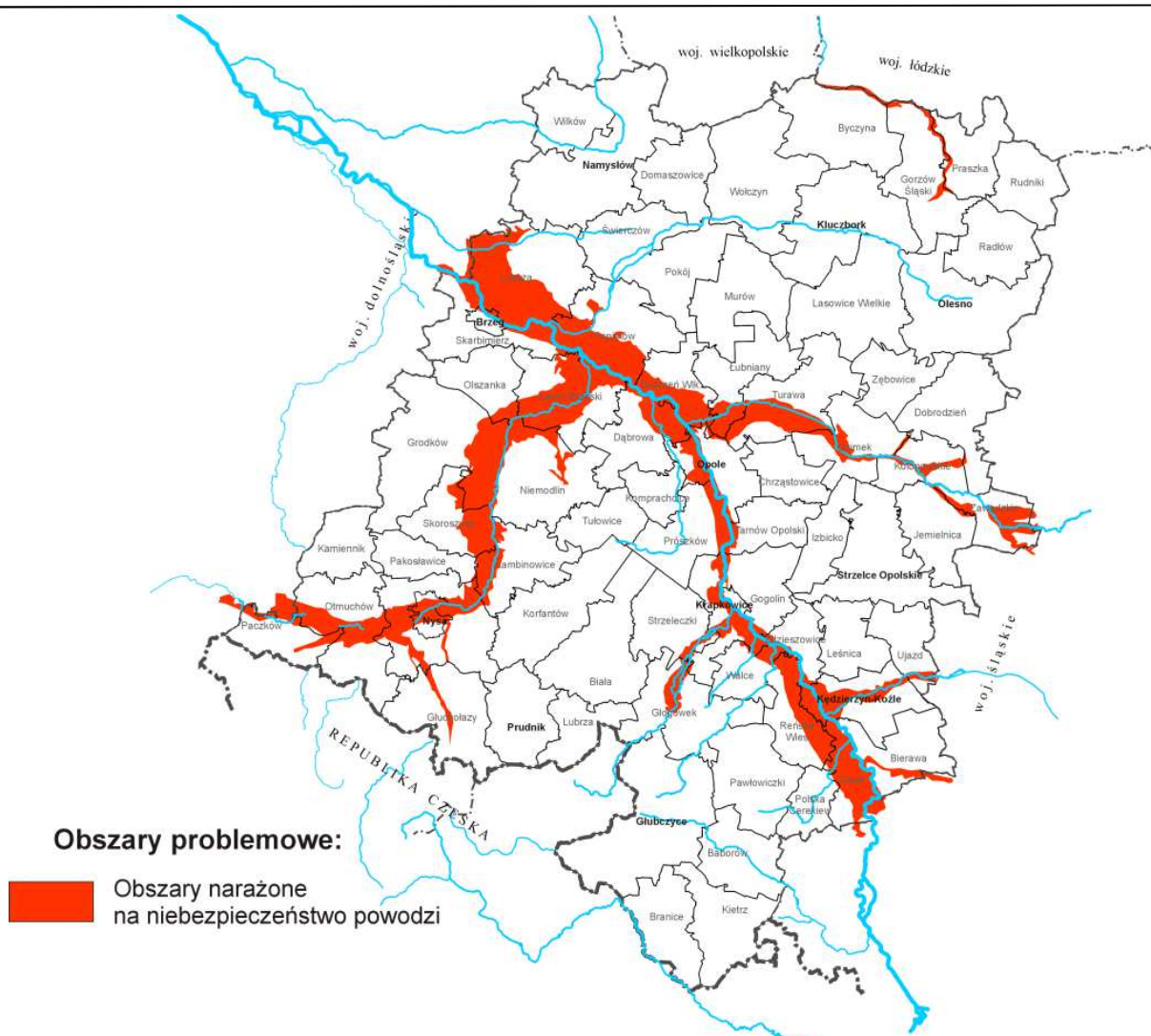
Tym samym zapobieganie i przeciwdziałanie procesom depopulacji stało się horyzontalnym wyzwaniem rozwojowym województwa uwzględnionym w SRWO. Także obszar depopulacji, jako problemowy uwzględniony jest w *Planie zagospodarowania przestrzennego województwa*.

Głównym instrumentem pozwalającym podejmować działania służące rozwiązywaniu problemów demograficznych jest opracowany program Specjalnej Strefy Demograficznej.

Obszary narażone na niebezpieczeństwo powodzi

Województwo opolskie należy do tych regionów w kraju, w których jednym z głównych problemów (barier) rozwojowych są cyklicznie występujące zalewy powodziowe. Obszary narażone na niebezpieczeństwo powodzi to obszary, na których istnieje znaczące ryzyko powodziowe lub na których wystąpienie dużego ryzyka jest prawdopodobne.

W województwie opolskim obszary narażenia powodziowego wyznaczone w ramach wstępnej oceny zagrożenia powodziowego obejmują Dolinę Odry oraz doliny jej dopływów: Osobłogi, Nysy Kłodzkiej, Bierawy, Kanału Gliwickiego, Małej Panwi. Dla obszarów narażonych na niebezpieczeństwo powodzi, wykonane zostały dokładne mapy zagrożenia powodziowego i mapy ryzyka powodziowego.



Rys.24. Obszary narażone na niebezpieczeństwo powodzi w województwie opolskim

Źródło: Regionalny Program Operacyjny WO 2014 -2020

6. ANALIZA SWOT

Analiza SWOT to diagnoza stanu systemu ze wskazaniem silnych i słabych stron, szans i zagrożeń. Jest ona jedną z najpopularniejszych i najczęściej stosowanych technik analitycznych, służących do porządkowania informacji o badanej organizacji i wpływie na nią jej otoczenia. Powszechnie stosowana jest do oceny organizacji przy planowaniu strategii jej rozwoju.

Analiza SWOT polega na pogrupowaniu posiadanych istotnych informacji o danej sytuacji bądź analizowanym przedmiocie na cztery następujące grupy (informacje mało istotne są tutaj pomijane):

- STRENGTHS – mocne strony: zalety, atuty, przewagi analizowanej sytuacji/przedmiotu,
- WEAKNESSES – słabe strony: wady, bariery analizowanej sytuacji/przedmiotu,
- OPPORTUNITIES – szanse korzystnej zmiany analizowanej sytuacji/przedmiotu,
- THREATS – zagrożenia niekorzystnej zmiany analizowanej sytuacji/przedmiotu.

Mocne strony i słabe strony to czynniki zależne od nas, a szanse i zagrożenia, to czynniki obiektywne, na które nie mamy bezpośredniego wpływu.

Wyniki analizy powinny ukazać sposoby wykorzystania mocnych stron organizacji i unikania słabych jej stron lub ich przewyżczenia, szczególnie w tych obszarach, w których mogą pojawić się możliwości rozwoju. Powinny ukazać sposoby wykorzystania atutów oraz unikania zagrożeń. Powinny, więc pozwolić określić najkorzystniejsze kierunki przyszłych działań ukierunkowanych na rozwój organizacji.

Spójny system powiązań transportowych między obszarami funkcjonalnymi i miastami regionu ma kluczowe znaczenie w kontekście dostępności do rynków pracy, placówek edukacyjnych, ochrony zdrowia i kultury, w tym zwłaszcza do Opola – stolicy województwa. Kluczowe znaczenie rozwojowe sektora transportowego dla województwa opolskiego wiąże się z bardzo dobrym położeniem w przestrzeni komunikacyjnej, zarówno europejskiej jak i krajowej na kierunku wschód - zachód. Zupełnie inaczej przedstawia się sprawa skomunikowania drogowego województwa na kierunku północ-południe, tj. kierunku wiążącego obszar pogranicza i północnej Opolszczyzny z Aglomeracją Opolską, autostradą A4 oraz drogowymi korytarzami sieci TEN-T (droga ekspresowa S8 na północy oraz autostrada D1 w Republice Czeskiej). Jednakże lokalizacja regionu między sąsiednimi obszarami życia społeczno-gospodarczego o wyższym stopniu rozwoju infrastruktury transportowej może stać się „wąskim gardłem” w międzyregionalnych, krajowych i międzynarodowych przepływach potoków ładunków oraz osób.

Stan infrastruktury kolejowej, warunkującej jakość usług publicznych w zakresie przewozów pasażerskich o charakterze regionalnym, jest z roku na rok coraz gorszy, co skutkuje wydłużeniem czasu jazdy pociągów i pogorszeniem konkurencyjności tej gałęzi transportu. W województwie opolskim na wielu liniach lub odcinkach linii kolejowych pociągi kursują z prędkością nie przekraczającą 50 km/h. Wykonane w 2013 r., wśród pasażerów kolei, badania ankietowe wskazały, że największe niezadowolenie budziły następujące aspekty publicznego transportu zbiorowego: liczba połączeń, czas podróży oraz ceny biletów. Odpowiedzi te wskazują na potrzebę zarówno inwestycji infrastrukturalnych, polepszających parametry techniczne linii kolejowych, jak i na zwiększanie częstotliwości kursowania pociągów. Opinie te znalazły potwierdzenie w analizie SWOT dla transportu publicznego w województwie opolskim, gdzie słabą stroną transportu publicznego uznano stan i parametry techniczne infrastruktury kolejowej. Jednocześnie, potencjał rozwoju sieci kolejowej wynikający z oferowania lepszych parametrów sieci kolejowej od drogowej pod względem prędkości komunikacyjnych uznano za szansę rozwojową. Pomimo, że w województwie zmniejsza się liczba wypadków drogowych, nadal konieczne są działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa na szlakach komunikacyjnych. Szczególnie ważne jest oddzielenie ruchu pojazdów od ruchu niechronionych użytkowników dróg (pieszych, rowerzystów), w szczególności na obszarach zurbanizowanych oraz turystycznych.

6.1. Transport drogowy

W wyniku przeprowadzonej analizy SWOT w zakresie transportu drogowego wskazano, że mocną stroną jest położenie w III Paneuropejskim Korytarzu Transportowym na sieci TEN-T, przebieg autostrady A-4, gęsta sieć drogowa wzdłuż osi „wschód–zachód”, a także wewnętrzna dostępność komunikacyjna. Do słabych stron zaliczyć należy m.in.: brak osi komunikacyjnej „północ-południe”, niedostateczny stan i niskie parametry techniczne infrastruktury drogowej (drogi i obiekty mostowe), zbyt małą liczbę obwodnic, słabe połączenie regionu ze stolicą kraju.

Szansą rozwoju transportu drogowego jest m.in. polepszenie parametrów technicznych infrastruktury drogowej, stworzenie osi komunikacyjnej „północ –południe”, zwiększenie liczby obwodnic oraz przepraw mostowych, poprawa dostępności

Aglomeracji Opolskiej, a także wykorzystanie położenia regionu w obszarze przygranicznym z Republiką Czeską. Do zagrożeń związanych z rozwojem transportu drogowego zaliczyć można: „wąskie gardło” w przepływach potoków ładunków oraz osób ze względu na położenie regionu między obszarami o wyższym stopniu rozwoju infrastruktury transportowej, duże natężenie ruchu przyczyniające się do powstawania zatorów w ruchu drogowym a także nie w pełni uzbrojone tereny inwestycyjne w zakresie powiązań z drogami krajowymi i regionalnymi w kontekście przyciągania inwestorów. W poniższej tabeli zobrazowano analizę SWOT w zakresie transportu drogowego.

Tab.26. Analiza SWOT w zakresie transportu drogowego

Mocne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> • Położenie w przestrzeni komunikacyjnej III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego na sieci TEN-T, • Autostrada A-4 przebiegająca przez obszar województwa opolskiego, • Sieć komunikacji drogowej z dominantą funkcji tranzytowej wzdłuż osi wschód-zachód, • Wewnętrzna dostępność komunikacyjna regionu. 	<ul style="list-style-type: none"> • Brak osi komunikacyjnej „północ-południe”, • Parametry techniczne infrastruktury drogowej (drogi i obiekty mostowe), • Połączenie stolicy regionu z autostradą A4, • Liczba obwodnic oraz przepraw mostowych przez rzekę Odrę (tylko 9 mostów drogowych).
Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> • Polepszenie parametrów technicznych infrastruktury drogowej, • Stworzenie osi komunikacyjnej „północ –południe”, • Zwiększenie liczby obwodnic oraz przepraw mostowych, • Poprawa dostępności Aglomeracji Opolskiej, • Położenie przygraniczne. 	<ul style="list-style-type: none"> • Lokalizacja regionu między obszarami o wyższym stopniu rozwoju infrastruktury transportowej, • „Wąskie gardło” w przepływach potoków ładunków oraz osób, • Natężenie ruchu przyczyniające się do powstawania zatorów w ruchu drogowym.

Źródło: Opracowanie na podstawie zapisów RPO WO 2014 – 2020 oraz SRWO 2020

• **Transport autobusowy**

W wyniku przeprowadzonej analizy SWOT w zakresie transportu autobusowego wskazano, że mocną stroną jest m.in. koncentracja przewozów w kilku korytarzach o znacznym potencjale przewozowym mierzona całkowitym wolumenem ruchu pasażerów komunikacji indywidualnej i zbiorowej, położenie regionu w III Paneuropejskim Korytarzu Transportowym na sieci TEN-T, pomiędzy dwoma gęsto zaludnionymi regionami o wysokich potrzebach transportowych, wewnętrzna dostępność komunikacyjna regionu. Do słabych stron zaliczyć należy m.in.: brak skomunikowania transportu autobusowego z kolejowym, niską częstotliwość kursowania autobusów na niektórych liniach, brak rozkładowej osi komunikacyjnej regionu „północ-południe”, przestarzały, nie ekonomiczny i nie ekologiczny tabor autobusowy o niskich parametrach użytkowych, a także brak jednolitej informacji dla pasażerów w transporcie publicznym.

Szansą rozwoju transportu autobusowego jest wprowadzenie po 2015 r. taryfy regionalnej przewozów użyteczności publicznej, zastosowanie nowego taboru

autobusowego na liniach użyteczności publicznej, możliwość lepszego dopasowania usług przewozowych do oczekiwań pasażerów, rozwój systemu informacji pasażerskiej oraz nowe formy zakupu biletów komunikacji publicznej, remonty dworców autobusowych, zakup nowego i zmodernizowanego taboru, dostosowanie taboru i infrastruktury sieciowej do potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej.

Do zagrożeń związanych z rozwojem transportu autobusowego zaliczyć można: ofertę przewozów użyteczności publicznej niedostosowaną do popytu w zakresie częstotliwości kursowania, dostępności sieci komunikacyjnej i generatorów podróży, podaży miejsc, zbyt wysokiego poziomu cenowego w stosunku do komunikacji indywidualnej, niskie prędkości komunikacyjne w stosunku do komunikacji indywidualnej, duży spadek przewozów w okresie wakacyjnym. W poniższej tabeli zobrazowano analizę SWOT w zakresie transportu autobusowego.

Tab.27. Analiza SWOT w zakresie transportu autobusowego

Mocne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> • Koncentracja przewozów w kilku korytarzach o znacznym potencjale przewozowym mierzona całkowitym wolumenem ruchu pasażerów komunikacji indywidualnej i zbiorowej, • Położenie regionu w III Paneuropejskim Korytarzu Transportowym na sieci TEN-T, • Wewnętrzna dostępność komunikacyjna regionu. 	<ul style="list-style-type: none"> • Brak skomunikowania transportu autobusowego z kolejowym, • Częstotliwość kursowania autobusów na niektórych liniach, • Tabor autobusowy o niskich parametrach użytkowych, • Brak jednolitej informacji dla pasażerów w transporcie publicznym, • Brak zintegrowanej taryfy transportu kolejowego i autobusowego.
Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> • Wprowadzenie taryfy regionalnej przewozów użyteczności publicznej, • Zastosowanie nowego taboru autobusowego na liniach użyteczności publicznej, • Dopasowanie usług przewozowych do oczekiwań pasażerów, • Rozwój systemu informacji pasażerskiej oraz nowe formy zakupu biletów komunikacji publicznej, • Remonty dworców autobusowych, zakup nowego i zmodernizowanego taboru, dostosowanie do potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej. • Tworzenie punktów przesiadkowych pociąg –autobus (zintegrowane węzły przesiadkowe) 	<ul style="list-style-type: none"> • Oferta przewozów użyteczności publicznej niedostosowana do popytu w zakresie częstotliwości kursowania, dostępności sieci komunikacyjnej i generatorów podróży, podaży miejsc, zbyt wysokiego poziomu cenowego w stosunku do komunikacji indywidualnej, • Niskie prędkości komunikacyjne w stosunku do komunikacji indywidualnej, • Spadek przewozów w okresie wakacyjnym.

Źródło: Opracowanie na podstawie zapisów RPO WO 2014 – 2020 oraz SRWO 2020

6.2. Transport kolejowy

W wyniku przeprowadzonej analizy SWOT w zakresie transportu kolejowego wskazano, że mocną stroną jest: położenie w III Paneuropejskim Korytarzu Transportowym na sieci TEN-T, magistrala E30 i C-E30 przebiegająca przez obszar województwa opolskiego, układ i gęstość sieci linii kolejowych, wewnętrzna dostępność komunikacyjna regionu. Do słabych stron zaliczyć należy m.in.: zły stan techniczny linii kolejowych powodujący ograniczenia w ruchu pociągów, niedostateczne parametry techniczne infrastruktury kolejowej, niska częstotliwość kursowania pociągów na niektórych liniach, brak skomunikowania transportu autobusowego z kolejowym, brak zintegrowanej taryfy transportu kolejowego i autobusowego.

Szansą rozwoju transportu kolejowego jest m.in.: polepszenie parametrów technicznych infrastruktury kolejowej, zwiększanie częstotliwości kursowania pociągów, poprawa dostępności do Aglomeracji Opolskiej, wprowadzanie do eksploatacji taboru na sieci kolejowej o wysokich parametrach techniczno-eksploatacyjnych. Do zagrożeń związanych z rozwojem transportu kolejowego zaliczyć można: rozwój motoryzacji indywidualnej, zejście transportu kolejowego na wybranych relacjach do niekonkurencyjnego poziomu. W poniższej tabeli zobrazowano analizę SWOT w zakresie transportu kolejowego.

Tab.28. Analiza SWOT w zakresie transportu kolejowego

Mocne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> • Położenie w przestrzeni komunikacyjnej III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego na sieci TEN-T, • Magistrala E30 i C-E30 przebiegająca przez obszar województwa opolskiego, • Układ sieci linii kolejowych, • Wewnętrzna dostępność komunikacyjna regionu. 	<ul style="list-style-type: none"> • Stan techniczny linii kolejowych powodujący ograniczenia w ruchu pociągów, • Przepustowość sieci i parametry techniczne infrastruktury kolejowej, • Brak zintegrowanej taryfy transportu kolejowego i autobusowego, • Częstotliwość kursowania pociągów na niektórych liniach, • Brak skomunikowania transportu autobusowego z kolejowym.
Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> • Polepszenie parametrów technicznych infrastruktury kolejowej, • Zwiększanie częstotliwości kursowania pociągów, • Poprawa dostępności Aglomeracji Opolskiej, • Wprowadzanie do eksploatacji taboru na sieci kolejowej o wysokich parametrach techniczno-eksploatacyjnych, • Zwiększenie przepustowości między Opolem a Częstochową. 	<ul style="list-style-type: none"> • Rozwój motoryzacji indywidualnej, • Zejście transportu kolejowego na wybranych relacjach do niekonkurencyjnego poziomu.

Źródło: Opracowanie na podstawie zapisów RPO WO 2014 – 2020 oraz SRWO 2020

6.3. Transport wodny śródlądowy

W wyniku przeprowadzonej analizy SWOT w zakresie transportu wodnego śródlądowego wskazano, że mocną stroną jest: rzeka Odra, przepływająca centralnie

przez region, koncentrująca w swoim otoczeniu ośrodki rozwoju a także infrastruktura transportu śródlądowego (jazzy, śluzy, przeładowanie, stocznie) oraz port śródlądowy Koźle i Opole. Dużym atutem jest również fakt, iż rzeka Odra posiada III klasę żeglowności na odcinku od Kędzierzyna–Koźla do granicy z woj. dolnośląskim.

Do słabych stron zaliczyć należy m.in.: przestarzałą infrastrukturę hydrotechniczną (śluzę i jazę), zdekapitalizowane obiekty obsługi transportu (porty, przeładownie) oraz niewykorzystane nabrzeża przeładunkowe. Ponadto do słabych stron zaliczyć można klasę żeglowności rzeki Odry na poziomie I a, na odcinku od granicy z Republiką Czeską do Kędzierzyna–Koźla. Szansą rozwoju transportu wodnego śródlądowego jest: modernizacja Odrzańskiej Drogi Wodnej, przywrócenie i osiągnięcie na całej długości Odry minimum III klasy żeglowności dla potrzeb transportu wodnego, ochrony przeciwpowodziowej i turystyki wodnej, a także włączenie rzeki Odry do transeuropejskiej sieci kompleksowej TEN-T, doprowadzenie rzeki Odry do IV klasy żeglowności oraz budowa kanału Odra –Dunaj –Łaba. Do zagrożeń związanych z rozwojem transportu wodnego śródlądowego zaliczyć można: zbyt słabe i powolne wykorzystanie potencjału rzeki Odry, nie wykorzystanie dużych rezerw przeładunkowych i produkcyjnych obiektów obsługi transportowej, postępująca degradacja Odrzańskiego Szlaku Wodnego Wodny oraz nie wpisanie Odrzańskiej Drogi Wodnej w sieć TEN –T. W poniższej tabeli zobrazowano analizę SWOT w zakresie transportu wodnego śródlądowego.

Tab.29. Analiza SWOT w zakresie transportu wodnego śródlądowego

Mocne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> • Rzeka Odra, przepływająca przez region, koncentrująca w swoim otoczeniu ośrodki rozwoju, • Infrastruktura transportu śródlądowego (jazzy, śluzy, przeładowanie, stocznie), • Port śródlądowy Koźle i Opole, • III klasa żeglowności na odcinku od Kędzierzyna–Koźla do granicy z woj. Dolnośląskim. 	<ul style="list-style-type: none"> • Klasa żeglowności I a na odcinku od granicy z Republiką Czeską do Kędzierzyna–Koźla, • Przestarzała infrastruktura hydrotechniczna (śluzę i jazę), • Zdekapitalizowane obiekty obsługi transportu (porty, przeładownie), • Niewykorzystane nabrzeża przeładunkowe
Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> • Modernizacja Odrzańskiej Drogi Wodnej, • Osiągnięcie na całej długości Odry minimum III klasy żeglowności dla potrzeb transportu wodnego, ochrony przeciwpowodziowej i turystyki wodnej, • Włączenie rzeki Odry do transeuropejskiej sieci kompleksowej TEN-T, • Budowa kanału Odra –Dunaj –Łaba, • Doprowadzenie rzeki Odry do IV klasy żeglowności. • Polityka rządu zmierzająca do przywrócenia warunków do żeglugi śródlądowej na Odrze. 	<ul style="list-style-type: none"> • Niewykorzystanie potencjału rzeki Odry, • Nie wykorzystanie dużych rezerw przeładunkowych i produkcyjnych obiektów obsługi transportowej, • Postępująca degradacja Odrzańskiego Szlaku Wodnego Wodny od wielu lat w systemie europejskich dróg wodnych, • Nie wpisanie Odrzańskiej Drogi Wodnej w sieć TEN –T.

