



OPOLSKA POLITYKA ROWEROWA

Wykonawca:

Urząd Marszałkowski Województwa Opolskiego
ul. Piastowska 14, 45-082 Opole

Zespół autorski:

Szymon Ogłaza
Remigiusz Widera
Aldona Krysiak
Jacek Kichman
Adrian Starowicz
Iwona Niemczyk
Katarzyna Zulska
Iwona Wójcik
Marek Karawan
Magdalena Kamińska

lipiec 2018 r.

Spis treści:

SŁOWO WSTĘPNE

1.	Wprowadzenie	4
2.	Powiązania polityki rowerowej z dokumentami strategicznymi.....	4
2.1.	Analiza spójności na poziomie wspólnotowym.....	4
2.2.	Analiza spójności na poziomie krajowym.....	6
2.3.	Analiza spójności na poziomie regionalnym.....	7
3.	Uwarunkowania rozwoju ruchu rowerowego	9
3.1.	Uwarunkowania funkcjonalno -przestrzenne.....	9
3.2.	Uwarunkowania społeczno-gospodarcze.....	11
3.3.	Uwarunkowania komunikacyjne.....	12
4.	Cele i zobowiązania Opolskiej Polityki Rowerowej.....	17
5.	Przedsięwzięcia Samorządu Województwa Opolskiego i innych jednostek.....	18
5.1.	Opracowania promocyjne i planistyczne w zakresie ruchu rowerowego.....	18
5.2.	Ścieżki pieszo – rowerowe na drogach wojewódzkich	22
5.3.	Edukacja w zakresie bezpieczeństwa ruchu rowerowego	23
6.	Główne kierunki rozwoju dróg rowerowych.....	25
7.	Plan działań na rzecz ruchu rowerowego.....	26
7.1.	Długoterminowa strategia	26
7.2.	Planowane działania realizowane przez Województwo Opolskie... ..	32
8.	Wytyczne w zakresie oznakowania ciągów pieszo –rowerowych.....	33
9.	Wdrażanie efektów realizacji celów ujętych w polityce rowerowej.....	42
10.	Źródła finansowania przedsięwzięć w ramach rozwoju ruchu rowerowego.....	44
10.1.	Środki własne JST.....	44
10.2.	Środki pomocowe UE.....	45
10.3.	Środki budżetu państwa.....	45
10.4.	Środki sektora prywatnego.....	45
11.	Podsumowanie.....	46

1. WPROWADZENIE

Potrzeba ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko, troska o zdrowie publiczne, wyczerpywanie złóż paliw kopalnych oraz urbanizacja to czynniki wymuszające zmiany w systemach transportowych.

Z tego tytułu systematycznie wzrasta zainteresowanie rowerem jako środkiem transportu alternatywnym wobec pojazdów silnikowych emitujących spaliny, które przyczyniają się do nasilenia efektu cieplarnianego oraz zanieczyszczają otoczenie.

Coraz popularniejsza staje się koncepcja transportu zrównoważonego – przyjaznego środowisku i zapewniającego maksimum mobilności przy minimalnym zużyciu surowców.

Mając powyższe na względzie, Samorząd Województwa Opolskiego podjął inicjatywę stworzenia regionalnego dokumentu w zakresie kreowania ruchu rowerowego na terenie Województwa Opolskiego. Tym dokumentem jest „Opolska Polityka Rowerowa” (w skrócie OPR). Strategia promowania ruchu rowerowego jest w pełni zgodna z polityką zrównoważonego rozwoju. Nie jest możliwe całkowite uwolnienie regionu od pojazdów spalinowych, ale stosunek podróży odbywanych samochodami i środkami transportu publicznego do podróży na rowerach przez odpowiednie działania może zostać zmieniony na korzyść tych ostatnich. Takie zadania zostało postawione przed „Opolską Polityką Rowerową”.

„Opolska Polityka Rowerowa” ma zachęcić osoby dojeżdżające do szkoły czy pracy, aby, kiedy są ku temu stosowne warunki zamiast samochodu, wybrały rower, przyczyniając się do znacznego zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych, a co za tym idzie, do poprawy czystości powietrza.

Dobrze zorganizowany system transportowy w oparciu o ruch rowerowy może stymulować rozwój gospodarczy Województwa Opolskiego, a jeśli rowerem będzie można się poruszać szybko, bezpiecznie, wygodnie i tanio, wiele osób naturalnie wybierze ten bezemisyjny środek transportu.

2. POWIĄZANIA POLITYKI ROWEROWEJ Z DOKUMENTAMI STRATEGICZNYMI

Regulacje prawne mające wpływ na planowanie rozwoju ruchu rowerowego można znaleźć w kilkunastu aktach prawnych. W ramach opracowanej „Opolskiej Polityki Rowerowej”, przewiduje się podjęcie szeregu przedsięwzięć zgodnych z obowiązującymi aktami prawnymi, programami wyższego rzędu oraz dokumentami planistycznymi uwzględniającymi tę problematykę. Wyznaczone cele w ramach opracowanego dokumentu są powiązane i spójne z celami, priorytetami i działaniami strategicznych dokumentów na poziomie wspólnotowym, krajowym oraz regionalnym.

2.1. Analiza spójności na poziomie wspólnotowym

„Polityka rowerowa na terenie Województwa Opolskiego” jest zgodna m.in. z zapisami „Białej Księgi Unii Europejskiej”; „Europejskiej Strategii Rowerowej oraz „Paktem Amsterdamskim”.

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.

„Biała Księga” wskazuje niezbędne do podjęcia działania, które w perspektywie średnio- i długoterminowej przyczynią się do osiągnięcia określonych w niej celów, m.in. zakłada się zmniejszenie o połowę liczby samochodów napędzanych konwencjonalnym w transporcie miejskim do 2030 r., co w znacznej mierze spowoduje rozwój systemów rowerowych. Nadrzędnym celem podjęcia przyszłych działań ma być stworzenie jednolitego europejskiego obszaru transportu, który będzie charakteryzował się wysokim poziomem konkurencyjności i oszczędnym korzystaniem z nieodnawialnych surowców naturalnych.

Europejska Strategia Rowerowa

W czerwcu 2017 r., na międzynarodowej konferencji Velo-City w Arnhem-Nijmegen (Holandia), w obecności Pani Violety Bulc – Europejskiej Komisarz Transportu, zaprezentowano Europejską Strategię Rowerową. Zaproponowano w niej kurs działań do 2030 r. Dokument ten ma służyć jako inspiracja dla przyszłej strategii opracowanej przez Komisję Europejską. Dokument został przygotowany na podstawie dotychczasowej polityki UE dot. ruchu rowerowego z szeregiem obecnie potrzebnych i zalecanych działań. Obejmują one m.in.:

- uwzględnienie ruchu rowerowego we wszystkich istotnych programach finansowanych przez Unię Europejską,
- ustanowienie ogólnoeuropejskich ram politycznych i głównych zasad dla rozwoju infrastruktury rowerowej,
- włączenie EuroVelo – europejskiej sieci tras rowerowych do transeuropejskich sieci transportowych,
- integrację nowoczesnych technologii poprawiających bezpieczeństwo rowerzystów m.in. w przepisach dotyczących regulacji pojazdów, np. uwzględnienie ruchu rowerowego w systemie pomagającym kierowcy utrzymać prędkość,
- redukcję VATu z tytułu zakupu roweru dla państw członkowskich,
- utworzenie Rowerowego Punktu Koordynacyjnego w celu koordynacji i wdrożenia strategii dla ruchu rowerowego na szczeblu UE,
- ujednoczenie kluczowych wskaźników skuteczności działań na rzecz ruchu rowerowego na szczeblu europejskim.

Zrealizowanie celów zapisanych w Strategii pozwoliłoby na zwiększenie korzyści ekonomicznych związanych z ruchem rowerowym o prawie 50% (513 – 760 mld EUR); utworzenie dodatkowych 225 000 miejsc pracy dot. ruchu rowerowego; zwiększenie o 50% dziennych podróży rowerem (160 – 240 mln) do 2030 r.; zmniejszenie o połowę liczby rowerzystów zabitych w przeliczeniu na 100 milionów km. Aby osiągnąć powyższe cele, inwestycje UE w projekty w zakresie ruchu rowerowego powinny zostać podwojone w dwóch kolejnych budżetach Komisji, tj. wzrosnąć do 3 mld EUR w latach 2021-2027 i do 6 mld EUR w latach 2028-2034. Wielu interesariuszy z dziedziny mobilności UE wezwało do opracowania oficjalnej strategii UE w zakresie ruchu rowerowego, która zostanie włączona do programu prac Komisji na 2018 r. lub w kolejnych inicjatywach.

Pakt Amsterdamski

Dokument podpisany w Amsterdamie w Holandii w maju 2016 roku. Jest to dokument, w którym określone zostały kierunki rozwoju europejskiej polityki miejskiej w Unii Europejskiej. Prace nad dokumentem rozpoczęto w 2014 roku. Były szczególnie ważne z uwagi na rolę miast europejskich – w miastach żyje 70% ludności Unii i tworzą one 85% PKB. Celem dokumentu jest usprawnienie oraz mobilizacja miast w inwestowanie w kluczowe obszary kształtowania polityki miejskiej, w tym, m.in. dostosowanie do zmian klimatycznych, jakość powietrza i mobilność miejska.

2.2. Analiza spójności na poziomie krajowym

„Polityka rowerowa na terenie Województwa Opolskiego” jest zgodna m.in. z zapisami „Strategii Rozwoju Kraju 2020”; „Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030”; „Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)”, „Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)”.

Strategia Rozwoju Kraju 2020

Strategia Rozwoju Kraju 2020 przyjęta została uchwałą Rady Ministrów w dniu 25 września 2012 roku. Wytycza obszary strategiczne, w których koncentrować się będą główne działania oraz określa, jakie interwencje są niezbędne w perspektywie średniookresowej w celu przyspieszenia procesów rozwojowych. Strategia określa działania związane m.in. z promowaniem komunikacji pieszej i rowerowej, realizacją rozwiązań z zakresu integracji przestrzennej i funkcjonalnej podsystemów transportowych oraz tworzeniem warunków do integracji różnych gałęzi transportu, poprzez wdrażanie systemów intermodalnych

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 rozwoju ruchu rowerowego podkreśla znaczenie działań służących poprawie dostępności transportowej, w szczególności w odniesieniu do obszarów funkcjonalnych. Dokument ten zakłada wdrażanie zintegrowanych rozwiązań dotyczących multimodalnego transportu zbiorowego obejmującego różne środki transportu i elementy infrastruktury, w tym komunikację rowerową.

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. W dokumencie wskazano 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. 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 oraz zbudowanie racjonalnego modelu finansowania inwestycji infrastrukturalnych.

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

Dokument przyjęty uchwałą Rady Ministrów w dniu 14 lutego 2017 r. Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju, przyjęta przez Radę Ministrów 14 lutego 2017 roku, jest kluczowym dokumentem państwa polskiego w obszarze średnio- i długofalowej polityki gospodarczej. Zapisy dokumentu w obszarze transportu wskazują m.in. na rozwijanie zintegrowanych systemy transportu publicznego przy wykorzystaniu niskoemisyjnych środków transportu, szczególnie pojazdów szynowych, elektrycznych autobusów a także rowerów. Stworzone zostaną łańcuchy ekomobilności, poprawiające warunki przemieszczania się rowerem i pieszo. Miasta będą lepiej skomunikowane z obszarami funkcjonalnymi, a indywidualny transport samochodowy zostanie ograniczony, szczególnie w centrach miast. Na obszarach wiejskich będą kontynuowane działania w zakresie budowy i modernizacji podstawowej infrastruktury transportowej (drogi lokalne, infrastruktura towarzysząca, ścieżki rowerowe, środki transportu zbiorowego) oraz rozwoju usług transportu zbiorowego.

2.3. Analiza spójności na poziomie regionalnym

Zagadnienia ujęte w „Opolskiej Polityce Rowerowej” są m.in. spójne z przyjętymi priorytetami i celami takich dokumentów, jak: „Strategia Rozwoju Województwa Opolskiego do 2020 roku”; „Plan Zagospodarowania Województwa Opolskiego”; „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Opolskiego”; „Plan Transportowy Województwa Opolskiego 2020 (z perspektywą do 2025 r.)”.

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. W ramach dokumentu zdefiniowano: 5 wyzwań, 10 strategicznych celów, 36 celów operacyjnych oraz działania służące ich realizacji. Zapisy „Opolskiej Polityki Rowerowej” znajdują odzwierciedlenie m.in. 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 połączeń transportowych w układzie wewnętrznym i zewnętrznym (działanie w celu 8.1 Rozwój i wzmocnienie funkcji metropolitalnych).

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Opolskiego

„Plan zagospodarowania przestrzennego województwa opolskiego” (w skrócie PZPWO), 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. Zapisy „Opolskiej Polityki Rowerowej” odnoszą się wprost do zapisów celu zagospodarowania przestrzennego w zakresie zwiększenia dostępności komunikacyjnej 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 (Cel 4).
- Poprawa bezpieczeństwa – radykalna redukcja liczby wypadków i ograniczenie ich skutków (zabici, ranni) oraz poprawa bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu (Cel 5).
- Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne i warunki życia (Cel 6).

Określone cele zawarte w „Opolskiej Polityce Rowerowej” są spójne z zapisami wskazanymi w Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Opolskiego.

Plan Transportowy Województwa Opolskiego 2020 (z perspektywą do 2025 r.)

Plan Transportowy Województwa Opolskiego 2020 (z perspektywą do 2025 r.) został przyjęty uchwałą Nr 2637/2016 z dnia 19 września 2016 r. w sprawie przyjęcia „Planu wypełnienia warunkowości ex-ante w zakresie inwestycji transportowych w ramach funduszy EFRR 2014-2020 dla województwa opolskiego”, zwanego „Planem Transportowym Województwa Opolskiego 2020 (z perspektywą do 2025 r.) wraz z prognozą oddziaływania

na środowisko. Ma on 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. Działania ujęte w „ Opolskiej Polityce Rowerowej”, są spójne z planowanymi zadaniami inwestycyjnymi określonymi w przedmiotowym dokumencie.

3. UWARUNKOWANIA ROZWOJU RUCHU ROWEROWEGO

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). Od południa region opolski sąsiaduje z krajem morawsko-śląskim i ołomunieckim w Republice Czeskiej. 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, 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.).



