



MARSZAŁEK WOJEWÓDZTWA OPOLSKIEGO

**PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA WOJEWÓDZTWA OPOLSKIEGO**

przygotowany przez



BLUE OCEAN BUSINESS CONSULTING SP. Z O.O.

ul. Kopernika 30, lok. 536-537

00-950 Warszawa

tel. 22 828 4990, faks 22 828 4993

biuro@bobc.pl

Spis treści

CZĘŚĆ I. WSTĘP.....	5
1. Cele opracowania planu transportowego i jego podstawy prawne.....	7
2. Obowiązek opracowania Planu Transportowego.....	10
3. Słownik pojęć używanych w dokumencie	15
4. Weryfikacja i aktualizacja Planu Transportowego.....	16
CZĘŚĆ II. OCENA I PROGNOZY POTRZEB PRZEWOZOWYCH.....	17
5. Generatory ruchu pasażerskiego w Województwie Opolskim.....	19
6. Czynniki demograficzne i społeczno-ekonomiczne w perspektywie Planu	23
6.1. Gęstość zaludnienia	23
6.2. Czynniki demograficzne	24
6.3. Program Specjalnej Strefy Demograficznej w Województwie Opolskim do 2020 r.....	31
6.4. Czynniki społeczno-ekonomiczne	32
6.5. Rozwój gospodarki na terenie Województwa Opolskiego.....	36
6.6. Specjalne Strefy Ekonomiczne na terenie Województwa Opolskiego	38
6.7. Inne formy rozwoju gospodarczego regionu	40
CZĘŚĆ III. SIEĆ KOMUNIKACYJNA W WOJEWÓDZKTWIE OPOLSKIM.....	43
7. Sieć komunikacyjna w Województwie Opolskim	45
8. Dostępność komunikacyjna na obszarze Województwa Opolskiego.....	57
9. Analiza SWOT	59
10. Publiczny transport zbiorowy	64
10.1. Transport autobusowy.....	64
10.2. Transport kolejowy	70
10.3. Współpraca z regionalnym przewoźnikiem kolejowym.....	72
11. Badania napętnień w pociągach regionalnych uruchamianych w 2013 r.	74
12. Badania napętnień w autobusach	79
12.1. Badania potoków pasażerów w autobusach.	80
12.2. Obserwacje wybranych kursów na dworcach i przystankach.....	84
13. Kluczowe węzły komunikacyjne.....	86
14. Sieć użyteczności publicznej	90
14.1. Wyznaczenie sieci połączeń komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej	93
14.2. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.	96
14.3. Zgodność z zapisami Krajowego Planu Transportowego	103
CZĘŚĆ IV. FINANSOWANIE USŁUG PRZEWOZOWYCH.....	111
15. Finansowanie transportu zbiorowego w Województwie Opolskim	113
15.1. Źródła i formy finansowania transportu zbiorowego	114

15.2.	Poziom opłat za przejazdy.....	115
15.3.	Uprawnienia do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego	117
CZĘŚĆ V. PREFERENCJE WYBORU ŚRODKA TRANSPORTU.....		119
16.	Badania ankietowe mieszkańców Województwa Opolskiego	121
17.	Określenie preferencji dotyczących wyboru rodzaju środków transportu	125
CZĘŚĆ VI. ZASADY ORGANIZACJI RYNKU PRZEWOZÓW.....		131
18.	Transport zrównoważony	133
19.	Integracja różnych rodzajów transportu	136
20.	Tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego.....	143
CZĘŚĆ VII. STANDARD USŁUG PRZEWOZOWYCH.....		149
21.	Ogólne standardy usług świadczonych w publicznym transporcie zbiorowym	151
22.	Dostępność podróżnych do infrastruktury przystankowej	154
22.1.	Sieć przystanków na obszarze Województwa.....	156
23.	Dostęp osób niepełnosprawnych i osób z ograniczoną zdolnością ruchową do publicznego transportu zbiorowego	157
24.	Sposób organizowania systemu informacji dla pasażera.....	159
25.	Ochrona środowiska naturalnego w Województwie Opolskim	164
25.1.	Aktualny stan środowiska naturalnego w Województwie Opolskim	164
25.2.	Formy ochrony środowiska naturalnego w Województwie Opolskim	171
25.3.	Edukacja ekologiczna	173
25.4.	Znaczenie Planu Transportowego dla ochrony środowiska	175
CZĘŚĆ VIII. ROZWÓJ PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO.....		179
26.1.	Kierunki ogólne	181
26.2.	Kierunki szczegółowe	183
Spis tabel.....		188
Spis rysunków		189
Spis map		190

CZĘŚĆ I.

WSTĘP



1. Cele opracowania planu transportowego i jego podstawy prawne

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Opolskiego powstał w oparciu o przepisy ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o *publicznym transporcie zbiorowym* (Dz. U. 2011 r., Nr 5 poz. 13 z późn. zm.), zwaną dalej Ustawą.

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:

- Cel 1. **Poprawa dostępności transportowej i jakości transportu** – instrument poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych.
- Cel 2. **Poprawa efektywności funkcjonowania systemu transportowego** – instrument zwiększania wydajności systemu z jednoczesnym ograniczeniem kosztów.
- Cel 3. **Integracja systemu transportowego** – w układzie gałęziowym i terytorialnym.
- Cel 4. **Wspieranie konkurencyjności gospodarki** – instrument rozwoju gospodarczego.
- Cel 5. **Poprawa bezpieczeństwa** – radykalna redukcja liczby wypadków i ograniczenie ich skutków (zabici, ranni) oraz poprawa bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu.
- Cel 6. **Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne i warunki życia.**

Określone powyżej cele są zgodne z zapisami wskazanymi w *Strategii Rozwoju Województwa Opolskiego do 2020 roku*, przyjętej Uchwałą Sejmiku Województwa Opolskiego z dnia 28 grudnia 2012 roku.

Jakość systemu transportowego stanowi o dostępności komunikacyjnej obszaru i wpływa na właściwe powiązania gospodarcze całego województwa. Dobrze zorganizowany system transportowy może stymulować rozwój regionu, natomiast brak odpowiedniej infrastruktury transportowej i sieci połączeń może przyczynić się spowolnienia jego rozwoju. Z tego powodu transport jest jedną z najprężniej rozwijających się gałęzi gospodarki. Pomimo tego nie nadąża za zmieniającymi się potrzebami społeczności, co jest przede wszystkim związane z brakiem środków finansowych przeznaczonych na ten cel. Szansą na pozyskanie dodatkowych funduszy jest nowa perspektywa finansowa Unii Europejskiej na lata 2014-2020. Jednak, aby środki finansowe zostały dobrze wykorzystane ważne jest perspektywiczne zarządzanie całym systemem oraz dobrze ukształtowana polityka transportowa. Narzędziem pozwalającym na właściwe zorganizowanie rynku transportowego jest opracowywanie planów transportowych przez właściwego organizatora.

Zgodnie z art. 7 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, **organizatorem publicznego transportu zbiorowego**, w zależności od zasięgu przewozów, jest:

1. gmina:

- na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich,
- której powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich, na obszarze gmin, które zawarły porozumienie;

2. **związek międzygminny** - na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich, na obszarze gmin tworzących związek międzygminny;
3. **powiat:**
 - na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich,
 - któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami - na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich, na obszarze powiatów, które zawarły porozumienie;
4. **związek powiatów** - na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich, na obszarze powiatów tworzących związek powiatów;
5. **województwo:**
 - na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich oraz w transporcie morskim,
 - właściwe ze względu na najdłuższy odcinek planowanego przebiegu linii komunikacyjnej, w uzgodnieniu z województwami właściwymi ze względu na przebieg tej linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej - na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich,
 - któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między województwami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej - na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich, na obszarze województw, które zawarły porozumienie;
6. **minister właściwy do spraw transportu** - na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym.

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym powierza zadania organizatora egzekutywie danej jednostki samorządu terytorialnego. Stosownie do art. 7 ust. 4 zadania te w przypadku województwa wykonuje **marszałek województwa**.

Przedmiotem niniejszego Planu Transportowego są **wojewódzkie przewozy pasażerskie**. Ustawa w art. 4 ust. 1 pkt 25 definiuje je jako przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych, co najmniej dwóch powiatów i niewykraczający poza granice jednego województwa, a w przypadku linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym także przewóz do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiający przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu, oraz przewóz powrotny; inne niż przewozy gminne, powiatowe i międzywojewódzkie.

Oznacza to, że zadaniem samorządu województwa jest zapewnienie przewozów na liniach kolejowych i autobusowych, które przebiegają przez obszar przynajmniej dwóch powiatów wchodzących w skład Województwa Opolskiego. Od dnia 1 stycznia 2017 r. ponownie do kompetencji województwa będą należeć linie, na które teraz zezwolenia wydaje Prezydent Opola, a które wykraczają poza granice administracyjne miasta, pod warunkiem, że na daną linię nie zostało podpisane porozumienie między powiatami, ani nie powstał związek powiatów. Wynika to z faktu, że Miasto Opole posiada status miasta na prawach powiatu, w związku z tym, połączenia wykonywane pomiędzy Opolem, a pozostałą częścią województwa stanowią wojewódzkie przewozy pasażerskie. Jeżeli wspomniane linie komunikacyjne nie zostaną objęte przez Marszałka Województwa Opolskiego użytecznością publiczną, ani nie zostaną podpisane dla tych linii porozumienia pomiędzy zainteresowanymi powiatami, takie przewozy będą stanowiły jedynie tzw. przewozy komercyjne, prowadzone na własne ryzyko przewoźników.

Organizowanie przez Marszałka przewozów pasażerskich wykraczających poza teren Województwa Opolskiego jest możliwe w dwóch przypadkach wskazanych w art. 7 ust. 1 pkt 5 lit. b oraz c.

Pierwszy z nich dotyczy organizowania przez marszałka województwa przewozów międzywojewódzkich, które zostały zdefiniowane jako przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego, wykonywany z przekroczeniem granicy województwa, inny niż przewozy gminne, powiatowe i wojewódzkie (art. 4 ust. 1 pkt 6 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym). Organizatorem takiego połączenia będzie to województwo, przez którego teren przebiega najdłuższy odcinek planowanego przebiegu linii komunikacyjnej, w uzgodnieniu z pozostałymi województwami, właściwymi ze względu na przebieg tej linii.

Drugi przypadek dotyczy sytuacji, w której zostało podpisane porozumienie pomiędzy województwami. Będą to nadal przewozy wojewódzkie, a odpowiedzialnym za ich organizowanie będzie marszałek wskazany w porozumieniu. Pozostałe województwa objęte tym porozumieniem mogą partycypować w kosztach utrzymania danego połączenia.

Pozostałe przewozy – w granicach jednego powiatu lub jednej gminy stanowią odpowiednio przewozy powiatowe lub gminne.

Zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju publiczny transport zbiorowy powinien zapewniać równowagę pomiędzy aspektami społecznymi, gospodarczymi, przestrzennymi oraz ochroną środowiska.

W tym miejscu należy podkreślić, że równowaga nie oznacza równości pomiędzy poszczególnymi aspektami. W myśl przepisu art. 4 ust. 1 pkt 27 Ustawy zrównoważony rozwój publicznego transportu zbiorowego jest procesem rozwoju transportu uwzględniającym oczekiwania społeczne dotyczące zapewnienia powszechnej dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego, zmierzającym do wykorzystania różnych środków transportu, a także promującym przyjazne dla środowiska i wyposażone w nowoczesne rozwiązania techniczne środki transportu. Zgodnie z tym stwierdzeniem zapisy Planu Transportowego mają przede wszystkim charakter prospołeczny. Najważniejsza jest bowiem realizacja tych założeń, które służą zaspokojeniu potrzeb społecznych, czego wyrazem jest obowiązek wyznaczenia linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej przez poszczególnych organizatorów. Zgodnie z art. 4 ust. 1 pkt 12 Ustawy przewóz osób o charakterze użyteczności publicznej jest powszechnie dostępną usługą w zakresie publicznego transportu zbiorowego, wykonywaną przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze. Wprowadzenie takiego rozwiązania ma ułatwić funkcjonowanie połączeń komunikacyjnych, które są istotne ze społecznego punktu widzenia, a które nie zawsze zapewniają efektywność ekonomiczną.