Źródło: Opracowanie na podstawie zapisów RPO WO 2014 – 2020 oraz SRWO 2020

7. GŁÓWNE KIERUNKI ROZWOJU TRANSPORTU

Głównym ciągiem komunikacyjnym o charakterze południkowym w zachodniej części Województwa Opolskiego są drogi wojewódzkiej nr 411, 401 oraz 403 łączące pogranicze polsko-czeskie (Złate Hory/Jesenik) z Głucholazami, Nysą, Grodkowem, Brzegiem oraz najważniejszym generatorem ruchu jakim jest węzeł autostrady A4 „Brzeg” (poprzednio „Przylesie”). Oprócz dróg wojewódzkich na przedmiotowym obszarze przebiegają ważne drogi krajowe: przede wszystkim autostrada A4, a następnie DK 46, DK 94, DK 41, DK 40 i DK 39 (oznaczone kolorem czerwonym). Wszystkie ww. drogi charakteryzują się dużym i bardzo dużym natężeniem ruchu ze znaczącym udziałem pojazdów ciężarowych. Pozostałe drogi wojewódzkie lub ich odcinki (oznaczone kolorem pomarańczowym) mają charakter uzupełniający w stosunku do głównej siatki dróg.

W celu odpowiedniego skomunikowania węzła autostrady A4 „Brzeg”, a także terenów inwestycyjnych znajdujących się w Gminie Skarbimierz wykonano szereg przedsięwzięć inwestycyjnych, których celem było utworzenie ciągu drogowego o jednolitych

parametrach technicznych z ominięciem Grodkowa (ważny węzeł komunikacyjny, gdzie stykały się trzy drogi wojewódzkie nr 385, 401, 378 przebiegające wąskimi jednokierunkowymi uliczkami) oraz budową obwodnicy Bierzowa i przystosowaniem drogi wojewódzkiej nr 403 do prowadzenia ruchu w kierunku terenów inwestycyjnych (inwestycje zrealizowane przedstawiono kolorem fioletowym) Rozpoczęto również proces związany z modernizacją drogi wojewódzkiej nr 411 (z udziałem środków własnych bądź też korzystając ze wsparcia jakie było możliwe w ramach Programu Operacyjnego Współpracy Transgranicznej RCz-RP 2007-2013). Przebudowano odcinek Bodzanów – Głucholazy – Granica Państwa oraz ul. Zwycięstwa w Nysie (kolor zielony). Celowym jest więc prowadzenie dalszych działań na drodze wojewódzkiej nr 411 mając na uwadze wykorzystanie potencjału turystycznego Gór Opawskich oraz terenów położonych pomiędzy Nysą i Głucholazami. Łącznikiem spinającym wszystkie inwestycje wykonane w powiatach Brzeskim i Nyskim jest prowadzona przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad budowa obwodnicy miejscowości Nysa w ciągu dróg krajowych nr 41 i 46 za kwotę ponad 350 mln złotych. Ukończenie tego przedsięwzięcia udrożni ruch w samej Nysie oraz poprawi płynność ruchu tranzytowego relacji Kudowa Słone – Kłodzko – Nysa – A4 – Opole, a także otworzy możliwość wykorzystania terenów inwestycyjnych znajdujących się na północ od budowanej obwodnicy.



Rys.25. Układ komunikacyjny w zachodniej części województwa

Źródło: Opracowanie własne

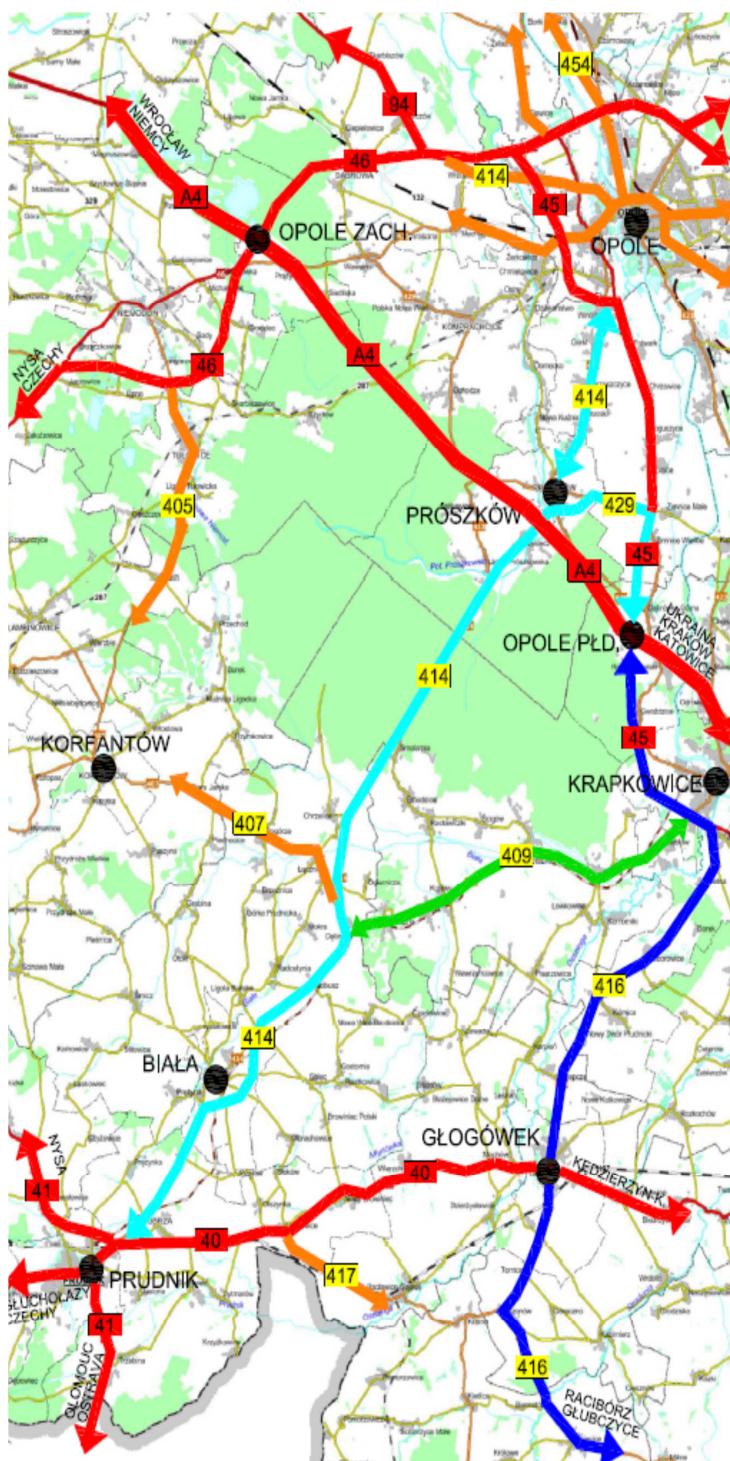
Brak właściwie wykształconego powiązania drogowego na osi północ-południe (kolor niebieski) w centralnej części regionu zostało wskazane jako jeden z elementów mogących mieć wpływ na wzrost utrudnień w przewozie towarów i pasażerów na tym kierunku. Droga wojewódzka nr 454 w powiązaniu z drogą krajową nr 45 przebiegającą przez miasto Opole oraz drogą wojewódzką nr 414 stanowią główną arterię komunikacyjną przecinającą południkowo całe Województwo Opolskie. Szczególnie istotną rolę odgrywa tutaj droga wojewódzka nr 454 łącząca Opole z Namysłowem oraz dalej z Województwem Dolnośląskim (poprzez DW 451), Województwem Wielkopolskim, a także S8 (poprzez DK 39). Najważniejszą inwestycją na przedmiotowym ciągu drogowym jest rozpoczęta w 2016 roku Budowa obwodnicy miejscowości Czarnowasy zaczynająca się na wysokości węzła komunikacyjnego (ul. Sobieskiego) na Obwodnicy Północnej Opola i rozprowadzająca ruch bezpośrednio do Elektrowni Opole i firm zlokalizowanych wokół niej. W Kontrakcie Województwa wskazano również na konieczność kontynuacji budowy obwodnicy Czarnowas o obwodnicę miejscowości Dobrzeń Wielki (szacunkowy koszt 110 mln zł) a także rozwiązanie problemów komunikacyjnych Miasta Opola na przejściu DK45.



Rys.26. Układ komunikacyjny Oś północ-południe 1

Źródło: Opracowanie własne

Tak stworzony układ (wraz z konieczną budową obwodnicy południowej Opola) w sposób optymalny rozwiązuje problemy komunikacyjne na styku Gminy Dobrzeń Wielki i Miasta Opola. Zadania: Budowa obwodnicy Czarnowas, jak i Rozbudowa ciągu komunikacyjnego na osi północ-południe – droga wojewódzka nr 454 zostały wskazane jako priorytetowe w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Opolskiego 2014-2020. Przy omawianym układzie komunikacyjnym należy również zwrócić uwagę na drogę wojewódzka nr 451 prowadzącą z Namysłowa do Oleśnicy i dalej Wrocławia. Na drodze tej systematycznie wzrasta natężenie ruchu (4335 – 9143 pojazdów na dobę), a jednocześnie na wylocie z Namysłowa lokowane są kolejne firmy, co przemawia za koniecznością kontynuowania działań inwestycyjnych.



Rys.27. Układ komunikacyjny Oś północ-południe 2
Źródło: Opracowanie własne

Droga wojewódzka nr 414 (oznaczona niebieskim kolorem) jest głównym elementem infrastruktury komunikacyjnej rozprowadzającej ruch z centrum regionu w kierunku pogranicza polsko-czeskiego. Droga ta została wskazana jako jedna z priorytetowych w układzie komunikacyjnym Województwa Opolskiego, a rozpoczęcie inwestycji miało miejsce już w 2004 roku w ramach Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego (projekt pn.: „Poprawa połączenia pełnotowarowego przejścia granicznego Trzebinia – Bartultovice z autostradą A4”). Do uzyskania jednolitych parametrów technicznych na całej długości konieczna jest przebudowa odcinka Biała – Prudnik z ominięciem Alei Lipowej oraz wykonanie połączenia pomiędzy Prószkowem a DK 45 (budowa obwodnicy) oraz poprawa bezpieczeństwa ruchu na odcinku Prószków – Opole. Ciąg DW 454 – Obwodnica Południowa Opola (od Obwodnicy Północnej – do DK 45 i dalej do DW 423) – DW 414 rozprowadza ruch pomiędzy północnym i południowym krańcem województwa przecinając jednocześnie szereg dróg o znaczeniu międzynarodowym (A4), bądź też ponadregionalnym (DK 46, 94). Realizacja wszystkich założonych przedsięwzięć wpłynie na lepsze powiązanie pogranicza z węzłami A4 (Opole Zachód, Opole Południe), a także poszczególnych powiatów

Ważną inwestycją w tym zakresie jest również budowa obwodnicy Niemodlina, która wyprowadzi ruchu poza zabytkowe centrum miasta oraz powiąże węzeł A4 i drogi wojewódzkiej nr 435, 405 i 385. W ramach obecnej perspektywy finansowej konieczna jest również poprawa dostępności do dróg w sieci TEN-T z terenów peryferyjnych. Przykładem takiego przedsięwzięcia jest projekt strategiczny pn.: „Poprawa połączenia

południowej części Województwa Opolskiego z autostradą A4” (kolor granatowy). Celem tego projektu jest ściślejsze powiązanie Głubczyc i powiatu Głubczyckiego poprzez drogę województwa nr 416 z układem dróg krajowych, w tym autostradą A4.

W centralnej części regionu należy również zwrócić uwagę na:

- odcinek drogi wojewódzkiej nr 414 przebiegający przez miejscowości Wrzoski, który stanowi główny dojazd do Opola i charakteryzuje się bardzo dużym natężeniem ruchu wynoszącym 11287 pojazdów na dobę,
- drogę wojewódzką nr 409 na odcinku Krapkowice - DW 414, przy której znajduje się jedna z największych atrakcji turystycznych Opolszczyzny – Pałac w Mosznej, a gdzie dotąd nie były prowadzone w szerokim zakresie działania inwestycyjne (z wyłączeniem miejscowości Steblów).

Główne kierunki ruchu we wschodniej części województwa wyznacza ciąg dróg Nr 487, 901, 426 prowadzący do węzła autostrady A4 „Kędzierzyn-Koźle” (dawniej „Olszowa” - kolor zielony) oraz w kierunku woj. śląskiego. Dodatkowo drogi te kumulują ruch z innych dróg wojewódzkich i krajowych. Stąd też ciąg ten został wskazany jako priorytetowy w ramach RPO WO 2014-2020 - zadanie pn.: „Poprawa dostępności do węzłów autostrady A4 Gogolin i Olszowa” (obecnie odpowiednio „Krapkowice”



i „Kędzierzyn-Koźle”). Na ciągu tym przebudowano już odcinki dróg wojewódzkich, jednakże znaczenie w układzie komunikacyjnym, wzrost natężenia ruchu oraz ilość zdarzeń drogowych wskazał, iż konieczne są dalsze działania inwestycyjne. Najważniejsze przedsięwzięcia skupione są na drodze wojewódzkiej nr 901 na odcinku Olesno - Zawadzkie, natomiast pojedyncze zadania zostaną zrealizowane również na drogach nr 426, 494 i 487. Priorytetową inwestycją jest budowa obwodnicy miejscowości Dobrodzień szacowana na 35 mln złotych. Obwodnica ta wraz z istniejącą obwodnicą w ciągu DK 46 oraz zaprojektowanym obejściem miejscowości Myśliń i Dobrodzienia. W tej części województwa należy zwrócić uwagę również na drogę wojewódzką nr 463, która prowadzi do JuraParku w Krasiejowie oraz firm z branży metalurgicznej zlokalizowanych w miejscowościach Ozimek i Kolonowskie. Dostosowanie drogi wojewódzkiej nr 463 (kontynuacja wcześniejszych zadań realizowanych przy wykorzystaniu dofinansowania z EFRR) do odpowiednich parametrów technicznych poprawi dostępność do powyższych firm, jak i poprawi komfort podróżowania. Również przebudowa

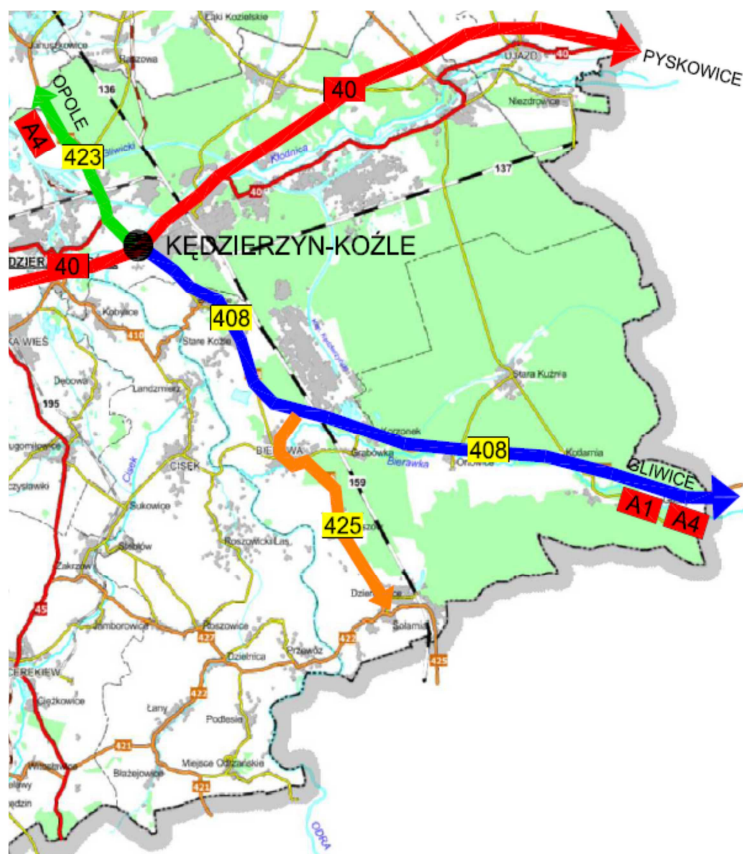
Rys.28. Układ komunikacyjny we wschodniej części województwa

Źródło: Opracowanie własne

odcinka drogi wojewódzkiej nr 901 Zawadzkie – granica województwa (który nie został wskazany jako priorytetowy w ramach RPO WO 2014-2020) jest konieczna mając na uwadze wzrastające natężenie ruchu, jak i znaczne pogorszenie bezpieczeństwa (szczególnie niechronionych użytkowników – rowerzystów i pieszych). Odcinek ten jest również kluczowy mając na uwadze właściwe powiązanie układu komunikacyjnego Województwa Opolskiego z Województwem Śląskim (Gliwicami) oraz mając na względzie ponadregionalny charakter drogi wojewódzkiej nr 901. Uwagę należy zwrócić także na DW494, która po wykonaniu autostrady A-1 (obwodnica Częstochowy) będzie stanowić bardzo dogodne połączenie komunikacyjne pomiędzy Opolem a A-1.

Należy również zwrócić uwagę na zapewnienie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa na ciągu opisanych dróg. Jest to szczególnie ważne na łącznicy autostradowej, gdzie najwłaściwszym rozwiązaniem byłaby budowa ronda.

Kędzierzyn-Koźle jest drugim co do ludności, ale pierwszym obszarowo miastem Województwa Opolskiego. Rozciągnięcie miasta w kierunku równoleżnikowym oraz lokalizacja znaczących firm z branży chemicznej powoduje wystąpienie szeregu problemów komunikacyjnych, w tym bardzo dużego ryzyka skażenia chemicznego w wyniku zdarzenia drogowego z udziałem pojazdów przewożących materiały niebezpieczne. Taka sytuacja powoduje, że jako priorytetową inwestycję należy uznać budowę obwodnicy miejscowości Kędzierzyn-Koźle, która została wskazana w Programie Przebudowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 z kwotą ok.300 mln złotych i terminem realizacji obejmującym lata 2018-2021. Również i Samorząd Województwa Opolskiego, dostrzegając konieczność rozwoju układu komunikacyjnego wokół Kędzierzyna-Koźla w latach ubiegłych przebudował drogę wojewódzką nr 426 prowadzącą do węzła autostrady A4 „Kędzierzyn-Koźle” (dawniej „Olszowa”). Kędzierzyn-Koźle jest jednak powiązany jeszcze z dwoma węzłami autostrady A4: „Krapkowice” poprzez drogę wojewódzką nr 423 (kolor zielony) oraz



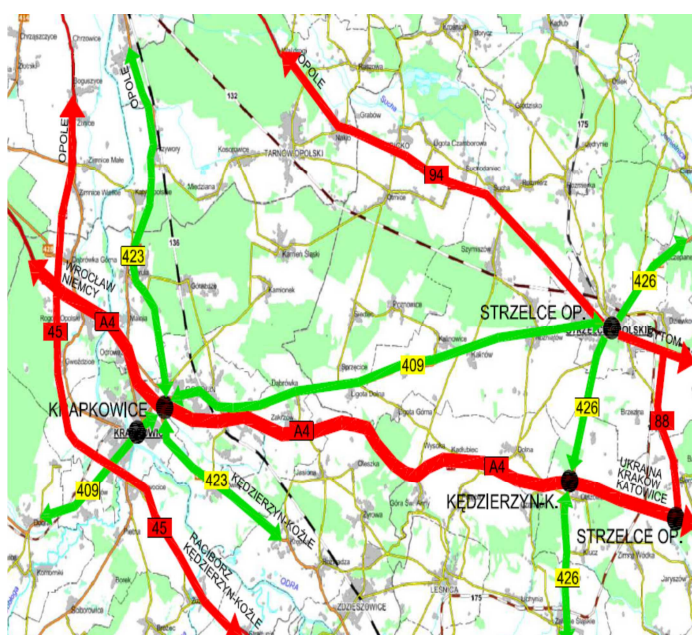
„Gliwice Zachód” poprzez drogę wojewódzką nr 408 (kolor granatowy), która prowadzi również bezpośrednio do centrum Gliwic.

W przypadku drogi wojewódzkiej nr 423 głównym ograniczeniem rozwoju transportu na tym kierunku jest obiekt kolejowy przecinający ulicę Kłodnicką w Kędzierzynie-Koźlu o nienormalnej skrajni (zmniejszonego światła pionowego). Natomiast takich ograniczeń nie ma na drodze wojewódzkiej nr 408, dlatego też droga ta została wskazana jako element projektu strategicznego pn.: „Poprawa połączenia południowej części Województwa Opolskiego z autostradą A4”.

Rys.29. Powiązania drogowe Kędzierzyna -Koźla

Źródło: Opracowanie własne

Na terenie Aglomeracji Opolskiej zlokalizowane są trzy węzły autostradowe: „Opole Zachód” – DK 46, „Opole Południe” – DK 45 oraz „Krapkowice” – DW 423. Węzeł „Krapkowice” zlokalizowany jest w obrębie granic administracyjnych miejscowości Krapkowice i Gogolin w ciągu drogi wojewódzkiej nr 423 relacji Opole – Krapkowice – Zdzeszowice – Kędzierzyn-Koźle w pobliżu firmy Górażdże Cement S.A. Samorząd Województwa Opolskiego mając na względzie zapewnienie właściwego rozwoju dróg wokół największych przedsiębiorstw Opolszczyzny wskazał na konieczność budowy kolejnej obwodnicy - miejscowości Malnia i Chorula. Obwodnica ta ma wyprowadzić ruch poza ścisłą zabudowę mieszkaniową Choruli i Malni oraz bezpośrednio połączyć tereny firmy Górażdże Cement S.A. z autostradą A4. Węzeł „Krapkowice” ma również niebagatelne znaczenie dla samego Opola. W południowej części stolicy regionu, na pograniczu dzielnicy Groszowice i Grotowice zlokalizowane są tereny inwestycyjne po byłych zakładach metalurgiczno-chemicznych Metalchem, gdzie już obecnie prowadzi działalność wiele firm. Dojazd do głównych szlaków komunikacyjnych z terenów Metalchemu może odbywać się tylko w dwóch kierunkach: centrum Opola (uciaźliwy przejazd przez miasto) i węzła „Krapkowice” (Krapkowic i Gogolina). Budowa obwodnicy Malni i Choruli poprawi więc dostęp nie tylko do firmy Górażdże Cement S.A., ale także do terenów inwestycyjnych Opola, co przyczyni się do dalszego rozwoju całej Aglomeracji Opolskiej. Na kierunku tym pozostanie do wykonania obwodnica Opola, z mostem na rzece Odrze, łącząca drogi krajowe nr 45 i 94, a także wojewódzką nr 423 (oraz, ewentualnie, planowane już w ubiegłym wieku obejście miejscowości Przywory). Podobna sytuacja występuje na drodze wojewódzkiej nr 409. Na wylocie ze Strzelce Opolskich (w kierunku Gogolina) ulokowało się wiele firm produkcyjnych, co spowodowało znaczący wzrost natężenia ruchu. Liczne skrzyżowania, brak pasów lewoskrętu, elementów wpływających na poprawę bezpieczeństwa ruchu oraz nieodpowiedni stan techniczny drogi wpływa na pogorszenie poziomu bezpieczeństwa ruchu. Dlatego też jednym z proponowanych zadań w ramach RPO WO 2014-2020 jest inwestycja pn.: „Rozbudowa układu komunikacyjnego ulicy Gogolińskiej w Strzelcach Opolskich”. Zadanie to jest jednocześnie nawiązaniem do poprzednich przedsięwzięć obejmujących drogę wojewódzką nr 409 na odcinku Gogolin – Roźniatów. Należy również wspomnieć o drugim co do wielkości mieście Aglomeracji Opolskiej jakim są Krapkowice. Miasto to położone jest po obu stronach Odry przez którą prowadzi tylko jeden most. Dodatkowo od strony zachodniej przebiega droga krajowa nr 45 i wojewódzka nr 415, a od strony wschodniej droga wojewódzka nr 423



i autostrada A4 z węzłem „Krapkowice”.