Rys.1. Podział administracyjny Województwa Opolskiego

Źródło: Plan zagospodarowania przestrzennego Województwa Opolskiego

Tab.1. Wybrane dane statystyczne dotyczące Województwa Opolskiego na lata 2010 – 2016.
Stan na 31.XII.

Wskaźnik	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Gęstość zaludnienia	108	108	107	107	106	106	106
Powierzchnia [ha]	941 187	941 187	941 187	941 187	941 187	941 187	941 187
Liczba ludności	1 017 241	1 013 950	1 010 203	1 004 416	1 000 858	996 011	993 036
Liczba urodzeń żywych	9 163	8 686	8 939	8 227	8 593	8 289	8 634
Urodzenia żywe na 1000 ludn.	9,00	8,55	8,83	8,17	8,57	8,30	8,68
Liczba zgonów	9 882	9 719	10 180	10 267	9 808	10 468	10 006
Zgony na 1000 ludności	9,70	9,57	10,06	10,20	9,78	10,48	10,06
Przyrost naturalny	-719	-1 033	-1 241	-2 040	-1 215	-2 179	-1 372
Przyrost nat. na 1000 ludności	-0,71	-1,02	-1,23	-2,03	-1,21	-2,18	-1,38
Kobiety na 100 mężczyzn	107	107	107	107	107	107	107

Małżeństwa na 1000 ludności	5,6	5,1	5,3	4,7	4,8	4,9	4,9
Ludność przed produkcją (%)	17,1	16,8	16,6	16,3	16,2	16,0	15,9
Ludność w wieku produkcji (%)	65,6	65,4	65,1	64,7	64,3	63,8	63,2
Ludność po produkcji (%)	17,3	17,8	18,3	18,9	19,6	20,2	20,9

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS

3.2. Uwarunkowania społeczno-gospodarcze

Charakterystycznymi elementami przestrzeni społecznej Województwa Opolskiego są m.in.:

- wysoki poziom życia ludności w gospodarstwach domowych,
- niska aktywność ekonomiczna ludności i niewykorzystywane rezerwy podaży pracy,
- postępująca depopulacja, wynikająca z niskiego przyrostu naturalnego oraz bardzo niekorzystnych tendencji w zakresie ruchu migracyjnego ludności.

Przestrzeń gospodarczą województwa charakteryzuje:

- średni poziom rozwoju gospodarczego (PKB *per capita* – 11 miejsce w kraju - dane na koniec 2015),
- wewnątrzregionalne zróżnicowanie poziomu rozwoju gospodarczego (niższy wskaźnik PKB *per capita* w części zachodniej województwa),
- zróżnicowana struktura przemysłu, w której wyróżniają się m.in. zakłady przemysłu spożywczego, chemicznego, energetycznego, cementowo-wapienniczego, metalowego,
- duży potencjał eksportowy województwa opolskiego, opierający się w zdecydowanej mierze na przemyśle chemicznym,
- wysoka produktywność rolnicza (wysokie plony),
- słabość sektora usług rynkowych oraz słaby rozwój sektora usług wyższego rzędu,
- niska innowacyjność gospodarki oraz słabość sfery B+R,
- niewystarczający poziom inwestycji, w tym inwestycji zagranicznych.

Województwo opolskie to:

- region wyludniający się (procesy depopulacji oraz starzenia się ludności stają się głównymi wyzwaniami rozwojowymi, rzutującymi na obecny oraz przyszły rozwój społeczno-gospodarczy województwa opolskiego),
- 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),
- region o zróżnicowanej strukturze gospodarki (dominują usługi generujące około 56% wartości dodanej brutto oraz skupiające 52% ogółu pracujących w gospodarce regionu. Jednak wyróżnikiem województwa opolskiego jest jego wysoko rozwinięty przemysł, generujący 30,1% wartości dodanej brutto w regionie przy przeciętnie w kraju 25,6% - dane na koniec 2015 r.).
- region przygraniczny (na południu przebiega granica państwowa z Republiką Czeską, w tym z dwoma regionami: krajem ołomunieckim i morawsko-śląskim. Sieć powiązań transgranicznych obejmuje zarówno sferę społeczno-gospodarczą, infrastrukturalną jak i ekologiczną).

Prognozy demograficzne nie pozostawiają wątpliwości – sytuacja demograficzna województwa opolskiego na tle Polski jest zła i będzie się pogarszać. Nastąpią niekorzystne zmiany pogłębiające istniejące dysproporcje demograficzne i zaburzenia w ruchu naturalnym. Według prognozy GUS 2014, w perspektywie 2030 roku we wszystkich powiatach województwa przewidywane jest zmniejszenie liczby ludności o 106 tys. (-10,5%) do 902 tys. osób, a do 2050 roku o kolejne 157,4 tys. (-17,5%) do 744,6 tys. osób. Nastąpi spadek udziału ludności w wieku przedprodukcyjnym z 16,0% w 2015 roku, 13,5% w 2030 r. do 12,2% w 2050 roku oraz produkcyjnym z 65,1% (2013 r.) poprzez 62% (2030 r.) do 55,3% (2050 r.), wzrośnie natomiast udział osób w wieku poprodukcyjnym – z 20,0% w 2015 r., 24,4% w 2030 r. do 32,5% w 2050 r. Wyraźne zmiany będą widoczne już w najbliższej perspektywie (2016- 2020): nastąpi spadek ludności o 27,9 tys. osób i zasobów pracy o 25,9 tys., oraz wzrost liczby osób starszych o 8,2 tys. osób.

Tab.2. Prognoza liczby ludności Województwa Opolskiego do 2050 roku

Obszar	2014	2015	2020	2030	2049
Polska	38 478,60	38 437,24	38 137,80	37 185,10	33 950,60
Województwo opolskie	1 000,86	996,00	966,60	902,00	744,60

Źródło: Plan zagospodarowania przestrzennego Województwa Opolskiego

3.3. Uwarunkowania komunikacyjne

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 zidentyfikowano: autostradę A4, linie kolejowe E30, E59, C-E59 oraz śródlądową drogę wodną opartą o rzekę Odrę. Ponadto w przy granicy wschodniej województwa opolskiego w obszarze oddziaływania korytarza znajduje się autostrada A1 powiązana z autostradą A-4 również poprzez drogi: DK 46 i DW 494.



Fot. 1. Ciąg pieszo-rowerowy przy DW 901 w Oleśnie

Źródło: Opracowanie własne



Fot. 2. Ciąg pieszo-rowerowy przy DW 901 w Oleśnie

Źródło: Opracowanie własne

Na uwarunkowania rozwoju ruchu rowerowego wpływ ma kształt sieci komunikacyjnej, którą na terenie Województwa Opolskiego tworzą drogi kategorii: krajowej, wojewódzkiej, powiatowej oraz gminnej; linie kolejowe, a także Odrzańska Droga Wodna.

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”).

Przez teren Województwa Opolskiego przebiegają:

- autostrada A4 stanowiąca główny element paneuropejskiego korytarza transportowego Berlin-Kijów o długości 175,426 (2 jezdnie po 87,7 km każda), wraz z 6 węzłami autostradowymi: „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”),
- 11 dróg kategorii krajowej o długości 682,1 km, których zarządcą jest Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad,
- 45 dróg wojewódzkich o łącznej długości 943,558 km, których zarządcą jest Zarząd Dróg Wojewódzkich w Opolu,
- drogi powiatowe o łącznej długości 3 926,8 km (w tym o nawierzchni twardej ulepszonej 3 719,2 km- dane na koniec 2014 r.),
- drogi gminne o łącznej długości 5 648,6 km (w tym o nawierzchni twardej ulepszonej 2 993,7 km- dane na koniec 2014 roku).

Tab.4. Sieć dróg wojewódzkich na terenie Województwa Opolskiego

Lp.	Nr drogi	Nazwa drogi	km
1	378	Biedzychów - 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	Droga 1602 O - Jasienica Dolna - droga 405	19,397
9	407	Droga 41 - Korfantów - łącznik - droga 414	27,956
10	408	Kędzierzyn - Koźle - Gliwice	20,693
11	409	Dębina - Krapkowice - Strzelce Opolskie	42,813
12	410	Kędzierzyn-Koźle - Kobylce - Bładaczów - rzeka Odra - Brzeźce /droga 408/	6,778
13	411	Nysa - Głuchołazy -* - Gr. Państwa	17,439
14	413	Ligota Prószkowska - dr. 429	4,738
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	42,662
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	Kościeryzce -rzeka Odra - Pawłów -Kopanie -droga 462	10,290
38	461	Kup - Jełowa	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
46	489	Droga 46 /Głębinów/ - Nysa - ...* - droga 41 /Niwnica/	15,907
Ogółem długość dróg			944,685

.....* - nieciągłość drogi

Źródło: Zarząd Dróg Wojewódzkich w Opolu

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).

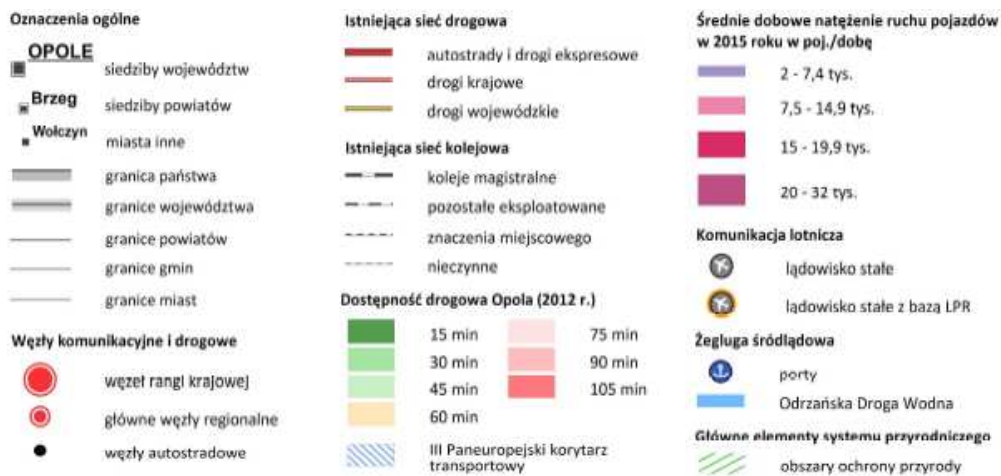
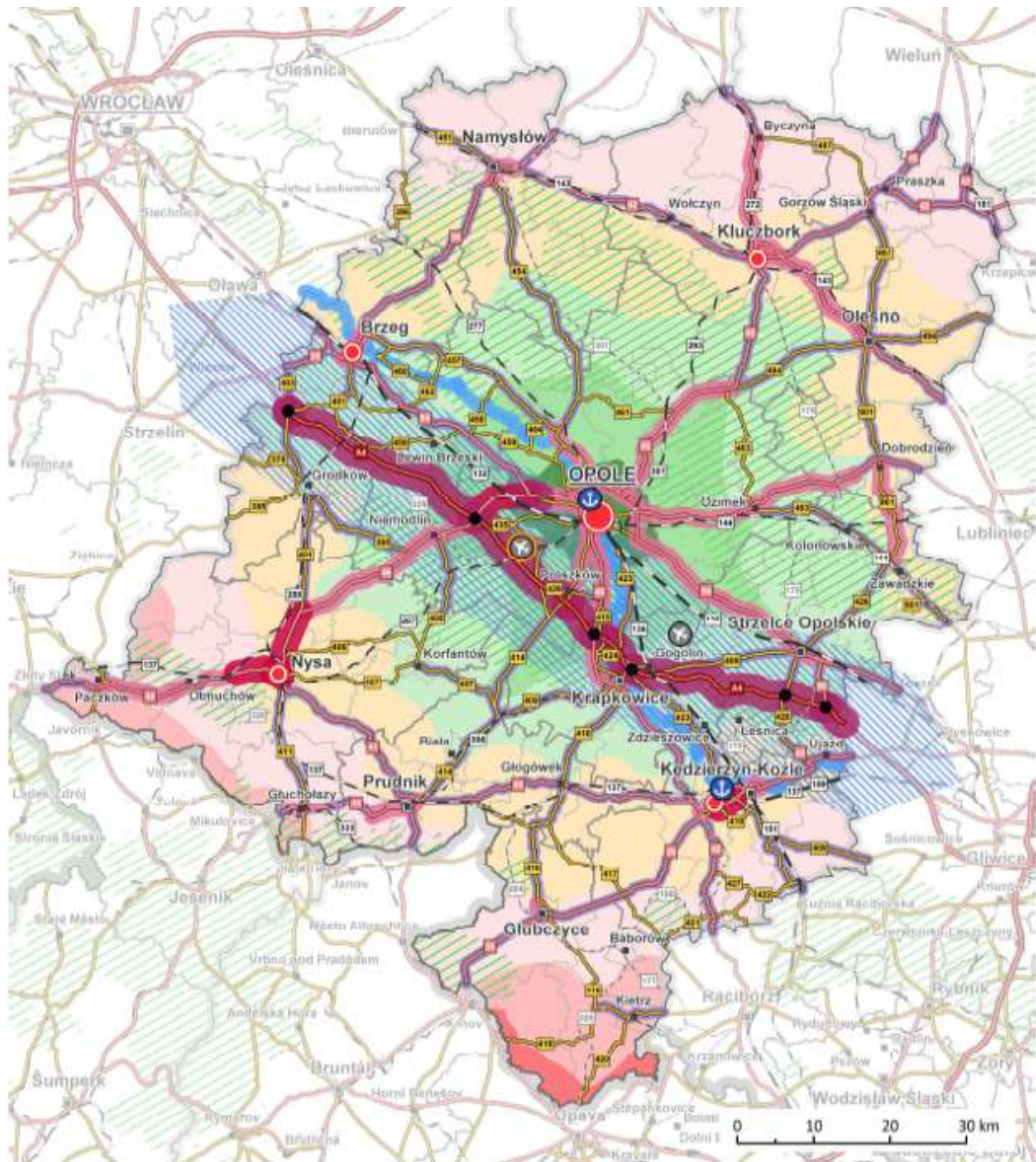
Przez teren województwa przebiegają także jedne z najważniejszych magistralnych i pierwszorzędnych linii kolejowych w Polsce, w tym o znaczeniu europejskim, jak: linia kolejowa nr 132 relacji Bytom – Wrocław, nr 136 relacji Opole Groszowice – Kędzierzyn-Koźle oraz nr 137 relacji Katowice – Legnica a także nr 151 Kędzierzyn-Koźle – Chałupki i nr 277 relacji Opole – Jelcz – Wrocław (fragment międzynarodowych tras kolejowych E 30, E 59, C 30, C 59 i C-E 59). Wpływ na rozwój ruchu rowerowego ma także potencjał rzeki Odry, przecinającej centralnie obszar województwa opolskiego, która 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. 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.