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

2. Obowiązek opracowania Planu Transportowego

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym powierza organizatorowi do wykonania trzy zadania (art. 8):

1. planowanie rozwoju transportu zbiorowego,
2. organizowanie publicznego transportu zbiorowego,
3. zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

W celu skutecznego wykonywania pozostałych funkcji niezbędna jest prawidłowa realizacja zadania planowania rozwoju transportu w formie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (zwany dalej planem transportowym).

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym w art. 9 nakłada obowiązek opracowania planu transportowego na niektórych organizatorów. W przypadku planowanego organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej, obowiązek opracowania planu ma:

1. gmina:
 - licząca co najmniej 50 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej,
 - w gminnych przewozach pasażerskich,
 - której powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami, których obszar liczy łącznie co najmniej 80 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;
2. związek międzygminny obejmujący obszar liczący co najmniej 80 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze gmin tworzących związek międzygminny;
3. powiat:
 - liczący co najmniej 80 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej,
 - w powiatowych przewozach pasażerskich,
 - któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami, których obszar liczy łącznie co najmniej 120 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;
4. związek powiatów obejmujący obszar liczący co najmniej 120 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze powiatów tworzących związek powiatów;
5. województwo:
 - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich,
 - któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między województwami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;
6. minister właściwy do spraw transportu - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej; w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym.

Jednostki samorządu terytorialnego o mniejszej liczbie mieszkańców, niż podano w przepisie, mogą, ale nie muszą opracowywać planów transportowych. Plan transportowy uchwalony w gminie, powiecie, województwie jest aktem prawa miejscowego, co oznacza, że podlega kontroli w trybie przewidzianym dla tych aktów.

Pomiędzy planami transportowymi opracowanymi przez różnych organizatorów zachodzą oczywiste związki, które muszą być uwzględnione w procedurze przygotowywania planów:

- W pierwszej kolejności plan transportowy powinien opracować minister właściwy do spraw transportu.
- Marszałek województwa opracowuje plan transportowy dla swojego obszaru uwzględniając ogłoszony plan transportowy ministra.
- Opracowując plan transportowy dla powiatu (lub związku powiatów) uwzględnia się plan transportowy opracowany i ogłoszony przez marszałka.
- Wójt, burmistrz, prezydent miasta lub zarząd związku międzygminnego, opracowując plan transportowy dla swojego obszaru, będą zobowiązani do uwzględnienia planu transportowego opracowanego i ogłoszonego przez starostę lub marszałka województwa.

Taka regulacja prawna art. 11 ust. 1 Ustawy ma na celu uporządkowanie działań i zapewnienie kontynuacji rozwiązań w planach transportowych niższego szczebla administracji. W praktyce powoduje jednak, że plan transportowy opracowywany na najniższym poziomie, czyli w gminie, o ile nie zostaną wcześniej opublikowane plany ministra, marszałka województwa i starosty, może wymagać aktualizacji po opublikowaniu planów transportowych administracji wyższego szczebla.

Warto podkreślić, że istnieje również możliwość koordynacji działań organizatorów różnych szczebli, tj. równoległego działania w trakcie projektowania planów, które są wykładane do wglądu we właściwych urzędach w wersji wstępnej przez organizatorów (art. 10 ust. 1 Ustawy), zwłaszcza, że projekty planów muszą być uzgadniane z sąsiednimi jednostkami samorządu terytorialnego tego samego szczebla (art. 13 ust. 1-3).

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Opolskiego uwzględni następujące akty prawne, dokumenty oraz opracowania:

1. Prawodawstwo unijne, w szczególności:

- Rozporządzenie (WE) Nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70;
- Rozporządzenie (WE) Nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym;
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) Nr 1073/2009 z dnia 21 października 2009 r. w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych i zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 z późn. zm.;
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. dotyczące praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym.

2. Prawodawstwo krajowe, w szczególności:

- Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r., Nr 5, poz. 13 z późn. zm.);
- Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (tekst jednolity - Dz. U. z 2013 r., poz. 1414 z późn. zm.);
- Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity - Dz. U. z 2007 r., Nr 16, poz. 94 z późn. zm.);
- Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (tekst jednolity - Dz. U. z 2012 r., poz. 1173);

- Ustawa z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (tekst jednolity - Dz. U. z 2012 r., poz. 1138 z późn. zm.);
 - Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jednolity - Dz. U. z 2013 r., poz. 1235 z późn. zm.);
 - Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2011 r., Nr 117, poz. 684);
 - Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz. U. z 2012 r., poz. 1151);
 - Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy (Dz. U. z 2012 r., poz. 451).
3. Dokumenty krajowe, w szczególności:
- Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030;
 - Strategia Rozwoju Kraju 2020 – Aktywne społeczeństwo, konkurencyjna gospodarka, sprawne państwo została przyjęta 25 września 2012 r. przez Radę Ministrów;
 - Polityka Transportowa Państwa na lata 2006–2025, przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 29 czerwca 2005 r.;
 - Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. z perspektywą do 2030 r., przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 22 stycznia 2013 r.;
 - Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku;
 - Wieloletni Plan Inwestycji Kolejowych.
4. Dokumenty Województwa Opolskiego, w szczególności:
- Strategia Rozwoju Województwa Opolskiego do roku 2020;
 - Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Opolskiego;
 - Program Ochrony Środowiska Województwa Opolskiego na lata 2012-2015 z perspektywą do roku 2019;
 - Program Ochrony Powietrza oraz Ochrony Środowiska przed Hałasem dla Województwa Opolskiego.

Plan Transportowy zawiera następujące elementy składowe – zgodnie z § 4 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 roku w sprawie *szczególne zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego* (Dz. U. z 2011 r., Nr 117, poz. 684) w części tekstowej:

1. Określenie sieci komunikacyjnej, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, poprzez określenie linii komunikacyjnych.
2. Ocena i prognozy potrzeb przewozowych, z uwzględnieniem w szczególności następujących elementów:
 - lokalizacji obiektów użyteczności publicznej,
 - gęstości zaludnienia,
 - zapewnienia dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego.
3. Przewidywane finansowanie usług przewozowych w podziale na źródła i formy finansowania.

4. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu, w szczególności propozycje dotyczące wyboru rodzaju tych środków, z uwzględnieniem dostępnej infrastruktury transportowej na terenie województwa.
5. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu, w szczególności propozycje dotyczące wyboru rodzaju tych środków z uwzględnieniem dostępnej infrastruktury transportowej na terenie województwa.
6. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, poprzez określenie standardu przewozów i jakości usług przewozowych, uwzględniając potrzebę zapewnienia w szczególności:
 - ochrony środowiska naturalnego,
 - dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego,
 - dostępności podróży do infrastruktury przystankowej.
7. Sposób organizowania systemu informacji dla pasażera, w tym uwzględniając potrzeby pasażerów związane z dostępem do informacji w zakresie:
 - godzin przyjazdu lub odjazdu środków transportu,
 - obowiązujących opłat za przejazd,
 - obowiązujących uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego,
 - węzłów przesiadkowych,
 - koordynacji połączeń różnych rodzajów środków transportu,
 - regulaminów przewozu osób.
8. Kierunki rozwoju publicznego transportu publicznego.

Część tekstowa opracowania zawiera uzasadnienie przyjętych rozwiązań.

Przy opracowywaniu Planu transportowego, zgodnie z art. 12 ust. 2 Ustawy o *publicznym transporcie zbiorowym*, uwzględniono w szczególności:

1. Stan zagospodarowania przestrzennego oraz ustalenia odpowiednio:
 - koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju,
 - planu zagospodarowania przestrzennego województwa,
 - studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy,
 - miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.
2. Sytuację społeczno-gospodarczą danego obszaru.
3. Wpływ transportu na środowisko.
4. Potrzeby zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w szczególności potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej, w zakresie usług przewozowych.
5. Potrzeby wynikające z kierunku polityki państwa, w zakresie linii komunikacyjnych w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich.
6. Rentowność linii komunikacyjnych.
7. W zakresie transportu kolejowego – dane dotyczące przepustowości infrastruktury oraz standard jakości dostępu otrzymane od zarządcy infrastruktury kolejowej.

W opracowaniu przedstawiono propozycję sieci połączeń komunikacyjnych do objęcia użytecznością publiczną, wraz z uzasadnieniem oraz kosztami, z jakimi może wiązać się uruchomienie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, w zależności od formy wyboru operatora, o której mowa w art. 19 ust. 1 i 2 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

Przy opracowywaniu dokumentacji uwzględniono oraz omówiono szczegółowo zapisy „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym”, opracowanego przez Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w zakresie odnoszącym się do Województwa Opolskiego.

Część graficzna Planu transportowego zawiera rysunek przedstawiający sieć komunikacyjną, na której będą odbywać się przewozy o charakterze użyteczności publicznej a także inne rysunki wykonane zgodnie z wymogami określonymi w § 5 wspomnianego Rozporządzenia, który brzmi:

1. Rysunek powinien zawierać w szczególności:
 - 1) określenie skali rysunku w formie liczbowej i liniowej;
 - 2) granice administracyjne jednostki samorządu terytorialnego objętej planem transportowym;
 - 3) objaśnienia użytych na rysunku oznaczeń i symboli;
 - 4) oznaczenia zintegrowanych węzłów przesiadkowych znajdujących się na obszarze objętym planem transportowym.
2. Przy sporządzaniu rysunku należy używać oznaczeń i nazewnictwa umożliwiającego jednoznaczne powiązanie części tekstowej planu transportowego z jego częścią graficzną.

3. Słownik pojęć używanych w dokumencie

Tabela 1. Najważniejsze pojęcia używane w dokumencie

Lp.	Pojęcie	Opis
1	Plan Transportowy	Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, określający w szczególności: <ol style="list-style-type: none"> 1. Sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej; 2. Ocenę i prognozy potrzeb przewozowych; 3. Przewidywane finansowanie usług przewozowych; 4. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu; 5. Zasady organizacji rynku przewozów; 6. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, z uwzględnieniem zagadnień ochrony środowiska naturalnego, dostępu osób niepełnosprawnych oraz dostępności podróży do infrastruktury przystankowej; 7. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera; 8. Kierunku rozwoju publicznego transportu zbiorowego.
2	Organizator publicznego transportu zbiorowego	Właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze. Organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organem”, o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007. Organizatorem publicznego transportu zbiorowego w Województwie Opolskim w zakresie przewozów wojewódzkich jest Marszałek Województwa.
3	Operator	Samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii bądź liniach komunikacyjnych określonych w umowie.
4	Przewoźnik	Przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym - na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu.
5	Rekompensata	Środki pieniężne lub inne korzyści majątkowe przyznane operatorowi publicznego transportu zbiorowego w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Przyznawane albo z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ulg (ustawowych/ wprowadzonych przez organizatora), albo poniesionych kosztów związanych ze świadczeniem usług w zakresie transportu zbiorowego, z uwzględnieniem wysokości tzw. „rozsądnego zysku”.
6	Refundacja (dotacja refundacyjna)	Forma rekompensaty przyznawana z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych bądź wprowadzonych przez organizatora uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym. Zwana także dotacją refundacyjną. Dotacja dotyczy zwrotu różnic pomiędzy pełnymi cenami biletów, a cenami biletów ulgowych.

4. Weryfikacja i aktualizacja Planu Transportowego

Marszałek Województwa, jako Organizator publicznego transportu zbiorowego zobowiązany jest do podejmowania działań zmierzających do realizacji istniejącego Planu Transportowego oraz do aktualizacji tego Planu.