Jednocześnie w układzie równoleżnikowym przez Krapkowice przebiega droga wojewódzka nr 409 generująca jedno z największych natężeń ruchu wśród wszystkich dróg wojewódzkich, które wynosi: odcinek DK 45 – DW 415 – 11743 pojazdów na dobę, odcinek DW 415 – Gogolin – 13 899 pojazdów na dobę.

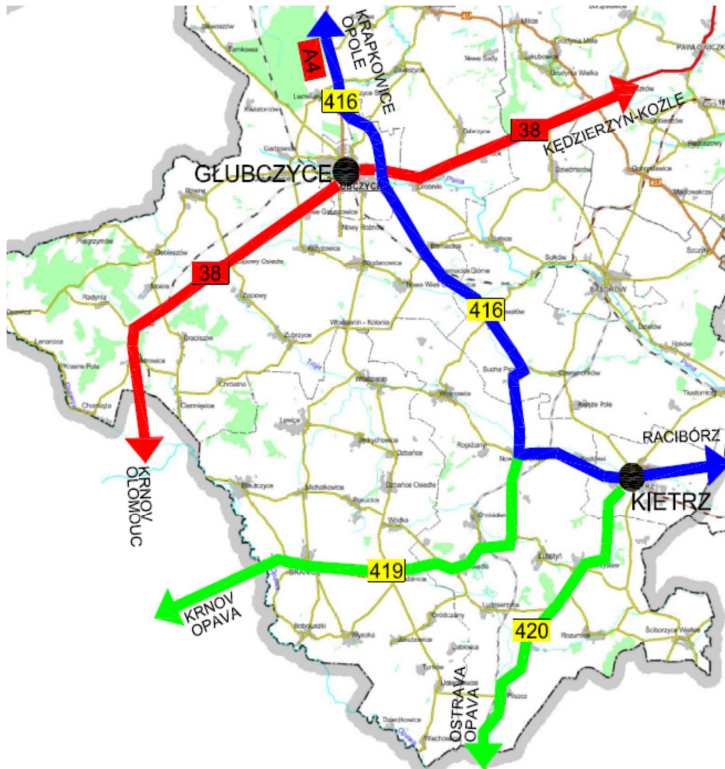
Tak duże natężenie ruchu powoduje utrudnienia w ruchu, liczne zatory i znaczne pogorszenie komfortu podróżowania oraz sytuacji bytowej samych mieszkańców.

Rys.30. Węzeł autostrady A4 „Krapkowice”

Źródło: Opracowanie własne

Konieczne więc będzie podjęcie działań mających na celu zwiększenie bezpieczeństwa i komfortu podróżowania mając na względzie, że Krapkowice stanowią istotny węzeł komunikacyjny regionu.

Najgorszą dostępnością do głównych ciągów komunikacyjnych charakteryzuje się Powiat Głubczycki. Przez Powiat przebiega droga krajowa nr 38 i wojewódzkiej nr 416 (kolor niebieski) oraz 419 i 420. Drogi te rozprawdzają ruch z centrum regionu (Aglomeracji Opolskiej) oraz Kędzierzyna-Koźła w kierunku pogranicza polsko-czeskiego (Opawa, Krnov i dalej Ołomuniec).



W celu wyprowadzenia ruchu ze ścisłego centrum Głubczyc w 2014 roku oddano do ruchu obwodnicę w ciągu drogi wojewódzkiej nr 416. Droga wojewódzka nr 416 została również wskazana jako element projektu strategicznego pn: „Poprawa połączenia południowej części Województwa Opolskiego z autostradą A4”. Równocześnie do Programu Interreg Va RCz – RP 2014-2020 złożono dwa projekty dla których Województwo Opolskie jest liderem. Projekty te obejmują drogi wojewódzkie nr 419 i 420 (wskazane kolorem zielonym). Wykonanie projektowanych przedsięwzięć wpłynie na poprawę skomunikowania obszaru Powiatu Głubczyckiego z centrum regionu i transeuropejskimi szlakami komunikacyjnymi.

Rys.31. Powiązania drogowe powiatu głubczyckiego

Źródło: Opracowanie własne

Planowane zadania na pograniczu polsko – czeskim w ramach programu INTERREG V-A Republika Czeska – Polska

Zadania planowane do realizacji na pograniczu polsko-czeskim przedstawiono jak poniżej.

• **Szlakiem Marianny Orańskiej prowadzącym do zamku Jansky Vrch**

Zadanie złożone w ramach programu Interreg VA RCz – RP: partner wiodący: Województwo Dolnośląskie, partnerzy projektu: Województwo Opolskie, Kraj Ołomuniecki. Celem projektu jest modernizacja wybranych odcinków drogi wojewódzkiej nr 390 między Złotym Stokiem a Kamieńcem Ząbkowickim, odcinka drogi wojewódzkiej nr 382 między Kamieńcem Ząbkowickim a Paczkowem oraz w samym Paczkowie. Realizacja projektu przyczyni się do zwiększenia atrakcyjności regionu stwarzając potencjał do rozwoju infrastruktury rekreacyjno-turystyczno-gospodarczej, z które skorzystają mieszkańcy pogranicza polsko-czeskiego, inwestorzy krajowy i zagraniczny oraz turyści. W Województwie Opolskim do przebudowy wskazano odcinek drogi wojewódzkiej nr 382 w miejscowości Paczków.

Parametry drogi wojewódzkiej nr 382 w obrębie przebudowywanego odcinka dostosowane zostaną do standardów unijnych, a zastosowane rozwiązania projektowe

wpłyną również na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zadanie to jest kontynuacją przedsięwzięcia wykonanego w ramach Programu Operacyjnego Współpracy Transgranicznej RCz-RP 2007-2013 pn.: „Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 382 na odcinku Granica Państwa – Paczków”. Planowany do przebudowy fragment drogi jest jednym z elementów komunikacji drogowej pomiędzy polsko-czeskim pograniczem a Dolnym Śląskiem. Droga wojewódzka nr 382 krzyżuje się z drogą krajową nr 46, która jest główną arterią komunikacyjną na kierunku równoleżnikowym i przecina dwa korytarze o znaczeniu międzynarodowym (A1 i A4). Szacunkowy koszt wykonania przedmiotowego zadania został określony na kwotę 6 mln złotych, a przewidywany termin realizacji 2017-2018.



Rys.32. Umiejscowienie projektu „Szlakiem Marianny Orańskiej prowadzącym do zamku Jansky Vrch”

Źródło: Opracowanie własne

- **Zwiększenie transgranicznej dostępności Branice-Uvalno: droga III/4593 Úvalno – 419 Branice z powiązaniem z przejściem granicznym**

Zadanie złożone w ramach programu Interreg VA RCz – RP: partner wiodący: Województwo Opolskie, partner projektu: Kraj Morawsko-Śląski.

Głównym celem projektu jest poprawa dostępności turystycznej i komunikacyjnej na pograniczu polsko-czeskim na peryferyjnej części Województwa Opolskiego i Kraju Morawsko-Śląskiego. Zgodnie z zapisami „Strategii Rozwoju Województwa Opolskiego do 2020 roku” obszar ten został wskazany do „obszarów problemowych” zarówno z uwagi na brak zatrudnienia, jak i niską dostępność komunikacyjną oraz znaczne oddalenie od centrum regionu. Przebudowa układu dróg na kierunku Branice – Uvalno przyczyni się do zwiększenia wymiany turystycznej oraz gospodarczej, a także poprawi bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz wpłynie na zwiększenie mobilności mieszkańców. Projekt przyczyni się do większego udostępnienia i wykorzystania kulturowego i przyrodniczego dziedzictwa regionu, lepszego wykorzystania istniejącej infrastruktury turystycznej, a przez to będzie sprzyjał rozwojowi gospodarczemu.

Projekt związany z remontem drogi relacji Branice-Uvalno wraz z przebudową mostu granicznego będzie komplementarny z projektem Gminy Branice, w ramach którego powstanie trasa rowerowa prowadząca z Boboluszek przez Branice do Włodzienina. Ponadto Województwo Opolskie ma w planach przebudowę drogi wojewódzkiej nr 416 prowadzącej ruch z centrum regionu (Aglomeracji Opolskiej) w kierunku pogranicza polsko-czeskiego i Województwa Śląskiego. Jednocześnie droga wojewódzka nr 419 biegnie bezpośrednio do granicy państwa i łączy się z drogą nr 4593 prowadzącą do granicy od strony czeskiej. Parametry techniczne jakie uzyska przedmiotowy ciąg drogowy po przebudowie zapewni płynną i komfortową możliwość podróżowania oraz przewozu towarów po obu stronach granicy. Likwidacja istniejących ograniczeń tonażowych wpłynie pozytywnie na wymianę gospodarczą, a co jest z tym związane poprawi dostępność do rynków zbytu przyczyniając się do wzrostu atrakcyjności gospodarczej i zwiększenia ilości miejsc pracy po obu stronach granicy. Szacunkowy koszt wykonania przedmiotowego zadania został określony na kwotę 10 mln złotych, a przewidywany termin realizacji to 2017 rok.

- **Poprawa dostępności komunikacyjnej na pograniczu polsko-czeskim Kietrz – Opava-droga wojewódzka 420, Droga III/01129 remont ulicy Pekańskiej w Opawie**

Zadanie złożone w ramach programu Interreg VA RCz – RP: partner wiodący: Województwo Opolskie, partner projektu: Kraj Morawsko-Śląski.

Gmina Kietrz jest położona na obszarze, który według Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Opolskiego, oprócz funkcji rolniczej, ma pełnić funkcje związane z obsługą ruchu turystycznego oraz współpracą transgraniczną z Czechami.

Położenie Gminy Kietrz – z jednej strony sąsiedztwo z gminami czeskimi i funkcjonujące przejścia ruchu granicznego, a z drugiej bliskość gór – stanowi o dużym potencjale turystycznym tego obszaru. Również krajobraz przyrodniczy i kulturowy są atutami, które mają zdolność przyciągania turystów. Tym samym, możliwe jest zwiększenie ruchu turystycznego na obszarze Gminy Kietrz (m.in. poprzez poprawę jakości infrastruktury drogowej, promocję atrakcji turystycznych oraz lepsze ich oznakowanie) i czerpanie z takiej sytuacji profitów zarówno dla mieszkańców Polski, jak i mieszkańców Czech.

Inwestycja wpisuje się w szlak turystyczny pod nazwą „Opolskie szlakiem LGD”. Jest to partnerska inicjatywa, która ma na celu promocję walorów turystycznych oraz przyrodniczo – kulturowych obszarów województwa opolskiego poprzez stworzenie szlaku biegnącego przez najatrakcyjniejsze miejsca na obszarze 9 Lokalnych Grup Działania. Drogą wojewódzką 420 przez m. Pilszcz przebiega Szlak po „Płaskowyżu Dobrej Ziemi”. Inicjatywa jest wdrażana w celu zaprezentowania wszystkiego co najciekawsze, unikatowe i godne polecenia w regionie.

Istniejąca droga łączy miejscowości (Kietrz, Pilszcz, Dzierżysław) po stronie polskiej, a poprzez DW 416- Głubczyce, Głogówek i centralną część województwa. Droga jest w nieodpowiednim stanie technicznym, w studium „Border crossing“ została sklasyfikowana jako element ograniczający transgraniczne połączenia drogowe.

Rekonstrukcja przedmiotowego odcinka drogi poprawi dostępność do głównych atrakcji turystycznych regionu. Projekt przyczyni się do zwiększenia dostępności obszarów przygranicznych obu państw co będzie miało istotny wpływ na możliwość wykorzystania zasobów dostępnych na tych terenach.

Grupą docelową projektu są uczestnicy ruchu drogowego, przede wszystkim kierowcy samochodów, jak również turyści niezmotoryzowani. Droga III/01129 zapewnia bezpośrednią dostępność transportową Opawy, miasta, w którym są najważniejsi pracodawcy w regionie. Zapewnia również lepszą dostępność znaczącego terenu rekreacyjnego Stříbrné jezero (Srebrne Jezioro).

Parametry drogi wojewódzkiej nr 420 w obrębie przebudowywanego odcinka będą dostosowane do standardów unijnych, klasy technicznej Z oraz nośności nawierzchni do 115 kN/oś. Powyższe przełoży się na wymagania techniczno-użytkowe takie jak m.in. odpowiednia szerokość jezdni, odpowiednio wysoka jakość nawierzchni, co będzie miało podstawowe znaczenie w zakresie skrócenia czasu przejazdu, poprawy przepustowości drogi, usprawnienie ruchu, zwiększenie prędkości przejazdowej i poprawy bezpieczeństwa ruchu. Modernizacja drogi pozwoli m.in. na bezproblemowy ruch autobusów, które stanowią istotny środek lokalnego ruchu turystycznego. Szacunkowy koszt wykonania przedmiotowego zadania został określony na kwotę 7 mln złotych, a przewidywany termin realizacji to 2018 rok.



Rys.33. Umiejscowienie projektów „Branice-Uvalno” oraz „Kietrz – Opava”

Źródło: Opracowanie własne

Planowane inwestycje drogowe na terenie miasta Opola

Planowane inwestycje drogowe na terenie miasta Opola przedstawiono w poniższej tabeli.

Tab.30. Planowane inwestycje drogowe na terenie miasta Opola

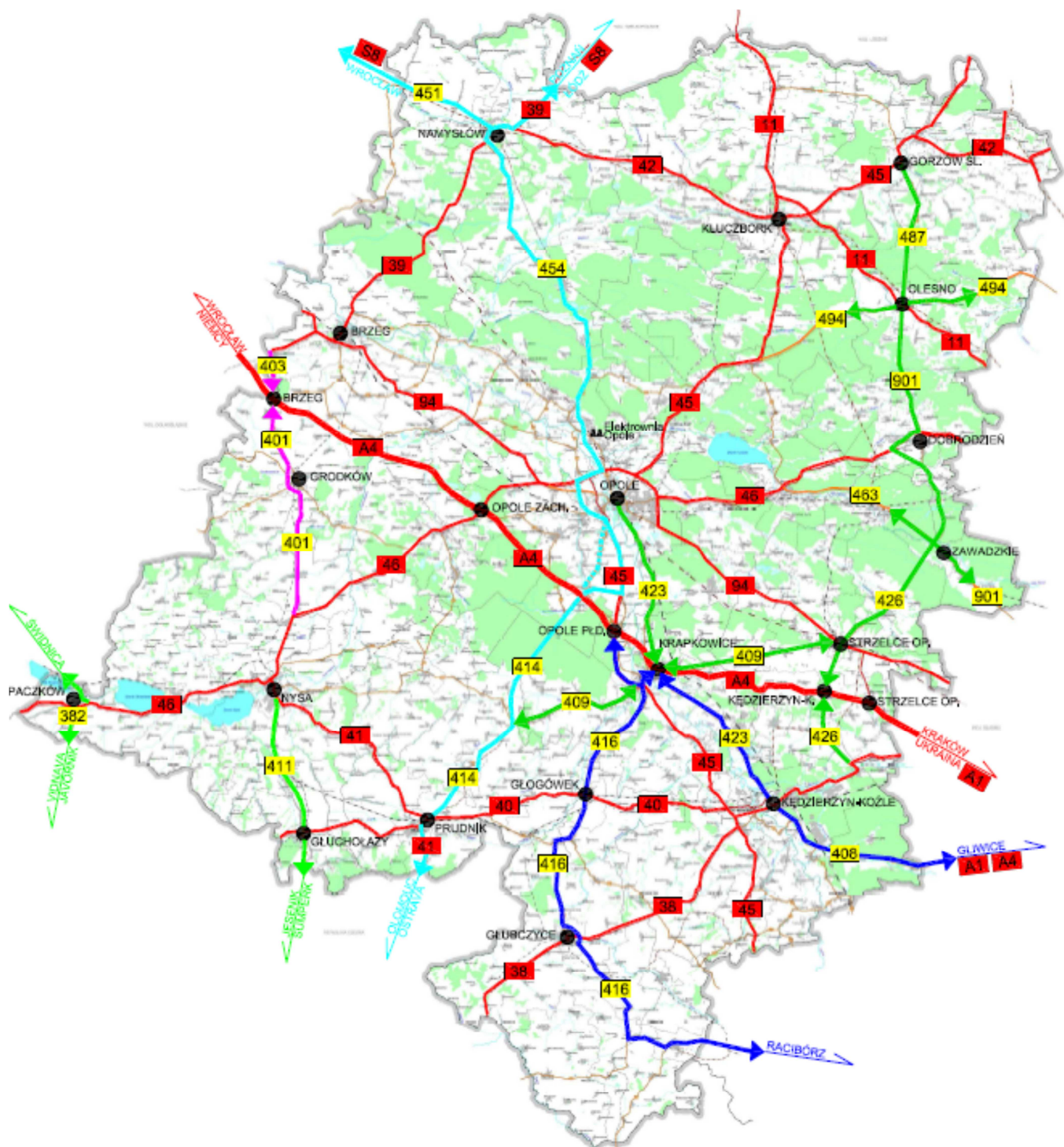
Lp.	Nazwa i cel zadania	Jednostka odpowiedzialna	Okres realizacji	Łączne nakłady finansowe
1	Budowa mostu i kładki technologicznej w ciągu ul. Niemodlińskiej nad Kanalem Ulgi. <i>Cel: Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, budowa przeprawy mostowej nad Kanalem Ulgi.</i>	Miejski Zarząd Dróg w Opolu	2015–2017	35 000 000,00
2	Czysta komunikacja publiczna –zwiększenie mobilności mieszkańców Aglomeracji	Biuro Organizacji Transportu	2015–2018	66 250 000,00

Plan Transportowy WOJEWÓDZTWA OPOLSKIEGO 2020 (z perspektywą do 2025 r.)

	Opolskiej (zakup taboru autobusowego na potrzeby komunikacji zbiorowej Opola i Aglomeracji Opolskiej). <i>Cel: Zwiększenie atrakcyjności i dostępności komunikacji zbiorowej oraz udziału transportu zbiorowego w przewozach na terenie AO.</i>	Zbiorowego		
3	Budowa zintegrowanych centrów przesiadkowych na terenie Aglomeracji Opolskiej. <i>Cel: Utworzenie zintegrowanego centrum przesiadkowego o charakterze multimodalnym.</i>	Miejski Zarząd Dróg w Opolu	2015–2019	28 926 000,00
4	Budowa i modernizacja oświetlenia ulicznego. <i>Cel: Realizacja zadania własnego gminy w zakresie oświetlenia dróg publicznych.</i>	Urząd Miasta Opola	2015–2018	51 956 500,00
5	Budowa obwodnicy Piastowskiej Miasta Opola od ul. Niemodlińskiej do obwodnicy północnej – etap II część I: ul. Wrocławska – obwodnica północna. <i>Cel: przygotowanie dokumentacji i wykup gruntów pod inwestycję właściwą, której realizacja: usprawni komunikację, skróci czas przejazdu, poprawi bezpieczeństwo ruchu drogowego, wpłynie na intensyfikację działań rozwojowych dzielnic miasta zlokalizowanych wzdłuż trasy. Ponadto rozliczenie opracowań dokumentacyjnych dla odcinka od obwodnicy północnej do ul. Krapkowickiej, przygotowanie dokumentacji i wykup gruntów pod etap II (od ul. Niemodlińskiej do obwodnicy północnej), realizacji części I: odcinek ul. Wrocławska – obwodnica północna.</i>	Miejski Zarząd Dróg w Opolu	2009–2018	78 973 734,18
6	Przebudowa i budowa układu komunikacyjnego i infrastruktury dla Groszowic i Metalchemu w Opolu. <i>Cel: Poprawa funkcjonowania i rozwój infrastruktury miejskiej poprzez budowę dróg, w tym dróg dojazdowych, ciągów pieszych i pieszo rowerowych.</i>	Miejski Zarząd Dróg w Opolu	2012–2016	7 177 710,02
7	Przebudowa i budowa układu komunikacyjnego i infrastruktury w rejonie Szczepanowic i Wójtowej Wsi w Opolu. <i>Cel: Poprawa funkcjonowania i rozwój infrastruktury miejskiej poprzez budowę dróg, w tym dróg dojazdowych, ciągów pieszych i pieszo rowerowych, rozbudowa pozostałych systemów infrastruktury technicznej, tj. sieci wodociągowej, kanalizacji sanitarnej, deszczowej, oświetlenia ulic i placów</i>	Miejski Zarząd Dróg w Opolu	2015–2018	14 500 000,00
8	Opracowanie dokumentacji technicznej dla zadania pn.: Budowa obwodnicy Piastowskiej w Opolu etap I – od ul. Krapkowickiej do węzła Niemodlińska. <i>Cel: Odciążenie z ruchu obecnego korytarza drogi krajowej nr45 poprzez ograniczenie ponadnormatywnych oddziaływań występujących na ulicach: Wojska Polskiego, Wróblewskiego.</i>	Miejski Zarząd Dróg w Opolu	2015–2016	1 500 000,00
10	Rozbudowa układu komunikacyjnego w rejonie dworca kolejowego „Opole Wschód” – opracowanie dokumentacji. <i>Cel: Budowa centrum przesiadkowego oraz udroźnienia i wyprowadzenia szybkiego ruchu ze skrzyżowania ulic: Oleska, Bat. Chłopskich, Monte Cassino, Rataja, Kusocińskiego.</i>	Miejski Zarząd Dróg w Opolu	2015–2016	1 200 000,00
11	Budowa ścieżek rowerowych. <i>Cel: Stworzenie spójnej siatki ścieżek rowerowych w mieście Opolu i Aglomeracji Opolskiej.</i>	Miejski Zarząd Dróg w Opolu	2015–2016	5 000 000,00

Źródło: Urząd Miasta w Opolu

Na poniższym rysunku przedstawiono docelowy układ komunikacyjny na drogach wojewódzkich na terenie województwa opolskiego.