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.3. Sieć drogowa w Województwie Opolskim na tle kraju w roku 2015

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

Źródło: GUS. Raport: „Transport – wyniki działalności”. Warszawa 2016



Rys.2. Uwarunkowania zagospodarowania przestrzennego Województwa Opolskiego
Źródło: Plan zagospodarowania przestrzennego Województwa Opolskiego –projekt zmiany

4. CELE I ZOBIAZANIA OPOLSKIEJ POLITYKI ROWEROWEJ

Głównymi celami Opolskiej Polityki Rowerowej jest wzrost udziału ruchu rowerowego w regionie opolskim oraz zwiększenie roli roweru jako codziennego środka transportu. Jazda na rowerze często nie jest postrzegana jako pełnoprawny sposób przemieszczania się na co dzień, bywa wręcz traktowana jedynie jako forma spędzania wolnego czasu lub środek transportu jedynie dla osób niezamożnych.

Opolska Polityka Rowerowa ma za zadanie umożliwić transfer wiedzy i rozwój potencjału wdrożeniowego w celu podniesienia skuteczności działań podejmowanych w dziedzinach związanych z ruchem rowerowym.

Realizacja celu głównego przełoży się na:

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

Polityka rowerowa wymaga ciągłości i konsekwencji. Powinna zawierać w sobie działania informacyjno-uświadamiające oraz popularyzujące poruszanie się na rowerze, aby mogła wpłynąć na wybór środków transportu.

W ramach celu głównego wyznaczono także 4 cele operacyjne, jak poniżej.

CEL GŁÓWNY:

WZROST UDZIAŁU RUCHU ROWEROWEGO W REGIONIE OPOLSKIM ORAZ ZWIĘKSZENIE ROLI ROWERU JAKO CODZIENNEGO ŚRODKA TRANSPORTU

Cel 1. Szeroki dostęp do infrastruktury rowerowej,

Cel 2. Rozwój usług dla rowerzystów,

Cel 3. Strategiczne planowanie ruchu rowerowego,

Cel 4. Prawidłowa komunikacja, edukacja i marketing.

W ramach strategicznego Celu nr 1 Szeroki dostęp do infrastruktury rowerowej określono kierunki działań, takie jak:

- Budowa, rozbudowa i modernizacja tras rowerowych o charakterze użytkowym,
- Budowa, rozbudowa i modernizacja tras rowerowych o charakterze wypoczynkowym,
- Integracja tras rowerowych dojazdowych i rekreacyjnych,
- Zwiększenie ilości i poprawa jakości miejsc do parkowania rowerów,
- Budowa Miejsc Obsługi Rowerzystów (stojaki, wiaty i ławki oraz kosze na śmieci i tablice informacyjne).

W ramach strategicznego Celu nr 2 Rozwój usług dla rowerzystów określono kierunki działań, takie jak:

- Tworzenie lokalnych informacji rowerowych,
- Integracja z transportem zbiorowym,
- Rozwój publicznych systemów rowerowych,
- Zwiększenie rowerowych punktów samoobsługowych,
- Rowery elektryczne/E-rowery.

W ramach strategicznego Celu nr 3 Strategiczne planowanie ruchu rowerowego określono kierunki działań, takie jak:

- Inwentaryzacja infrastruktury związanej z ruchem rowerowym,
- Standardy i wytyczne kształtowania infrastruktury rowerowej,
- Koncepcja rozwoju szlaków rowerowych.

W ramach strategicznego Celu nr 4 Prawidłowa komunikacja, edukacja i marketing określono kierunki działań, takie jak:

- Wzrost znaczenia regionalnych stowarzyszeń i organizacji rowerowych ,
- Edukacja i promocja ruchu rowerowego,
- Integracja podmiotów związanych z ruchem rowerowym,
- Komunikacja marketingowa.

Charakterystykę poszczególnych kierunków działań zawarto w rozdz. 7. Plan działań na rzecz ruchu rowerowego.

5. PRZEDSIĘWZIĘCIA SAMORZĄDU WOJEWÓDZTWA OPOLSKIEGO I INNYCH JEDNOSTEK

5.1. Opracowania promocyjne i planistyczne w zakresie ruchu rowerowego

W ramach wspierania rozwoju ruchu rowerowego podejmowane są działania promocyjne i planistyczne realizowane zarówno przez Samorząd Województwa Opolskiego, jak i inne jednostki. Poniżej przedstawiono krótko charakterystykę niektórych ze zrealizowanych przedsięwzięć w tym zakresie.

- **„Rowerowe szlaki Śląska Opolskiego”**

Jest to atlas opracowany w 2009 roku przy współudziale Samorządu Województwa Opolskiego, który zawiera opis 11 szlaków rowerowych na terenie Województwa Opolskiego. Atlas dostępny jest pod adresem:

www.turystyka.opolskie.pl/data/dataPublicator/szlaki_rowerowe_slaska_op_1.pdf

- **„Opole i okolice na rowerze”**

Jest to atlas opracowany w 2017 roku, który zawiera opis szlaków rowerowych na terenie Opola i jego okolic. Atlas dostępny jest pod adresem:

www.plan.pl/opole_i_okolice_atlas_rowerowy

- **Pozostałe opracowania promocyjne**

Szlaki rowerowe opracowane przy współudziale Samorządu Województwa Opolskiego, są uwzględnione także w takich opracowaniach, jak:

- Folder „Szlaki turystyczne Śląska Opolskiego”, dostępny pod adresem:
www.turystyka.opolskie.pl/data/dataPublicator/opolskie_piesze_szlaki_turystyczne.pdf
- „Visit Opolskie Katalog Produktów Turystycznych”, dostępny pod adresem:
www.turystyka.opolskie.pl/data/dataPublicator/visitopolskie_katalog_produkow_turystycznych.pdf
- Folder „Opolskie szlaki wodne”, dostępny pod adresem:
www.turystyka.opolskie.pl/data/dataPublicator/pl_opolskie_szlaki_wodne1.pdf

- „Przewodnik po obszarach wiejskich”, dostępny pod adresem: www.turystyka.opolskie.pl/data/dataPublicator/opolskie_kwitnace_pla.pdf
- „Przewodnik turystyczny po województwie opolskim”, dostępny pod adresem: www.turystyka.opolskie.pl/data/dataPublicator/przewodnik-opolskie_2014_pl_24-11-2014_d.pdf
- Folder „Opolskie wędrówki krajoznawcze”, dostępny pod adresem: www.turystyka.opolskie.pl/data/dataPublicator/przewodnik.pdf
- Folder „Opolskie zawsze jesteś zaproszony”, dostępny pod adresem: www.visitopolskie.pl/store/uploads/pliki%20do%20pobrania/Folder_zaproszony.pdf



Rys. 3. Atlas: „Rowerowe szlaki Śląska Opolskiego”

Źródło: strona www.turystyka.opolskie.pl

- „Standardy projektowe i wykonawcze dla infrastruktury rowerowej województwa opolskiego”

Na początku 2018 r. Opolska Regionalna Organizacja Turystyczna przystąpiła do opracowania standardów technicznych dla województwa opolskiego w ramach strategii marketingowo – promocyjnej w projekcie pn. „Koncepcja rozwoju transgranicznej turystyki rowerowej na

pograniczu polsko-czeskim”. Głównym celem opracowania dokumentu jest określenie jednolitego systemu zasad projektowych i wykonawczych dla infrastruktury rowerowej realizowanej w obszarze całego województwa opolskiego.

Standardy, opracowane w oparciu o najlepsze wzorce zagraniczne i krajowe, będą narzędziem gwarantującym najwyższą jakość projektowania i realizacji w regionie systemów tras rowerowych komunikacyjnych, turystycznych i rekreacyjnych oraz obsługującej je infrastruktury rowerowej. Standardy określą również zasady integracji infrastruktury rowerowej z systemem transportowym województwa. Wdrożenie standardów rowerowych poprawi bezpieczeństwo ruchu rowerowego, podniesie walory użytkowe oraz atrakcyjność infrastruktury rowerowej, a także przyczyni się do sukcesywnego rozwoju ruchu rowerowego w regionie. Grupą docelową i głównymi adresatami „Standardów projektowych i wykonawczych dla infrastruktury rowerowej województwa opolskiego” są wszyscy uczestnicy procesu planowania, projektowania i realizacji inwestycji rowerowych w regionie.

- **Koncepcja rozwoju trans granicznej turystyki rowerowej na pograniczu polsko – czeskim**

W 2017 r. rozpoczęto prace nad projektem w zakresie opracowania pt. „Koncepcja rozwoju trans granicznej turystyki rowerowej na pograniczu polsko – czeskim”. Opracowanie, które obejmuje m.in. obszar Województwa Opolskiego, koordynuje Instytut Rozwoju Terytorialnego we Wrocławiu. Celem projektu jest przygotowanie koncepcji długiej trasy rowerowej z siecią transgranicznych ścieżek rowerowych łączących oba kraje wraz z niezbędnym know-how oraz działaniami marketingowymi w taki sposób, by koncepcję tę można było następnie wprowadzić i zrealizować. Zakończenie prac planowane jest w 2019 r.

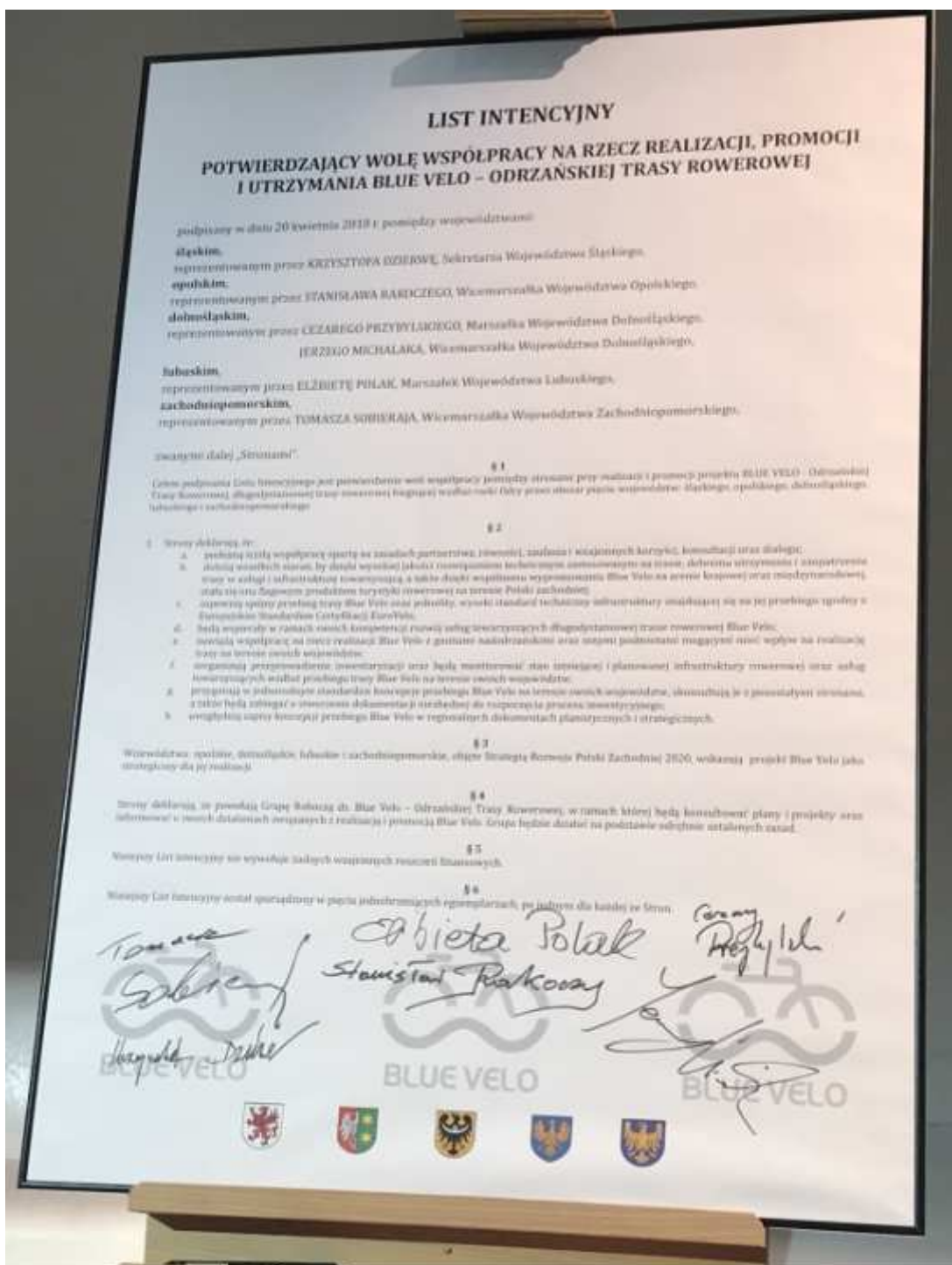
- **Blue Velo – Odrzańska Trasa Rowerowa**

W dniu 20 kwietnia 2018 r. podczas trwającego Forum Rowerowego, przedstawiciele pięciu województw (śląskiego, opolskiego, dolnośląskiego, lubuskiego oraz zachodniopomorskiego) podpisali *List intencyjny potwierdzający wolę współpracy na rzecz realizacji, promocji i utrzymania Blue Velo – Odrzańskiej Trasy Rowerowej*.

Podpisanie Listu jest pierwszym krokiem na rzecz realizacji długodystansowej trasy rowerowej Blue Velo, która ma prowadzić wzdłuż Odry na całym jej polskim przebiegu: od Górnego Śląska aż po Bałtyk (w tym także przez teren Województwa Opolskiego).