Zapisy Krajowego Planu Transportowego przewidują weryfikację i aktualizację tego Planu w roku 2016. W zakresie dotyczącym obszaru Województwa Opolskiego warto wymienić następujące szczegółowe zapisy:

- uzyskanie dla wszystkich pasażerskich pociągów międzywojewódzkich objętych Planem w rjp 2015/2016 na trasie stacja początkowa – stacja końcowa średniej (ważonej liczbą dni kursowania) prędkości handlowej 62,5 km/h, wobec obecnie uzyskiwanej 60,4 km/h;
- uzyskanie dla wszystkich pasażerskich pociągów międzywojewódzkich objętych Planem w rjp 2015/2016 na trasie Warszawa Centralna – miasta wojewódzkie średniej prędkości handlowej 80 km/h, wobec obecnie uzyskiwanej 71,73 km/h;
- rozbudowanie przez operatorów elektronicznego kanału dystrybucji biletów wykorzystującego telefonię komórkową;
- oznaczanie literą „U” linii komunikacyjnych, na których ma być wykonywany przewóz o charakterze użyteczności publicznej, w podawanym do publicznej wiadomości rjp, począwszy od jego edycji 2013/2014;
- stworzenie przez ministra warunków ułatwiających zbudowanie informatycznego systemu rozliczeń sprzedaży biletów na przejazd środkami transportu publicznego różnych przewoźników kolejowych, w tym biletu wspólnego;
- osiągnięcie średnio sieciowego czasu skomunikowania na sieci komunikacyjnej objętej Planem na poziomie 30 minut;
- zapewnienie przez operatorów pasażerom możliwości samodzielnej rezerwacji wskazanych i wybranych przez nich miejsc, również za pośrednictwem Internetu i telefonii komórkowej.

Niezależnie od powyższych zapisów, niniejszy Plan Transportowy zostanie zaktualizowany po opublikowaniu zmian w Krajowym Planie Transportowym. Będzie także podlegał aktualizacji w przypadku zmiany katalogu linii użyteczności publicznej lub zmian trybu wyboru operatora na linii lub sieci komunikacyjnej.

CZĘŚĆ II.

OCENA I PROGNOZY
POTRZEB PRZEWOZOWYCH

5. Generatory ruchu pasażerskiego w Województwie Opolskim

Na kształt sieci komunikacyjnej wpływ wywiera szereg czynników, które Organizator musi wziąć pod uwagę w trakcie planowania sieci połączeń o charakterze użyteczności publicznej. Proces ten wymaga bowiem uwzględnienia potrzeb przewozowych mieszkańców, które wynikają zarówno ze stanu zagospodarowania przestrzennego województwa (w tym istniejącej i planowanej infrastruktury transportowej), jak i sytuacji społeczno- gospodarczej regionu.

Potrzeby przewozowe mieszkańców są ściśle związane z lokalizacją zakładów pracy oraz obiektów użyteczności publicznej. Głównym celem codziennych podróży jest bowiem praca i szkoła, a także dojazd do urzędu oraz innych placówek ochrony zdrowia, kultury czy sportu.

Poniższa tabela przedstawia najważniejsze miejsca użyteczności publicznej leżące na terenie Województwa Opolskiego.

Tabela 2. Najważniejsze obiekty użyteczności publicznej w Województwie Opolskim

Lp.	Podregion	Powiat	Miejscowość	Nazwa, opis
1	Nyski	Brzeski	Brzeg	Starostwo Powiatu Brzeskiego
2				Urząd Miasta Brzegu
3				Komenda Powiatowa Policji w Brzegu
4				Sąd Rejonowy w Brzegu
5				Prokuratura Rejonowa w Brzegu
6				Brzeskie Centrum Medyczne
7				Wyższa Szkoła Humanistyczno-Ekonomiczna w Brzegu
8				Galeria Brzeg w Brzegu
9	Nyski	Kluczborski	Kluczbork	Starostwo Powiatu Kluczborskiego
10				Urząd Miasta Kluczborka
11				Komenda Powiatowa Policji w Kluczborku
12				Sąd Rejonowy w Kluczborku
13				Prokuratura Rejonowa w Kluczborku
14				Powiatowe Centrum Zdrowia SA NZOZ Szpital Powiatowy w Kluczborku
15				Galeria Miodowa w Kluczborku
16	Nyski	Namysłowski	Namysłów	Starostwo Powiatu Namysłowskiego
17				Urząd Miasta Namysłowa
18				Komenda Powiatowa Policji w Namysłowie
19				Prokuratura Rejonowa w Namysłowie
20				Namysłowskie Centrum Zdrowia S.A. Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej
21				Ośrodek Leczenia Odwykowego w Woskowicach Małych
22	Nyski	Nyski	Nysa	Starostwo Powiatu Nyskiego
23				Urząd Miasta Nysy
24				Komenda Powiatowa Policji w Nysie
25				Sąd Rejonowy w Nysie
26				Prokuratura Rejonowa w Nysie
27				Szpital Miejski w Nysie

Lp.	Podregion	Powiat	Miejscowość	Nazwa, opis
28				Szpital nr 1 w Głuchołazach
29				Szpital nr 2 w Głuchołazach
30				Specjalistyczny Szpital MSWiA w Głuchołazach
31				Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa w Nysie
32				Vendo Park w Nysie
33				Opolskie Centrum Rehabilitacji w Korfantowie
34	Nyski	Prudnicki	Prudnik	Starostwo Powiatu Prudnickiego
35				Urząd Miasta Prudnika
36				Komenda Powiatowa Policji w Prudniku
37				Sąd Rejonowy w Prudniku
38				Prokuratura Rejonowa w Prudniku
39				Prudnickie Centrum Medyczne S.A. w Prudniku
40				Szpital im. Św. Elżbiety w Białej
41	Opolski	Głubczycki	Głubczyce	Starostwo Powiatu Głubczyckiego
42				Urząd Miasta Głubczyce
43				Komenda Powiatowa Policji w Głubczycach
44				Prokuratura Rejonowa w Głubczycach
45				Samodzielny Publiczny Zespół Opieki Zdrowotnej w Głubczycach
46				Wojewódzki Szpital dla Nerwowo i Psychicznie Chorych w Branicach
47	Opolski	Kędzierzyńsko-Kozielski	Kędzierzyn - Koźle	Starostwo Powiatu Kędzierzyńsko-Kozielskiego
48				Urząd Miasta Kędzierzyna-Koźla
49				Komenda Powiatowa Policji w Kędzierzynie-Koźlu
50				Sąd Rejonowy w Kędzierzynie-Koźlu
51				Prokuratura Rejonowa w Kędzierzynie-Koźlu
52				Szpital Zespolony w Kędzierzynie-Koźlu
53				Galeria Handlowa Odrzańskie Ogrody w Kędzierzynie-Koźlu
54	Opolski	Krapkowicki	Krapkowice	Starostwo Powiatu Krapkowickiego
55				Urząd Miasta Krapkowice
56				Komenda Powiatowa Policji w Krapkowicach
57				Krapkowickie Centrum Zdrowia Sp. z o.o.
58				Moszna-Zamek Centrum Terapii Nerwic w Zielinie
59	Opolski	Oleski	Olesno	Starostwo Powiatu Oleskiego
60				Urząd Miasta Oleśna
61				Komenda Powiatowa Policji w Oleśnie
62				Prokuratura Rejonowa w Oleśnie
63				Szpital Powiatowy w Oleśnie
64	Opolski	Strzelecki	Strzelce Opolskie	Starostwo Powiatu Strzeleckiego
65				Urząd Miasta Strzelce Opolskie
66				Komenda Powiatowa Policji w Strzelcach Opolskich

Lp.	Podregion	Powiat	Miejscowość	Nazwa, opis
67				Sąd Rejonowy w Strzelcach Opolskich
68				Prokuratura Rejonowa w Strzelcach Opolskich
69				Szpital Powiatowy w Strzelcach Opolskich
70	Opolski	Opolski	Opole	Starostwo Powiatu Opolskiego
71				Szpital św. Rocha w Ozimku
72				Zespół Szpitali Pulmonologiczno-Reumatycznych z siedziba w Kup
73				Centrum Handlowe Turawa Park w Zawadzie
74	Opolski	Miasto Opole	Opole	Urząd Miasta Opola
75				Komenda Wojewódzka Policji w Opolu
76				Komenda Miejska Policji w Opolu
77				Sąd Okręgowy w Opolu
78				Sąd Rejonowy w Opolu
79				Prokuratura Okręgowa w Opolu
80				Prokuratura Rejonowa w Opolu
81				Opolski Urząd Wojewódzki
82				Urząd Marszałkowski Województwa Opolskiego
83				Wojewódzki Sąd Administracyjny w Opolu
84				Wojewódzkie Centrum Medyczne w Opolu
85				Szpital Wojewódzki w Opolu
86				116 Szpital Wojskowy z Przychodnią w Opolu
87				Szpital Ginekologiczno-Położniczy i Noworodków w Opolu
88				Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej MSWiA w Opolu
89				Opolskie Centrum Onkologii
90				Wojewódzki Szpital Specjalistyczny – Zespół Neuropsychiatryczny w Opolu
91				Uniwersytet Opolski
92				Politechnika Opolska
93				Wyższa Szkoła Zarządzania i Administracji w Opolu
94				Szkoła Wyższa im. Bogdana Jańskiego
95				Wyższa Szkoła Bankowa we Wrocławiu Wydział Ekonomiczny w Opolu
96				Państwowa Medyczna Wyższa Szkoła Zawodowa w Opolu
97				Nauczycielskie Kolegium Języków Obcych w Opolu
98				Nauczycielskie Kolegium Języków Obcych Towarzystwa Wiedzy Powszechnej w Opolu
99				Centrum Handlowe Karolinka w Opolu

Źródło: Opracowanie własne.

Wśród miejsc użyteczności publicznej należy również wymienić szkoły, ponieważ uczniowie stanowią znaczny procent pasażerów korzystających codziennie ze środków komunikacji publicznej.

W Województwie Opolskim znajduje się łącznie 1 855 placówek związanych z działalnością edukacyjną:

Tabela 3. Placówki związane z edukacją w Województwie Opolskim w 2012 roku

Rodzaj	Typ szkoły/placówki	Liczba szkół/placówek
Oświata do etapu gimnazjalnego	Przedszkole	479
	Zespół wychowania przedszkolnego	8
	Punkt przedszkolny	78
	Szkoła podstawowa	1126
	Gimnazjum	576
Szkoły ponadgimnazjalne	Zasadnicza szkoła zawodowa	101
	Liceum ogólnokształcące	190
	Liceum profilowane	30
	Technikum	122
	Liceum ogólnokształcące uzupełniające dla absolwentów	85
	Technikum uzupełniające dla absolwentów zasadniczych	51
	Szkoła policealna (ponadgimnazjalna)	139
	Szkoła specjalna przysposabiająca do pracy dla uczniów	24
Szkoły artystyczne	Sześćioletnia ogólnokształcąca szkoła muzyczna I	4
	Sześćioletnia szkoła muzyczna I stopnia	32
	Czteroletnia szkoła muzyczna I stopnia	4
	Sześćioletnia ogólnokształcąca szkoła muzyczna II stopnia	3
	Sześćioletnia szkoła muzyczna II stopnia	15
	Sześćioletnia ogólnokształcąca szkoła sztuk pięknych	2
	Czteroletnie liceum plastyczne	4
	Czteroletnia szkoła muzyczna II stopnia	1
Placówki opiekuńczo-wychowawcze	Młodzieżowy dom kultury	4
	Ognisko pracy pozaszkolnej	6
	Szkolne schronisko młodzieżowe	43
	Młodzieżowy Ośrodek Wychowawczy	1
	Bursa	13
	Dom wczasów dziecięcych	1
	Niepubliczna placówka oświatowo-wychowawcza	18
	Specjalny Ośrodek Wychowawczy	3
	Specjalny Ośrodek Szkolno-Wychowawczy	20
	Ośrodek Rewalidacyjno-Wychowawczy	11

Źródło: Opracowanie własne.