Rys.34. Docelowy układ komunikacyjny na drogach wojewódzkich w województwie opolskim

Źródło: Opracowanie własne

8. PLAN DZIAŁAŃ NA RZECZ INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ WOJEWÓDZTWA OPOLSKIEGO

8.1. Długoterminowa strategia – cele i zobowiązania

Cele i zobowiązania strategii długoterminowej opierają się na przeprowadzonej inwentaryzacji w zakresie systemu transportowego odnośnie:

- infrastruktury transportu drogowego,
- infrastruktury transportu kolejowego,
- infrastruktury transportu wodnego śródlądowego,
- infrastruktury transportu lotniczego,
- regionalnego pasażerskiego transportu publicznego.

Cele i zobowiązania strategii długoterminowej opierają się zarówno na czynnikach zewnętrznych jak również wewnętrznych, mając na uwadze zmienność warunków otoczenia, a także fakt, iż każde z podejmowanych działań niesie ze sobą określone rezultaty i doświadczenia.

W ramach „Planu Transportowy Województwa Opolskiego 2020 (z perspektywą do 2025 r.)” jako główny cel przyjęto:

Zapewnienie dostępu do odpowiedniej jakości, nowoczesnej i zrównoważonej infrastruktury transportowej.

W ramach celu głównego określono cele strategiczne, takie jak:

- Cel nr 1 Wysokiej jakości powiązania drogowe,
- Cel nr 2 Wysokiej jakości powiązania kolejowe,
- Cel nr 3 Nowoczesny system transportu pasażerskiego.

W ramach strategicznego Celu nr 1 określono cele szczegółowe, takie jak:

- Poprawa dostępności do węzłów autostrady A4 Gogolin i Olszowa,
- Poprawa połączenia południowej części Województwa Opolskiego z autostradą A4,
- Rozbudowa ciągu komunikacyjnego na osi północ-południe – droga wojewódzka nr 454.

W ramach strategicznego Celu nr 2 określono cel szczegółowy, taki jak:

- Polepszenie jakości usług przewozowych.

W ramach strategicznego Celu nr 3 określono cel szczegółowy, taki jak:

- Usprawnienie transportu zbiorowego i aglomeracji opolskiej.

Cele strategiczne i szczegółowe Planu Transportowego Województwa Opolskiego 2020 (z perspektywą do 2025 r.)” są spójne z celami określonymi w „Strategii Rozwoju Województwa Opolskiego do 2020 roku”, przyjętej uchwałą Nr XXV/325/2012 Sejmiku Województwa Opolskiego w dniu 28 grudnia 2012 roku.

Do celów strategicznych ujętych w SRWO 2020 a spójnych z celami „Planu Transportowego Województwa Opolskiego 2020 (z perspektywą do 2025 r.)” zaliczamy:

- Cel strategiczny 6. Dobra dostępność rynków pracy, dóbr i usług,
- Cel strategiczny 8. Konkurencyjna aglomeracja opolska.

Kluczową rolę dla rozwoju procesów integracyjnych i powiązań funkcjonalnych wewnątrz regionu, ale także ważnych powiązań zewnętrznych, w szczególności między aglomeracją opolską a węzłami sieci krajowej, pełni system transportowy. Dostęp do odpowiedniej jakości, nowoczesnej infrastruktury drogowej, kolejowej i wodnej oraz do sprawnie zorganizowanego systemu transportu zbiorowego jest – w sytuacji koniecznego nadrobienia zapóźnień w dziedzinie infrastruktury transportowej kraju i regionu – warunkiem decydującym o możliwości wzrostu potencjału rozwojowego, turystyczno-kulturowego, kreatywnego i innowacyjnego województwa.

Pomimo tego, że województwo opolskie położone jest na szlaku III paneuropejskiego korytarza transportowego z autostradą A4, ze stosunkowo gęstą siecią dróg i linii kolejowych oraz jedyną znaczącą w kraju śródlądową drogą wodną na rzece Odrze, to jednak nie wystarcza to do zapewnienia zadowalającego poziomu integracji i powiązań funkcjonalnych zarówno w układzie regionalnym, jak i krajowym oraz międzynarodowym. Usprawnienie systemu transportowego wymaga powiązania centrum regionu efektywną siecią transportową z głównymi węzłami życia gospodarczego kraju i Europy, w szczególności z sąsiednimi obszarami metropolitalnymi (Wrocławiem, Konurbacją Górnośląską, Ostrawą). Zapewni to możliwość wzrostu intensywności wymiany między obszarami węzłowymi, a tym samym zwiększenie możliwości inwestycyjnych oraz wykształcenie nowych funkcji gospodarczych, edukacyjnych, turystycznych i kulturalnych nie tylko na obszarze aglomeracji opolskiej, ale także całego regionu. Jednocześnie korzyścią ze zwiększenia dostępności w relacjach krajowych i międzynarodowych, zwłaszcza w układzie północ-południe, będzie szansa na rozwój obszaru funkcjonalnego na granicy z Republiką Czeską, którego peryferyjne położenie utrudnia pełne wykorzystanie możliwości rozwojowych południowej części województwa. Poprawa dostępności czasowej ośrodka centralnego województwa sprzyjać będzie mobilności mieszkańców województwa, zarówno tej codziennej (dojazdy do pracy, dostępność do usług), weekendowej (rekreacja), jak i stałej, związanej z możliwością zmiany miejsca zamieszkania w celu poprawy warunków życia i pracy, w tym uzyskania dostępu do wiodących w skali regionu placówek edukacji, ochrony zdrowia i kultury.

Istotną barierą rozwojową jest brak efektywnych rozwiązań w zakresie transportu zbiorowego, co ogranicza mobilność zasobów pracy, wywołuje zwiększenie obciążenia niewydolnego układu komunikacyjnego środkami transportu indywidualnego, powoduje wzrost ilości zanieczyszczeń komunikacyjnych, ale także sprzyja niekontrolowanemu rozlewaniu się zabudowy (suburbanizacja). Budowa zintegrowanego systemu komunikacji zbiorowej wymagać będzie inwestycji w infrastrukturę oraz tabor drogowy i kolejowy do pasażerskiego przewozu zbiorowego, zarówno miejskiego, jak i wykraczającego poza granice miast oraz województwa. Powinien on spełniać m.in. nowoczesne standardy w zakresie emisji spalin, a także zapewniać podróżnym wysoki komfort podróżowania, dostępność dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej z wykorzystaniem systemów audio-wizualnej informacji pasażerskiej.

Planując rozbudowę powiązań transportowych należy uwzględnić obszary przyrodniczo cenne i w miarę możliwości je omijać.

Pomimo, iż w województwie zmniejsza się liczba wypadków drogowych, to nadal konieczne są działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa na szlakach komunikacyjnych. Szczególnie ważne jest oddzielenie ruchu pojazdów od ruchu niechronionych użytkowników drogi (pieszych i rowerzystów), w szczególności na obszarach zurbanizowanych oraz turystycznych.

Działania dla realizacji przyjętych celów operacyjnych w ramach „Planu Transportowego Województwa Opolskiego 2020 (z perspektywą do 2025 r.)” ukierunkowane są na:

Rozwój powiązań transportowych poprzez:

- usprawnienie powiązań, likwidacja barier i ujednoczenie parametrów transportowych z autostradą A4 – elementem III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego poprzez:
 - powiązanie węzłów autostradowych z układem dróg krajowych i wojewódzkich,
 - kontynuacja zadań inwestycyjnych na drogach wojewódzkich,
 - rozwój korytarza transportowego na osi północ-południe (Kępno-Namysłów-Opole-Prószków-Prudnik-Trzebina-Bartultovice), powiązanego z siecią TEN-T,
 - rozwój korytarza transportowego na osi wschód-zachód (Kudowa Słone-Kłodzko-Nysa-Niemodlin-Opole-Dobrodzień-Częstochowa),
- poprawę powiązań transportowych między miastami oraz obszarami funkcjonalnymi regionu:
 - poprawa parametrów technicznych dróg wojewódzkich,
 - budowa i modernizacja dróg lokalnych prowadzących do centrów miast i miejscowości, a także dróg wyższego rzędu,
 - poprawa dostępności komunikacyjnej do istniejących i projektowanych terenów inwestycyjnych,
- likwidację „wąskich gardeł” na drodze alternatywnej do A4,
- usuwanie niedoborów przepustowości infrastruktury kolejowej,
- wspieranie wykorzystania potencjału transportowego rzeki Odry, w tym infrastruktury portowej,
- budowę nowych drogowych przepraw mostowych,

Poprawę dostępności do aglomeracji opolskiej poprzez:

- właściwe skomunikowanie aglomeracji opolskiej z autostradą A4 poprzez budowę drugiej jezdni od obwodnicy północnej Opola do węzła Prądy oraz poprawę połączenia Opola z autostradą od strony południowej,
- realizację pełnego pierścienia obwodowego wokół miasta Opola – budowa obwodnicy południowej miasta,
- budowę dodatkowego węzła autostradowego w rejonie Prószków – Ochodze,
- działania usprawniające powiązanie aglomeracji opolskiej z Namysłowem i Kluczborkiem oraz dalej w kierunku Kępna lub Sycowa (droga S8),
- stworzenie w centrum Opola węzła komunikacyjnego, w którym krzyżują się linie transportowe różnych rodzajów komunikacji,
- organizację na obszarze aglomeracji opolskiej zintegrowanego systemu transportu zbiorowego oraz ścieżek rowerowych,
- intensyfikację działań na drogach łączących centrum regionu z zewnętrznymi obszarami województwa, w szczególności z ośrodkami powiatowymi, pogranicza polsko-czeskiego oraz północnej części województwa opolskiego,
- budowę nowych drogowych przepraw mostowych w celu likwidacji „wąskich gardeł” i zatorów w skomunikowaniach wewnętrznych i zewnętrznych aglomeracji opolskiej,
- tworzenie nowoczesnych rozwiązań i technik zarządzania i monitorowania ruchu, w tym Inteligentnych Systemów Transportowych.

Integrację systemu transportu zbiorowego poprzez:

- budowa zintegrowanego systemu komunikacji zbiorowej, na który składają się nowoczesne i ekologiczne pojazdy, przyjazna infrastruktura przystankowa i parkingowa (typu parkuj i jedź), sprawna organizacja ruchu, zintegrowany system dróg rowerowych oraz kompleksowa informacja pasażerska,
- opracowanie i wdrożenie rozwiązań zachęcających do korzystania z komunikacji zbiorowej i zwiększenia mobilności pracowników, młodzieży szkolnej, rodzin z dziećmi i niepełnosprawnych.

Poprawę bezpieczeństwa na szlakach komunikacyjnych poprzez:

- dostosowanie istniejącej infrastruktury drogowej i budowa nowych elementów dla poprawy bezpieczeństwa,
- minimalizację czasu reagowania i skrócenie czasu dotarcia do poszkodowanych w wypadkach komunikacyjnych przez jednostki Państwowej Straży Pożarnej, ochotniczych straży pożarnych, Lotniczego Pogotowia Ratunkowego i innych specjalistycznych służb ratowniczych,
- zwiększenie szybkości i skuteczności działania oraz doposażenie i unowocześnienie zaplecza technicznego służb ratowniczych i policyjno-prewencyjnych,
- promocję i edukacja bezpiecznych zachowań i właściwych postaw wszystkich uczestników ruchu drogowego.

Cele strategiczne i szczegółowe Planu Transportowego Województwa Opolskiego 2020 (z perspektywą są również spójne z celami określonymi w „Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Opolskiego na lata 2014 – 2020”, zatwierdzonego dnia 18 grudnia 2014 r. przez Komisję Europejską.

Do celów strategicznych ujętych w RPO WO 2014 – 2020 a spójnych z celami Planu Transportowego Województwa Opolskiego 2020 (z perspektywą do 2025 r.) zaliczamy:

- Cel tematyczny 4. Wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach w ramach III osi priorytetowej Gospodarka niskoemisyjna,
- Cel tematyczny 7. Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszych infrastruktury sieciowej w ramach VI osi priorytetowej Zrównoważony transport na rzecz mobilności mieszkańców Cel tematyczny.

Poprawa jakości powietrza wymaga podejmowania kompleksowych działań, m.in. w zakresie wdrażania technologii wspierających niskoemisyjną gospodarkę. Uzyskanie większego efektu wspierane będzie przez rozwój zrównoważonego transportu miejskiego czy ścieżki rowerowe, co wpisuje się w cel operacyjny SRWO 2020 Integracja systemu transportu zbiorowego. Z Programu Ochrony Środowiska Województwa Opolskiego na lata 2012-2015 wynika konieczność intensyfikacji działań ukierunkowanych na proekologiczne rozwiązania systemu transportu i zmniejszenie emisji zanieczyszczeń. Na przestrzeni lat 2001-2014 odnotowano znaczący spadek zanieczyszczeń pyłowych (o 66,9%), ale wzrost emisji o 19,5% w przypadku zanieczyszczeń gazowych (głównie tlenku węgla). Dane te potwierdzają, że mimo obserwowanych pozytywnych zmian, nadal konieczna jest kontynuacja działań dla poprawy jakości powietrza. Ponadto niezbędna jest intensyfikacja działań ukierunkowanych na proekologiczne rozwiązania systemu transportu publicznego.

Brak osi transportowej północ-południe powoduje radykalne utrudnienia w wykorzystaniu walorów endogenicznych województwa opolskiego. Niewystarczający jest poziom rozwoju dróg w miastach oraz niezadawalające połączenia centrum z zapleczem regionu. Negatywnym aspektem układu transportowego jest zbyt mała liczba obwodnic i przepraw mostowych przez rzekę Odrę.

Tym samym wsparcie udzielone na inwestycje w infrastrukturę drogową przyczyni się do wzmocnienia dostępności komunikacyjnej i spójności terytorialnej regionu oraz podniesienia poziomu bezpieczeństwa na drogach. Poprawa parametrów technicznych linii kolejowych o znaczeniu regionalnym przyczyni się do podwyższenia i ujednoczenia prędkości przejazdów pociągów.

Planowane inwestycje w kompleksowy sposób przyczynić się mają m.in. do poprawy stanu środowiska, komfortu i bezpieczeństwa podróżowania oraz zmniejszenia kosztów eksploatacyjnych, a także skrócenia czasu podróży.

8.2. Kryteria wyboru projektów drogowych w ciągu dróg wojewódzkich przewidzianych do realizacji w ramach RPO WO 2014 – 2020

W związku z wymogami warunkowości ex ante dla funduszy europejskich 2014–2020 w sektorze transportu konieczne jest przedstawienie przez państwa członkowskie rankingów projektów transportowych przewidzianych do realizacji na poziomie zarówno krajowym jak i regionalnym, opartych o obiektywne kryteria, zawierających harmonogram realizacji ze wskazaniem kluczowych etapów oraz koszty i źródła finansowania. Na poziomie krajowym warunek ten zostanie spełniony przez Dokument Implementacyjny dla Strategii Rozwoju Transportu. Jednocześnie konieczne jest przygotowanie list projektów regionalnych, które tworzyć będą spójną całość z planami zawartymi w Dokumencie Implementacyjnym. Niniejszy dokument zawiera zestaw kryteriów służących priorytetyzacji projektów dotyczących infrastruktury drogowej przewidywanych do realizacji w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych 2014–2020. Kryteria odnoszą się wyłącznie do dróg wojewódzkich, których dotyczyć będzie zdecydowana większość inwestycji drogowych w nowej perspektywie finansowej. Projekty dotyczące dróg niższego rzędu, których realizacja będzie możliwa tylko w ściśle określonych przypadkach, wymagać będą zastosowania innego zestawu kryteriów. Kryteria są odzwierciedleniem celów interwencji polityki spójności 2014-2020 w odniesieniu do infrastruktury drogowej na poziomie regionalnym, jakimi będą:

- poprawa połączeń z siecią krajową oraz wewnątrz województwa (przypisane kryteria: kryterium funkcji drogi oraz kryterium kontynuacji ciągu);
- poprawa przepustowości (przypisane kryterium: natężenie ruchu).

Do przygotowania rankingu projektów dotyczących dróg wojewódzkich w każdym z regionów posłuży zestaw kryteriów szczegółowo omówionych poniżej.

Zestawienie kryterium

W poniższej tabeli zobrazowano zestawienie wszystkich kryteriów wraz z określoną ilością punktów do uzyskania.

Tab.31. Nazwy kryterium z określoną ilością punktową do uzyskania

Nazwa kryterium	Maksymalna liczba punktów do uzyskania
Kryterium rejestrowanego natężenia ruchu	35
Kryterium funkcji drogi	30
Kryterium kontynuacji ciągu	25
Kryterium gotowości projektu do realizacji	10
SUMA	100

Źródło: Ministerstwo Rozwoju Regionalnego

Kryterium rejestrowanego natężenia ruchu

W poniższej tabeli zobrazowano kryterium rejestrowanego natężenia ruchu.

Tab.32. Kryterium rejestrowanego natężenia ruchu

Kryterium rejestrowanego natężenia ruchu	Przedziały natężenia	Punkty	Maksymalna ilość punktów
	Poniżej 0,5	7	35
	<0,5;0,9>	14	
	(0,9;1,1)	21	
	<1,1;2>	28	
	Powyżej 2	35	

Źródło: Ministerstwo Rozwoju Regionalnego

Punkty w ramach tego kryterium przyznawane będą poszczególnym zadaniom w oparciu o ostatnio wykonany GPR 2015 na drogach wojewódzkich zgodnie ze skalą przedstawioną powyżej. Liczba punktów przyznanych danemu projektowi wynikać będzie z odniesienia pomiaru natężenia ruchu na wskazanym odcinku drogi⁵ do średniego dobowego natężenia ruchu na drogach wojewódzkich w danym województwie. Do obliczenia wartości wskaźnika dla projektu stosowane będą dane opublikowane przez GDDKiA⁶.

Kryterium funkcji drogi

W poniższej tabeli zobrazowano kryterium funkcji drogi.

Tab.33. Kryterium funkcji drogi

Kryterium funkcji drogi	Podkryteria	Punkty	Maksymalna ilość punktów
	Połączenie miasta wojewódzkiego, regionalnego lub subregionalnego z drogą znajdującą się w sieci TEN-T (bazowej lub kompleksowej) ⁷	12,8	30
	Usprawnienie połączenia między co najmniej dwoma miastami regionalnymi (ew. pomiędzy miastem regionalnym a wojewódzkim) ^{8,9,10}	8,6	
	Usprawnienie połączenia między co najmniej dwoma miastami subregionalnymi (ew. pomiędzy miastem subregionalnym a regionalnym)	4,3	
	Usprawnienie połączenia z ośrodkami życia społeczno – gospodarczego (w tym ośrodkami	4,3	

⁵ W przypadku budowy drogi, należy ująć dane dla odcinka zastępczego

⁶ Dane Generalnego Pomiaru Ruchu 2015, za <https://www.gddkia.gov.pl/pl/2551/GPR-2015>

⁷ Kryterium nie uwzględnia połączeń między miastami wojewódzkimi, ponieważ miasta wojewódzkie połączone są siecią dróg krajowych

⁸ Definicja zgodna z Konsepcją Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 –miastem regionalnym jest miejscowość licząca od 100 do 300 tys. mieszkańców

⁹ Jedynie w przypadku braku bezpośredniego połączenia drogą krajową znajdującą się w sieci TEN-T

¹⁰ Dotyczy połączeń wewnątrz- i międzywojewódzkich

	aktywności gospodarczej, rozwijającymi się obszarami inwestycyjnymi, centrami logistycznymi, lotniskami) ¹¹¹²		
--	--	--	--

Źródło: Ministerstwo Rozwoju Regionalnego

Kryterium funkcji drogi zdecydowano się podzielić na cztery podkryteria, w ramach których przyznano punktację za połączenie ośrodków miejskich stanowiących drugorzędne lub trzeciorzędne węzły z siecią TEN-T. Ponadto premiowane będzie usprawnienie połączenia miast regionalnych z miastami wojewódzkimi, połączeń międzyregionalnych, jak również usprawnienie połączeń z ośrodkami życia społeczno-gospodarczego (w tym ośrodkami aktywności gospodarczej, rozwijającymi się obszarami inwestycyjnymi, centrami logistycznymi, lotniskami).

Kryterium kontynuacji ciągu

W poniższej tabeli zobrazowano kryterium kontynuacji ciągu.

Tab.34. Kryterium kontynuacji ciągu

	Podkryteria	Punkty	Maksymalna ilość punktów
Kryterium kontynuacji ciągu	Przedłużenie ciągu dróg wojewódzkich już zrealizowanego lub znajdującego się w trakcie realizacji	12,5	25
	Kontynuacja ciągu poprzez budowę dojazdów do dróg krajowych (zrealizowanych, znajdujących się w realizacji lub planowanych w okresie 2014 — 2020 wg Dokumentu Implementacyjnego do SRT ¹³	12,5	

Źródło: Ministerstwo Rozwoju Regionalnego

Kryterium kontynuacji podzielono na dwa podkryteria – przedłużenie ciągu dróg wojewódzkich już zrealizowanego lub znajdującego się w trakcie realizacji oraz kontynuacja ciągu poprzez budowę dojazdów do dróg krajowych (zrealizowanych, znajdujących się w realizacji lub planowanych do realizacji w okresie 2014 — 2020 wg DI). Celem podkryterium „przedłużenie ciągu już zrealizowanego lub znajdującego się w trakcie realizacji” jest premiowanie tworzenia spójnej sieci drogowej i dążenie do zniwelowania efektu fragmentaryzmu obecnej sieci. Z kolei, w ramach drugiego podkryterium, punkty przyznawane będą poszczególnym odcinkom, które zapewniają zwiększenie dostępności do sieci transportowej.

Kryterium gotowości projektu do realizacji

W poniższej tabeli zobrazowano kryterium gotowości projektu do realizacji.

¹¹ Definicja zgodna z Koncepcją Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 –miastem subregionalnym jest miejscowość licząca od 50 do 100 tys. mieszkańców

¹² Dotyczy połączeń wewnątrz- i międzywojewódzkich

¹³ Konieczność powtórzenia oceny, po ustaleniu ostatecznej listy inwestycji o znaczeniu krajowym do realizacji w okresie 2014 -2020 w ramach Dokumentu Implementacyjnego do SRT do 2020 r.

Tab.35. Kryterium gotowości projektu do realizacji

	Podkryteria	Punkty	Maksymalna ilość punktów
Kryterium gotowości projektu do realizacji	Decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji uzyskana lub w trakcie pozyskiwania	3,3	10
	Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji uzyskana lub w trakcie pozyskiwania	1,7	
	Studium wykonalności gotowe, w przygotowaniu lub w trakcie aktualizacji	1,7	
	Projekt budowlany gotowy, w przygotowaniu lub w trakcie aktualizacji	3,3	

Źródło: Ministerstwo Rozwoju Regionalnego

Kryterium to ma na celu wyselekcjonowanie zadań, które są najlepiej przygotowane, aby przejść w fazę realizacji. W związku z tym punkty przyznawane są za wykonanie kolejnych kroków w procesie przygotowania zadania.

Podkryterium decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji jest spełnione, jeśli:

- uzyskano decyzję lub złożono wnioski o jej wydanie dla co najmniej 80% długości odcinka,
- inwestycja nie wymaga uzyskiwania decyzji.