Dokładna długość trasy zostanie ustalona podczas opracowywania dokumentacji przez poszczególne regiony; szacunkowo będzie to ok. 750-1000 km (długość Odry w Polsce to ok. 750 km). Założeniem współpracy jest zaangażowanie w projekt wielu partnerów z różnego szczebla – od samorządów lokalnych przez samorządy regionalne po poziom krajowy – dzięki któremu trasa mogłaby powstać już w przeciągu kilku lat.

Konieczne jest również włączenie do projektu instytucji – zarządców terenów, przez które przebiegać będzie trasa.



Fot.3. List intencyjny w ramach projektu „Blue Velo”

Źródło: strona www.turystyka.opolskie.pl

5.2. Ścieżki pieszo –rowerowe na drogach wojewódzkich

W ramach realizacji inwestycji w ciągu dróg wojewódzkich powstają m.in. ciągi pieszo –rowerowe. Z posiadanych danych (na koniec lutego 2018 r.) w ramach przedsięwzięć zrealizowanych w ciągu dróg wojewódzkich, Województwo Opolskie posiada ponad 100 km „ścieżek pieszo-rowerowych”. W poniższej tabeli zobrazowano ogólną ich charakterystykę.

Tab. 4. Wykaz zrealizowanych „ścieżek pieszo-rowerowych” w ciągu dróg wojewódzkich - stan na koniec lutego 2018 roku.

Przebieg (nr drogi wojewódzkiej)	Długość (km)	Gmina	Lokalizacja (nr drogi wojewódzkiej)	Długość (km)	Gmina
Smolarnia - Krobusz - 414	5,2	Biała	Tułowice Małe-Tułowice - 405	1,1	Tułowice
Krobusz - Biała - 414	1,8	Biała	Polska Nowa Wieś - Komprachcice - 429	1,3	Komprachcice
Przysiecz - Dzików - 414	1,1	Prószków	Stebłów - Krapkowice - 409	2,5	Krapkowice
Konradowa 407	1,6	Nysa	Krasiejów - 463	1,698	Ozimek
Grodków – Pakosławice I - 401	4,2	Skoroszyce	Stare Kolnie - 457	1	Popielów
Bzinica Stara - 901	1,076	Dobrodzień	Strzelce przy Bursztynowa - 409	1,07	Strzelce Opolskie
Obwodnica Grodkowa - 401	0,3	Grodków	Borki – Dobrzeń Wielki - Kup - 457	8,679	Dobrzeń Wielki
Grodków Pakosławice II - 401	1	Skoroszyce	Stare Siołkowice-Dobrzeń Wielki - 457	4,5	Dobrzeń Wielki
Głuchołazy - Bodzanów - 411	1,6	Głuchołazy	Pietna - 416	2,75	Krapkowice
Kościeryce - 457	2,2	Lubsza	Górki- Chrzęszczyce - 114	0,85	Prószków
Kocury - 901	1,756	Dobrodzień	Kędzierzyn - Koźle, ul. Głubczycka - 418	0,81	Kędzierzyn-Koźle
Kocury - Malichów - 901	0,207	Dobrodzień	Stare - Koźle - 408	2,03	Bierawa
Olesno -Wachowice - 901	2,408	Olesno	Kup - 454	2,03	Dobrzeń Wielki
Kolonowskie - 463	2,406	Kolonowskie	Olesno - Łowosów - 494	1,47	Olesno
Głubczyce Sady - 416	2,1	Głubczyce	Olesno - 487	3,007	Olesno
Namysłów Oleśnicka - 451	0,727	Namysłów	Świercze - 494	0,396	Olesno
Piotrówka - Strzelce Opolskie - 426	8,4	Jemielnica	Boroszków - Olesno - 487	6,517	Olesno
Zawadzkie - 901	1,469	Zawadzkie	Antoniów - 463	1,85	Ozimek
Zdzieszowice - Januszkowice - 423	1,7	Zdzieszowice	Pludry - 901	0,639	Dobrodzień
Popielów - 457	5,4	Popielów	Wierchlesie - Piotrówka - 426	0,769	Jemielnica
Głuchołazy granica - 411	2,4	Głuchołazy	Gogolin - 409	4,012	Gogolin
Przywory - Kąty opolskie - 423	1,6	Tarnów Opolski	Sławięcice - 426	0,086	Kędzierzyn-Koźle
Wydrowice - 405	0,8	Niemodlin			

Źródło: Zarząd Dróg Wojewódzkich

5.3. Edukacja w zakresie bezpieczeństwa ruchu rowerowego

Edukacja w zakresie ruchu rowerowego rekomendowana jest już na poziomie szkół podstawowych. Zgodnie z Prawem oświatowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 59, 949 i 2203 oraz z 2018 r. poz. 650) w podstawie programowej kształcenia ogólnego zawarte są treści umożliwiające przygotowanie ucznia szkoły podstawowej do ubiegania się o wydanie karty rowerowej. Zajęcia dla uczniów przygotowujących się do egzaminu na kartę rowerową prowadzi nauczyciel wychowania komunikacyjnego uprawniony przez dyrektora szkoły, który odbył odpowiednie szkolenie w Wojewódzkim Ośrodku Ruchu Drogowego (w skrócie WORD). WORD w Opolu prowadzi również warsztaty szkoleniowe dla uczniów przygotowujących się do uzyskania karty rowerowej.

Uczestnikami warsztatów są dzieci ze szkół podstawowych woj. opolskiego. Program warsztatów obejmuje m.in. projekcję filmu „Z rowerem za Pan brat”, wykład o bezpieczeństwie, praktyczną jazdę po torze przeszkód, doskonalenie techniki jazdy rowerem oraz ćwiczenia z udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej (fantom).

Osoby, które nie ukończyły 18 roku życia i nie są uczniami mogą ubiegać się o kartę rowerową w Wojewódzkim Ośrodku Ruchu Drogowego. Zgodnie z zapotrzebowaniem na terenie WORD, przeprowadzane są egzaminy praktyczne na kartę rowerową z wykorzystaniem mobilnego miasteczka ruchu drogowego. W egzaminowaniu biorą udział egzaminatorzy i pracownicy WORD. Biorąc pod uwagę, iż osoba która ukończyła 18 rok życia może kierować rowerem bez jakichkolwiek uprawnień ważnym jest by edukację społeczeństwa zaczynać jak najwcześniej. Tym bardziej, iż wzrost liczby rowerzystów w ruchu drogowym nie jest proporcjonalny do wzrostu znajomości przepisów ruchu drogowego przez użytkowników jednośladów.

W Województwie Opolskim działania zmierzające do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego skoncentrowane są

głównie wokół Opolskiej Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (w skrócie OWRBRD, powołanej przez Marszałka Województwa Opolskiego). OWRBRD skupia w swym składzie przedstawicieli wielu instytucji, jej głównym celem jest koordynacja i określanie kierunków działań administracji publicznej w sprawach bezpieczeństwa ruchu drogowego. Do zadań Rady należą w szczególności: opracowanie regionalnych programów poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, opiniowanie projektów aktów prawa miejscowego w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, zatwierdzanie planu wydatków wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego w części przeznaczonych na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, inicjowanie kształcenia kadr administracji publicznej i szkolenie w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, inicjowanie współpracy międzywojewódzkiej, współpraca z właściwymi organizacjami społecznymi i instytucjami pozarządowymi, inicjowanie działalności edukacyjno-informatycznej, analiza i podejmowanie działań.



Fot. 4. Ciąg pieszo-rowerowy przy DW 901 w m. Zawadzkie

Źródło: Opracowanie własne



Fot. 5. Pas ruchu dla rowerów przy ul. Kościuszki w Opolu

Źródło: Opracowanie własne

W skład OWRBRD wchodzi przedstawiciele: Urzędu Marszałkowskiego Województwa Opolskiego, Urzędu Wojewódzkiego, Opolskiej Wojewódzkiej Komendy Policji, Wojewódzkiego Sztabu Wojskowego w Opolu, Opolskiego Kuratora Oświaty, Opolskiej Komendy Wojewódzkiej i Miejskiej Państwowej Straży Pożarnej, Zarządu Dróg Wojewódzkich, Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Opolu, Zarządów Dróg Powiatowych, Miasta Opola, Politechniki Opolskiej, Fundacji „PRO-LEGE” w Opolu, Regionalnego Centrum rozwoju Edukacji w Opolu, Zarządu Okręgowego w Opolu Polskiego Związku Motorowego, Zakładu Linii Kolejowych w Opolu, PKP- Polskie Linie Kolejowe S.A., Opolskiego Centrum Ratownictwa Medycznego, Oddziału Wojewódzkiego Związku Ochotniczych Straży Pożarnych Rzeczypospolitej Polskiej Województwa Opolskiego, Wojewódzki Inspektor Transportu Drogowego, Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Opolu.

OWRBRD oraz WORD w Opolu udzielając wsparcia organizacyjnego, finansowego i rzeczowego czynnie uczestniczy w edukacji dzieci w wieku przedszkolnym i szkolnym m.in. poprzez:

- wydawnictwo książeczek „Bezpieczny Przedszkolak”,
- Rowerowy Rajd Przedszkolaka,
- wydawnictwo książeczek „Bezpieczny Pierwszak” i „Bezpieczny Rowerzysta”,
- organizowanie turniejów BRD szkół podstawowych i gimnazjalnych na poziomie gminnym, powiatowym i wojewódzkim,
- turniejów BRD dla dzieci szkół specjalnych oraz Turnieju Ligi Mistrzów BRD,

W ramach Opolskiej Polityki Rowerowej przewiduje się kontynuację podejmowanych działań edukacyjnych, gdyż bezpieczeństwo ruchu drogowego w odniesieniu do rowerzystów, jako jednych z niechronionych uczestników ruchu, jest jednym z kluczowych priorytetów.

6. GŁÓWNE KIERUNKI ROZWOJU DRÓG ROWEROWYCH

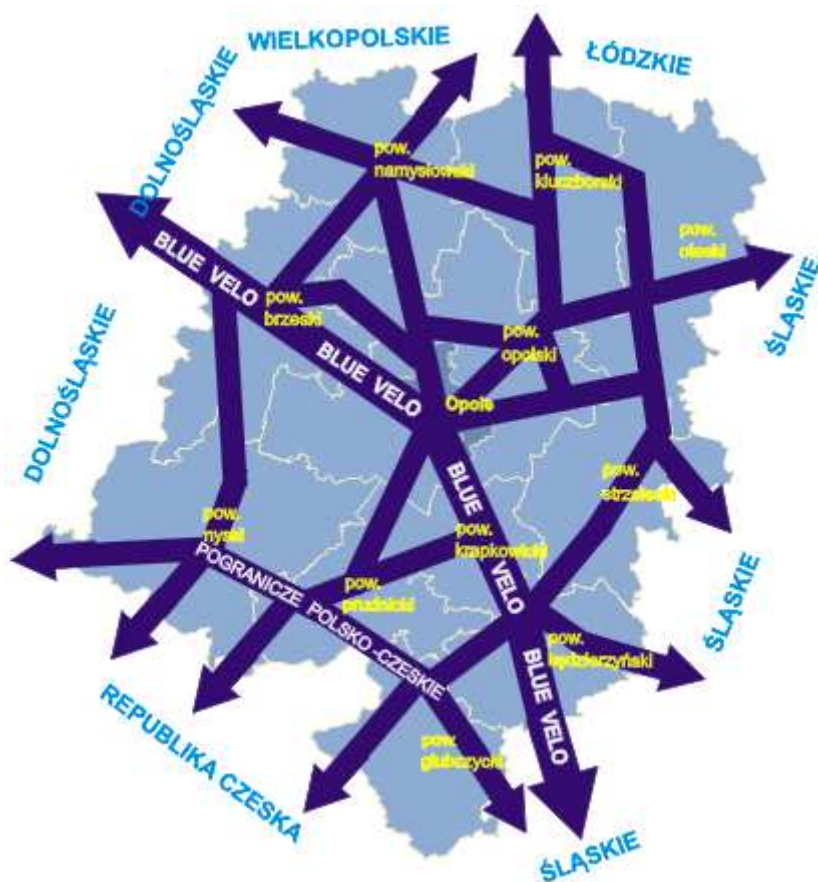
Główne kierunki rozwoju dróg rowerowych na terenie Województwa Opolskiego zostaną określone na podstawie sporządzonej koncepcji rozwoju szlaków rowerowych, która wyznaczy sieć głównych tras rowerowych w regionie.

Niewątpliwie podstawową osią rozwoju ruchu rowerowego na terenie Województwa Opolskiego stanowić będzie trasa Blue Velo – Odrzańska Trasa Rowerowa, przebiegająca wzdłuż rzeki Odry, od kierunku województwa śląskiego do województwa dolnośląskiego.

Innym ważnym kierunkiem rozwoju dróg rowerowych będą szlaki rowerowe o charakterze międzynarodowym, przebiegające na pograniczu polsko- czeskim.

Główne kierunki rozwoju korytarzy dróg rowerowych na terenie Województwa Opolskiego obejmą:

- Odrzańską Trasę Rowerową „Blue Velo”,
- pogranicze polsko –czeskie,
- ciągi dróg krajowych: 46/41/94/39;
- ciągi dróg wojewódzkich: DW 409/414/408/426/901/401/454;
- ścieżki rowerowe w ramach strategii niskoemisyjnych (powiaty i gminy).



Rys. 4. Główne kierunki rozwoju dróg rowerowych

Źródło: Opracowanie własne

Bardzo ważnym elementem Opolskiej Polityki Rowerowej jest zapewnienie koordynacji działań na szczeblu regionalnym, a także lokalnym. Przy ostatecznym ustaleniu głównych korytarzy tras rowerowych, należy mieć na uwadze ścisłą współpracę Samorządu Województwa Opolskiego z samorządami lokalnymi, a także zarządcami poszczególnych dróg.

Rozwiązania przyjęte w rowerowych dokumentach lokalnych, powinny znaleźć swoje odzwierciedlenie w przyjętych głównych kierunkach w ramach Opolskiej Polityki Rowerowej.

7. PLAN DZIAŁAŃ NA RZECZ RUCHU ROWEROWEGO

7.1. Długoterminowa strategia

Cele strategii długoterminowej opierają się na przeprowadzonej analizie w zakresie systemu transportowego odnośnie ruchu rowerowego na terenie Województwa Opolskiego.