Liczba uczniów w różnych typach placówek kształtuje się następująco:

Tabela 4. Liczba uczniów w roku szkolnym 2011/2012 w Województwie Opolskim

Typ szkoły	Liczba uczniów
Szkoły podstawowe	51 190
Gimnazja	29 950
Zasadnicze zawodowe	6 426
Licea ogólnokształcące	12 541
Uzupełniające licea ogólnokształcące	103
Licea profilowane	562
Technika	14 188
Technika uzupełniające	41
Artystyczne ogólnokształcące	215
Policealne	6 651
Wyższe	36 138
RAZEM	158 005

Źródło: Opracowanie własne.

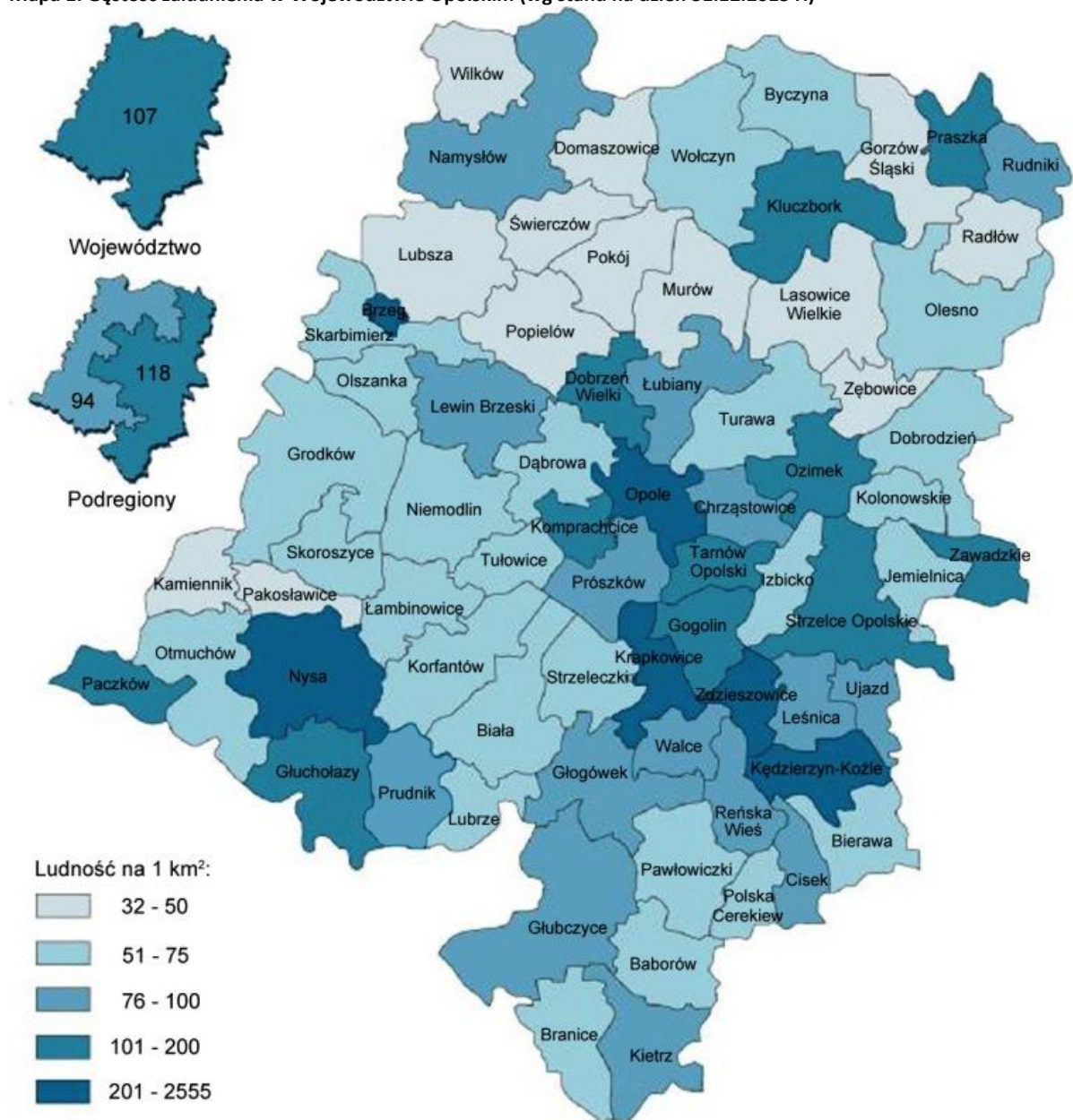
6. Czynniki demograficzne i społeczno-ekonomiczne w perspektywie Planu

Na bazie czynników demograficznych i społecznych warto wskazać tendencje do zmian, które zajądą w strukturze społecznej mieszkańców Województwa Opolskiego w ciągu najbliższych 20 lat, a które będą wpływały na kształt sieci komunikacyjnej obszaru.

6.1. Gęstość zaludnienia

Jednym z czynników, jakie należy wziąć pod uwagę przy ustalaniu sieci połączeń jest gęstość zaludnienia województwa, którą pokazano na poniższej mapie.

Mapa 1. Gęstość zaludnienia w Województwie Opolskim (wg stanu na dzień 31.12.2013 r.)



Źródło: Urząd Statystyczny w Opolu.

Największa średnia gęstość zaludnienia (oprócz miasta Opola) występuje w powiatach: Kędzierzyńsko-Kozielskim, Krapkowickim oraz Nyskim – tam też, jak ukazują mapy sieci komunikacyjnej umieszczone w kolejnych rozdziałach, sieć połączeń jest najlepiej rozwinięta.

Tabela 5. Gęstość zaludnienia w powiatach Województwa Opolskiego (wg stanu na dzień 31.12.2013 r.)

Obszar	Powierzchnia w km ²	Ludność	Gęstość zaludnienia na km ²
Województwo Opolskie	9 412	1 004 416	107
Podregion Nyski	4 272	399 574	94
Powiat Nyski	1 224	140 628	115
Powiat Brzeski	876	91 981	105
Powiat Prudnicki	572	56 828	99
Powiat Kluczborski	852	67 256	79
Powiat Namysłowski	748	42 881	57
Podregion Opolski	5 140	604 842	118
Miasto Opole (powiat grodzki)	97	120 146	1244
Powiat Kędzierzyńsko-Kozielski	625	97 181	155
Powiat Krapkowicki	442	65 113	147
Powiat Strzelecki	744	76 079	102
Powiat Opolski	1 586	133 217	84
Powiat Głubczycki	673	47 453	71
Powiat Oleski	973	65 113	67

Źródło: Opracowanie własne.

6.2. Czynniki demograficzne

A. Struktura wiekowa

Według danych Głównego Urzędu Statystycznego, opublikowanych na stronie http://www.stat.gov.pl/gus/5840_11752_PLK_HTML.htm, ludność Województwa Opolskiego do roku 2035 będzie kształtowała się tak, jak przedstawiono to w poniższej tabeli. Przyjęto podziały wiekowe odpowiadające w przybliżeniu grupom sprzedaży biletów: normalnych, ulgowych oraz ze zniżkami dla emerytów, innymi słowy: odpowiadające grupom osób w wieku przedprodukcyjnym, produkcyjnym oraz poprodukcyjnym. Jako wartości graniczne poszczególnych grup wiekowych wybrano wartości stosowane w statystyce:

- Uczniowie i studenci: 0-24 lat.
- Osoby pracujące: 25-60 lat (kobiety) i 25-65 lat (mężczyźni).
- Emeryci: 60+ (kobiety) i 65+ (mężczyźni).

Tabela 6. Udział poszczególnych grup wiekowych w strukturze ludności Województwa Opolskiego

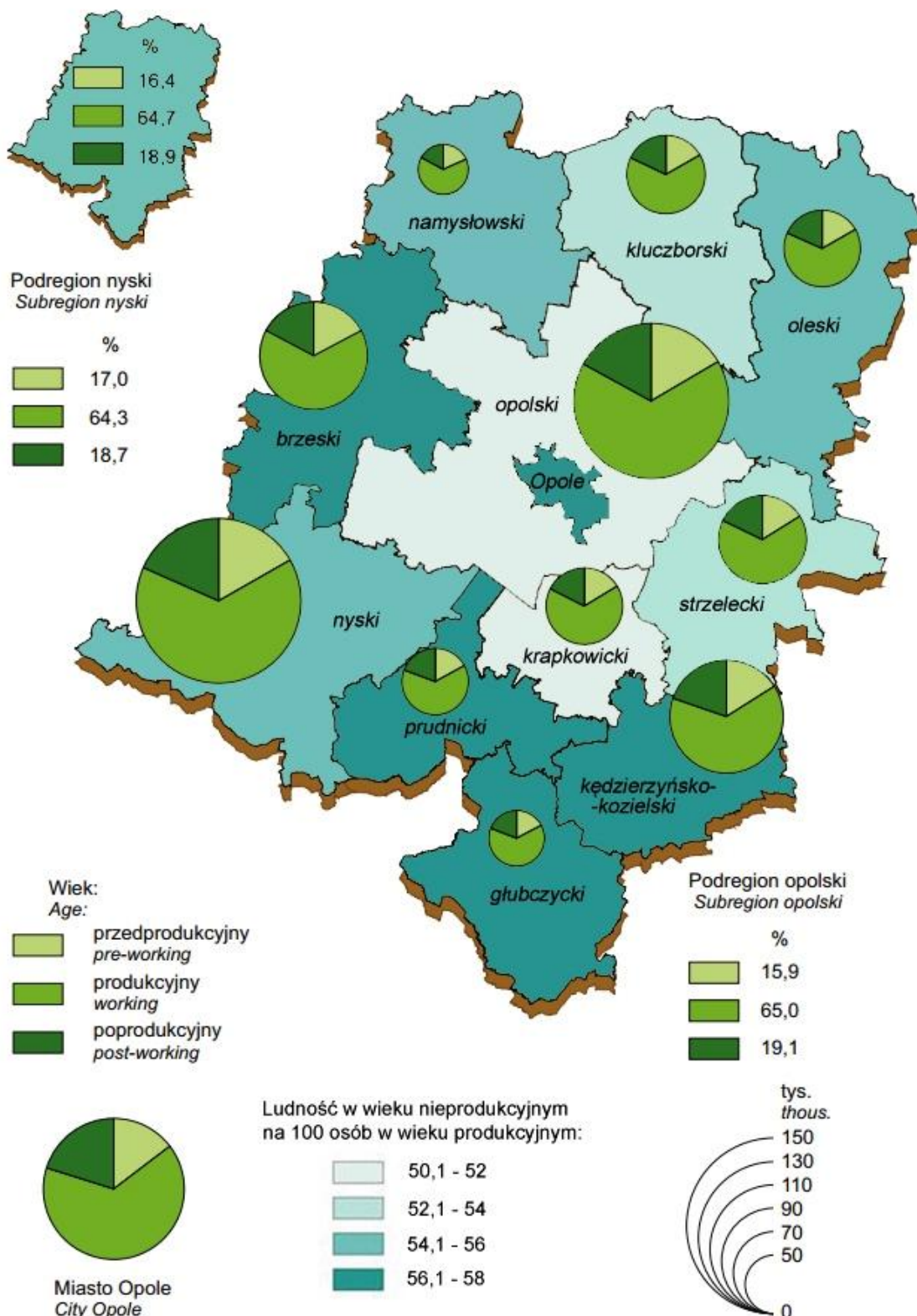
ROK	RAZEM	Uczniowie i studenci (wiek przedprodukcyjny)	Uczniowie i studenci (wiek przedprodukcyjny) (%)	Osoby pracujące	Osoby pracujące (%)	Emeryci (wiek poprodukcyjny)	Emeryci (wiek poprodukcyjny) (%)
2013	1 009 002	255 674	25,30%	576 666	57,20%	176 662	17,50%
2015	999 670	243 292	24%	570 699	57%	185 679	19%
2020	978 498	223 147	23%	546 167	56%	209 184	21%
2025	956 326	210 510	22,00%	517 692	54,10%	228 124	23,90%
2035	897 090	185 930	20,70%	464 742	51,80%	246 418	27,50%

Źródło: Opracowanie własne.