Podkryterium decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji jest spełnione, jeśli uzyskana decyzja zachowuje ważność do momentu uzyskania pozwolenia na budowę. Podkryterium uznaje się również za spełnione, jeśli został złożony wniosek o wydanie decyzji środowiskowej.

Podkryterium studium wykonalności oraz podkryterium projektu budowlanego uznaje się za spełnione, jeśli zawarto umowę z wykonawcą (na przygotowanie bądź aktualizację dokumentacji). Ponadto podkryterium projektu budowlanego uznaje się za spełnione, jeśli projekt nie wymaga opracowania kompleksowego projektu budowlanego obejmującego wszystkie branże na całym odcinku.

W ramach osi priorytetowej VI *Zrównoważony transport na rzecz mobilności mieszkańców* RPO WO 2014-2020 w zakresie infrastruktury drogowej jak i kolejowej zakłada się konkursowy oraz pozakonkursowy tryb wyboru projektów. Przy czym inwestycje w drogi lokalne w ramach osi nie mogą stanowić więcej niż 15% alokacji programu przeznaczonej na transport drogowy (priorytet inwestycyjny 7b).

Doświadczenia z wdrażania RPO WO 2007-2013 wskazują, że osiągnięcie zamierzonych rezultatów powiązane jest z potencjałem instytucjonalnym podmiotów zaangażowanych w proces zarządzania i wdrażania Planu Transportowego Województwa Opolskiego 2020. Niezbędne jest więc finansowanie kosztów zatrudnienia odpowiednio wykwalifikowanego personelu, szkolenie pracowników, wyposażenie instytucji w niezbędny sprzęt, organizacja prac Komitetu Monitorującego czy działania informacyjno-promocyjne.

Samorząd Województwa Opolskiego podobnie jak wszystkie samorzady powiatowe i gminne posiada zdolność do utrzymania infrastruktury transportowej.

Pozytywne doświadczenia z perspektywy 2007-2013 będą kontynuowane w ramach realizacji RPO WO 2014-2020.

Potencjał instytucjonalny będzie przedmiotem stałego monitoringu prowadzonego przez ministra właściwego ds. rozwoju regionalnego. Jego efektem są cykliczne raporty diagnozujące potencjał instytucjonalny wszystkich instytucji systemu realizacji polityki spójności w kontekście wybranych procesów wdrożeniowych, np. naboru projektów, ich oceny, procedury odwoławczej czy wnioskowania o płatności. Raporty te stanowią mogą podstawę do podejmowania odpowiednich działań usprawniających pracę w ramach systemu, dostarczają bowiem wiedzy o skali realizowanych zadań, stopniu obciążenia pracą w poszczególnych instytucjach i tempie realizacji poszczególnych procesów.

Dodatkowo planuje się, że ocena efektywności instytucji będzie prowadzona również na poziomie regionalnym, co stanowić będzie zachętę do osiągnięcia lepszych wyników.

Jednym z oczekiwanych efektów realizacji działań jest płynne przejście w kolejny okres programowania, przygotowanie rzetelnej perspektywy finansowej, wzmocnienie potencjału instytucjonalnego oraz zmniejszenie obciążeń administracyjnych i poprawa jakości świadczonych usług w latach 2014-2020.

Inwestycje w drogi lokalne (w tym powiatowe) ze środków EEPR, które mogą być wykonane w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Opolskiego na lata 2014 – 2020, są możliwe jedynie wówczas, gdy zapewniają konieczne bezpośrednie połączenia z siecią TEN – T, przejściami granicznymi, portami lotniczymi, morskimi, terminalami towarowymi, centrami lub platformami logistycznymi.

Przez „bezpośrednie połączenie” należy rozumieć połączenie z istniejącą lub budowaną autostradą lub drogą ekspresową leżącą w sieci TEN – T przez węzeł na autostradzie lub drodze ekspresowej, wraz z budową takiego węzła lub połączenie z istniejącym węzłem, albo elementem punktowym sieci. Droga lokalna (powiatowa) nie może więc być pośrednią składową układu drogowego zapewniającego dostęp, chyba że:

- na wcześniejszym fragmencie ciągu drogowego pomiędzy odcinkiem proponowanym, a siecią TEN–T wcześniej została przeprowadzona lub obecnie jest prowadzona budowa/przebudowa drogi w odpowiednim zakresie, oraz
- ciąg jest ciągiem jednorodnym (ta sama droga lokalna rozpoczynająca się, kończąca się lub przebiegająca przez węzeł autostrady lub drogę ekspresową) lub prowadząca do elementu punkowego sieci.

8.3. Planowane działania realizowane przez Województwo Opolskie 2014 – 2020

Celem doboru działań na rzecz rozwoju systemów transportowych jest przedstawienie planu prac i uwarunkowań, sprzyjających rozwojowi powiązań transportowych, integracji systemu transportu zbiorowego oraz poprawy bezpieczeństwa na szlakach komunikacyjnych.

Niniejszy plan może, a w niektórych przypadkach nawet powinien, być systematycznie korygowany. Stąd też wykazane działania powinny zostać korygowane wraz ze zmianami w postępie technicznym, czy możliwościami finansowymi.

W poniższej tabeli ujęto Harmonogram rzeczowo – finansowy zadań realizowanych przez Województwa Opolskiego 2014 – 2020.

Tab.36. Harmonogram rzeczowo – finansowy zadań realizowanych przez Województwo Opolskie 2014 – 2020

Lp	Charakterystyka inwestycji					Harmonogram realizacji					Kryteria wyboru projektów				
	Nazwa zadania (nr drogi; typ inwestycji: budowa/przebudowa /zmiana przebiegu; nazwa odcinka)	Łączna długość inwestycji [km]; jeśli możliwe kilometr aż początkowy i końcowy	Koszt całkowity [mln zł]	Planowany poziom współfinansowania [zł]	Źródło finansowania	Uzyskanie decyzji środowiskowej	Pozwolenie na budowę	Studium wykonalności	Przetarg na roboty budowlane	Planowany termin zakończenia robót budowlanych	K. rejestrowanego natężenia ruchu	K. funkcji drogi	K. kontynuacji ciągu	K. gotowości do realizacji	Suma punktów
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
Wysokiej jakości powiązania drogowe															
Poprawa dostępności do węzłów autostrady A4 Gogolin i Olszowa															
1	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 901 na odc. Olesno - Nowy Wachów	4,75	9 000 000	7 650 000	RPO WO 2014-2020/ budżet województwa	2016r.	2017r.	2016r.	2016r.	2017r.	28	8,6	25	1,7	63,3
2	Budowa obwodnicy Dobrodzienia w ciągu drogi wojewódzkiej nr 901	4,3	35 000 000	29 750 000	RPO WO 2014-2020/budżet województwa	Uzyskano	2013r.	2018r.	2019r.	2020r.	35	8,6	25	8,3	76,9
3	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 426 na odc. Piotrówka - Zawadzkie	7,7	35 000 000	29 750 000	RPO WO 2014-2020/budżet województwa	Uzyskano.	2011r.	2016r.	2016r.	2018r.	35	8,6	25	8,3	76,9
4	Przebudowa wiaduktu nad linią PKP oraz odcinka drogi wojewódzkiej nr 426 w m. Strzelce Op.	0,5	11 950 714	10 158 107	RPO WO 2014-2020/budżet województwa	Uzyskano	2013r.	2015r.	2015r.	2016r.	35	17,2	25	10	87,2
5	Budowa obwodnicy Malnii i Choruli w ciągu drogi wojewódzkiej nr 423	6,6	50 000 000	42 500 000	RPO WO 2014-2020/budżet województwa	Uzyskano	2015r.	2016r.	2016r.	2018r.	28	25,7	12,5	10	76,2

Plan Transportowy WOJEWÓDZTWA OPOLSKIEGO 2020 (z perspektywą do 2025 r.)

6	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 487 na odc. Olesno - Boroszów	4,5	8 000 000	6 800 000	RPO WO 2014-2020/budżet województwa	2015r.	2015r.	2017r.	2018r.	2019r.	28	8,6	25	8,3	69,9
7	Rozbudowa układu komunikacyjnego ul. Gogolińskiej w Strzelcach Opolskich DW 409	4,36	10 000 000	8 500 000	RPO WO 2014-2020/budżet województwa	2018r.	2018r.	2018r.	2019r.	2019r.	28	21,4	12,5	3,3	65,2
8	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 901 na odcinku Kocury-Dobrodzień od km 12+715 do km 15+564,17	2,85	30 000 000	25 500 000	RPO WO 2014-2020/budżet województwa	2011r.	2009r.	2016r.	2016r.	2017r.	28	8,6	25	8,3	69,9
9	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 494 na odc. Olesno – Łowosów wraz z przebudową obiektu mostowego	2,09	7 030 042	5 975 536	RPO WO 2014-2020/budżet województwa	2009r.	2010r.	2015r.	2015r.	2016r.	28	12,9	25	10	75,9
10	Rozbudowa skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 494 w m. Świercze	1,5	5 500 000	4 675 000	RPO WO 2014-2020/budżet województwa	2016r.	2016r.	2016r.	2017r.	2017r.	28	12,9	25	10	75,9
11	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 901 na odc. Kielcza – granica województwa	3,5	11 000 000	9 350 000	RPO WO 2014-2020/budżet województwa	2017r.	2017r.	2017r.	2017r.	2018r.	21	17,2	25	0	63,2

Plan Transportowy WOJEWÓDZTWA OPOLSKIEGO 2020 (z perspektywą do 2025 r.)

12	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 901 na odc. Zawadzkie – Żędowice	3,2	15 000 000	12 750 000	RPO WO 2014-2020/budżet województwa	2017r.	2017r.	2018r.	2018r.	2020r.	21	17,2	25	0	63,2
Poprawa połączenia południowej części Województwa Opolskiego z autostradą A4															
13	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 416 w m. Pietna	2,75	8 864 247	7 534 610	RPO WO 2014-2020/ budżet województwa	Uzyskano	2010r.	2015r.	2015r.	2015r.	28	8,6	12,5	10	59,1
14	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 416 na odc. Pietna - Ściborowice -Rzeczce	4,4	16 000 000	13 600 000	RPO WO 2014-2020/ budżet województwa	2014r.	2015r.	2017r.	2017r.	2020r.	28	8,6	12,5	0	49,1
15	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 408 na odc. Kędzierzyn-Koźle - Stare Koźle	2,2	8 000 000	6 800 000	RPO WO 2014-2020/ budżet województwa	Uzyskano	2014r.	2016r.	2016r.	2017r.	28	21,4	12,5	0	61,9
16	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 408 na odc. Brzeźce - Stare Koźle	1,6	7 000 000	5 950 000	RPO WO 2014-2020/ budżet województwa	2014r.	2017r.	2017r.	2017r.	2018r.	28	21,4	12,5	0	61,9
17	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 408 na odc. Bierawa - Korzonek	2,8	10 000 000	8 500 000	RPO WO 2014-2020/ budżet województwa	2016r.	2017r.	2018r.	2019r.	2020r.	21	21,4	12,5	5	59,9
18	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 408 w m. Ortowice	1,1	3 500 000	2 975 000	RPO WO 2014-2020/ budżet województwa	2015r.	2016r.	2019r.	2020r.	2020r.	21	21,4	12,5	5	59,9
19	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 408 na odc. Kotlarnia - Goszyce	1,2	4 500 000	3 825 000	RPO WO 2014-2020/ budżet województwa	2015r.	2016r.	2019r.	2020r.	2020r.	21	21,4	12,5	5	59,9
20	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 416 na odc. Głogówek - Szonów	3,53	11 000 000	9 350 000	RPO WO 2014-2020/ budżet województwa	2018r.	2018r.	2019r.	2020r.	2020r.	14	8,6	12,5	0	35,1

Plan Transportowy WOJEWÓDZTWA OPOLSKIEGO 2020 (z perspektywą do 2025 r.)

21	Budowa obwodnicy Alei Lipowej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 414 od km 50+200 - 52+730	2,5	20 000 000	17 000 000	RPO WO 2014-2020/ budżet województwa	2016r.	2016r.	2017r.	2017r.	2019	28	17,1	12,5	8,3	65,9
22	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 414 na odcinku Biała - Dobroszewice	1,6	5 496 800	4 672 280	RPO WO 2014-2020/ budżet województwa	2017r.	2017r.	2019r.	2020r.	2020r.	28	17,1	12,5	0	57,6
23	Rozbudowa drgogi wojewódzkiej nr 414 na odcinku Lubrza - Prudnik	1,6	7 200 000	6 120 000	RPO WO 2014-2020/ budżet województwa	2016r.	2017r.	2017r.	2017r.	2018r.	28	17,1	12,5	5	62,6
24	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 414 na odc. Górki - Chrzaszczyce	1,3	3 555 822	3 022 449	RPO WO 2014-2020/ budżet województwa	2011r.	2012r.	2015r.	2015r.	2015r.	35	17,1	12,5	10	74,6
25	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 416 w m. Nowa Cerekwia	1,8	9 000 000	7 650 000	RPO WO 2014-2020/ budżet województwa	2016r.	2016r.	2017r.	2017r.	2018r.	14	12,9	12,5	0	39,4
26	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 416 na odc. Kietrz - granica województwa od km 57+130 do granicy województwa	4,2	15 500 000	13 175 000	RPO WO 2014-2020/ budżet województwa	2017 r.	2019 r.	2019 r.	2020 r.	2020 r.					
Rozbudowa ciągu komunikacyjnego na osi północ-południe - droga wojewódzka nr 454															
27	Budowa obwodnicy m. Czarnowasy	4,284	110 000 000	93 500 000	RPO WO 2014-2020/budżet województwa		2016 r.								
28		2,6	50 000 000	42 500 000	RPO WO 2014-2020/budżet m. Opola	Uzyskano	2016 r.	2016r.	2016r.	2017r.	35	17,2	25	10	87,2

Plan Transportowy WOJEWÓDZTWA OPOLSKIEGO 2020 (z perspektywą do 2025 r.)

29	Budowa obwodnicy m. Dobrzeń Wielki	6,458	110 000 000	93 500 000	Budżet państwa	Uzyskano	2016 r.	2016r.	2016r.	2017r.	35	17,2	25	10	87,2
30	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 454 wraz z budową ciągu pieszo-rowerowego w m. Kup	1,8	8 157 120	6 933 552	RPO WO 2014-2020/ budżet województwa	2012r.	2013r.	2015 r.	2015 r.	2015 r.	28	17,2	25	10	80,2
31	Rozbudowa poszczególnych odcinków drogi wojewódzkiej nr 454	ok. 30	85 200 000	72 420 000	RPO WO 2014-2020/ budżet województwa	Od 2016r.	Od 2016r.	Od 2016r.	Od 2016r.	2020r.	21	17,2	25	3,3	66,5
Polepszenie jakości usług przewozowych															
32	Rewitalizacja linii kolejowej nr 287 Nysa – Opole	-	64 900 000		RPO WO 2014-2020/ budżet województwa										
33	Rewitalizacja linii kolejowych nr 301 i nr 293 na odcinku Opole – Kluczbork	-	45 800 000		RPO WO 2014-2020/ budżet województwa										
34	Rewitalizacja linii kolejowej nr 288 Nysa - Brzeg	-	30 00 0000		RPO WO 2014-2020/ budżet województwa										
Usprawnienie transportu zbiorowego i aglomeracji opolskiej															
35	Zakup elektrycznych zespołów trakcyjnych (5 szt.) (Opolskie Mobilne!)	-	76 545 000	11 600 000	RPO WO 2014-2020/ budżet województwa	-	-	2015 r.	2015 r.	2018 r.	-	-	-	-	-

Źródło: Opracowanie własne

Oprócz zadań wskazanych jako elementy projektów strategicznych podjęto również działania planistyczne, mające na celu przygotowanie do realizacji zadań zlokalizowanych poza głównymi ciągami drogowymi, które mogą zostać zrealizowane w przypadku ogłoszenia procedury naboru konkursowego w ramach RPO WO 2014-2020, środków własnych lub też innych, dostępnych dla Województwa Opolskiego źródeł finansowania. Zadanie te ujęto w poniższej tabeli.

Tab.37. Zadania na priorytetowych ciągach komunikacyjnych nie znajdujące się na liście projektów strategicznych

Lp.	Nazwa zadania	Szacunkowy koszt [zł]	Uzasadnienie
1	Budowa obejścia miejscowości Prószków wraz z przebudową drogi wojewódzkiej nr 429 na odcinku Prószków – DK 45 i rozbudową drogi wojewódzkiej nr 414 na odc. Przysiecz - Prószków	45 800 000	Kontynuacja wcześniej zrealizowanych zadań na drodze wojewódzkiej nr 414, odsunięcie ruchu poza ścisłą zabudowę mieszkaniową, lepsze powiązanie układu komunikacyjnego z węzłem autostrady A4 „Opole Południe” oraz Opola z terenami przygranicznymi
2	Budowa ronda na włączeniu łącznicy autostradowej przy węźle „Kędzierzyn-Koźle” wraz z przebudową odcinka drogi wojewódzkiej nr 426	10 000 000	Poprawa bezpieczeństwa ruchu w bezpośredniej bliskości autostrady A4, poprawa dostępności do terenów inwestycyjnych Gminy Ujazd
3	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 423 w m. Obrowiec	12 500 000	Kontynuacja wcześniej zrealizowanych zadań na drodze wojewódzkiej nr 423 jako dojazdu do węzła autostradowego „Krapkowice”; poprawa dostępu do terenów inwestycyjnych Gminy Gogolin
4	Przebudowa przepustu z kładką dla pieszych w km 4+041 w m. Zielina, mostu w km 4+445 i przepustu w km 4+510 w m. Kujawy wraz z rozbudową drogi wojewódzkiej nr 409 od km 3+900 w m. Zielina do km 4+570 w m. Kujawy	8 000 000	Rozwiązanie istotnych problemów komunikacyjnych, likwidacja tzw. „wąskiego gardła”, poprawa bezpieczeństwa ruchu
5	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 409 na odcinku DW 414 – Moszna wraz z budową ciągu pieszo-rowerowego	10 000 000	Poprawa bezpieczeństwa ruchu; poprawa dostępności do atrakcji turystycznych Opolszczyzny (Pałac Moszna)
6	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 463 wraz z ciągami pieszo-rowerowymi i obiektem mostowym na odcinku od ul. Pluderskiej do ul. Krótkiej w Kolonowskiem	4 500 000	Kontynuacja wcześniej zrealizowanych zadań na drodze wojewódzkiej nr 463, poprawa komfortu podróżowania i dojazdu do JuraParku w Krasiejowie; poprawa bezpieczeństwa ruchu oraz dojazdu do firm zlokalizowanych w Ozimku, Kolonowskiem i Zawadzkiem (głównie z branży metalurgicznej)
7	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 463 wraz z przebudową trzech obiektów mostowych w m. Zawadzkie	25 000 000	Likwidacja tzw. „wąskiego gardła”; poprawa komfortu podróżowania i dojazdu do JuraParku w Krasiejowie oraz dojazdu do firm zlokalizowanych w Ozimku, Kolonowskiem i Zawadzkiem (głównie z branży metalurgicznej)
8	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 451 wraz z przebudową zjazdów do strefy ekonomicznej	2 000 000	Poprawa bezpieczeństwa ruchu oraz dojazdu do terenów inwestycyjnych Gminy Namysłów
9	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 411 na odcinku Nysa – Podkamień	6 000 000	Kontynuacja prac inwestycyjnych na drodze wojewódzkiej nr 411 celem poprawy dostępności komunikacyjnej na pograniczu polsko-czeskim; lepsze powiązanie Głucholaz i Nysy

10	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 411 w miejscowości Nowy Świętów	7 000 000	Kontynuacja prac inwestycyjnych na drodze wojewódzkiej nr 411 celem poprawy dostępności komunikacyjnej na pograniczu polsko-czeskim; lepsze powiązanie Głucholaz i Nysy
11	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 411 na odcinku Nowy Świętów – Bodzanów	12 500 000	Kontynuacja prac inwestycyjnych na drodze wojewódzkiej nr 411 celem poprawy dostępności komunikacyjnej na pograniczu polsko-czeskim; lepsze powiązanie Głucholaz i Nysy
12	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 416	30 000 000	Kontynuacja prac inwestycyjnych na ciągu drogowym w południowej części województwa; poprawa powiązania Aglomeracji Opolskiej i Głubczyc
13	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 901	20 000 000	Zakończenie prac modernizacyjnych w ciągu drogi wojewódzkiej nr 901 na odc. Pietraszów -Zawadzkie, poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, poprawa komfortu podróżowania i dojazdu do JuraParku w Krasiejowie oraz dojazdu do firm zlokalizowanych w Ozimku, Kolonowskim i Zawadzkiem (głównie z branży metalurgicznej)
14	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 423	30 000 000	Kontynuacja prac modernizacyjnych; dojazd do węzła autostradowego „Krapkowice”
15	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 494	30 000 000	Kontynuacja prac modernizacyjnych; poprawa dojazdu do planowanej autostrady A1 (obwodnicy Częstochowy)

Źródło: Opracowanie własne

Tab.38. Zadania przygotowane pod względem dokumentacyjnym na pozostałych ciągach dróg wojewódzkich

Lp.	Nazwa zadania	Szacunkowy koszt [zł]	Uzasadnienie
1	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 405 na odcinku Niemodlin - Wydrowice	20 000 000	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, rozwiązanie lokalnych problemów komunikacyjnych, przebudowa obiektu mostowego
2	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 417 w m. Raclawice Śl. wraz z budową mostu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 417 w km 6+697 w miejscu istniejącego mostu przewidzianego do rozbiórki wraz z dojazdami długości 600 m od km 6+350 do km 6+940 w m. Raclawice Śl.	18 000 000	Poprawa bezpieczeństwa ruchu oraz dostępu do terenów inwestycyjnych Gminy Głogówek
3	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 459 w m. Narok	6 500 000	Poprawa bezpieczeństwa ruchu, rozwiązanie lokalnych problemów komunikacyjnych
4	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 435 w m. Żerkowice od km 13+947 do km 15+599	5 500 000	Poprawa bezpieczeństwa ruchu, rozwiązanie lokalnych problemów komunikacyjnych
5	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 401 w miejscowości Przylesie	8 300 000	Poprawa bezpieczeństwa ruchu oraz lepsze powiązanie z węzłem autostradowym „Brzeg” terenów inwestycyjnych WSSE na terenie Gminy Skarbimierz

6	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 462 w m. Janów	4 500 000	Poprawa bezpieczeństwa ruchu, rozwiązanie lokalnych problemów komunikacyjnych
7	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 461 (ul. Brynicka) w miejscowości Kup	3 000 000	Poprawa bezpieczeństwa ruchu, rozwiązanie lokalnych problemów komunikacyjnych
8	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 457 na odcinku Stare Siolkowice – Hospicjum – Popielów	5 500 000	Kontynuacja wcześniej zrealizowanych zadań na drodze wojewódzkiej nr 457; poprawa bezpieczeństwa ruchu, powiązanie Starych Siolkowic i Popielowa

Źródło: Opracowanie własne

9. SPOSÓB WDRAŻANIA I MONITOROWANIA EFEKTÓW REALIZACJI CELÓW UJĘTYCH W PLANIE

Wdrażanie celów ujętych w Planie Transportowym Województwa Opolskiego

Instytucja odpowiedzialna za rozwój i realizację „Planu Transportowy Województwa Opolskiego 2020 (z perspektywą do 2025 r.)” jest Zarząd Województwa Opolskiego, który wykonuje przypisane mu zadania przy pomocy odpowiednich departamentów Urzędu Marszałkowskiego Województwa Opolskiego.