Cele 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 „Opolskiej Polityki Rowerowej” jako główny cel przyjęto:

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

W ramach celu głównego określono cele strategiczne, takie jak:

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

W ramach strategicznego Celu nr 1 określono kierunki działań, takie jak:

- Budowa, rozbudowa i modernizacja tras rowerowych o charakterze użytkowym,
- Budowa, rozbudowa i modernizacja tras rowerowych o charakterze wypoczynkowym,
- Integracja tras rowerowych dojazdowych i rekreacyjnych,
- Zwiększenie ilości i poprawa jakości miejsc do parkowania rowerów,
- Budowa Miejsc Obsługi Rowerzystów (stojaki, wiaty i ławki oraz kosze na śmieci i tablice informacyjne),

Budowa, rozbudowa i modernizacja tras rowerowych o charakterze użytkowym

W ramach Opolskiej Polityki Rowerowej planuje się utworzenie tras rowerowych, których celem jest dojazd do źródeł o charakterze użytecznym, np. na zakupy, do pracy, do szkoły lub uczelni, do obiektów użyteczności publicznej, kultury, sportu, wydarzeń o charakterze społeczno-kulturalnym, itp. Połączenia w zakresie tras rowerowych o charakterze użytkowym powinny być możliwie najbardziej bezpośrednie. Sieć rowerowa może zostać podzielona według hierarchii ważności na sieć głównych tras rowerowych (wykorzystywanych przy dłuższych podróżach) oraz sieci tras uzupełniających. Stąd główne połączenia rowerowe mogą być intensywniej wykorzystywane od innych.

Zastosowanie hierarchii tras pozwala stworzyć szybkie połączenia tam, gdzie są potrzebne, zwiększyć wydajność systemu i podnieść poziom bezpieczeństwa.

Budowa, rozbudowa i modernizacja tras rowerowych o charakterze wypoczynkowym

Obok tras o charakterze użytkowym przewiduje się tworzenie tras rowerowych o charakterze wypoczynkowym i rekreacyjnym. W takich przypadkach bardziej istotna od bezpośrednich połączeń o charakterze użytkowym jest atrakcyjność trasy rowerowej i to, na ile ma wraz z jej otoczeniem coś ciekawego do zaoferowania. Osoby korzystające z roweru w ramach wypoczynku oczekują spokojnej, ciekawej trasy umożliwiającej odkrycie uroków okolicy.

Integracja tras rowerowych dojazdowych i rekreacyjnych

Często na tym samym obszarze funkcjonują dwa rodzaje sieci tras rowerowych: dojazdowa, służąca codziennym podróżom rowerowym, oraz rekreacyjna, wykorzystywana podczas podróży wypoczynkowych. W praktyce trasy dojazdowe i rekreacyjne często się pokrywają i powinny w związku z tym zostać zintegrowane. Istnieje popyt na trasy umożliwiające wykonywanie podróży funkcjonalnych cichszymi i bardziej atrakcyjnymi trasami – równoległe do ruchliwych ulic, lecz w pewnej odległości od nich. Projektując sieć tras rowerowych, należy wziąć pod uwagę oba rodzaje ruchu (użytkowy i wypoczynkowy). Utworzenie połączeń między oboma sieciami stwarza możliwość ich wzajemnej integracji.

Zwiększenie ilości i poprawa jakości miejsc do parkowania rowerów

Chociaż rowery można parkować wszędzie, o ile nie jest to w danym miejscu zakazane, należy stosować rozwiązania w zakresie od pojedynczych stojaków, boksów rowerowych do bezpiecznego publicznego parkingu rowerowego. Brak miejsca do przechowywania roweru zniechęca do jego posiadania i korzystania z niego, nawet w przypadku gdy obecna jest dobrze rozwinięta sieć rowerowa. Z tego powodu, rowerzyści powinni mieć zapewniony łatwy dostęp do ważnych celów podróży a tym samym należy stworzyć im miejsca do parkowania umożliwiające zostawienie roweru, m.in. przy wykorzystaniu parkingów typu B&R (parking dla rowerów zlokalizowany w pobliżu przystanków transportu publicznego) wg zasady „zaparkuj rower i jedź komunikacją publiczną.”

Budowa Miejsc Obsługi Rowerzystów

Podczas budowy tras rowerowych należy równocześnie planować także Miejsca Obsługi Rowerzystów, które mają pozwolić na chwilę odpoczynku podczas rowerowych wypraw. Takie miejsca winny być wyposażone w wiaty, które zabezpieczą rowerzystów przed deszczem i słońcem a także w stojaki i ławki oraz kosze na śmieci. Należy także przygotować tablice informacyjne z mapami turystycznymi, które pozwolą sprawdzić, na jakim etapie trasy znajdują się podróżujący cykliści. W punkcie takim, turyści będą mogli również wpisać się do księgi pamiątkowej.

W ramach strategicznego Celu nr 2 określono kierunki działań, takie jak:

- Tworzenie lokalnych informacji rowerowych,
- Integracja z transportem zbiorowym,
- Rozwój publicznych systemów rowerowych,
- Zwiększenie rowerowych punktów samoobsługowych,
- Rowery elektryczne/E-rowery.

Tworzenie lokalnych informacji rowerowych

Mieszkańcy powinni być informowani nie tylko na temat ogólnych możliwości i korzyści, jakie oferuje rower jako codzienny środek transportu, ale także mieć dostęp do informacji na

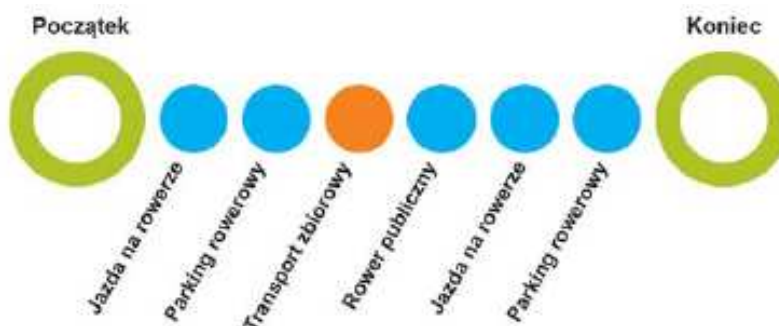
temat lokalnej infrastruktury, usług, wydarzeń i kultury rowerowej. Ludzie będą w pełni korzystać z lokalnych możliwości rowerowych tylko, jeżeli zostaną odpowiednio o nich poinformowani. Kluczowe znaczenie ma zatem dostarczanie informacji, m.in. w formie map, aplikacji internetowych, broszur i kalendarzy zawierających wszystko, co trzeba wiedzieć o ruchu rowerowym w danym obszarze na terenie województwa opolskiego.

W ramach lokalnych informacji rowerowych mogą powstawać centra mobilności, stanowiące ogólnodostępne placówki, gdzie rowerzyści lub osoby chcące korzystać z roweru jako środka transportu mogą uzyskać informacje (dane na temat szkoleń rowerowych, sklepów i usług naprawczych, lokalnych organizacji rowerowych, organizowanych w okolicy przejazdach i wycieczkach, targów, itp.) lub zasięgnąć porady na temat mobilności lub poruszania się w danym terenie na rowerze.

Integracja z transportem zbiorowym

Rower wykorzystywany jest przede wszystkim jako środek transportu na dystanse średnio od 1 do 10 km. Może jednak również odgrywać znaczącą rolę w dłuższych podróżach, jako sposób na poprawę dostępności do środków transportu zbiorowego.

Integracja intermodalna rowerów i transportu zbiorowego jest w chwili obecnej na etapie początkowym. Aby móc tę integrację rozwijać, należy podjąć zdecydowane wsparcie działań organizacyjnych i inwestycyjnych podejmowanych przez zarządców transportu zbiorowego na rzecz intermodalności. Wszystkie przystanki komunikacji zbiorowej powinny być postrzegane jako możliwe połączenia sieci transportu zbiorowego i rowerowego. Dotyczy to wszystkich stacji kolejowych oraz przystanków autobusowych. W tym zakresie m.in. planuje się utworzenie węzłów przesiadkowych w Opolu (Zachód, Wschód, Grotowice), Gogolinie oraz Lewinie Brzeskim.



Rys.5. Przykład intermodalnego łańcucha

Źródło: Planowanie i promocja ruchu rowerowego. Podręcznik Mobile 2020.

Z punktu widzenia zarządcy transportu zbiorowego, ruch rowerowy stanowi wartościowy czynnik przysparzający pasażerów, o ile wykorzystany zostanie jego potencjał. Dojazdy na rowerze do przystanków potrafią zwiększyć obsługiwany przez nie obszar dziesięciokrotnie w porównaniu do zasięgu pasażerów docierających pieszo. Dojazdy na rowerze mogą zmniejszyć zapotrzebowanie na autobusowe linie dowozowe, co może przełożyć się na niższe koszty bieżące. Wreszcie, podróż według schematu rower – pociąg/autobus – rower, stanowi konkurencyjną alternatywę względem podróży samochodem, co zwiększa stopień wykorzystania roweru. W celu uczynienia połączenia rower-transport zbiorowy atrakcyjnym, należy: stworzyć wysokiej jakości parkingi rowerowe przy węzłach transportu zbiorowego, dopuścić zwiększone przewożenie rowerów transportem zbiorowym (w tym m.in. poprzez

wyznaczenie sektorów rowerowych w autobusach i pociągach), zastosować odpowiednie ulgi dla rowerzystów korzystających z transportu zbiorowego.

Rozwój publicznych systemów rowerowych

Systemy umożliwiające wypożyczanie rowerów publicznych funkcjonują w wielu miastach i regionach Europy. W ostatnich latach systemy roweru publicznego pojawiły się także w miastach na terenie naszego kraju. Na terenie Województwa Opolskiego, samoobsługowe systemy rowerów miejskich uruchomiono w czerwcu 2012 r. na terenie miasta Opola. Ich zarządcą jest międzynarodowa firma Nextbike, która posiada 198 rowerów i 19 stacji zlokalizowanych w Śródmieściu oraz w otaczających dzielnicach Opola. Od 2016 roku obok rowerów standardowych w Opolu dostępne są trzykołowe rowery rodzinne, którymi można przewieźć nawet czworo dzieci. To prawdopodobnie pierwsze takie rozwiązanie na świecie.

Od 1 czerwca 2018 r. również mieszkańcy Kędzierzyna-Koźła będą mogli korzystać z systemu wypożyczalni rowerów miejskich. Do ich dyspozycji zostanie oddanych sześć stacji wyposażonych w 54 jednoślady. Planuje się w ramach zwiększenie ruchu rowerowego, stopniowy rozwój publicznych systemów rowerowych (stacje rowerowe wraz z rowerami), tych już istniejących a także planowanych w innych oprócz Opola i Kędzierzyna-Koźła obszarach Województwa Opolskiego.

Zwiększenie rowerowych punktów samoobsługowych

Dla rowerzystów będących w ruchu bardzo przydatne mogą okazać się proste w użytku samoobsługowe punkty serwisowe. Są one szczególnie przydatne, gdy w pobliżu nie ma żadnego stacjonarnego serwisu rowerowego. Mogą też się przydać, gdy ma znaczenie możliwość wykonania drobnych napraw i czynności serwisowych na własnym rowerze bez konieczności ponoszenia dodatkowych kosztów. Z tego tytułu, należy zwiększyć ilość rowerowych punktów samoobsługowych zlokalizowanych przy głównych ciągach komunikacyjnych, którymi poruszają się rowerzyści a także w obrębie dużych obiektów handlowych, kulturalnych i sportowych, do których można dojechać rowerem.

We wszystkich punktach powinny być dostępne są wszelkie niezbędne narzędzia, jak też kompresor i haki umożliwiające powieszenie roweru nad ziemią. Wszystkie narzędzia powinny być zabezpieczone przed kradzieżą. Innym pomocnym pomysłem jest zainstalowanie automatów z dętkami i zestawami łałek do dętek, które mogą zostać zamontowane np. na ścianie budynku mieszkalnego, w pobliżu stojaków rowerowych lub na stacji rowerowej.

Rowery elektryczne/E-rowery

W ostatnich latach rowery napędzane energią elektryczną stają się coraz bardziej popularne. Rowery elektryczne mogą wspomagać rowerzystę w pedałowaniu za pomocą niewielkiego elektrycznego silnika. Od kilku lat sprzedaż rowerów elektrycznych w UE stale rośnie. W niedalekiej przyszłości, również w regionie opolskim będzie przybywać rowerów elektrycznych, zwłaszcza wśród osób dojeżdżających na rowerze do pracy. Zaletami takich rowerów są m.in.: ułatwienie w jeździe pod wiatr, umożliwienie jazdy na dłuższe dystanse bez dużego wysiłku, ułatwienie przy podjazdach pod górę.

Odmianą roweru elektrycznego jest e-rower za pomocą którego może poruszać się wyłącznie za pomocą silnika elektrycznego (brak pedałów).

W ramach strategicznego Celu nr 3 określono kierunki działań, takie jak:

- Inwentaryzacja infrastruktury związanej z ruchem rowerowym,

- Standardy i wytyczne kształtowania infrastruktury rowerowej,
- Koncepcja rozwoju szlaków rowerowych.

Inwentaryzacja infrastruktury związanej z ruchem rowerowym

Niezwykle ważnym krokiem w realizacji stawianych celów w zakresie Opolskiej Polityki Rowerowej jest przeprowadzenie inwentaryzacji infrastruktury związanej z ruchem rowerowym. Dotyczy to m.in. zarówno istniejących tras rowerowych o charakterze użytkowym jak i wypoczynkowym. Powstały dokument posłuży do wyznaczenia słabych i silnych stron ruchu rowerowego na terenie województwa opolskiego, a także tkwiącego potencjału do jego rozwoju w naszym regionie.

Standardy i wytyczne kształtowania infrastruktury rowerowej

Opracowane standardy i wytyczne mają za zadanie określić podstawowe wymagania w zakresie budowy poszczególnych elementów infrastruktury rowerowej wraz z parametrami technicznymi, mającymi zapewnić zarówno komfort i bezpieczeństwo podróży, jak i ciągłość powiązań rowerowych. Standardy winny zawierać różnego rodzaju zalecane lub rekomendowane rozwiązania, których wybór zależy od regionalnych uwarunkowań, m.in. w zakresie oznakowania i oświetlenia tras i szlaków rowerowych, rozwiązań w obrębie skrzyżowań z drogami dla rowerów, w strefach pieszych, pokonywania wszelkich barier i przeszkód. W ramach kształtowania infrastruktury rowerowej należy także przeprowadzać systemowe badania ruchu rowerowego w regionie. Wypracowane standardy i wytyczne są uzupełnieniem obowiązujących przepisów, w tym międzynarodowych konwencji o ruchu drogowym i znakach drogowych.