W opracowaniu GUS dotyczącym ludności w podziale na grupy wiekowe na dzień 31.12.2011 r. założono, iż przedział ludności przedprodukcyjny obejmuje wiek 0-17 lat i tym samym wykluczono z niego młodzież studencką zaliczając ją do przedziału ludności w wieku produkcyjnym (kobiety 18-59 lata i mężczyźni 18-64 lata). Przedział ludności w wieku poprodukcyjnym obejmuje kobiety w wieku 60 lat i więcej oraz mężczyźni 65 lat i więcej.

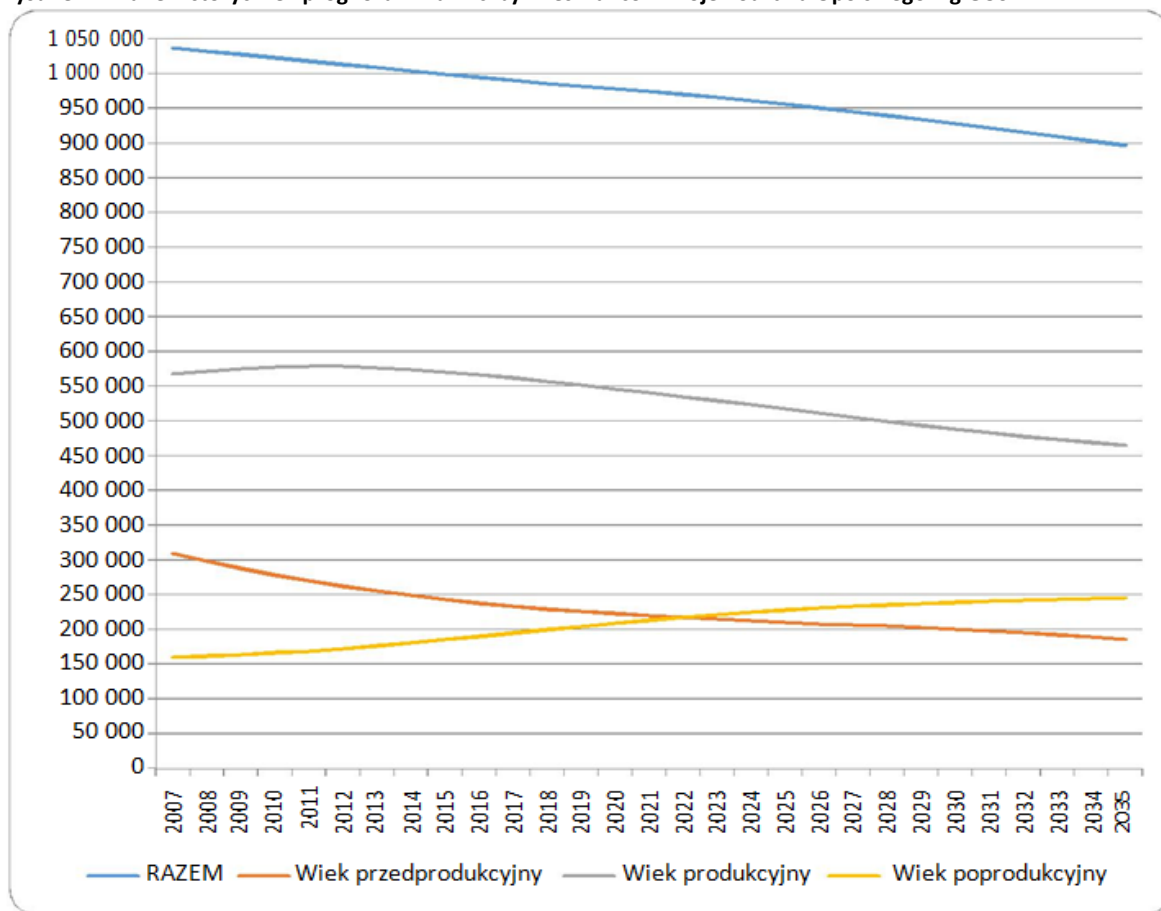
Poniższa mapa przedstawia przekrój wiekowy ludności zgodnie z powyższym podziałem w poszczególnych powiatach Województwa Opolskiego.

Mapa 2. Ludność w podziale na grupy wiekowe (wg stanu na 31.12.2013 r.)

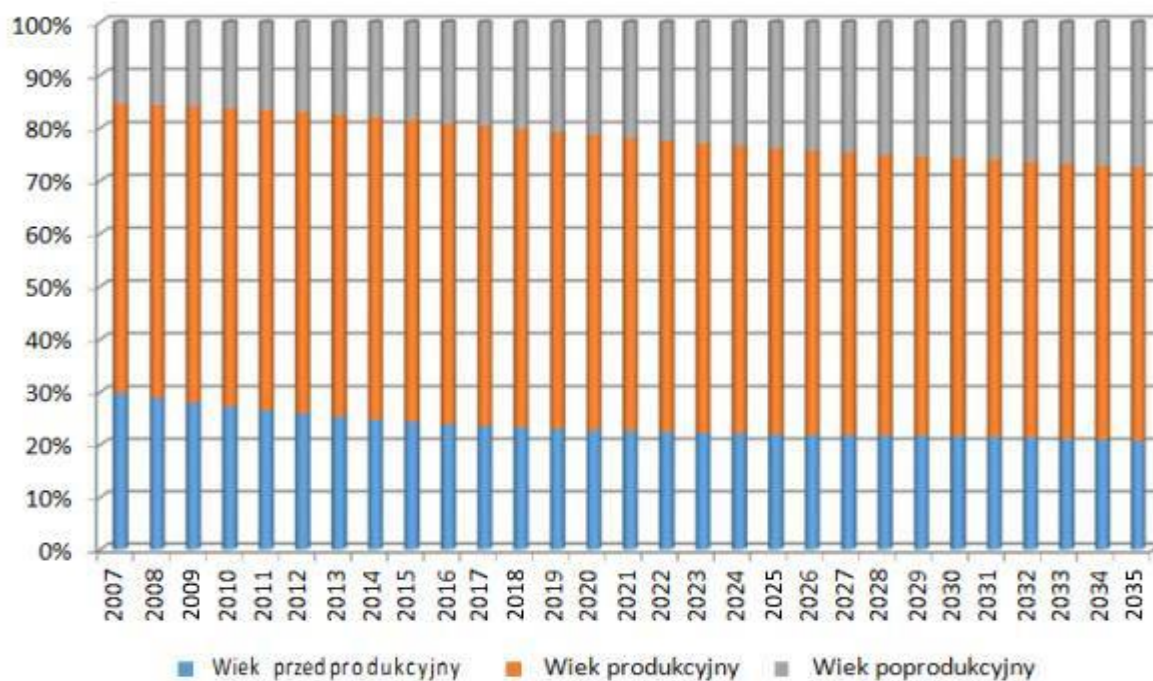


Źródło: Urząd Statystyczny w Opolu

Rysunek 1. Dane historyczne i prognoza zmian liczby mieszkańców Województwa Opolskiego wg GUS



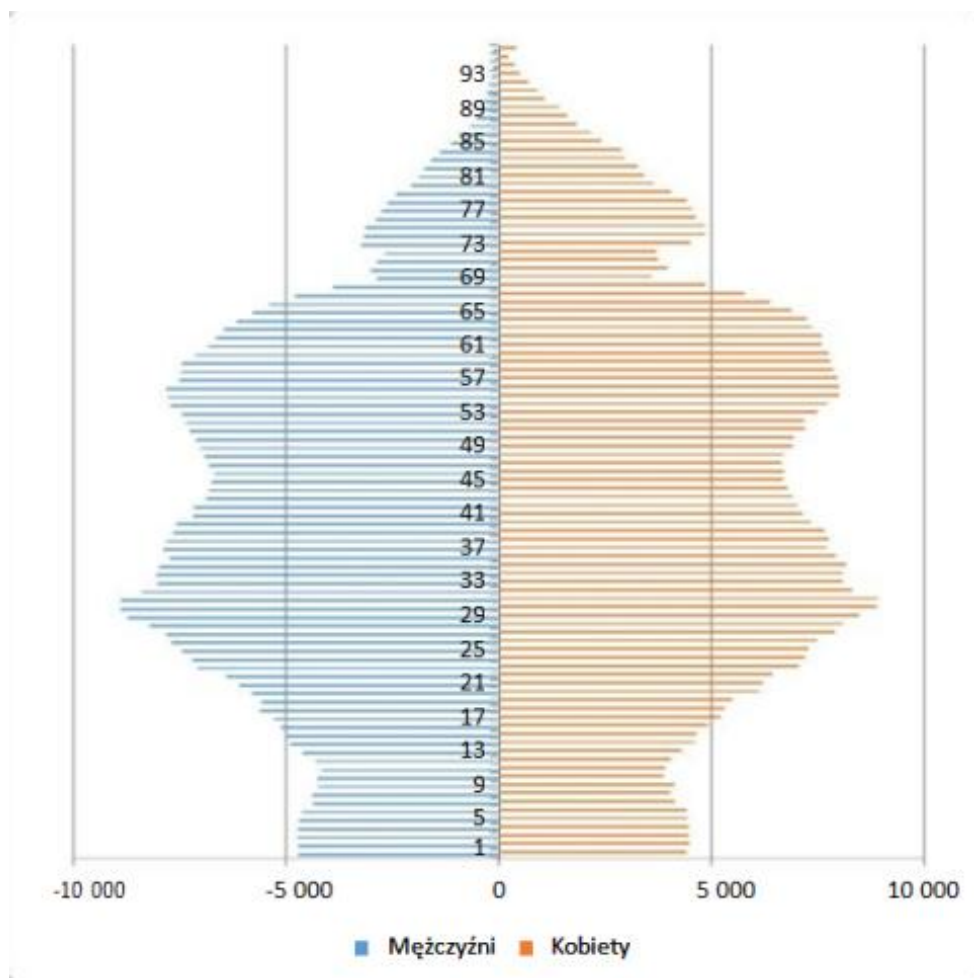
Rysunek 2. Dane historyczne i prognoza zmian liczby mieszkańców Województwa Opolskiego wg GUS – udział poszczególnych grup wiekowych



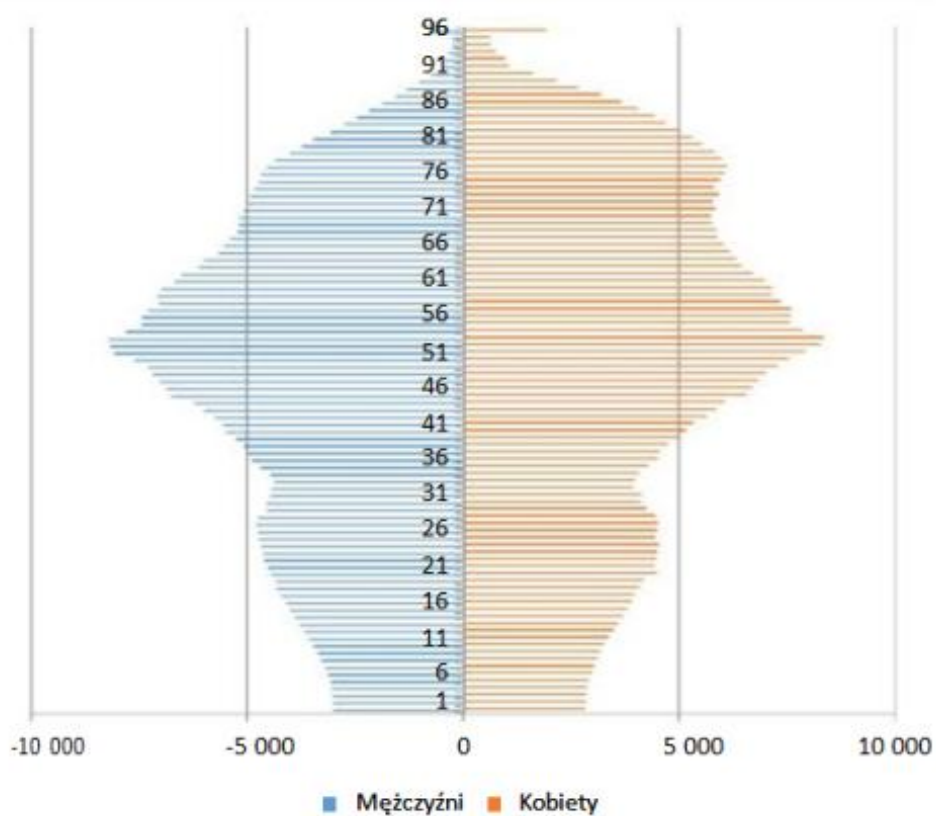
Według danych Głównego Urzędu Statystycznego wartość średniego dalszego trwania życia dla osób urodzonych w 2011 roku wynosi dla Województwa Opolskiego ogółem 73,4 lat dla mężczyzn i 81,0 lat dla kobiet (w miastach: 73,9 i 80,9, zaś na wsi: 72,7 oraz 82,0). Wartości te są jednymi z najwyższych w skali całego kraju (szczególnie dla populacji mężczyzn).