Organem odpowiedzialnym w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Opolskiego za przygotowanie Planu Transportowego Województwa Opolskiego oraz późniejszą jego aktualizację będzie Departament Infrastruktury i Gospodarki.

Proces ten wspierać będą podmioty zarządzające infrastrukturą transportową w województwie opolskim, takie jak: GDDKiA, ZDW w Opolu, RZGW Wrocław, RZGW Gliwice, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Przewozy Regionalne Sp. z o.o., Prezydenta Miasta Opola oraz PKP Cargo S.A., Zarządy Dróg Powiatowych, Miejski Zarząd Dróg w Opolu.

Współpraca z zarządcami infrastruktury będzie miała wpływ na zmiany w Planie Transportowym Województwa Opolskiego, wypracowywanie rozwiązań umożliwiających realizację określonych celów zawartych w dokumencie, monitorowanie realizacji oraz tworzenie rozwiązań usprawniających.

Istotną rolę w realizacji „Planu Transportowy Województwa Opolskiego 2020 (z perspektywą do 2025 r.)” spełniają również samorządy lokalne (powiatowe i gminne), które mogą skoordynować własne działania, związane z tworzeniem własnych systemów transportowych oraz systemami innych podmiotów – szczególności gmin i powiatów ościennych.

Podmioty sprawujące nadzór nad infrastrukturą transportu, poprzez swoje kompetencje, przygotowanie organizacyjne i techniczne zapewniają:

- poprawne nadzorowanie inwestycji oraz jej prawidłowe rozliczenie,
- wyłonienie Wykonawców zgodnie z przepisami prawa,
- prawidłowe prowadzenie inwestycji przy spełnieniu wymagań obowiązujących norm budowlanych, warunków technicznych, przepisów branżowych, przepisów prawa,
- realizację inwestycji zgodnie z zaplanowanymi terminami i zakresem rzeczowym,
- prawidłowe wykorzystanie i utrzymanie infrastruktury, która była przedmiotem finansowania, z zachowaniem zasad trwałości użytkowania,
- realizację inwestycji z poszanowaniem środowiska.

Natomiast organizatorzy transportu odpowiedzialni są za przygotowanie i zapewnienie spójnej, skoordynowanej i komplementarnej oferty przewozowej o wysokiej jakości, efektywnej, która stanowi odpowiedź na potrzeby transportu osób i towarów.

Realizacja zadań będzie odbywała się zgodnie z polskim prawem oraz poszczególnymi wytycznymi i procedurami. Każdorazowo zadanie będzie realizowane po przeprowadzeniu postępowania przetargowego zarówno w przypadku zadań pozakonkursowych, jak i konkursowych. Wprowadzone procedury nie będą przewidywały wyjątków związanych z odstępniem od obowiązku przeprowadzenia postępowania przetargowego.

Dokumentacja dla projektów zostanie wykonana zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Projekty muszą być zgodne z politykami horyzontalnymi UE, w tym:

- zrównoważonym rozwojem dotyczącym ochrony środowiska, efektywnego korzystania z zasobów, łagodzeniem i adaptacją do zmian klimatu i środowiskiem miejskim. Istotną koncepcją zrównoważonego rozwoju jest uwzględnienie w procesie zaspokajania potrzeb obecnych - również potrzeb przyszłych pokoleń. Wskazane projekty mają długofalowy i proekologiczny charakter. Projekty są zgodne z zapotrzebowaniem beneficjentów w zakresie rozbudowy układu transportowego i rozwoju sieci połączeń komunikacyjnych. Projekty wpłyną na wzrost gospodarczy, zachęcą inwestorów krajowych i zagranicznych do lokowania inwestycji. Projekty posiadają również szereg korzyści społecznych, z których do najważniejszych zaliczyć można podniesienie warunków życia mieszkańców, poprawę bezpieczeństwa, zwiększenie mobilności.
- równością szans, niedyskryminacją i równouprawnieniem płci. Realizacja projektów poprzez zmniejszenie rozwarstwienia społecznego i wyrównania szans przyczyni się do zwiększenia spójności społecznej. Przedsięwzięcia będą wywierać pozytywny wpływ na politykę równości szans. Założone cele projektów pozwolą na poprawę jakości i warunków życia grup docelowych projektów. Rozpatrywane projekty korzystnie wpłyną na rozwiązanie problemów komunikacyjnych poprzez: zredukowanie czasu podróży, podniesienie bezpieczeństwa i komfortu podróżowania, unowocześnienie stanu infrastruktury technicznej, jak i pojazdów wykorzystujących tę infrastrukturę, zredukowanie kosztów eksploatacyjnych.
- zasadą konkurencyjności. Beneficjenci projektów - szczególnie jednostki samorządu terytorialnego - z założenia nie prowadzą działalności gospodarczej i dlatego nie podlegają przepisom dotyczącym pomocy publicznej. Proponowane projekty mają charakter publiczny i tak też będą wykorzystywane.

W ramach wniosku beneficjenci będą zobowiązani do przedstawienia oceny oddziaływania na środowisko bądź też postanowienia właściwego organu o odstąpieniu od obowiązku sporządzenia raportu oś - zgodnie z ustawą o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

Trwałość instytucjonalna

Trwałość projektu mierzona będzie, przede wszystkim, poprzez monitorowanie stopnia osiągniętych wskaźników projektu. Projekt zachowa trwałość, gdy w ciągu pięciu lat od zakończenia jego realizacji nie zostanie poddany zasadniczym zmianom mających wpływ na jego charakter lub warunki jego realizacji, a wskazane cele zostaną utrzymane w rozpatrywanym okresie. Modernizacja projektu w przyszłości będzie realizowana tylko ze środków własnych beneficjenta.

Zastosowane rozwiązania techniczne, spełniające normy i standardy, zapewnią długoterminowe funkcjonowanie projektu.

Jednostki realizujące projekty będą posiadały odpowiednią zdolność organizacyjną do jego przeprowadzenia. Cały cykl przygotowujący projekt do realizacji, począwszy od założeń koncepcyjnych do samej realizacji będzie nadzorowany przez poszczególnych beneficjentów. Trwałość instytucjonalną dotyczącą trwałości struktur podmiotu realizującego projekt będzie zapewniona.

Trwałość finansowa

Zarządzanie finansowe projektu będzie realizowane przez poszczególnych beneficjentów. W przypadku jednostek samorządu terytorialnego poprzez budżet jednostki, a także Wieloletnie Prognozy Finansowe. Jednostki samorządu terytorialnego, jak i inne centralne jednostki (GDDKiA, PKP PLK) są instytucjonalnie przygotowane do wykorzystania środków w ramach RPO WO 2014-2020. Beneficjenci dysponują środkami finansowymi w zakresie udziału własnego na realizację poszczególnych projektów. Po zakończeniu projektu beneficjenci będą również posiadali środki na jego utrzymanie.

Trwałość organizacyjna

Nadzór nad projektami po ich zakończeniu będą prowadzili poszczególni beneficjenci. Beneficjenci (jednostki samorządu terytorialnego, firmy o istotnym znaczeniu dla całego kraju, jednostki administracji centralnej) posiadają zdolności organizacyjne i finansowe na przeprowadzenie poszczególnych projektów oraz ich utrzymanie przez wskazany czasookres. Beneficjenci realizowali już zadania związane z pozyskaniem środków z funduszy europejskich. Zadania te zostały wskazane w niniejszym opracowaniu.

Jednostki wdrażające poszczególne projekty realizowały analogiczne zadania już w latach wcześniejszych, jak i czynią to na bieżąco w ramach różnych programów unijnych. Dlatego też należy uznać, że są odpowiednio przygotowane do nowego okresu programowania unijnego. Z pewnością będzie to miało wpływ na zwiększenie obciążenia administracyjnego, jednakże należy zwrócić uwagę, że pozyskanie dodatkowych środków na realizację kapitałochłonnych projektów o charakterze powoduje, iż korzyści w znaczącym stopniu przekraczają wydatki związane z dodatkowymi obciążeniami administracyjnymi. Należy również zwrócić uwagę, że nadzór nad właściwą realizacją projektów prowadzony jest na bieżąco, zarówno przez samych beneficjentów, jak i instytucje zarządzające poszczególnymi programami czy pośredniczące. Jednocześnie firmy prywatne mają wprowadzone dodatkowe procedury, jak i normy związane z procesami inwestycyjnymi, a jednostki samorządu terytorialnego – kontrolę wewnętrzną lub audyt. Niejednokrotnie projekty prowadzone są przez jednostki organizacyjne samorządu terytorialnego kontrolowane przez poszczególne komórki jednostki samorządu.

Zarząd Województwa Opolskiego zobowiązany jest do egzekwowania ustaleń Planu Transportowego Województwa Opolskiego w odniesieniu do instytucji wdrażających cele ujęte w przedmiotowym dokumencie.

Monitorowanie efektów realizacji celów ujętych w Planie Transportowym Województwa Opolskiego

Odpowiedzialność za monitorowanie „Planu Transportowy Województwa Opolskiego 2020 (z perspektywą do 2025 r.)” spoczywa na Zarządzie Województwa Opolskiego. Organem odpowiedzialnym w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Opolskiego za monitorowanie efektów realizacji celów ujętych w „Planu Transportowy Województwa Opolskiego 2020 (z perspektywą do 2025 r.)” będzie Departament Infrastruktury i Gospodarki, Departament Koordynacji Programów Operacyjnych oraz Departament Rozwoju Regionalnego i Polityki Przestrzennej.

Informacje o efektach i procesie realizacji inwestycji i celów ujętych w Planie Transportowym Województwa Opolskiego, uzyskiwane będą od podmiotów zarządzających infrastrukturą transportową w regionie.

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

- Roczne raporty z wykonania zadań określonych w Planie Transportowym Województwa Opolskiego,
- Raport końcowy z realizacji Planu Transportowego Województwa Opolskiego.

Z uwagi na fakt, iż w znacznej części wskaźniki realizacji określone w „Planu Transportowy Województwa Opolskiego 2020 (z perspektywą do 2025 r.)” są ściśle związane ze wskaźnikami realizacji określonymi w RPO WO 2014–2020, proces monitorowania i oceny „Planu Transportowy Województwa Opolskiego 2020 (z perspektywą do 2025 r.)”, będzie bazował na informacjach uzyskiwanych z systemu monitorowania RPO WO 2014–2020.

Podstawowymi narzędziami monitorowania realizacji „Planu Transportowy Województwa Opolskiego 2020 (z perspektywą do 2025 r.)” będą:

- baza informacji i wskaźników celów strategicznych i operacyjnych, które co do zasady będą mierzone z roczną częstotliwością. Wskaźniki zawierają metrykę obejmującą definicję, jednostkę pomiaru, częstotliwość pomiaru i źródło danych,
- badania, opracowania studialne, ekspertyzy, analizy, które będą służyć zaspokojeniu potrzeb informacyjnych związanych z monitorowaniem Planu Transportowego Województwa Opolskiego.

Podstawą monitorowania „Planu Transportowy Województwa Opolskiego 2020 (z perspektywą do 2025 r.)” będą raporty roczne z efektów realizacji celów ujętych w przedmiotowym dokumencie. Planuje się, że będą one zawierać m.in. następujące informacje:

- narzędzia realizacji Planu Transportowego Województwa Opolskiego,
- analizę rzeczowo-finansową podjętych przedsięwzięć,
- ocenę stopnia zaawansowania oraz efektów projektów realizowanych w ramach Planu Transportowego Województwa Opolskiego,
- ocenę postępu realizacji celów Planu Transportowego Województwa Opolskiego,
- ocenę stopnia realizacji wskaźników przypisanych do Planu Transportowego Województwa Opolskiego,
- analizę zmian wartości założonych wskaźników,
- wnioski dotyczące istotnych problemów zidentyfikowanych w trakcie realizacji Planu Transportowego Województwa Opolskiego,
- identyfikację pojawiających się ryzyk,
- wskazanie mechanizmów i sposobów eliminowania ryzyk,
- rekomendacje w zakresie planowanych działań.

Co najmniej raz w okresie realizacji „Planu Transportowy Województwa Opolskiego 2020 (z perspektywą do 2025 r.)” zostanie dokonana analiza trendów społeczno-gospodarczych zachodzących w województwie, w zakresie wynikającym z realizacji przedmiotowego dokumentu w stosunku do raportu otwarcia.

Zarząd Województwa Opolskiego przyjmuje sprawozdania roczne, wyniki analiz, ekspertyz oraz:

- na ich podstawie wydaje rekomendacje w zakresie wdrażania „Planu Transportowy Województwa Opolskiego 2020 (z perspektywą do 2025 r.)” i przekazuje je do realizacji departamentowi odpowiedzialnemu za jego realizację,

- przyjmuje sformułowane rekomendacje w zakresie wdrażania „Planu Transportowy Województwa Opolskiego 2020 (z perspektywą do 2025 r.)” i przekazuje je do realizacji departamentowi odpowiedzialnemu za jego realizację.

Wykaz inwestycji ujętych w „Planu Transportowy Województwa Opolskiego 2020 (z perspektywą do 2025 r.)” ma jedynie charakter indykacyjny, a ich faktyczna realizacja jest uzależniona od pozyskania środków na ich sfinansowanie, w tym od spełnienia warunków określonych dla poszczególnych źródeł finansowania.

Listy planowanych przedsięwzięć priorytetowych powinny zabezpieczać realizację zaplanowanych wskaźników monitorowania na poziomie RPO WO 2014 – 2020.

Realizacja „Planu Transportowy Województwa Opolskiego 2020 (z perspektywą do 2025 r.)” będzie przebiegała z zachowaniem zasady efektywności inwestycyjnej zakładającej, iż priorytet otrzymują te przedsięwzięcia, które charakteryzują się najwyższym stopniem efektywności ekonomicznej w korelacji z potrzebami mieszkańców oraz stanem infrastruktury transportowej regionu. Należy przy tym mieć na uwadze ograniczone środki RPO WO 2014 – 2020, jako głównego źródła realizacji Planu Transportowego Województwa Opolskiego.

Mierzalne wskaźniki systemu monitorowania

Interwencja w obszarze systemu transportowego ma wielowymiarowe spektrum oddziaływania. Projekty w tym obszarze obciążone są wysokim zaangażowaniem środków publicznych zarówno unijnych, krajowych, jak i jednostek samorządowych. Mając to na uwadze niezbędne jest, aby przedsięwzięcia te przyczyniały się w sposób wymierny do realizacji zakładanych celów określonych w dokumentach strategicznych i operacyjnych, w tym do realizacji celów samego „Planu Transportowy Województwa Opolskiego 2020 (z perspektywą do 2025 r.)”. Dlatego też koniecznym jest zaplanowanie systemu monitorowania realizacji inwestycji w oparciu o mierzalne wskaźniki.

System wskaźników realizacji „Planu Transportowy Województwa Opolskiego 2020 (z perspektywą do 2025 r.)” został opracowany w głównej mierze na podstawie indykatorów określonych dla Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Opolskiego 2014 – 2020.

„Plan Transportowy Województwa Opolskiego 2020 (z perspektywą do 2025 r.)” jest narzędziem realizacji programu operacyjnego, dlatego też dane dotyczące wskaźników są ze sobą powiązane. Poszczególne wartości docelowe indykatorów zostały oszacowane na potrzeby realizacji i monitorowania RPO WO 2014 – 2020.

W poniższych tabelach przedstawiono podstawowe wskaźniki rezultatów i produktów ujęte w RPO WO 2014 – 2020 a także wskaźniki je uzupełniające.

Tab.39. Wskaźniki rezultatów systemu transportowego w ujęciu RPO WO 2014 - 2020

Nr identyfikacyjny	Wskaźnik	Jednostka pomiaru	Kategoria regionu (w stosownych przypadkach)	Wartość bazowa	Rok bazowy	Wartość docelowa (2023)	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
7bR1	WDDT II (wskaźnik drogowej dostępności transportowej – liczony na bazie WMDT)	n/d	Słabiej rozwinięty	34,47	2013	38,23	MIR	od 2013 r./ co 2-3 lata

7dR1	WKDT II (wskaźnik kolejowej dostępności transportowej – liczony na bazie WMDT)	n/d	Słabiej rozwinięty	28,71	2013	47,35	MIR	od 2013 r./ co 2-3 lata
4eR2	Przewozy pasażerów komunikacją miejską w przeliczeniu na jednego mieszkańca obszarów miejskich	szt.	Słabiej rozwinięty	48,32	2012	51,23	GUS	corocznie

Źródło: RPO WO 2014 – 2020

Tab.40. Wskaźniki produktu systemu transportowego w ujęciu RPO WO 2014 -2020

Nr identyfikacyjny	Wskaźnik	Jednostka pomiaru	Fundusz	Kategoria regionu (w stosownych przypadkach)	Wartość docelowa (2023)	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
CO13	Całkowita długość nowych dróg	km	EFRR	Słabiej rozwinięty	20	IZ	corocznie
CO14	Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg	km	EFRR	Słabiej rozwinięty	98	IZ	corocznie
CO12	Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych	km	EFRR	Słabiej rozwinięty	140	IZ	corocznie
7dP1	Liczba zakupionych lub zmodernizowanych pojazdów kolejowych	szt.	EFRR	Słabiej rozwinięty	6	IZ	corocznie
4eP1	Liczba jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej	szt.	EFRR	Słabiej rozwinięty	49	IZ	corocznie
4eP2	Liczba wybudowanych obiektów "parkuj i jedź"	szt.	EFRR	Słabiej rozwinięty	11	IZ	corocznie
4eP3	Długość ścieżek rowerowych	km	EFRR	Słabiej rozwinięty	210	IZ	corocznie

Źródło: RPO WO 2014 – 2020

Tab.41. Ramy wykonania wskaźników w ujęciu RPO WO 2014 – 2020

Oś priorytetowa	(KEW, wskaźnik finansowy, wskaźnik produktu lub, w stosownych przypadkach – przypadkach –	Nr identyfikacyjny	Wskaźnik lub KEW	Jednostka pomiaru (w stosownych przypadkach)	Fundusz	Kategoria regionu	Cel pośredni na 2018 r.	Cel końcowy (2023)	Wyjaśnienie adekwatności wskaźnika, w stosownych przypadkach
VI	Wskaźnik produktu	CO14	<i>Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowan. dróg</i>	km	EFRR	Słabiej rozwinięty	0	98	Powiązane z nim typy projektów odpowiadają za 54% alokacji OP VI.
VI	Kluczowy etap wdrażania	7bKEW	<i>Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowan. dróg w podpisanych umowach</i>	km	EFRR	Słabiej rozwinięty	39	n/d	Przewiduje się, że realizacja wskaźnika produktu dla PI 7b na koniec 2018 r. osiągnie wartość zerową.
VI	Wskaźnik finansowy	-	<i>Całkowita kwota certyfikowanych wydatków kwalifikowalnych</i>	EUR	EFRR	Słabiej rozwinięty	62 317 459	227 647 059	obowiązkowy
III	Wskaźnik produktu	4eP1	<i>Liczba jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej</i>	szt.	EFRR	Słabiej rozwinięty	14	49	Powiązane z nim typy projektów odpowiadają za 8,2% alokacji OP III.
III	Wskaźnik produktu	4eP2	<i>Liczba wybudowanych obiektów „parkuj i jedź”</i>	szt.	EFRR	Słabiej rozwinięty	2	11	Powiązane z nim typy projektów odpowiadają za 10,4% alokacji OP III.
III	Wskaźnik produktu	4eP3	<i>Długość ścieżek rowerowych</i>	km	EFRR	Słabiej rozwinięty	42	210	Powiązane z nim typy projektów odpowiadają za 18,1% alokacji OP III.

Źródło: RPO WO 2014 – 2020

Tab.42. Wskaźniki produktu systemu transportowego uzupełniające przyjęte wskaźniki w ramach RPO WO 2014 – 2020

Lp.	Wskaźnik	Jednostka pomiaru	Kategoria regionu (w stosownych przypadkach)	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1	Całkowita długość wybudowanych dróg krajowych	km	Słabiej rozwinięty	IZ, GDDiKA w Opolu	corocznie
2	Całkowita długość wybudowanych dróg wojewódzkich	km	Słabiej rozwinięty	IZ, ZDW w Opolu	corocznie
3	Całkowita długość wybudowanych dróg powiatowych	km	Słabiej rozwinięty	IZ, Zarządy Dróg Powiatowych	corocznie
4	Całkowita długość wybudowanych dróg gminnych	km	Słabiej rozwinięty	IZ, Jednostki Samorządowe	corocznie
5	Całkowita długość przebudowanych dróg krajowych	km	Słabiej rozwinięty	IZ, GDDiKA w Opolu	corocznie
6	Całkowita długość przebudowanych dróg wojewódzkich	km	Słabiej rozwinięty	IZ, ZDW w Opolu	corocznie
7	Całkowita długość przebudowanych dróg powiatowych	km	Słabiej rozwinięty	IZ, Zarządy Dróg Powiatowych	corocznie
8	Całkowita długość przebudowanych dróg gminnych	km	Słabiej rozwinięty	IZ, Jednostki Samorządowe	corocznie
9	Liczba projektów w zakresie poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego	szt	Słabiej rozwinięty	IZ, GDDiKA w Opolu, ZDW w Opolu	corocznie
10	Liczba wybudowanych obwodnic	szt	Słabiej rozwinięty	IZ, GDDiKA w Opolu, ZDW w Opolu	corocznie
11	Długość wybudowanych obwodnic	km	Słabiej rozwinięty	IZ, GDDiKA w Opolu, ZDW w Opolu	corocznie
12	Liczba przejazdów kolejowych, na których poprawiono bezpieczeństwo	szt	Słabiej rozwinięty	IZ, PKP PLK S.A, Przewozy Regionalne Sp. z o.o.	corocznie
13	Liczba przewozów pasażerskich na przebudowywanych lub zmodernizowanych liniach kolejowych	szt/rok	Słabiej rozwinięty	IZ, PKP PLK S.A, Przewozy Regionalne Sp. z o.o.	corocznie
14	Modernizacja śluz odrzańskich na rzece Odrze i kanale Gliwickim	szt	Słabiej rozwinięty	IZ, RZGW Wrocław, RZGW Gliwice	corocznie
15	Modernizacja jazów odrzańskich na rzece Odrze i kanale Gliwickim	szt	Słabiej rozwinięty	IZ, RZGW Wrocław, RZGW Gliwice	corocznie

Źródło: Opracowanie własne

10. STRESZCZENIE

Opracowanie „Planu Transportowego Województwa Opolskiego 2020 (z perspektywą do 2025 r.)” na obecną perspektywę finansową UE na lata 2014-2020 jest jednym z wymogów spełnienia warunkowości *ex-ante* dla Celu Tematycznego 7 *Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej*, realizowanego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Opolskiego na lata 2014 – 2020.