Koncepcja rozwoju szlaków rowerowych

Nieodzownym elementem wskazującym kierunki przyszłego ruchu rowerowego, które zostały przyjęte w Opolskiej Polityce Rowerowej, jest opracowanie koncepcji rozwoju szlaków rowerowych. Dokument planistyczny ma za zadanie wskazać sieć głównych tras rowerowych na terenie województwa opolskiego w raz z ich uwarunkowaniem techniczno – finansowym. W oparciu o opracowaną „Koncepcję rozwoju szlaków rowerowych” tworzone będą narzędzia organizacyjno- techniczne do realizacji inwestycji w ramach Opolskiej Polityki Regionalnej.

W ramach strategicznego Celu nr 4 określono kierunki działań, takie jak:

- Wzrost znaczenia regionalnych stowarzyszeń i organizacji rowerowych ,
- Edukacja i promocja ruchu rowerowego,
- Integracja podmiotów związanych z ruchem rowerowym,
- Komunikacja marketingowa.

Wzrost znaczenia regionalnych stowarzyszeń i organizacji rowerowych

Stowarzyszenia i organizacje rowerowe funkcjonujące w regionie są istotnymi graczami jeśli chodzi o promocję ruchu rowerowego. Ich działania służą nie tylko lobbowaniu na rzecz uwzględnienia ruchu rowerowego w ramach współczesnej kultury mobilności, lecz również odgrywają znaczącą rolę informacyjną. Stowarzyszenia i organizacje rowerowe odgrywają istotną rolę jako źródło informacji dla rowerzystów, m.in. w zakresie infrastruktury, tras i mobilności rowerowej w ogóle. Rowerzyści często mogą kupić mapy rowerowe lub dołączyć do wycieczek rowerowych organizowanych przez lokalne stowarzyszenie.

Edukacja i promocja ruchu rowerowego

W ramach Opolskiej Polityki Rowerowej należy podjąć przedsięwzięcia odnośnie systemowych działań edukacyjnych i promocyjnych ruchu rowerowego, skierowanych do uczestników ruchu, mających na celu wskazanie korzyści płynących z używania roweru jako codziennego środka transportu. Z tego tytułu powinno się m.in. budować portale informatyczne, przeprowadzać spotkania, konferencje, kampanie, warsztaty szkoleniowe m.in. w zakresie popularyzacji ruchu rowerowego, promowania bezpiecznej i kulturalnej jazdy na rowerze, napraw rowerowych, itp. W tym zakresie należy także opracowywanie map, przewodników, informatorów, plakatów, broszur i wszelkich wydawnictw związanych z ruchem rowerowym.

Integracja podmiotów związanych z ruchem rowerowym

Otwarta współpraca wszystkich podmiotów zaangażowanych w rozwój ruchu rowerowego ma kluczowe znaczenie dla realizacji zapisów Opolskiej Polityki Rowerowej. Podmioty reprezentujące użytkowników odgrywają szczególnie istotną rolę w rozwoju i wdrażaniu polityk rowerowych. Często pomagają przyspieszyć ustalenie harmonogramu i przekazywać informacje. Należy oczekiwać na zacieśnienie współpracy i integracji podmiotów związanych z ruchem rowerowym.

Komunikacja marketingowa

Komunikacja marketingowa ma za zadanie wypracować długofalową wszechstronną koncepcję, służącą opracowaniu i wdrożeniu sprzedaży produktu odnośnie rozwoju ruchu rowerowego na terenie Województwa Opolskiego. W ramach komunikacji marketingowej należy m.in. zidentyfikować grupy docelowe produktu, które skorzystają z przygotowanej oferty ruchu rowerowego. Grupy takie muszą odczuwać, że zyskują coś konkretnego dzięki zmianie swoich zachowań za pomocą działań marketingowych.



Fot. 6. Ciąg pieszo-rowerowy przy DW 414 Górki - Chrzążczyce

Źródło: Opracowanie własne

7.2. Planowane działania realizowane przez Województwa Opolskiego

Planowane działania Województwa Opolskiego w zakresie rozwoju ruchu rowerowego realizowane będą na drogach wojewódzkich przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Opolu.

Przedsięwzięcia w horyzoncie czasowym do 2020 r. realizowane przez ZDW W Opolu obejmują, takie zadania jak:

- Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 409 na odc. Roźniątów – Strzelce Opolskie w km 40+078-42+782 - **dł. ścieżki rowerowej 2,7 km,**
- Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 414 na odcinku Biała – Dobroszewice - **dł. ścieżki rowerowej 1,65 km,**
- Budowa obejścia Alei Lipowej w ciągu DW 414 w km 50+200 – 52+730 - **dł. ścieżki rowerowej 2,6 km,**
- Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 414 na odcinku Lubrza- Prudnik - **dł. ścieżki rowerowej 1,85 km,**
- Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 408 na odc. K-K – Brzeźce - **dł. ścieżki rowerowej 1,6 km,**
- Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 408 w m. Brzeźce - **dł. ścieżki rowerowej 1,6 km,**
- Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 408 na od. Bierawa-Korzonek - **dł. ścieżki rowerowej 2,2 km,**
- Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 416 w m. Kietrz od km 57+130 do granicy województwa - **dł. ścieżki rowerowej 2,0 km,**
- Budowa ciągu pieszo-rowerowego w pasie dróg wojewódzkich nr 429 i 435 - **dł. ścieżki 3,0 km,**
- Rozbudowa skrzyżowań w ciągu drogi wojewódzkiej nr 454 . Namysłów - **dł. ścieżki rowerowej 1,0 km,**
- Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 409 w m. Moszna - **dł. ścieżki rowerowej 2,45 km,**
- Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 406 w m. Wierzbie - **dł. ścieżki rowerowej 0,75 km,**
- Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 454 w m. Ładza km 20+900-23+500 - **dł. ścieżki rowerowej 1,4 km,**
- Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 454 w m. Biestrzykowice w km 41+950 – 43+420 - **dł. ścieżki rowerowej 1,0 km,**
- Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 454 na odc. Biestrzykowice-Jastrzębie w km 43+420-45+800 - **dł. ścieżki rowerowej 0,8 km,**
- Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 454 na odc. Jastrzębie-Ziemiełowice w km 45+800-49+200 - **dł. ścieżki rowerowej 0,65 km,**
- Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 454 wraz z budową ciągu pieszo-rowerowego w m. Pokój - **dł. ścieżki 1,0 km,**
- Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 454 w m. Krogulna - **dł. ścieżki rowerowej 0,8 km,**
- Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 411 w Przełęku - **dł. ścieżki rowerowej 1,0 km,**
- Rozbudowa dróg wojewódzkich nr 414 i 429 w miejscowości Prószków - **dł. ścieżki rowerowej 5,6 km,**
- Zmiana przebiegu drogi wojewódzkiej nr 409 w m. Gogolin - **dł. ścieżki rowerowej 1,0 km,**
- Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 407 wraz z przebudową obiektu mostowego w m. Kubice - **dł. ścieżki rowerowej 0,5 km,**
- Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 419 w m. Branice - **dł. ścieżki rowerowej 2,5 km,**
- Budowa obwodnicy Malni i Choruli w ciągu drogi wojewódzkiej nr 423 - **dł. ścieżki rowerowej 1,2 km,**

- Rozbudowa ciągu komunikacyjnego łączącego drogi wojewódzkie 494 i 487 w m. Olesno - **dł. ścieżki rowerowej 1,3 km,**
- Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 425 w m. Bierawa- ul. Dworcowa - **dł. ścieżki rowerowej 1,1 km,**
- Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 901 na odcinku Zawadzkie – Żędowice - **dł. ścieżki rowerowej 3,0 km,**
- Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 901 na odcinku Żędowice - Kielcza - **dł. ścieżki rowerowej 2,0 km,**
- Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 494 w m. Świercze - **dł. ścieżki rowerowej 1,5 km,**
- Budowa obwodnicy Dobrodzienia w ciągu drogi wojewódzkiej nr 901 - **dł. ścieżki rowerowej 1,5 km,**
- Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 435 w m. Mechnice - **dł. ścieżki rowerowej 1,1 km,**
- Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 423 w m. Januszkowice - **dł. ścieżki rowerowej 0,1 km,**
- Rozbudowa skrzyżowania typu rondo w ciągu drogi wojewódzkiej nr 426 w miejscowości Strzelce Opolskie - **dł. ścieżki rowerowej 0,2 km.**



Fot. 7. Ciąg pieszo-rowerowy przy DW 408 Stare Koźle

Źródło: Opracowanie własne

8. WYTYCZNE W ZAKRESIE OZNAKOWANIA CIĄGÓW PIESZO –ROWEROWYCH I SZLAKÓW ROWEROWYCH

Oznakowywanie dróg dla rowerów oraz dróg dla pieszych i rowerów odbywa się zgodnie z wytycznymi zawartymi w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z 2003 r. nr 220, poz. 2181 ze zm.). Poniżej zobrazowano zastosowanie oznakowania ciągów pieszo –rowerowych wraz z ich uzasadnieniem.

O drodze dla rowerów informuje znak C-13 „droga dla rowerów”, przedstawiony jak poniżej.



Stosuje się go w celu wyeliminowania z drogi innych niż rowery pojazdów. Znak ten umieszcza się bezpośrednio przy wjeździe na drogę dla rowerów. W przypadku gdy droga dla rowerów znajduje się z jednej strony jezdni ogólnodostępnej i znak C-13 nie jest widoczny z jezdni, należy przy niej umieścić znak B-9 „zakaz wjazdu rowerów”.

„Koniec drogi dla rowerów” oznaczany jest znakiem C-13a.



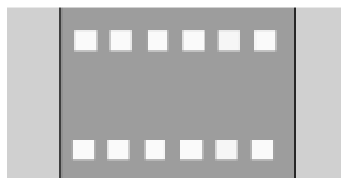
Stosuje się go w celu wskazania miejsca, w którym kończy się droga dla rowerów i następuje włączenie do jezdni, na której odbywa się ruch innych pojazdów. Znaku C-13a nie stosuje się, jeżeli kontynuacją drogi dla rowerów jest droga dla rowerów i pieszych, droga dla pieszych albo strefa zamieszkania albo został zastosowany znak B-1 albo znak B-9. W miejscu połączenia z drogą dla pieszych umieszcza się odpowiednią odmianę znaku C-13/16.

W ciągu drogi dla rowerów w celu oznaczenia miejsca przeznaczonego do przejeżdżania rowerzystów w poprzek drogi stosuje się znak D-6a „przejazd dla rowerzystów”.



Powierzchnię przejazdu stanowi część drogi wyznaczona znakiem poziomym P-11. Znaki D-6a umieszcza się w odległości do 0,5 m od krawędzi przejścia lub przejazdu od strony nadjeżdżających pojazdów.

Przejazd dla rowerzystów oznaczony jest znakiem poziomym P-11.



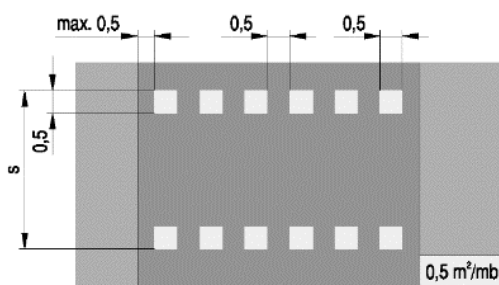
Stosuje się w celu oznaczenia powierzchni jezdni lub torowiska tramwajowego, przeznaczonych do poprzecznego ruchu rowerów.

Przejazdy dla rowerzystów wyznacza się na przedłużeniu drogi dla rowerów lub drogi dla pieszych i rowerów.

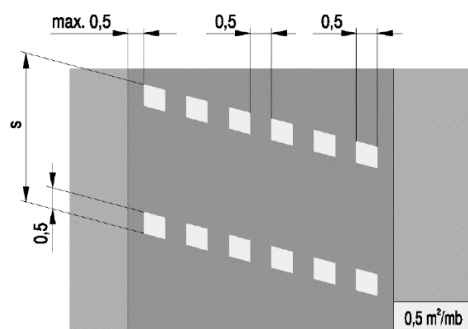
Powierzchnię przejazdu wyznaczają dwie linie przerywane, poprzeczne do osi jezdni. Odległość s między zewnętrznymi krawędziami tych linii, mierzona prostopadle do nich, stanowi szerokość przejazdu dla rowerzystów, jednak nie może być mniejsza niż:

- 1,8 m - w przypadku przejazdu jednokierunkowego,
- 3,0 m - w przypadku przejazdu dwukierunkowego.

Przejazdy dla rowerzystów wyznacza się prostopadle do osi jezdni lub torowiska tramwajowego, wg rysunku jak poniżej.

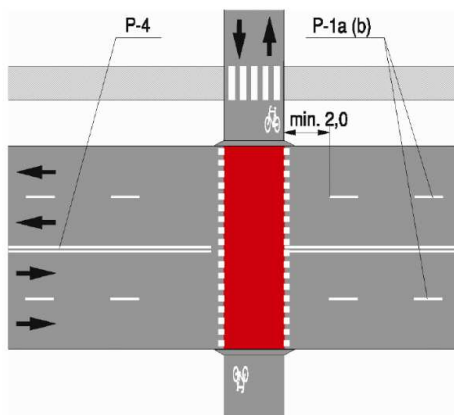


Dopuszcza się wyznaczenie przejazdu ukośnie, przy czym skos nie może być większy niż 1:3, wg rysunku jak poniżej.