Poniższe wykresy pokazują zmiany w strukturze wiekowej mieszkańców Województwa Opolskiego w perspektywie najbliższych 20 lat (społeczeństwo starzejące się). W literaturze światowej piramidy wieku analizuje się zasadniczo w trzech grupach: 0 - 14 lat (wiek przedprodukcyjny); 15 - 44 lat (wiek największej produktywności) i 45 - 85+ (wiek poprodukcyjny); wiek produkcyjny rozszerza się do jego pełnej szerokości (15 - 65 lat), analizując procent ludności w danym przedziale.

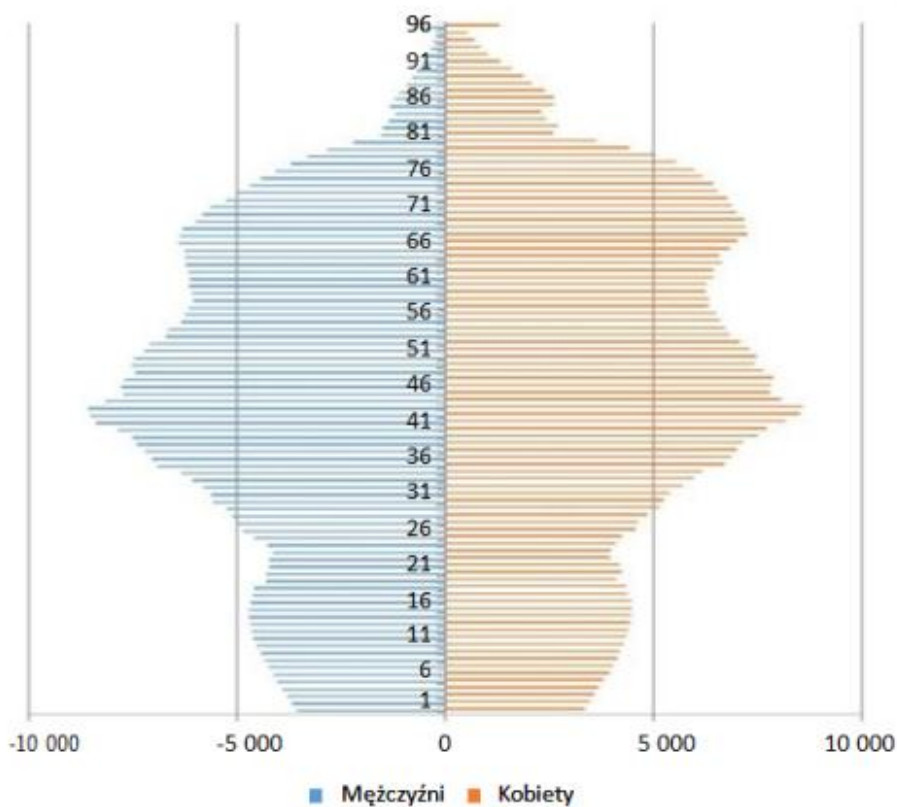
Rysunek 3. Obecna struktura wiekowa mieszkańców Województwa Opolskiego (rok 2013).



Rysunek 4. Prognozowana struktura wiekowa mieszkańców Województwa Opolskiego w roku 2025.



Rysunek 5. Prognozowana struktura wiekowa mieszkańców Województwa Opolskiego w roku 2035.



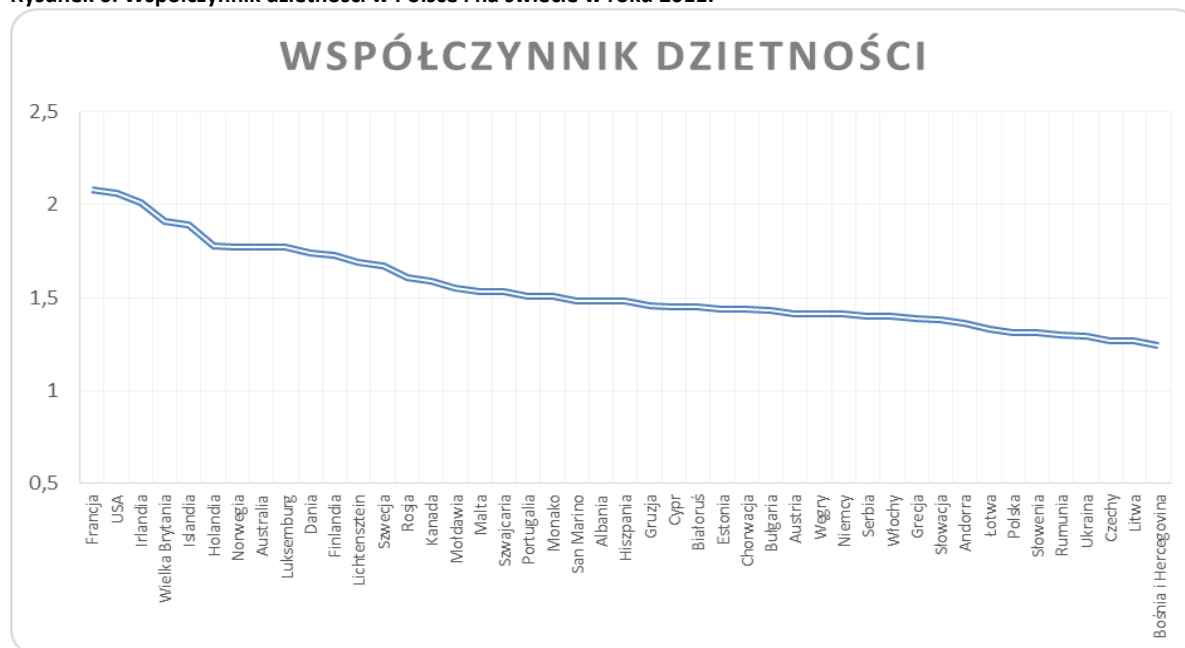
B. Współczynniki dzietności

Podsumowując powyższe wykresy otrzymujemy obraz społeczeństwa, w którym zwiększa się liczba osób w wieku poprodukcyjnym, zaś maleje liczba dzieci przy niewielkich zmianach w grupie osób w wieku produkcyjnym. Zasadnicze przyczyny tej sytuacji to wydłużający się cały czas średni okres trwania życia ludzi, a także bardzo niska dzietność polskich rodzin. Według Rocznika Demograficznego GUS za rok 2012 Województwo Opolskie ma najwyższą w kraju medianę wieku, zarówno dla kobiet, jak i mężczyzn. Wynosi ona dla mężczyzn 38,3 lat (kraj: 36,7) oraz dla kobiet: 41,5 lat (kraj: 40,2). Powyższe dane świadczą o tym, że proces starzenia się społeczeństwa już się *de facto* rozpoczął.

W roku 2011 współczynnik dzietności dla całej Polski wyniósł 1,297 (w miastach: 1,211; na wsi: 1,427). Województwo Opolskie ma te wartości najniższe w całej Polsce, tj. średnio o 20% niższe niż w całej Polsce: 1,102 ogółem, 1,076 w miastach i 1,129 na wsi.

Dla porównania warto wspomnieć, że w roku 1950 współczynnik dzietności dla całej Polski wynosił 3,705, w roku 1980 – 2,276, zaś w roku 1990 – 1,991. Obecnie współczynnik dzietności w Polsce jest jednym z najniższych na świecie. Wg bazy danych CIA (www.cia.gov, hasło: *Total Fertility Rate*) Polska zajmuje 211 miejsce w rankingu 224 krajów. W literaturze przedmiotu przyjmuje się zastępowalność pokoleń następuje wówczas, gdy współczynnik dzietności wynosi ok. 2,10 – 2,15. Ostatni raz wartość ta w Polsce była na tym poziomie w roku 1986.

Rysunek 6. Współczynnik dzietności w Polsce i na świecie w roku 2011.



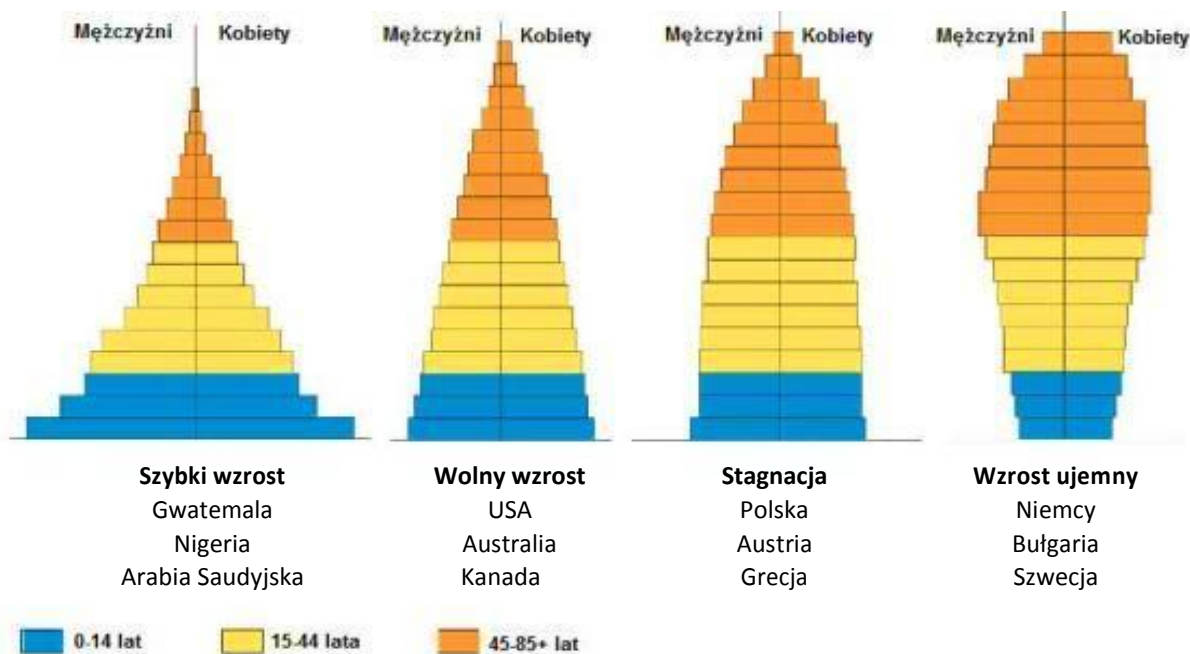
Źródło: Central Intelligence Agency (CIA). World Fact Book.