Rozwój regionalnego systemu infrastruktury transportowej z jednej strony jest odpowiedzią na koncentrację na danym obszarze zjawisk pobudzenia gospodarczo-społecznego, z drugiej strony jest ukierunkowany na obszary, które do rozwoju potrzebują wsparcia infrastrukturą techniczną. W obu przypadkach stanowią jeden z istotniejszych elementów niezbędnych dla stymulacji rozwoju gospodarczego obszaru województwa opolskiego.

„Plan Transportowy Województwa Opolskiego 2020 (z perspektywą do 2025 r.)” jest zasadniczym narzędziem realizacji Strategii Rozwoju Województwa Opolskiego do 2020 roku, która wskazuje, iż odpowiednio rozwinięta i utrzymana sieć infrastruktury transportowej jest jednym z podstawowych warunków wysokiego poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego regionu opolskiego, jego atrakcyjności turystycznej i inwestycyjnej, a także istotną składową ogólnej jakości życia.

Celem opracowania jest stworzenie w województwie opolskim efektywnego systemu transportowego, umożliwiającego sprawne przemieszczanie się mieszkańców, a także przewozu towarów oraz spójnego systemu dróg wszystkich kategorii odpowiedniego do wzrastającego natężenia ruchu drogowego i potrzeb komunikacyjnych.

Wynika to przede wszystkim z kluczowej roli jaką pełni system transportowy w rozwoju procesów integracyjnych i powiązań funkcjonalnych.

Dostęp do odpowiedniej jakości, nowoczesnej infrastruktury drogowej, kolejowej i wodnej oraz do sprawnie zorganizowanego systemu transportu zbiorowego jest – w sytuacji koniecznego nadrobienia zapóźnień w dziedzinie infrastruktury transportowej kraju i regionu – warunkiem decydującym o możliwości wzrostu potencjału rozwojowego, turystyczno-kulturowego, kreatywnego i innowacyjnego regionu opolskiego.

Plan Transportowy Województwa Opolskiego 2020 (z perspektywą do 2025 r.)” ma za zadanie przyczynić się do osiągnięcia celów określonych w Strategii Województwa Opolskiego do 2020 roku.

Z tego tytułu, nadrzędnym celem Planu Transportowego Województwa Opolskiego 2020 (z perspektywą do 2025 r.)” ustalono, że jest: Zapewnienie dostępu do odpowiedniej jakości, nowoczesnej i zrównoważonej infrastruktury transportowej.

Cele „Planu Transportowego Województwa Opolskiego 2020 (z perspektywą do 2025 r.)” są zgodne z celami strategicznymi na szczeblu wspólnotowym, w zakresie:

- zwiększenia dostępności transportowej,
- poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu,
- zwiększenia efektywności sektora transportowego.

Realizacja ww. celów wymagać będzie podjęcia szeregu różnorodnych i szeroko zakrojonych działań, nie tylko bezpośrednio sprzyjających wdrożeniu efektywnego systemu transportowego, ale również tych działań, które w sposób pośredni umożliwią poprawę powiązań transportowych w regionie.

„Plan Transportowy Województwa Opolskiego 2020 (z perspektywą do 2025 r.)” zawiera listy projektów, ze wskazaniem beneficjenta, kosztu całkowitego projektu oraz planowanego źródła unijnego współfinansowania. Ponadto, określony został wstępny harmonogram realizacji projektów ze wskazaniem terminów realizacji następujących

etapów: opracowania Studium Wykonalności, uzyskania decyzji środowiskowej, ogłoszenia pierwszego przetargu na roboty budowlane oraz zakończenia robót.

W ramach projektów strategicznych w Województwie Opolskim za priorytetowe uznano ciągi drogowe rozprowadzające ruch z i do autostrady A4 jako głównego generatora ruchu oraz elementu III transeuropejskiego korytarza transportowego na osi wschód-zachód.

Wyznaczone cele w ramach „Planu Transportowego Województwa Opolskiego 2020 (z perspektywą do 2025 r.)” są powiązane i spójne z celami, priorytetami i działaniami strategicznych dokumentów na poziomie wspólnotowym, krajowym oraz regionalnym.

Działania ujęte w Planie Transportowym Województwa Opolskiego są m.in. zgodne z przyjętymi priorytetami i celami takich krajowych i regionalnych dokumentów strategicznych, jak: „Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju – Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności”; „Strategia Rozwoju Kraju 2020”; „Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030”; „Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)”; „Strategia Rozwoju Polski Zachodniej 2020”; „Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023”; „Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku”; „Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020” a także „Strategia Rozwoju Województwa Opolskiego do 2020 roku”; „Regionalny Program Operacyjny Województwa Opolskiego na lata 2014 – 2020”; „Plan Zagospodarowania Województwa Opolskiego”; „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Opolskiego”; „Strategia Rozwoju Aglomeracji Opolskiej na lata 2014 – 2020”; „Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Aglomeracji Opolskiej”; „Wieloletni Plan Rozwoju Sieci Dróg Wojewódzkich”.

„Plan Transportowy Województwa Opolskiego 2020 (z perspektywą do 2025 r.)” nie powiela zapisów przyjętego Uchwałą nr XLIV/505/2014 Sejmiku Województwa Opolskiego z dnia 22 lipca 2014 roku opracowania pt. „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Opolskiego”, którego podstawowym celem jest poprawa jakości świadczonych usług przez publiczny transport zbiorowy.

Kluczowe znaczenie rozwojowe sektora transportowego dla województwa opolskiego wiąże się z bardzo dobrym położeniem w przestrzeni komunikacyjnej, zarówno europejskiej jak i krajowej na kierunku wschód - zachód. Zupełnie inaczej przedstawia się sprawa skomunikowania drogowego województwa na kierunku północ-południe, tj. kierunku wiążącego obszar pogranicza i północnej Opolszczyzny z Aglomeracją Opolską, autostradą A4 oraz drogowymi korytarzami sieci TEN-T (droga ekspresowa S8 na północy oraz autostrada D1 w Republice Czeskiej). Jednakże lokalizacja regionu między sąsiednimi obszarami życia społeczno-gospodarczego o wyższym stopniu rozwoju infrastruktury transportowej może stać się „wąskim gardłem” w międzyregionalnych, krajowych i międzynarodowych przepływach potoków ładunków oraz osób. Przez teren województwa przebiegają jedne z najważniejszych tranzytowych szlaków transportowych w Polsce, w tym o znaczeniu europejskim, należące do III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego. Kluczową linią kolejową przebiegającą przez województwo opolskie jest magistrala E30 i C-E30, zaś podstawowym połączeniem drogowym jest autostrada A4. Szlaki te łączą Niemcy, Polskę i Ukrainę. Stan infrastruktury kolejowej, warunkującej jakość usług publicznych w zakresie przewozów pasażerskich o charakterze regionalnym, jest z roku na rok coraz gorszy, co skutkuje wydłużeniem czasu jazdy pociągów i pogorszeniem konkurencyjności tej gałęzi transportu. W województwie opolskim na wielu liniach lub odcinkach linii kolejowych pociągi kursują z prędkością nie przekraczającą 50 km/h. Wykonane wśród pasażerów kolei, badania ankietowe wskazały, że największe niezadowolenie budziły

następujące aspekty publicznego transportu zbiorowego: liczba połączeń, czas podróży oraz ceny biletów. Odpowiedzi te wskazują na potrzebę zarówno inwestycji infrastrukturalnych, polepszających parametry techniczne linii kolejowych, jak i na zwiększanie częstotliwości kursowania pociągów. Opinie te znalazły potwierdzenie w analizie SWOT dla transportu publicznego w województwie opolskim, gdzie słabą stroną uznano stan i parametry techniczne infrastruktury kolejowej. Jednocześnie, potencjał rozwoju sieci kolejowej wynikający z oferowania lepszych parametrów sieci od infrastruktury drogowej pod względem prędkości komunikacyjnych uznano za szansę rozwojową. Pomimo, że w województwie zmniejsza się liczba wypadków drogowych, nadal konieczne są działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa na szlakach komunikacyjnych. Szczególnie ważne jest oddzielenie ruchu pojazdów od ruchu niechronionych użytkowników dróg (pieszych, rowerzystów), w szczególności na obszarach zurbanizowanych oraz turystycznych.

Cele i zobowiązania strategii długoterminowej, ujętej w „Planie Transportowym Województwa Opolskiego 2020 (z perspektywą do 2025 r.)” opierają się na przeprowadzonej inwentaryzacji w zakresie systemu transportowego odnośnie: infrastruktury transportu drogowego, infrastruktury transportu kolejowego, infrastruktury transportu wodnego śródlądowego, infrastruktury transportu lotniczego, regionalnego pasażerskiego transportu publicznego.

W ramach niniejszego „Planu Transportowego Województwa Opolskiego 2020 (z perspektywą do 2025 r.)” przedstawiono planowane działania na obszarze Województwa Opolskiego.

Instytucją odpowiedzialną za rozwój i realizację „Planu Transportowego Województwa Opolskiego 2020 (z perspektywą do 2025 r.)” jest Zarząd Województwa Opolskiego, który wykonuje przypisane mu zadania przy pomocy odpowiednich departamentów Urzędu Marszałkowskiego Województwa Opolskiego.

Organem odpowiedzialnym w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Opolskiego za przygotowanie Planu Transportowego Województwa Opolskiego oraz późniejszą jego aktualizację będzie Departament Infrastruktury i Gospodarki.

Proces ten wspierać będą podmioty zarządzające infrastrukturą transportową w województwie opolskim, takie jak: GDDKiA, ZDW w Opolu, RZGW Wrocław, RZGW Gliwice, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Przewozy Regionalne Sp. z o.o., Prezydent Miasta Opola oraz PKP Cargo S.A., Zarządy Dróg Powiatowych, Miejski Zarząd Dróg w Opolu.

Współpraca z zarządcami infrastruktury będzie miała wpływ na zmiany w „Planie Transportowym Województwa Opolskiego 2020 (z perspektywą do 2025 r.)”, wypracowywanie rozwiązań umożliwiających realizację określonych celów zawartych w dokumencie, monitorowanie realizacji oraz tworzenie rozwiązań usprawniających.

Istotną rolę w realizacji „Planu Transportowego Województwa Opolskiego 2020 (z perspektywą do 2025 r.)” spełniają również samorzady lokalne (powiatowe i gminne), mogą skoordynować własne działania, związane z tworzeniem własnych systemów transportowych oraz systemami innych podmiotów – szczególnie gmin i powiatów ościennych.

Organem odpowiedzialnym w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Opolskiego za monitorowanie efektów realizacji celów ujętych w Planie Transportowym Województwa Opolskiego 2020 (z perspektywą do 2025 r.)” będzie Departament Infrastruktury i Gospodarki, Departament Koordynacji Programów Operacyjnych oraz Departament Rozwoju Regionalnego i Polityki Przestrzennej. Informacje o efektach i procesie realizacji inwestycji i celów ujętych w „Planie Transportowym Województwa Opolskiego 2020 (z perspektywą do 2025 r.)”, uzyskiwane będą od podmiotów zarządzających infrastrukturą transportową w regionie.

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

- Roczne raporty z wykonania zadań określonych w Planie Transportowym Województwa Opolskiego,
- Raport końcowy z realizacji Planu Transportowego Województwa Opolskiego.

Z uwagi na fakt, iż w znacznej części wskaźniki realizacji określone w „Planie Transportowym Województwa Opolskiego 2020 (z perspektywą do 2025 r.)” są ściśle związane ze wskaźnikami realizacji określonymi w RPO WO 2014–2020, proces monitorowania i oceny Planu Transportowego Województwa Opolskiego, będzie bazował na informacjach uzyskiwanych z systemu monitorowania RPO WO 2014–2020.

Podstawowymi narzędziami monitorowania realizacji „Planu Transportowego Województwa Opolskiego 2020 (z perspektywą do 2025 r.)” będą:

- baza informacji i wskaźników celów strategicznych i operacyjnych, które co do zasady będą mierzone z roczną częstotliwością. Wskaźniki zawierają metrykę obejmującą definicję, jednostkę pomiaru, częstotliwość pomiaru i źródło danych,
- badania, opracowania studialne, ekspertyzy, analizy, które będą służyć zaspokojeniu potrzeb informacyjnych związanych z monitorowaniem Planu Transportowego Województwa Opolskiego.

„Plan Transportowy Województwa Opolskiego 2020 (z perspektywą do 2025 r.)” daje podstawy dla zrównoważonego rozwoju sektora transportu, przy uwzględnieniu wymagań oraz kwestii prawnych, administracyjnych, środowiskowych, społecznych oraz finansowych, a także pozwala na określenie wkładu w ujednoczenie europejskiego obszaru transportu, poprzez zgodność z odpowiednimi politykami Unii Europejskiej w tym zakresie.

„Plan Transportowy Województwa Opolskiego 2020 (z perspektywą do 2025 r.)” pozwala przede wszystkim na określenie deficytów systemu i pożądanego kierunku zmiany, szczególnie w zakresie transportu drogowego i kolejowego, umożliwiając wsparcie inwestycji transportowych ze środków UE w nowej perspektywie finansowej, w ramach RPO WO 2004 – 2020.

Podjęcie przedsięwzięć infrastrukturalnych i organizacyjnych, które mogą przyczynić się do osiągnięcia strategicznych celów rozwoju systemu transportu w województwie zależne będzie od możliwości organizacyjnych oraz pozyskania środków finansowych.

11. SŁOWNIK POJĘĆ

AGC	Umowa europejska o głównych międzynarodowych liniach kolejowych
AGTC	Umowa europejska o głównych międzynarodowych liniach kolejowych transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących, podpisana w Genewie dnia 1 lutego 1991 r. W Polsce weszła w życie po zatwierdzeniu przez Radę Ministrów w dniu 14 stycznia 2002 r.
A4	Autostrada
BRD	Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego
CEF	Program "Łącząc Europę" - Connecting Europe Facility (CEF)
CETC	Środkoeuropejski Korytarz Transportowy Central European Transport Corridor
DK	Droga krajowa
DP	Droga powiatowa
DSRK	Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju
DW	Droga wojewódzka
EFRR	Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego
EFS	Europejski Fundusz Społeczny
ERTMS	Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym
EZT	Elektryczny zespół trakcyjny
Ex-ante	termin ekonomiczny oznaczający analizę mającą na celu określenie (ocenę) zapotrzebowania na konkretne działanie przeprowadzone przed jego wdrożeniem.
GDDKiA	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
GOP	Górnośląski Okręg Przemysłowy
GUS	Główny Urząd Statystyczny
Intermodalność	Zdolność do płynnego poruszania się danego środka transportu w różnych środowiskach drogi (kołowej, szynowej, wodnej), eliminująca lub ograniczająca defekty i słabe strony tradycyjnych systemów transportu kombinowanego i intermodalnego.
Inteligentne systemy transportowe (ITS)	Szeroki zbiór różnorodnych narzędzi bazujących na technologii informatycznej, komunikacji bezprzewodowej i elektronice pojazdowej, umożliwiających sprawne i efektywne zarządzanie infrastrukturą transportową oraz sprawną obsługą podróżnych.
INTERREG V-A	Program współpracy transgranicznej Republika Czeska -Polska
JST	Skrót od jednostki samorządu terytorialnego.
Komunikacja miejska	Zgodnie z definicją zawartą w Ustawie z 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym komunikacją miejską są gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta, albo: a) miasta i gminy, b) miast, c) miast i gmin sąsiadujących - jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego.
KPZK	Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju
KZGW	Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej
NPPDL	Narodowy Program Przebudowy Dróg Lokalnych
Odrzańska Droga Wodna	Jest częścią rzeki Odry służącą funkcjom transportowym Stanowi ją śródlądowy szlak żegludowy na Odrze mający swój początek w Gliwicach i kończący się w Szczecinie.
OOŚ	Ocena Oddziaływania na Środowisko
PKP PLK S.A.	Zarządca narodowej sieci kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
POIiŚ	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko
POWT CZ-RP	Program Operacyjny Współpracy Transgranicznej Republika Czeska-Rzeczpospolita Polska
PTWO	Plan Transportowy Województwa Opolskiego

RDOŚ	Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska
RPO WO 2014 -2020	Regionalny Program Operacyjny Województwa Opolskiego na lata 2014 -2020
RZGW	Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej
S	Droga ekspresowa
SDR	Skrót od średniego dobowego ruchu przeliczeniowych pojazdów samochodowych w roku. Jest to jeden z parametrów obliczanych na podstawie pomiaru ruchu na drogach.
Sieć bazowa TEN-T	(ang. <i>core network</i>)- Kluczowe elementy Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T) zawierająca węzły i połączenia o najważniejszym znaczeniu strategicznym i ekonomicznym dla całej UE, wyodrębnione z sieci kompleksowej TEN-T.
Sieć kompleksowa TEN-T	(ang. <i>comprehensive network</i>)- Wszystkie elementy Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T) obejmuje połączenia sieci bazowej oraz pozostałe o charakterze uzupełniającym, zapewniające zrównoważoną dostępność do wszystkich regionów UE.
SRWO	Strategia Rozwoju Województwa Opolskiego
System transportowy	Jest to pojęcie odnoszące się do wyposażenia i organizacji transportu na danym obszarze. Jest złożonym układem podsystemów technicznych (gałęziowych, funkcjonalnych), organizacyjnych, finansowych i regulacyjnych.
ŚSRK	Średniookresowa Strategii Rozwoju Kraju
TRITIA	Europejskie Ugrupowanie Współpracy Terytorialnej
UP	Umowa Partnerstwa
ZDW	Zarząd Dróg Wojewódzkich
ZPORR	Zintegrowany Program Operacyjny Rozwoju Regionalnego

12. LITERATURA

- Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu „Europa 2020”,
- „Biała księga. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i oszczędnego zasobowo systemu transportu”,
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE,
- Instrument „Łącząc Europę” (CEF),
- „Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju – Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności”,
- „Strategia Rozwoju Kraju 2020”,
- „Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030”,
- „Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)”,
- Dokument implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.),
- „Strategia Rozwoju Polski Zachodniej 2020”,
- „Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)”,
- „Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku”,
- „Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020”,
- „Strategia Rozwoju Województwa Opolskiego do 2020 roku”,
- „Regionalny Program Operacyjny Województwa Opolskiego na lata 2014 – 2020”,
- „Plan Zagospodarowania Województwa Opolskiego”,
- „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Opolskiego”,
- „Strategia Rozwoju Aglomeracji Opolskiej na lata 2014 – 2020”,
- „Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Aglomeracji Opolskiej”,
- „Wieloletni Plan Rozwoju Sieci Dróg Wojewódzkich”.

Załączniki:

- Kryteria merytoryczne szczegółowe do działania 6.1. Infrastruktura drogowa
- Kryteria merytoryczne szczegółowe do działania 6.2 Nowoczesny transport kolejowy

Oś priorytetowa	VI ZRÓWNOWAŻONY TRANSPORT NA RZECZ MOBILNOŚCI MIESZKAŃCÓW
Działanie	6.1 INFRASTRUKTURA DROGOWA

Kryteria merytoryczne szczegółowe (TAK/NIE)				
LP	Nazwa kryterium	Źródło informacji	Charakter kryterium W/B	Definicja
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>
1.	Inwestycja dotyczy infrastruktury o znaczeniu regionalnym, przyczynia się do poprawy połączeń z siecią TEN-T oraz wpływa na rozwój europejskiego jednolitego obszaru transportowego	Wniosek wraz z załącznikami	Bezwzględny	Zgodnie z założeniami Strategii Rozwoju Województwa Opolskiego do 2020; Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Opolskiego na lata 2014-2020; Szczegółowego opisu osi priorytetowych RPO WO 2014-2020".
2.	Zgodność z aktami prawnymi dotyczącymi parametrów technicznych projektowanych obiektów	Wniosek wraz z załącznikami	Bezwzględny	Bada się zgodność projektowanego przedsięwzięcia z obowiązującymi regulacjami dla danego typu inwestycji (w tym bada się odporność projektu na ryzyko związane ze zmianami klimatu (w szczególności zagrożenia powodziowe)).
3.	Poprawność analizy finansowo – ekonomicznej	Wniosek wraz z załącznikami	Bezwzględny	Projekt jest efektywny ekonomicznie: <ul style="list-style-type: none"> – gdy wskaźnik korzyści-koszty $B/C > 1$ (przy założonej stopie dyskontowej r); – jeżeli wskaźnik ekonomicznej wewnętrznej stopy zwrotu kapitału ERR jest wyższy od przyjętej stopy dyskontowej r ; – wskaźnik ekonomicznej bieżącej wartości netto jest dodatni, $ENPV > 0$.
4.	Zapewnienie standardu nośności 115 kN/oś	Wniosek wraz z załącznikami	Bezwzględny	Realizowany projekt zapewnia nośność 115 kN/oś.

Kryteria merytoryczne szczegółowe (TAK/NIE)				
LP	Nazwa kryterium	Źródło informacji	Charakter kryterium W/B	Definicja
1	2	3	4	5
Dotyczy inwestycji w drogi lokalne				
5.	Inwestycja dotyczy dróg lokalnych zapewniających bezpośrednie połączenie z siecią TEN-T, lotniskami, terminalami towarowymi, centrami lub platformami logistycznymi, szlakami ruchu transgranicznego lub zapewniających bezpośrednie połączenie z terenami inwestycyjnymi w ramach projektów komplementarnych	Wniosek wraz z załącznikami	Bezwzględny	Zgodnie z założeniami Strategii Rozwoju Województwa Opolskiego do 2020; Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Opolskiego na lata 2014-2020; Szczegółowego opisu osi priorytetowych RPO WO 2014-2020. Pod pojęciem „bezpośrednie” należy rozumieć drogi lokalne łączące się fizycznie bezpośrednio z istniejącą, budowaną lub planowaną do budowy w obecnej perspektywie finansowej siecią TEN-T. W przypadku drogowej sieci TEN-T o spełnieniu tego warunku można mówić jeżeli budowany lub przebudowany odcinek drogi lokalnej fizycznie połączy się z węzłem autostrady lub drogi ekspresowej. W przypadku gdy taki odcinek drogi lokalnej został już przebudowany i spełnia wymagane parametry techniczne - można realizować bezpośrednio przylegający do niego odcinek tej samej drogi lokalnej (o tej samej kategorii i numerze), jeżeli jest to niezbędne dla osiągnięcia efektu sieciowego – w żadnym przypadku jednak nie dalej niż do najbliższego skrzyżowania z drogą krajową lub wojewódzką. Inwestycja polegająca na budowie lub przebudowie drogi lokalnej stanowiącej połączenie z istniejącymi lub nowymi terenami inwestycyjnymi musi spełnić warunek komplementarności do projektu głównego związanego z terenami inwestycyjnymi realizowanego w ramach CT3 (zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa) oraz spełniać warunek „bezpośredniego” połączenia z terenami inwestycyjnymi. Pod pojęciem przyszłych terenów inwestycyjnych można rozumieć zarówno teren utworzony w ramach projektu CT3, jak i teren inwestycyjny finansowany z innych źródeł (np. ze środków własnych). Jeżeli teren inwestycyjny nie powstanie, projekt dotyczący drogi lokalnej w ramach CT7 automatycznie staje się

					niekwalifikowalny.
Kryteria merytoryczne szczegółowe (punktowane)					
LP	Nazwa kryterium	Źródło informacji	Waga	Punktacja	Definicja
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>6</i>
1.	Realizacja celów osi priorytetowej	Wniosek wraz z załącznikami	3	1-3 pkt	Projekt zwiększa dostępność transportową regionu do obszarów kluczowych: 3 pkt – pozwala na włączenie do systemu dróg krajowych lub sieci TEN-T; 2 pkt – wypełnia luki w sieci dróg pomiędzy ośrodkami wojewódzkimi, pomiędzy miastami nie będącymi stolicami województw (regionalnymi i subregionalnymi) pełniących ważne funkcje w lokalnych rynkach pracy; 1 pkt – pozostałe przedsięwzięcia poprawiające dostępność transportową do obiektów/terenów/szlaków drogowych o kluczowym znaczeniu dla rozwoju gospodarczego regionu.
Kryteria merytoryczne szczegółowe (punktowane)					
LP	Nazwa kryterium	Źródło informacji	Waga	Punktacja	Definicja
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>6</i>
2.	Nakład jednostkowy 1: wydatki kwalifikowalne inwestycji/ długość zrealizowanej w ramach projektu infrastruktury drogowej	Wniosek wraz z załącznikami	3	1-4 pkt	Rankingowanie wg wartości wskaźnika. Do obliczeń, za długość infrastruktury drogowej należy przyjąć ciąg główny realizowanej inwestycji.