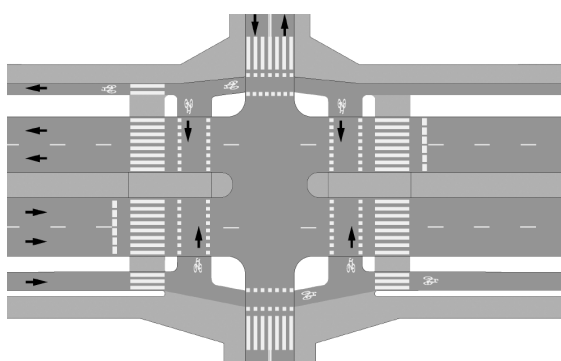


Pomiędzy liniami wyznaczającymi przejazd dla rowerzystów nie umieszcza się znaków podłużnych. Linie ciągłe stykają się zewnętrznymi krawędziami tych linii, a inne znaki umieszcza się w odległości nie mniejszej niż 2,0 m od nich, oprócz znaku P-10, który można umieszczać w odległości nie mniejszej niż 0,5 m. Dla zapewnienia dobrej widoczności przejazdów dla rowerzystów zaleca się dodatkowe oznaczenie powierzchni przejazdu barwą czerwoną.

Przykład oznakowania takiego przejazdu przedstawiono poniżej.

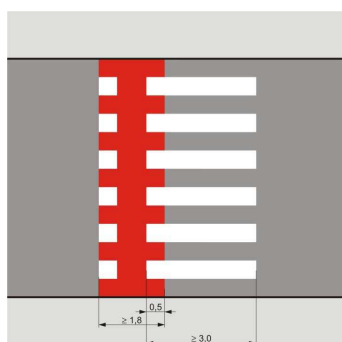


Oznakowanie przejazdów dla rowerzystów w obrębie skrzyżowania przedstawiono poniżej.



Jeżeli uzasadniają to warunki lokalne, brak miejsca na wyznaczenie odrębnego przejścia i przejazdu dla rowerzystów, dopuszcza się jednostronne połączenie znaku P-10 ze znakiem P-11. Powierzchnię przejazdu dla rowerzystów połączonego z przejściem dla rowerów oznacza się barwą czerwoną.

Przykład sposobu połączenia znaku P-10 ze znakiem P-11 przedstawiono poniżej.

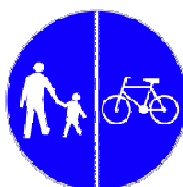


W celu oznaczenia dróg tylko dla kierujących rowerami i pieszych stosuje się znak C-13/16, wg rysunku jak poniżej.



Na znaku tym umieszcza się jednocześnie symbole znaków C-13 i C-16. Wspólne użytkowanie drogi przez rowerzystów i pieszych może być stosowane, jeżeli natężenie ruchu pieszego nie przekracza 450 osób/h, a natężenie rowerów nie przekracza 50 rowerów/h lub też ruch pieszcy jest nie większy niż 50 osób/h, a ruch rowerowy - nie przekracza 250 rowerów/h.

W przypadku gdy ruch rowerów odbywa się po drodze dla rowerów, a ruch pieszych po drodze dla pieszych, położonych obok siebie, symbole roweru i pieszych oddziela się kreską pionową, wg rysunku jak poniżej.



Znakiem informującym o końcu drogi dla pieszych i rowerów jest znak C-13a/16a, wg rysunku jak poniżej.



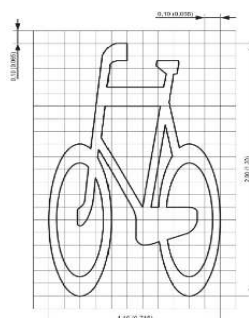
W celu oznaczenia miejsca przeznaczonego do przechodzenia pieszych oraz miejsca przejeżdżania rowerzystów w poprzek drogi w ciągu dróg dla pieszych i rowerzystów stosuje się znak D-6b, wg rysunku jak poniżej.



Powierzchnię przejścia i przejazdu wyznacza się znakami poziomymi P-10 i P-11 umieszczonymi obok siebie. Znak D-6b umieszcza się w odległości do 0,5 m od krawędzi przejścia lub przejazdu od strony nadjeżdżających pojazdów

Znakami uzupełniającymi do znaków pionowych stosowanych w ciągach rowerowych i pieszych są znaki jak poniżej.

- Znak P-23 "rower"



- Oraz znak P-26 "piesi"



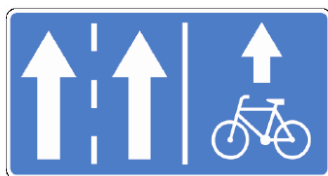
Stosuje się je w celu oznaczenia: drogi dla rowerów, pasa ruchu dla rowerów, śluzie dla rowerów. Na drogach dla rowerów i pieszych znak P-23 stosuje się łącznie ze znakiem P-26.

Wymiary znaku P-23 "rower" określone są na rysunku. Wartości podane w nawiasach odnoszą się do odmiany mini znaku P-23, którą stosuje się w przypadku, gdy na drodze dla rowerów, pasie ruchu dla rowerów albo w śluzie dla rowerów nie jest możliwe umieszczenie znaku P-23 o większych wymiarach. Dopuszcza się stosowanie znaków P-8 mini wraz ze znakiem P-23 mini na drodze dla rowerów, pasie ruchu dla rowerów i w śluzie dla rowerów. Nie stosuje się znaku P-8h mini na wlotach, w przypadku gdy dla kierującego rowerem są dopuszczone wszystkie relacje skrajne.

Znak P-23 albo P-23 mini w śluzie dla rowerów umieszcza się na przedłużeniu każdego z pasów jezdni, z wyjątkiem pasa ruchu dla rowerów.

Na drodze dla rowerów znak P-23 stanowi uzupełnienie znaku pionowego C-13 "droga dla rowerów" i umieszcza się go na początku tej drogi, bezpośrednio za każdym skrzyżowaniem oraz za miejscem doprowadzającym ruch rowerowy do tej drogi.

Na pasie ruchu dla rowerów znak P-23 stosuje się samodzielnie lub jako uzupełnienie łącznie ze znakiem F-19 "pas ruchu dla określonych pojazdów" wskazującym pas dla rowerów i umieszcza się na początku pasa ruchu dla rowerów i powtarza się na całej długości tego pasa, nie rzadziej niż co 50 m oraz bezpośrednio za każdym skrzyżowaniem.

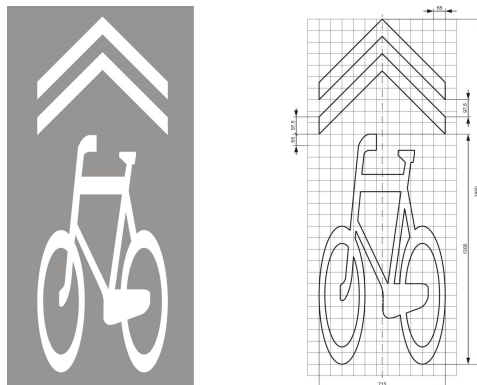


Na drodze dla rowerów i pieszych, na której umieszczono znak C-13/16 z symbolami oddzielonymi kreską pionową, znak P-23 umieszcza się analogicznie jak na drodze dla rowerów. Na dwukierunkowej drodze dla rowerów znak P-23 umieszcza się po prawej stronie drogi, w odrębnym przekroju dla każdego kierunku ruchu.

Natomiast znak P-26 "piesi" stosuje się w celu oznaczenia drogi dla pieszych albo drogi dla rowerów i pieszych. Na drodze dla rowerów i pieszych, na której umieszczono znak C-13/16 z kreską pionową, znak P-23 umieszcza się na drodze dla rowerów, a znak P-26 umieszcza się na drodze dla pieszych. Znaki te umieszcza się w tym samym przekroju drogi.

Na drodze dla rowerów i pieszych, na której umieszczono znak C-13/16 z kreską poziomą, znaki P-23 i P-26 umieszcza się w osi drogi, w sposób analogiczny jak na znaku pionowym bez kreski poziomej. Znaki te umieszcza się na początku drogi i powtarza na całej długości drogi albo pasa, nie rzadziej niż co 50 m oraz bezpośrednio za każdym połączeniem dróg.

W celu wskazania kierunku i toru ruchu rowerów na jezdni można stosować znak P-27



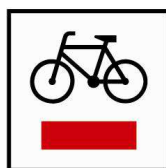
z wyjątkiem:

- pasa ruchu dla rowerów,
- śluzy dla rowerów,
- przejazdu dla rowerzystów.

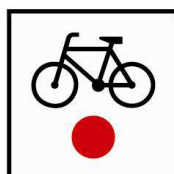
Znak P-27 umieszcza się na wylocie ze skrzyżowania i powtarza nie rzadziej niż co 50 m.

Do oznakowania szlaków rowerowych, których przebieg został wyznaczony tylko na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej lub które mają kontynuację poza jej granicami, stosuje się znaki:

– R-1 "szlak rowerowy lokalny"

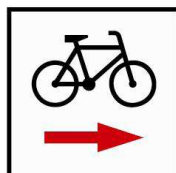


– R-1a "początek (koniec) szlaku rowerowego lokalnego",



Znak R-1 umieszcza się między połączeniami (skrzyżowaniami) dróg lub szlaków w celu potwierdzenia szlaku rowerowego. Znak R-1a umieszcza się na początku i na końcu szlaku. Znak R-1b umieszcza się przed skrzyżowaniami, na których szlak zmienia kierunek.

– R-1b "zmiana kierunku szlaku rowerowego lokalnego",



– R-3 "tablica szlaku rowerowego lokalnego",



Znak R-3 wskazuje odległość do głównych miejscowości położonych przy szlaku rowerowym. Na znaku R-3 można podać nazwę organizacji turystycznej wytyczającej szlak.

– R-4 "informacja o szlaku rowerowym",



Znak R-4 umieszcza się na szlaku rowerowym za każdym połączeniem dróg lub szlaków rowerowych, w tym za przejazdem dla rowerzystów, w odległości od 5 m do 25 m od połączenia dróg lub szlaków rowerowych oraz nie rzadziej niż co 1 km, chyba że na danym odcinku szlaku rowerowego nie ma możliwości kontynuacji jazdy w innym kierunku.

Znak R-4 można również umieścić na znaku E-12a „drogowskaz do szlaku rowerowego” zamiast symbolu roweru. Przykład połączenia znaku R-4 ze znakiem E-12a przedstawia poniższy schemat:



– R-4a "informacja o rzeczywistym przebiegu szlaku rowerowego",



Znak R-4a umieszcza się pod innymi znakami kategorii R w odległości od 5 m do 100 m przed połączeniem dróg lub szlaków rowerowych, na którym szlak zmienia kierunek.

– R-4b "zmiana kierunku szlaku rowerowego",



Znak R-4b umieszcza się w odległości od 5 m do 15 m przed połączeniem dróg lub szlaków rowerowych, na którym szlak zmienia kierunek. Pod znakiem R-4b może być stosowana tabliczka wskazująca rodzaj utrudnienia występującego na szlaku rowerowym podobnie jak pod znakiem R-4.

Jeżeli istnieje potrzeba wskazania odległości do zmiany kierunku szlaku rowerowego, pod znakiem R-4b umieszcza się tabliczkę podającą odległość do połączenia dróg lub szlaków rowerowych, na którym szlak wskazany na znaku R-4b zmienia kierunek. Tabliczka wskazująca odległość do zmiany kierunku powinna spełniać wymagania takie jak dla tabliczki wskazującej rodzaj utrudnienia występującego na szlaku rowerowym.

– R-4c "drogowskaz tablicowy szlaku rowerowego",



– R-4d "drogowskaz szlaku rowerowego w kształcie strzały podający odległość",



Znaki R-4c i R-4d umieszcza się na szlaku rowerowym przed połączeniami dróg lub szlaków rowerowych, na których istnieje potrzeba wskazania kierunku i odległości do określonej miejscowości lub miejsca na szlaku albo poza nim.

– R-4e "tablica przeddrogowskazowa szlaku drogowego",



Znak R-4e umieszcza się na szlaku rowerowym w odległości od 100 m do 200 m przed połączeniem dróg lub szlaków rowerowych.

W przypadku znaków drogowskazowych dla rowerzystów umieszczonych na drogach publicznych dopuszcza się wykorzystanie konstrukcji wsporczych istniejących znaków, pod warunkiem że nie spowoduje to błędnego odczytywania istniejących znaków drogowych. Nie należy umieszczać tych znaków pod znakami określającymi pierwszeństwo na skrzyżowaniu oraz pod znakami kategorii zakazu i nakazu, z wyjątkiem znaków C-13 oraz C-13/C-16

Elementami infrastruktury drogowej sprzyjającej ruchowi rowerowemu, szczególnie w miastach, jest stosowanie pasów ruchu dla rowerów i śluz dla rowerów.

Pas ruchu dla rowerów wyznacza się na jezdni, oddzielając od sąsiedniego pasa ruchu odpowiednią linią segregacyjną P-1c, P-1e, P-2b, P-3b i P-4.

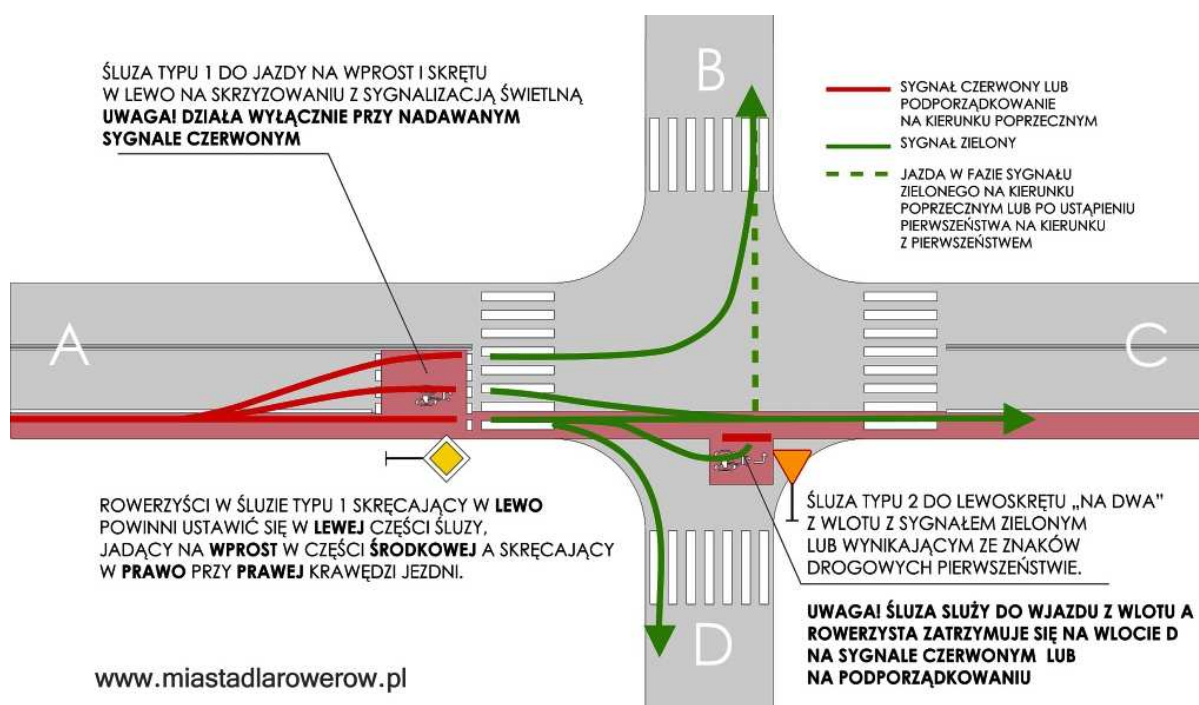
Na pasach ruchu dla rowerów stosuje się znaki poziome jak na ciągach rowerowych opisanych powyżej. Na jezdni drogi jednokierunkowej w obszarze zabudowanym, na której dopuszczalna prędkość pojazdu lub zespołu pojazdów nie jest wyższa niż prędkość określona w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, dopuszcza się lokalizowanie pasa ruchu dla rowerów w kierunku przeciwnym do kierunku ruchu wskazanego znakiem D-3. Dopuszcza się dwukierunkowy ruch rowerów lub wózków rowerowych na jezdni drogi jednokierunkowej bez wyznaczania pasa ruchu dla tych pojazdów, jeżeli:

- dopuszczalna prędkość nie jest większa niż 30 km/h,
- zapewniono bezpieczeństwo kierującym pojazdami podczas zmiany kierunku jazdy na wlotach i wylotach drogi na skrzyżowanie.