Współczynnik dzietności dla Miasta Opola wynosi obecnie 0,969 i jest najniższy wśród wszystkich miast w Polsce liczących ponad 100 tys. mieszkańców.

Pomijając inne aspekty tego tematu i analizując tę sytuację pod kątem komunikacji publicznej, możemy stwierdzić, iż rosnąć będzie liczba osób w wieku poprodukcyjnym. Przykłady z Europy Zachodniej dowodzą, że przedstawiciele tych grup stanowią rosnącą grupę pasażerów komunikacji publicznej. Ta część społeczeństwa, w komunikacji regionalnej nie korzysta z ulg (takie ulgi występują natomiast w komunikacji miejskiej). W efekcie przewozy realizowane z coraz większym udziałem osób w wieku poprodukcyjnym charakteryzuje rosnący udział przewozów na bilety normalne i ulgi handlowe (np. seniora), wzrost przewozów w porze dziennej (kursy międzyszczytowe), rosnące znaczenie dostosowania taboru i przystanków do potrzeb osób o ograniczonej sprawności oraz wzrost roli przejazdów fakultatywnych.

Porównując piramidę wieku Polski (która jest podobna do piramidy wieku Województwa Opolskiego) do piramid innych krajów, można zauważyć szybkie upodobnianie się naszego kraju do krajów Europy Zachodniej.

Rysunek 7. Porównanie piramidy wieku krajów młodych i krajów starzejących się



Należy podkreślić, że trendy demograficzne nie są samoistne, lecz mogą być regulowane na szczeblu krajowym i regionalnym. W okresie po 2000 r. na podstawie danych Eurostatu widać wyraźnie spadek liczby ludności w krajach z rosnącą motoryzacją i znacznym pogorszeniem dostępności komunikacji publicznej [szybki spadek udziału w Modal Split (podziały intermodalne; udział poszczególnych rodzajów transportu w rynku przewozów) komunikacji autobusowej i kolejowej], jak: Polska, Litwa, Ukraina, Rumunia, Bułgaria i wzrost liczby mieszkańców w krajach rozwijających przyjazny transport jak: Czechy, Austria, Dania, Szwecja, Wielka Brytania, Niemcy. We Włoszech liczba mieszkańców spada w regionach z niekonkurencyjnym transportem publicznym, a rośnie w regionach rozwijających przewozy użyteczności publicznej. Oznacza to, że stworzenie systemu transportowego przyjaznego pasażerom jest jednym z elementów stymulujących wzrost liczby ludności na danym obszarze.

C. Współczynniki umieralności

Według danych Rocznika Demograficznego GUS w roku 2011 zanotowano w Polsce 375 501 zgonów (198 178 w miastach i 177 323 na wsi), co daje współczynnik umieralności na poziomie 974 osób na 100 tys. ludności ogółem. W miastach współczynnik ten wynosi 847, zaś na wsi 1170. Z uwagi na bardziej zurbanizowany niż średnio w Polsce charakter Województwa Opolskiego, współczynniki umieralności są bardzo podobne dla miast i dla wsi i wynoszą, odpowiednio: 956 i 961, przy wartości ogółem wynoszącej 959, o 1,5% niższej niż wartość dla całego kraju.

W podziale na mężczyzn i kobiety, współczynniki umieralności dla całej Polski mają wartości, odpowiednio: 1072 i 899 osób na 100 tys. mieszkańców. W Województwie Opolskim wartość tego wskaźnika dla mężczyzn jest o 2,2% niższa niż w całym kraju i wynosi 1048, zaś wskaźnik dla kobiet nie odbiega od wartości ogólnokrajowej i wynosi 898.

Współczynnik umieralności niemowląt dla całej Polski wynosi 498 na 100 tys. urodzeń żywych. W Województwie Opolskim wartość ta jest wyższa o 5,2% od średniej i wynosi 524.

Na podstawie przedstawionych danych można stwierdzić, że w perspektywie 10 i 20 lat (rok 2025 i rok 2035) nastąpią zmiany popytu na podróżowanie publiczną komunikacją zbiorową. Stwierdzenie to wynika z wzięcia pod uwagę kilku czynników:

- Spadek liczby osób w wieku produkcyjnym o 10% do roku 2025 i o dalsze 10% do roku 2035 (łącznie spadek o 19%).
- Spadek liczby uczniów i studentów o 18% do roku 2025 i o dalsze 12% do roku 2035 (łącznie spadek o 27%).
- Wzrost liczby emerytów o 30% do roku 2025 i o dalsze 8% do roku 2035 (łącznie wzrost o 40%).
- Brak zmian w łącznej liczbie osób w wieku przedprodukcyjnym i poprodukcyjnym.
- Spadek łącznej liczby mieszkańców o 11,1%.

6.3. Program Specjalnej Strefy Demograficznej w Województwie Opolskim do 2020 r.

Diagnoza sytuacji społeczno-gospodarczej województwa opolskiego jednoznacznie wskazuje, że zapobieganie i przeciwdziałanie procesom depopulacji to podstawowe, horyzontalne wyzwanie dla regionu. Tworzenie bezpiecznych miejsc pracy, w połączeniu z edukacją, opieką nad dziećmi i osobami starszymi, może tym tendencjom skutecznie przeciwdziałać. Odpowiedzią Samorządu Województwa Opolskiego w tym zakresie będzie Program Specjalnej Strefy Demograficznej (SSD), jedno z głównych narzędzi realizacji Strategii Rozwoju Województwa Opolskiego do 2020 roku.

SSD to program, który obejmuje szereg działań zmierzających do powstrzymania negatywnych zjawisk demograficznych. Województwo Opolskie jest pierwszym w Polsce samorządem, które opracowało koncepcję utworzenia Programu Specjalnej Strefy Demograficznej.

Rozwiązania objęte projektem uzupełniają się nawzajem, dotyczą wszystkich grup społecznych i mają na celu stworzenie nowych miejsc pracy oraz poprawę jakości życia w województwie. Program SSD został podzielony na cztery pakiety. Działania realizowane w ramach poszczególnych pakietów będą dotyczyć:

- pakiet I „Praca to bezpieczna rodzina”: rynku pracy, przede wszystkim bezpieczeństwa zatrudnienia, społecznej odpowiedzialności biznesu, zwiększania atrakcyjności i liczby miejsc pracy, a także wzrostu przedsiębiorczości mieszkańców i aktywności inwestycyjnej;
- pakiet II „Edukacja a rynek pracy”: dostosowania oferty edukacyjnej do potrzeb rynku pracy oraz wzrostu umiejętności praktycznych uczniów i studentów;
- pakiet III „Opieka żłobkowo-przedszkolna”: zwiększania dostępu do usług żłobkowo-przedszkolnych, rozwoju infrastruktury przyjaznej rodzicom oraz godzenia życia zawodowego i rodzinnego;
- pakiet IV „Złota jesień”: zwiększania dostępu do usług dla osób starszych oraz aktywizacji tej grupy społecznej.

Integralną częścią Programu będą inicjatywy wspierające realizację pakietów, skierowane bezpośrednio do rodzin i osób starszych. Inicjatywy te będą miały na celu wsparcie i wzmocnienie kondycji rodzin oraz tworzenie pozytywnego nastawienia wobec rodziny. Wsparciem dla Programu będą inicjatywy skierowane do rodzin i osób starszych, w tym m.in. Opolska Karta Rodziny i Seniora.

W ramach programu realizowany jest szereg projektów, m. in. Opolska Karta Rodziny i Seniora, które stanowią system ulg i zniżek przysługujących osobom objętym pakietem. Część z nich jest realizowana przez samorządy przystępujące do programu, część może być współfinansowana z Funduszy Unii Europejskiej.

SSD jest programem dynamicznym, ponieważ sytuacja demograficzna jest stale monitorowana i analizowana i na tej podstawie są podejmowane kolejne rozwiązania.

6.4. Czynniki społeczno-ekonomiczne

A. Poziom PKB i dochody ludności

Według danych GUS poziom PKB na koniec 2011 r. na jednego mieszkańca Województwa Opolskiego był jednym z niższych w kraju i wynosił 31 771 zł (czyli 80,1% wartości dla całego kraju, wynoszącej 39 665 zł na jednego mieszkańca). W podregionach wartości te kształtowały się następująco:

- Podregion Nyski: 23 306 zł (59 miejsce na 66 podregionów),
- Podregion Opolski: 33 541 zł (21 miejsce na 66 podregionów).

Widać tu dużą dysproporcję pomiędzy podregionem nyskim i podregionem opolskim.

Dynamika wzrostu Wartości Dodanej Brutto (WDB) na 1 mieszkańca Województwa Opolskiego była zbliżona do wskaźnika dla całego kraju (7,8 %) i w roku 2011 wynosiła 6,6 % w porównaniu z rokiem 2010.

Wartość dodana brutto (WDB) według rodzajów działalności kształtowała się na dzień 31.12.2011 r. następująco:

Tabela 7. Wartość dodana brutto według rodzajów działalności

Region	Udział w PKB kraju / województwa, w tym:	Rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo	Przemysł	Budownictwo	Handel; naprawa pojazdów samochodowych; transport i gospodarka magazynowa; zakwaterowanie i gastronomia	Działalność finansowa i ubezpieczeniowa; obsługa rynku nieruchomości	Pozostałe
Województwo Opolskie	2,1	3,0	2,5	2,1	1,9	1,4	2,1
Podregion Nyski	0,7	1,5	0,7	0,6	0,6	0,5	0,7
Podregion Opolski	2,2	1,5	1,8	1,5	1,3	0,9	2,2

Źródło: Główny Urząd Statystyczny

W ciągu ostatnich kilku lat na podstawie danych statystycznych można zaobserwować spadek udziału całego Województwa Opolskiego w PKB kraju we wszystkich obszarach gospodarki. Całościowo udział Województwa w PKB całego kraju w latach 2008, 2009 i 2010 zmniejszał się, odpowiednio od wartości 2,2% do wartości 2,1%. Z zestawienia widać również bardziej przemysłowy charakter Podregionu Opolskiego i bardziej rolniczy Podregionu Nyskiego.

W porównaniu z innymi regionami, Województwo Opolskie ma najmniejszy udział przemysłu (w tym przetwórstwa przemysłowego) w PKB kraju (2,5 %).

Według danych Eurostat wartość PKB na 1 mieszkańca poniżej 75% średniej UE odnotowano w 2009 roku w 65 regionach poziomu NUTS 2. W grupie tej znalazło się 15 polskich województw, a tylko PKB na 1 mieszkańca województwa mazowieckiego przekroczył tę granicę, osiągając poziom 97% średniej UE. Cztery polskie województwa – lubelskie, opolskie, podlaskie i warmińsko-mazurskie – zajmowały pozycje na końcu listy regionów o najniższym poziomie PKB na 1 mieszkańca w Unii Europejskiej (do 45% średniej UE). Oprócz polskich województw w grupie tej było również 5 z 6 regionów Bułgarii, 5 z 8 regionów Rumunii oraz 4 z 7 regionów Węgier. Wysokość produktu krajowego brutto według parytetu siły nabywczej na 1 mieszkańca

Województwa Opolskiego w roku 2009 wynosiła 50% średniej dla całej UE; zaś wartość ta dla całego kraju to 61%.

Przeciętny miesięczny dochód rozporządzalny na 1 osobę w gospodarstwie domowym w województwie opolskim w 2012 roku wyniósł – 1294,26 zł.

Przeciętne miesięczne wydatki na 1 osobę w gospodarstwie domowym w Województwie Opolskim w 2012 roku wyniosły – 1068,99 zł.

Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w Województwie Opolskim w 2012 roku: 3358,42 zł. Przeciętne miesięczne wynagrodzenia brutto w relacji do średniej krajowej w 2012 roku to 89,7%. Wartość ta pozostaje stała na przestrzeni ostatnich kilku lat.