3.	Nakład jednostkowy 2: wydatki kwalifikowalne inwestycji/ liczba użytkowników	Wniosek wraz z załącznikami	3	1-4 pkt	Rankingowanie wg wartości wskaźnika (określenie natężenia ruchu na podstawie średniego dobowego natężenia ruchu SDR zgodnie z zaleceniami IZ RPO WO 2014- 2020).
4.	Projekt realizuje wskaźnik z ram wykonania	Wniosek	3	0 lub 4 pkt	4 pkt – projekt realizuje wskaźnik z ram wykonania; 0 pkt – projekt nie realizuje wskaźnika z ram wykonania.
5.	Średnie dobowe natężenie ruchu (SDR)	Wniosek wraz z załącznikami	2	1-4 pkt	Średnie dobowe natężenie ruchu pojazdów dla danego odcinka (liczba pojazdów) w roku rozpoczęcia inwestycji: <i>wg wartości średniego dobowego natężenie ruchu (SDR) (pojazd/dobę)</i> 4 pkt – gdy $SDR \geq 7\ 000$ 3 pkt – gdy $5\ 500 \leq SDR < 7\ 000$ 2 pkt – gdy $4\ 000 \leq SDR < 5\ 500$ 1 pkt – gdy $SDR < 4\ 000$
Kryteria merytoryczne szczegółowe (punktowane)					
LP	Nazwa kryterium	Źródło informacji	Waga	Punktacja	Definicja
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>6</i>

6.	Elementy infrastruktury drogowej wpływające na poprawę bezpieczeństwa ruchu	Wniosek wraz z załącznikami	2	0-4 pkt	<p>1-4 pkt – w zależności od ilości elementów infrastruktury – rankingowanie; 0 pkt – projekty nie posiadające elementów infrastruktury poprawiającej bezpieczeństwo. Elementy infrastruktury poprawiającej bezpieczeństwo:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Zatoki autobusowe; 2. Azyle dla pieszych przy przejściach; 3. Szykany, progi zwalniające przed przejściem dla pieszych; 4. Wyspy spowalniające ruch pojazdów; 5. Aktywne oznakowanie o stałej i zmiennej treści; 6. Mierniki prędkości pojazdów; 7. Systemy poprawiające bezpieczeństwo i przepustowość ruchu na drogach (BRD, np. ITS,); 8. Chodniki (lub ciągi pieszo-rowerowe) wzdłuż całego odcinka objętego inwestycją; 9. Ścieżki rowerowe (lub ciągi pieszo-rowerowe) o nawierzchni bitumicznej lub pasy rowerowe wzdłuż całego odcinka objętego inwestycją; 10. Rozwiązania umożliwiające bezpieczne skręcanie rowerzystów we wszystkich relacjach na wszystkich skrzyżowaniach;
----	---	-----------------------------	---	---------	--

Kryteria merytoryczne szczegółowe (punktowane)					
LP	Nazwa kryterium	Źródło informacji	Waga	Punktacja	Definicja
1	2	3	4	5	6
					11. Wyniesienie skrzyżowania; 12. Zmiana wizualna nawierzchni (szczególnie w obrębie skrzyżowań); 13. Oświetlenie; 14. Kocie oczka; 15. Dostosowanie skrzyżowań do parametrów poruszających się pojazdów (odpowiednie kąty skrzyżowań, trójkąty widoczności, ronda, sygnalizacja świetlna, właściwy dobór rodzaju skrzyżowania w odniesieniu między innymi do natężenia ruchu); 16. Korekta łuku poprawiająca bezpieczeństwo (zmiana parametrów: promień, spadek poprzeczny, itp.).
7.	Projekt zawiera elementy infrastruktury drogowej zmniejszającej presję na środowisko naturalne	Wniosek wraz z załącznikami	2	0-2 pkt	2 pkt – projekt zawiera więcej niż 1 element zmniejszający presję na środowisko naturalne; 1 pkt – projekt zawiera 1 element zmniejszający presję na środowisko naturalne; 0 pkt – projekt nie zawiera elementów infrastruktury drogowej zmniejszającej presję na środowisko naturalne. Premiowane będą najbardziej efektywne rozwiązania mające wpływ na środowisko naturalne, m.in.: przejścia dla zwierząt i inne rozwiązania z zakresu zielonej infrastruktury;

Kryteria merytoryczne szczegółowe (punktowane)					
LP	Nazwa kryterium	Źródło informacji	Waga	Punktacja	Definicja
1	2	3	4	5	6
					rozwiązania mające na celu ograniczenie kolizji ze zwierzętami (wygradzenia dla ssaków, płazów itp.); odstojniki/separatory wód spływających z powierzchni drogowej; rozwiązania ograniczające rozprzestrzenianie się hałasu (z preferencją dla rozwiązań nieekranowych: pasy zieleni, wały ziemne, usytuowanie dróg w wykopie).
8.	Komplementarność projektu z innymi inwestycjami drogowymi	Wniosek wraz z załącznikami	2	1-4 pkt	<p>Projekt jest powiązany z inwestycjami już zrealizowanymi, będącymi w trakcie realizacji lub zaakceptowanymi do realizacji.</p> <p>4 pkt – projekt jest końcowym elementem docelowego układu drogowego / projekt realizuje w całości docelowe rozwiązanie komunikacyjne;</p> <p>3 pkt – projekt jest jednym z elementów docelowego układu drogowego;</p> <p>2 pkt – projekt jest komplementarny z realizowanymi wcześniej inwestycjami ze środków zewnętrznych;</p> <p>1 pkt – projekt jest komplementarny z realizowanymi wcześniej inwestycjami ze środków własnych.</p>

Kryteria merytoryczne szczegółowe (punktowane)					
LP	Nazwa kryterium	Źródło informacji	Waga	Punktacja	Definicja
1	2	3	4	5	6
9.	Wykorzystanie elementów podlegających recyklingowi (elementy starej drogi, tłuczeń) w ramach realizowanej inwestycji drogowej	Wniosek wraz z załącznikami	2	0-3 pkt	3 pkt – pow. 30% ilości wykorzystanych elementów podlegających recyklingowi w stosunku do wszystkich materiałów niezbędnych do realizacji robót budowlanych; 2 pkt – pow. 10% do 30% ilości wykorzystanych elementów podlegających recyklingowi w stosunku do wszystkich materiałów niezbędnych do realizacji robót budowlanych; 1 pkt – do 10% ilości wykorzystanych elementów podlegających recyklingowi w stosunku do wszystkich materiałów niezbędnych do realizacji robót budowlanych; 0 pkt – brak recyklingu.
10.	Projekt wspiera działania rewitalizacyjne	Wniosek wraz z załącznikami	2	0-3 pkt	3 pkt – projekt jest zintegrowany z działaniami rewitalizacyjnymi, realizowanymi z innych środków: własnych lub pomocowych; 2 pkt – projekt wspiera działania zaplanowane w obszarze społecznym lub gospodarczym; 1 pkt – projekt stanowi element uzupełniający dla działań realizowanych na obszarze zdegradowanym; 0 pkt – projekt nie wspiera działań rewitalizacyjnych

Kryteria merytoryczne szczegółowe (punktowane)					
LP	Nazwa kryterium	Źródło informacji	Waga	Punktacja	Definicja
1	2	3	4	5	6
11.	Projekt realizowany w partnerstwie	Wniosek wraz z załącznikami	2	0-2 pkt	2 pkt - projekt z wieloma partnerami 1 pkt - projekt z jednym partnerem 0 pkt - brak partnerstwa
12.	Udział środków własnych wyższy od minimalnego	Wniosek	2	0-4 pkt	Wkład własny wyższy od minimalnego: 4 pkt – gdy wkład własny > 30 % 3 pkt – gdy 30 % ≥ wkład własny > 20 % 2 pkt – gdy 20 % ≥ wkład własny > 12 % 1 pkt – gdy 12 % ≥ wkład własny > 5 % 0 pkt – gdy wkład własny ≤ 5 %

Wzór na wyliczenie wskaźnika recyklingu (R):

$$R = (Mr/Mw) * 100\%$$

Mr – przewidywane do wykorzystania materiały pochodzące z recyklingu z istniejącego pasa drogowego w tonach (wartość określona na podstawie dokumentacji projektowej np. projektu budowlanego, bądź zapisów PFU).

Mw – przewidywane do wykorzystania materiały do realizacji inwestycji w tonach (wartość określona na podstawie dokumentacji projektowej i specyfikacji technicznych, lub wymagań określonych w PFU).

Oś priorytetowa	VI Zrównoważony transport na rzecz mobilności mieszkańców
Działanie	6.2 Nowoczesny transport kolejowy

Kryteria merytoryczne szczegółowe (TAK/NIE)				
LP	Nazwa kryterium	Źródło informacji	Charakter kryterium W/B	Definicja
1	2	3	4	5
Dotyczy modernizacji i rewitalizacji sieci kolejowej i infrastruktury dworcowej i przystankowej				
1.	Inwestycja jest zgodna z kierunkami rozwoju transportu określonymi w Strategii Rozwoju Transportu do 2020r. (z perspektywą do 2030 r.)	Wniosek wraz z załącznikami	Bezwzględny	Projekt jest zgodny z celami i zasadami określonymi w Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) wraz z <i>Dokumentem Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)</i> stanowiącym jej uszczegółowienie.
2.	Zgodność z dokumentami programowymi	Wniosek wraz z załącznikami	Bezwzględny	Bada się zgodność z zapisami Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Opolskiego na lata 2014-2020, Szczegółowego opisu osi priorytetowych RPO WO 2014-2020.
3.	Zgodność projektu z wymaganiami prawa dotyczącego parametrów technicznych projektowanych obiektów	Wniosek wraz z załącznikami	Bezwzględny	Bada się zgodność parametrów technicznych projektowanego przedsięwzięcia z obowiązującymi regulacjami prawnymi dla danego typu inwestycji.
Kryteria merytoryczne szczegółowe (TAK/NIE)				
LP	Nazwa kryterium	Źródło informacji	Charakter kryterium W/B	Definicja
1	2	3	4	5

4.	Odporność na zmiany klimatu	Wniosek wraz z załącznikami	Bezwzględny	<p>Bada się odporność projektu na ryzyko związane ze zmianami klimatu, tzn. czy w projekcie uwzględniono rozwiązania dostosowujące miejsca lokalizacji stacji, peronów, węzłów przesiadkowych do warunków: okresowego wysokiego nasłonecznienia np. zacienienie w sposób sztuczny – zadaszienia, bądź w sposób naturalny – nasadzenia roślinności, opadów deszczu i śniegu, a także podmuchów wiatru. Ponadto bada się odporność projektu na ryzyko zalania, podtopienia, osuwiska czy innego niekorzystnego zdarzenia, skutkującego uszkodzeniem bądź zniszczeniem infrastruktury wytworzonej w wyniku realizacji projektu. Tam gdzie ma to uzasadnienie, zastosowano rozwiązania zwiększające odporność infrastruktury.</p> <p>Kryterium jest również spełnione w przypadku, kiedy w wyniku analizy ryzyka, stwierdzono brak konieczności stosowania tego typu rozwiązań.</p>
Kryteria merytoryczne szczegółowe (TAK/NIE)				
LP	Nazwa kryterium	Źródło informacji	Charakter kryterium W/B	Definicja
1	2	3	4	5
5.	Realizacja celów osi priorytetowej	Wniosek wraz z załącznikami	Bezwzględny	<p>Bada się, czy projekt przyczynia się do usunięcia niedoboru przepustowości infrastruktury kolejowej, poprawy dostępności terytorialnej, spójności sieci kolejowej (np. poprzez linie dowozowe), poprawy stanu środowiska, komfortu i bezpieczeństwa podróżowania, zmniejszenia kosztów eksploatacyjnych, skrócenia czasu podróży, wzrostu liczby pasażerów, a także, czy przyczynia się do rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T.</p>
6.	Zwiększenie nośności linii kolejowej	Wniosek wraz z załącznikami	Bezwzględny	<p>Realizowany projekt zapewnia nośność co najmniej 200 kN/oś.</p>

Plan Transportowy WOJEWÓDZTWA OPOLSKIEGO 2020 (z perspektywą do 2025 r.)

7.	Wzrost średniej dopuszczalnej prędkości na linii kolejowej	Wniosek wraz z załącznikami	Bezwzględny	Realizowany projekt zapewnia wzrost prędkości na linii kolejowej o co najmniej 20 km/h.	
8.	Dostosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych (<i>Nie dotyczy urządzeń niezbędnych do przygotowania składów/pociągów dla ruchu pasażerskiego</i>)	Wniosek wraz z załącznikami	Bezwzględny	Realizowany projekt zapewnia rozwiązania w zakresie dostosowania do potrzeb osób niepełnosprawnych.	
Kryteria merytoryczne szczegółowe (TAK/NIE)					
LP	Nazwa kryterium	Źródło informacji	Charakter kryterium W/B	Definicja	
1	2	3	4	5	
9.	Komplementarność projektu z innymi inwestycjami kolejowymi	Wniosek wraz z załącznikami	Bezwzględny	Bada się, czy projekt jest powiązany z projektami z zakresu infrastruktury kolejowej już zrealizowanymi, będącymi w trakcie realizacji lub zaakceptowanymi do realizacji.	
10.	Poprawa bezpieczeństwa	Wniosek wraz z załącznikami	Bezwzględny	Realizowany projekt przyczynia się do zmniejszenia prawdopodobieństwa wypadku na linii kolejowej lub w obrębie infrastruktury kolejowej i przystankowej.	
Kryteria merytoryczne szczegółowe (punktowane)					
LP	Nazwa kryterium	Źródło informacji	Waga	Punktacja	Definicja
1	2	3	4	5	6
1.	Zwiększenie przepustowości linii kolejowej	Wniosek wraz z załącznikami	3	0 lub 2 pkt	2 pkt – zwiększenie przepustowości; 0 pkt – brak zwiększenia przepustowości linii kolejowej.

Plan Transportowy WOJEWÓDZTWA OPOLSKIEGO 2020 (z perspektywą do 2025 r.)

2.	Modernizacja lub rewitalizacja elementów systemów sterowania ruchem kolejowym (SRK)	Wniosek wraz z załącznikami	3	0 lub 2 pkt	2 pkt – przewidziana modernizacja lub rewitalizacja systemów SRK; 0 pkt – brak przewidzianych prac w zakresie systemów SRK.
Kryteria merytoryczne szczegółowe (punktowane)					
LP	Nazwa kryterium	Źródło informacji	Waga	Punktacja	Definicja
1	2	3	4	5	6
3.	Stopień przygotowania projektu	Wniosek wraz z załącznikami	3	1-3 pkt	Suma punktów (max. 10 pkt) 3 pkt – decyzja zezwalająca na realizację inwestycji; 3 pkt - prawo do dysponowania gruntem na cele budowlane uregulowane w 100 %; 2 pkt - prawo do dysponowania gruntem na cele budowlane uregulowane co najmniej w 50 % (w przypadku realizacji projektów w systemie „zaprojektuj i wybuduj”); 1 pkt - projekt budowlany / program funkcjonalno-użytkowy; 1 pkt – decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach obejmująca cały zakres projektu.
4.	Efektywność ekonomiczna	Wniosek wraz z załącznikami	2	1-4 pkt	ERR - ekonomiczna wewnętrzna stopa zwrotu z inwestycji. 4 pkt – gdy $ERR \geq 15\%$; 3 pkt – gdy $10\% \leq ERR < 15\%$; 2 pkt – gdy $8\% \leq ERR < 10\%$; 1 pkt – gdy $i \leq ERR < 8\%$, gdzie „i” to stopa dyskontowa przyjęta w analizie społeczno-ekonomicznej.

Kryteria merytoryczne szczegółowe (punktowane)					
LP	Nazwa kryterium	Źródło informacji	Waga	Punktacja	Definicja
1	2	3	4	5	6
5.	Wpływ projektu na środowisko	Wniosek wraz z załącznikami	2	0-2 pkt	Suma punktów (max 2 pkt). 1 pkt - redukcja emisji zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych: CO (tlenek węgla), HC (węglowodory), NOx (tlenek azotu), PM (cząstki stałe); 1 pkt - redukcja emisji gazów cieplarnianych: CO2 (dwutlenek węgla); 0 pkt – projekt nie wpływa na poprawę środowiska. Ocena rozwiązań w zakresie dostosowania modernizowanej / rewitalizowanej sieci kolejowej i infrastruktury dworcowej pod względem minimalizacji negatywnego wpływu na środowisko.
6.	Projekt wspiera działania rewitalizacyjne	Wniosek wraz z załącznikami	2	0-3 pkt	3 pkt – projekt jest zintegrowany z działaniami rewitalizacyjnymi, realizowanymi z innych środków: własnych lub pomocowych; 2 pkt – projekt wspiera działania zaplanowane w obszarze społecznym lub gospodarczym; 1 pkt – projekt stanowi element uzupełniający dla działań realizowanych na obszarze zdegradowanym;
Kryteria merytoryczne szczegółowe (punktowane)					
LP	Nazwa kryterium	Źródło informacji	Waga	Punktacja	Definicja
1	2	3	4	5	6

					0 pkt – projekt nie wspiera działań rewitalizacyjnych.
--	--	--	--	--	--

Kryteria merytoryczne szczegółowe (TAK/NIE)					
LP	Nazwa kryterium	Źródło informacji	Charakter kryterium W/B	Definicja	
1	2	3	4	5	
Dotyczy zakupu taboru kolejowego					
1.	Inwestycja dotyczy zakupu taboru, przyczyniającego się do poprawy jakości dostępności do infrastruktury kolejowej w województwie opolskim	Wniosek wraz z załącznikami	Bezwzględny	Zgodnie z założeniami Strategii Rozwoju Województwa Opolskiego do 2020 r., Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Opolskiego na lata 2014-2020, Szczegółowego opisu osi priorytetowych RPO WO 2014-2020.	
2.	Realizacja celów osi priorytetowej	Wniosek wraz z załącznikami	Bezwzględny	Projekt dotyczy zwiększenia udziału transportu kolejowego w przewozach pasażerskich i towarowych w regionie oraz poprawy jakości kolejowego transportu zbiorowego.	
3.	Zakup autobusów szynowych spełniających aktualne normy techniczne i ekologiczne, w tym przystosowane do przewozu osób niepełnosprawnych	Wniosek wraz z załącznikami	Bezwzględny	Bada się zgodność planowanego do realizacji przedsięwzięcia z obowiązującymi regulacjami dla danego typu inwestycji.	
Kryteria merytoryczne szczegółowe (TAK/NIE)					

LP	Nazwa kryterium	Źródło informacji	Charakter kryterium W/B	Definicja
1	2	3	4	5
4.	Poprawność analizy finansowo-ekonomicznej	Wniosek wraz z załącznikami	Bezwzględny	<p>Założenia do analizy ekonomiczno-finansowej są poprawne. Projekt jest efektywny ekonomicznie:</p> <ul style="list-style-type: none"> – gdy wskaźnik korzyści-koszty B/C > 1 (przy założonej stopie dyskontowej r); – jeżeli wskaźnik ekonomicznej wewnętrznej stopy zwrotu kapitału ERR jest wyższy od przyjętej stopy dyskontowej r; <p>wskaźnik ekonomicznej bieżącej wartości netto jest dodatni, ENPV > 0.</p>
5.	Komplementarność projektu z innymi inwestycjami kolejowymi	Wniosek wraz z załącznikami	Bezwzględny	Bada się, czy projekt jest powiązany z projektami z zakresu infrastruktury kolejowej już zrealizowanymi, będącymi w trakcie realizacji lub zaakceptowanymi do realizacji.
6.	Dostosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych (<i>Nie dotyczy urządzeń niezbędnych do przygotowania składów/pociągów dla ruchu pasażerskiego</i>)	Wniosek wraz z załącznikami	Bezwzględny	Realizowany projekt zapewnia rozwiązania w zakresie dostosowania do potrzeb osób niepełnosprawnych.
Kryteria merytoryczne szczegółowe (TAK/NIE)				

LP	Nazwa kryterium	Źródło informacji	Charakter kryterium W/B		Definicja
1	2	3	4		5
7.	Zakup taboru przystosowany do standardu linii kolejowej	Wniosek wraz z załącznikami	Bezwzględny		Bada się, czy zakupywany tabor przystosowany będzie do jakości linii kolejowej po której będzie jeździć.
Kryteria merytoryczne szczegółowe (punktowane)					
LP	Nazwa kryterium	Źródło informacji	Waga	Punktacja	Definicja
1	2	3	4	5	6
1.	Dobowe ilości połączeń obsługiwanych zakupionym taborem	Wniosek wraz z załącznikami	3	1-3 pkt	Liczba obsługiwanych połączeń w ciągu doby. 3 pkt – liczba połączeń > 12; 2 pkt – $10 \leq$ liczba połączeń \leq 12; 1 pkt – liczba połączeń < 10.
2.	Oszczędności czasu podróży w przewozach pasażerskich	Wniosek wraz z załącznikami	2	1-3 pkt	Na podstawie ilości połączeń, wypełnienia pojazdów oraz rozkładów jazdy, należy obliczyć oszczędności użytkowników. 3 pkt – powyżej 3% nakładów inwestycji; 2 pkt – 1-2% nakładów inwestycji; 1 pkt – powyżej 1% nakładów inwestycji.