W przypadku segregacji ruchu strumienia rowerów od strumienia innych pojazdów, na wlotach i wylotach drogi na skrzyżowanie stosuje się odpowiednie oznakowanie poziome lub urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego. W przypadku wyznaczenia miejsc postojowych znakiem P-19 wzdłuż pasa ruchu dla rowerów dopuszcza się zastosowanie odstępu 0,5 m pomiędzy pasem ruchu dla rowerów a tym znakiem. Dopuszcza się niestosowanie tego odstępu, jeżeli pas ruchu dla rowerów został wyznaczony na jezdni drogi jednokierunkowej przeznaczonej do ruchu rowerów w kierunku przeciwnym do kierunku ruchu wskazanego znakiem D-3 i są zapewnione warunki wzajemnej widoczności dla uczestników ruchu poruszających się w obu kierunkach. Powierzchnię pasa ruchu dla rowerów można oznaczyć barwą czerwoną.

Śluzę dla rowerów lokalizuje się na wlocie jezdni przed skrzyżowaniem lub w obszarze tego skrzyżowania. Śluzę dla rowerów stanowi obszar pomiędzy znakami poziomymi: P-12, P-13 lub P-14. Krawędź śluzy położoną najdalej od skrzyżowania wyznacza się znakiem poziomym P-14. Na powierzchni śluzy umieszcza się znak P-23 zgodnie z zasadami opisanymi wcześniej. Powierzchnię śluzy dla rowerów oznacza się barwą czerwoną. Minimalna odległość pomiędzy znakami wyznaczającymi śluzę dla rowerów powinna wynosić 2,5 m.

Przykładowe zastosowanie śluzy dla rowerów przedstawia poniższy rysunek.



Źródło: www.miastadlarowerow.pl

9. WDRAŻANIE EFEKTÓW REALIZACJI CELÓW UJĘTYCH W POLITYCE ROWEROWEJ

Struktura organizacyjna

Realizacja i ewaluacja działań jest kluczowym elementem realizacji założeń Opolskiej Polityki Rowerowej. Na tym odcinku rozstrzyga się bowiem, czy opracowany dokument pozostanie zbiorem niezrealizowanych postulatów, czy też wywrze konkretny wpływ na rozwój ruchu rowerowego na terenie Województwa Opolskiego.

W momencie podjęcia decyzji o realizacji poszczególnych zadań powinny być sporządzone szczegółowe plany realizacji inwestycji z wyznaczeniem osób odpowiedzialnych i harmonogramem ich realizacji.

Wdrażanie Opolskiej Polityki Rowerowej wymaga skutecznego i sprawnego systemu Zarządzania, który powinien być koordynowany zarówno na poziomie regionalnym, jak również lokalnym, gdyż w ten sposób można m.in. uzyskać spójność planowanych przedsięwzięć.

Dla właściwego zarządzania infrastrukturą rowerową w regionie opolskim należy powołać:

- **Koordynatora regionalnego ds. rozwoju ruchu rowerowego** (kreowanie, koordynacja, wdrażanie i monitorowanie Opolskiej Polityki Rowerowej samorządu, współpraca ze specjalistami samorządowymi i zespołem regionalnym ds. rozwoju ruchu rowerowego).
- **Zespół regionalny ds. rozwoju ruchu rowerowego** (ciało doradcze w zakresie istniejących oraz planowanych inwestycji i inicjatyw rowerowych w regionie, wymiana wiedzy)
- **Specjalistów samorządowych ds. rozwoju ruchu rowerowego** (koordynacja, wdrażanie i monitorowanie polityki rowerowej samorządu, współpraca z koordynatorem regionalnym i zespołem regionalnym ds. rozwoju ruchu rowerowego).

W celu realizacji Opolskiej Polityki Rowerowej zakłada się wykorzystanie personelu, pracującego w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Opolskiego i jego jednostkach podległych, w samorządach lokalnych, instytucjach i podmiotach mogących mieć wpływ na rozwój ruchu rowerowego, jak m.in. Opolska Regionalna Organizacja Turystyczna.

Interesariusze Opolskiej Polityki Rowerowej

Opolska Polityka Rowerowa na terenie Województwa Opolskiego kierowana jest do ich realizatorów a także innych podmiotów, obejmujących takie grupy, jak:

- samorządy lokalne,
- społeczność lokalna (mieszkańcy regionu),
- przedsiębiorcy działający w regionie,
- zarządcy dróg i kolei,
- zarządcy obszarów wodnych, leśnych, prawnie chronionych,
- instytucje, podmioty, grupy eksperckie, projektanci, media,
- Opolska Wojewódzka Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego,
- stowarzyszenia, organizacje pozarządowe,
- regiony sąsiednie, partnerskie.

Zaangażowanie zainteresowanych stron jest istotne nie tylko na etapie Opolskiej Polityki Regionalnej, a w jej ramach opracowania *Inwentaryzacji infrastruktury związanej z ruchem rowerowym* oraz *Koncepcji rozwoju szlaków rowerowych* ale również na etapie późniejszym, to jest na etapie jego realizacji.

Budżet i źródła finansowania inwestycji

Inwestycje realizowane w ramach rozwoju ruchu rowerowego Opolskiej Polityki Rowerowej, będą finansowane ze środków własnych JST, środków pomocowych UE, środków budżetu państwa a także środków sektora prywatnego. Charakterystykę poszczególnych źródeł finansowania przedsięwzięć w ramach rozwoju ruchu rowerowego zawarto w rozdz.10.

Monitoring i ocena planu

Opracowanie inwentaryzacji monitoringowych pozwoli na ocenę dotychczasowych efektów realizowanych działań i stanowi podstawę do aktualizacji Opolskiej Polityki Rowerowej.

Przy ocenie i monitoringu Opolskiej Polityki Rowerowej pomocne będą wskaźniki, które zostaną określone w *Koncepcji rozwoju szlaków rowerowych* w ramach Opolskiej Polityki Rowerowej.

Zakres monitoringu wdrażania Opolskiej Polityki Rowerowej powinien obejmować m.in.:

- ocenę i zakres wykonania zadań ujętych w harmonogramach rzeczowo-finansowych JST,
- stopień realizacji przyjętych celów,
- rozbieżności między przyjętymi celami, działaniami i zadaniami, a stopniem ich wykonania,
- przyczyny nie wykonania założonych zadań, działań i celów.

Procedura wprowadzania zmian w Opolskiej Polityki Rowerowej

Opolska Polityka Rowerowa ma charakter otwarty, co oznacza, że w miarę potrzeb należy ją aktualizować tak, by w perspektywie kolejnych lat, Województwo Opolskie mogło reagować na napotkane problemy w zakresie ruchu rowerowego, jeśli takie się pojawią. W przypadku, gdy zajdzie konieczność zmodyfikowania istniejących zapisów w przedmiotowym dokumencie, Samorząd Województwa Opolskiego bez zbędnej zwłoki przystąpi do ich wdrożenia.

10. ŹRÓDŁA FINANSOWANIA PRZEDSIĘWZIĘĆ W RAMACH ROZWOJU RUCHU ROWEROWEGO

Podstawową barierą dla wdrożenia planowanych działań w zakresie rozwoju ruchu rowerowego wydają się być trudności z finansowaniem poszczególnych projektów związanych z infrastrukturą rowerową. W Polsce występuje wielopoziomowy i zróżnicowany system finansowania projektów inwestycyjnych w zakresie rozwoju ruchu rowerowego. System ten obejmuje finansowanie m.in. w formie bezzwrotnej (dotacje) oraz zwrotnej (pożyczki i kredyty). Wiele potencjalnych źródeł finansowania wykorzystuje środki z budżetu Unii Europejskiej, dzięki czemu możliwe jest uzyskanie przez inwestora bardzo korzystnych warunków finansowania. Operatorami procesu pozyskiwania finansowania są zarówno instytucje państwowe i samorządowe oraz ich wydzielone jednostki organizacyjne (na szczeblu ogólnopolskim i regionalnym) jak i podmioty komercyjne oferujące produkty dedykowane do inwestycji związanych z infrastrukturą rowerową.

Szereg obiektywnych czynników zewnętrznych pozwala stwierdzić, że pełna realizacja *Opolskiej Polityki Rowerowej* będzie trudna bez wsparcia finansowego planowanych zadań inwestycyjnych. W czasie realizacji *Opolskiej Polityki Rowerowej*, wskazane jest aby był przeprowadzany stały monitoring pod kątem analizy możliwości pozyskania środków z dostępnej, w tym zakresie oferty programowej, różnych instytucji finansujących.

10.1. Środki własne JST

Zgodnie z ustawą o dochodach jednostek samorządu terytorialnego, inwestycje związane z infrastrukturą pieszo-rowerową mogą być finansowane z dochodów własnych samorządów, subwencji ogólnych i dotacji celowych z budżetu państwa. O przeznaczeniu i wysokości dochodów własnych i subwencji decydują organy stanowiące jednostki

samorządu terytorialnego. Poziom dofinansowania przedsięwzięć związanych z wybudowaniem dróg rowerowych uzależniony jest od zamożności JST. Budżet własny JST powinien być podstawowym źródłem finansowania infrastruktury rowerowej.

Zarząd Województwa Opolskiego przyjął Uchwałę w sprawie przyjęcia ogólnych zasad realizacji zadań na drogach wojewódzkich, dla których zarządcą jest Zarząd Województwa Opolskiego współfinansowanych przez jednostki samorządu terytorialnego w myśl której, JST przekazują na rzecz Województwa Opolskiego minimum 50 % ostatecznych kosztów zadania. Transport rowerowy ma istotny wpływ na obniżenie emisji zanieczyszczeń do środowiska, a także na kondycję zdrowotną społeczeństwa, dlatego też uzasadnionym jest poszukiwanie dotacji zewnętrznych względem budżetów JST.

10.2. Środki pomocowe UE

Środki pomocowe Unii Europejskiej są niezbędne do szybkiego rozwoju ruchu rowerowego w regionie opolskim. W zakresie budowy infrastruktury rowerowej należy maksymalnie wykorzystać unijne instrumenty finansowe, i to już w prognozie lat 2014 – 2020, gdyż po tym okresie, środków UE może być znacznie mniej. Finansowania Opolskiej Polityki Regionalnej należy upatrywać głównie w oparciu o Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego, który zasila inwestycyjne programy operacyjne Unii Europejskiej, takie jak:

- Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2014 -2020 (w ramach Osi priorytetowej II Ochrona środowiska oraz VI Rozwój niskoemisyjnego transportu),
- Regionalny Program Operacyjny Województwa Opolskiego na lata 2014 -2020 (w ramach Osi priorytetowej III Gospodarka niskoemisyjna Poddziałanie 3.1.1 Strategie niskoemisyjne w miastach subregionalnych i Poddziałanie 3.1.2 Strategie niskoemisyjne w Aglomeracji Opolskiej, a także w ramach Osi Priorytetowej VI Zrównoważony transport na rzecz mobilności mieszkańców Działanie 6.1 Infrastruktura drogowa),
- Program Rozwoju Obszarów Wiejskich na lata 2014-2020 (działanie 7.2. Drogi lokalne),
- Program Interreg: Europa Środkowa, Polska – Czechy.

10.3. Środki budżetu państwa

Środki budżetu państwa mają charakter uzupełniający względem regionalnej polityki rowerowej. W ramach: „Programu rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016-2019” a także „Programu na rzecz Rozwoju oraz Konkurencyjności Regionów poprzez Wsparcie Lokalnej Infrastruktury Drogowej”, gminy oraz powiaty z terenu województwa opolskiego, mogą ubiegać się o dofinansowanie ze środków budżetu państwa odnośnie zadań związanych z budową, przebudową i modernizacją dróg publicznych gminnych i powiatowych, tym samym w niektórych przypadkach poprawiając także infrastrukturę rowerową. Ponadto celem eliminacji szkodliwej emisji dwutlenku węgla (efekt ekologiczny) możliwe jest wsparcie przedsięwzięć w zakresie ruchu rowerowego poprzez działania Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej W Opolu ukierunkowane na ochronę środowiska.

10.4. Środki sektora prywatnego

W zakresie rozwoju ruchu rowerowego zaangażowane mogą być także środki sektora prywatnego. Zgodnie z zapisami ustawy o finansach publicznych możliwa jest współpraca

pomiędzy jednostkami administracji rządowej i samorządowej a podmiotami prywatnymi w sferze usług publicznych. Odbywa się to za pomocą tzw. Partnerstwa publiczno-prywatnego (w skrócie PPP). Takie partnerstwo obejmować może m.in. budowę infrastruktury rowerowej.