B. Poziom bezrobocie

Na koniec grudnia 2013 roku Województwo Opolskie ze stopą bezrobocia 14,3% znajdowało się na 8 pozycji w kraju pod względem wielkości tego wskaźnika. Stopa bezrobocia obliczona dla całego kraju wyniosła 13,4%, czyli wskaźnik dla naszego regionu był wyższy od wartości obliczonej dla całej Polski o 0,9 punktu procentowego.

W poszczególnych powiatach województwa bezrobocie na koniec grudnia 2013 r. kształtowało się następująco:

Tabela 8. Liczba osób bezrobotnych i stopa bezrobocia w Województwie Opolskim.

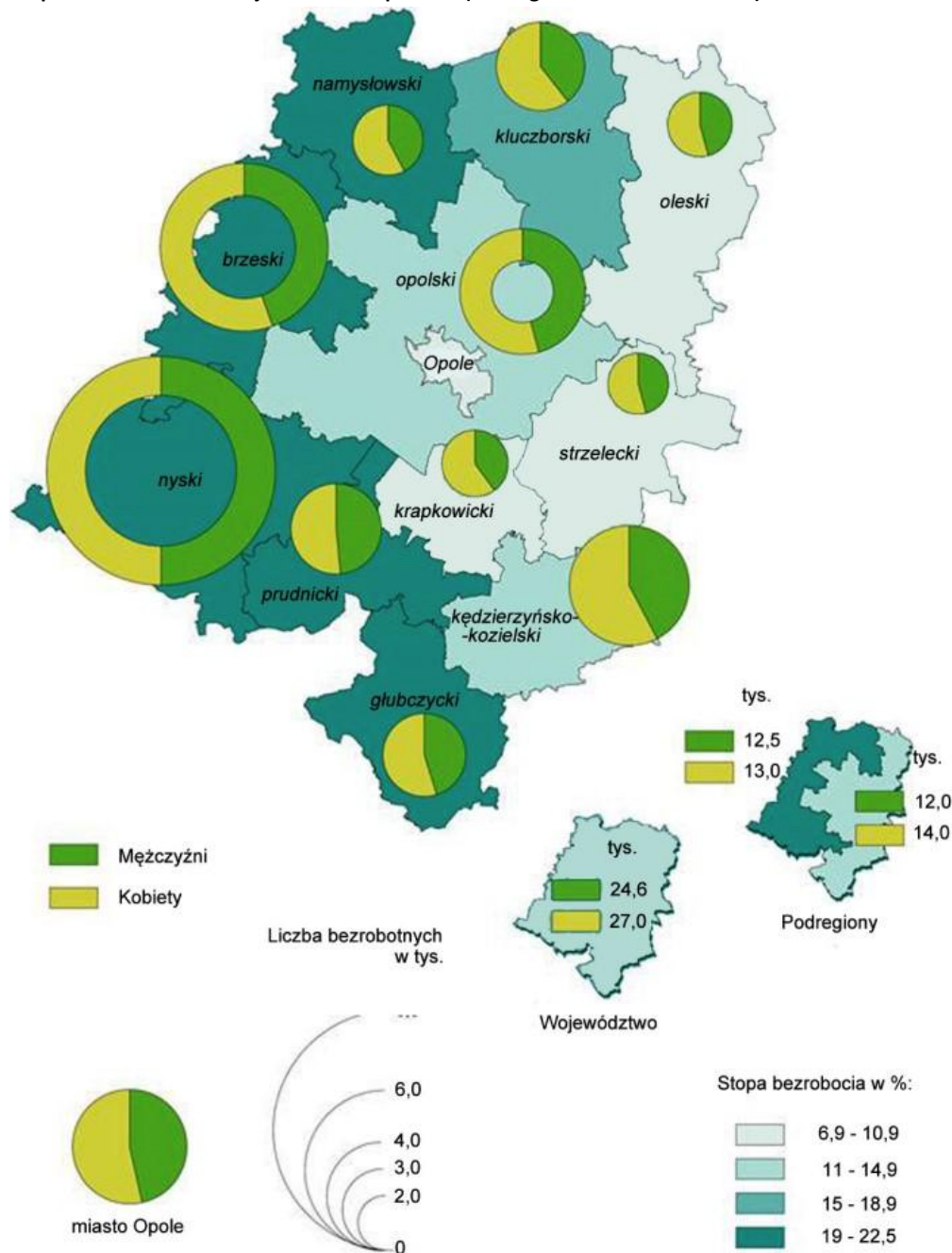
Powiaty	Liczba bezrobotnych	Stopa bezrobocia (%)
Brzeski	6 905	22,6
Głubczycki	3 216	19,1
Kędzierzyńsko-Kozielski	4 980	14,6
Kluczborski	3 178	15,0
Krapkowicki	2 591	10,6
Namysłowski	2 770	19,4
Nyski	8 966	20,2
Oleski	2 455	10,4
Opolski	5 432	13,8
Prudnicki	3 766	20,8
Strzelecki	2 492	10,8
Miasto Opole	4 885	6,9
Województwo	51 636	14,3

Ogólny wzrost bezrobocia w województwie jest konsekwencją wzrostu liczby bezrobotnych w dziesięciu powiatach. Największy odnotowano w powiatach: prudnickim (o 229 osób) oraz strzeleckim (o 208 osób). Największą dynamikę wzrostu bezrobocia w stosunku do listopada 2013 roku odnotowano w powiecie strzeleckim – 9,1%. Największy spadek bezrobocia zaobserwowano w powiatach: nyskim (o 78 osób) oraz kędzierzyńsko-kozielskim (o 16 osób).

Najwięcej bezrobotnych osób znajduje się w rejestrach Powiatowego Urzędu Pracy w Opolu: 10 317 osób, natomiast najmniej w powiecie oleskim (2 455 zarejestrowanych osób).

Urząd Statystyczny w Opolu publikuje dane dotyczące bezrobotnych zarejestrowanych oraz stopy bezrobocia rejestrowanego na dzień 31.12.2013 r. w następującej formie graficznej;

Mapa 3. Bezrobocie w Województwie Opolskim (według stanu na 31.12.2013 r.)



Źródło: Urząd Statystyczny w Opolu

Wysokie bezrobocie jest istotną przyczyną dużych migracji ludności w Województwie Opolskim, która powoduje wspomniane wyżej znaczne zmniejszanie się ogólne liczby mieszkańców. Według danych szacunkowych migracje zarobkowe mają miejsce głównie do Niemiec (43,9 tys.), Wielkiej Brytanii (7,9 tys.), Holandii (6,7 tys.) i Irlandii (2,7 tys.), jednakże istnieje także pewna migracja wewnątrz kraju.

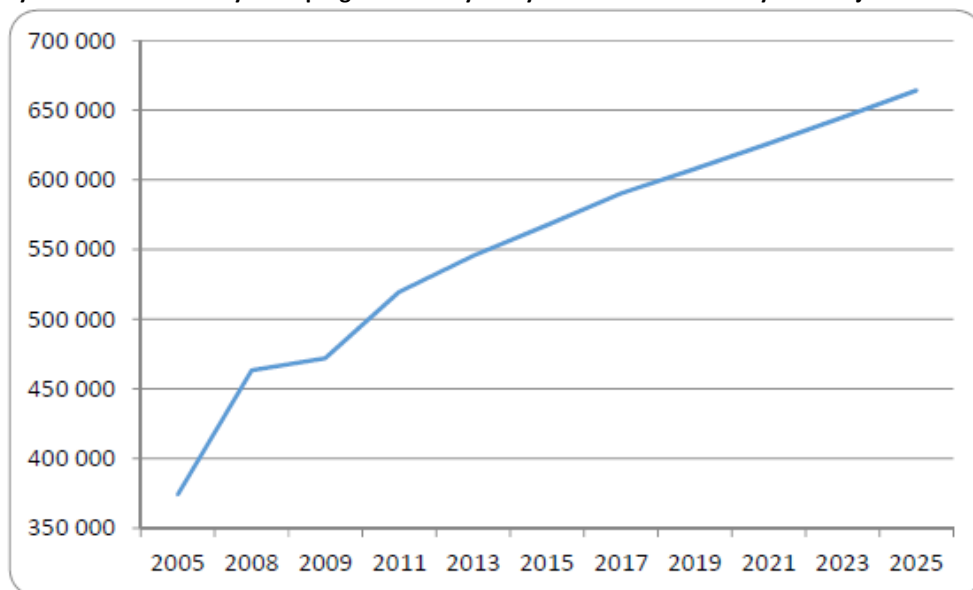
Oficjalne saldo migracji ogółem, wg danych Głównego Urzędu Statystycznego za rok 2011 wyniosło – (minus) 2258 osób. Dane te nie uwzględniają jednak osób, które nie poinformowały o emigracji swojego urzędu, traktując swoją migrację jako czasową. Najczęstszym kierunkiem migracji międzywojewódzkich w 2011 r. na pobyt stały były województwa: dolnośląskie i śląskie (60% migracji ogółem).

Dużym problemem jest emigracja przede wszystkim ludzi młodych, co przyczynia się do szybszego starzenia się społeczeństwa w Województwie Opolskim.

C. Prywatne środki transportu mieszkańców

Według Rocznika Statystycznego Województwa Opolskiego, wydane przez Główny Urząd Statystyczny, w Województwie Opolskim w roku 2011, zarejestrowanych było łącznie prawie 520 tys. samochodów osobowych, co oznacza średnio 507 samochodów na 1000 mieszkańców i jest jednym z najwyższych współczynników w Polsce. Dane o rejestracjach samochodów (tabela nr 9) ukazują dotychczasowy roczny wzrost liczby samochodów na poziomie około 10%, jednakże uwzględniając nasycenie rynku i zakładając wzrost o 3% rocznie, możemy zaprognozować, że w perspektywie 10 lat w Województwie Opolskim będzie około 650 000 samochodów osobowych. Taka ilość pojazdów przy spadku liczby mieszkańców oznaczałaby najwyższy wskaźnik liczby aut w stosunku do mieszkańców w krajach unijnych. Obecnie w bogatych krajach UE jak Holandia, Wielka Brytania, Francja, Hiszpania, Luksemburg liczba aut na 1000 mieszkańców spada w wyniku poprawy jakości transportu publicznego.

Rysunek 8. Dane historyczne i prognoza zmiany liczby samochodów osobowych w Województwie Opolskim



Jak pokazuje tabela nr 9, w województwie można zaobserwować większy udział motorowerów i motocykli niż w całym kraju. Podobnie, średnia liczba sztuk samochodów osobowych na 1000 mieszkańców Województwa Opolskiego pozostaje wyższa niż wartość dla całego kraju.

Tabela 9. Liczba prywatnych pojazdów samochodowych w latach 2005 – 2011 w kraju i w Województwie Opolskim

Polska	Motorowery			Motocykle			Samochody osobowe		
Rok	Ogółem	Sztuk na 1000 mieszk.	Wzrost rok do roku o:	Ogółem	Sztuk na 1000 mieszk.	Wzrost rok do roku o:	Ogółem	Sztuk na 1000 mieszk.	Wzrost rok do roku o:
2005	337 511	8,8		753 648	19,8		12 339 953	323,4	
2008	698 172	18,3	107%	909 144	23,8	21%	16 079 533	421,6	30%
2009	833 817	21,8	19%	974 906	25,5	7%	16 494 650	432,2	3%
2011	1 011 942	26	21%	1 057 571	28,0	8%	17 871 810	468,0	8%
Województwo Opolskie	Motorowery			Motocykle			Samochody osobowe		
Rok	Ogółem	Sztuk na 1000 mieszk.	Wzrost rok do roku o:	Ogółem	Sztuk na 1000 mieszk.	Wzrost rok do roku o:	Ogółem	Sztuk na 1000 mieszk.	Wzrost rok do roku o:
2005	13 813	13,2		15 000	14,3		374 087	357,2	
2008	26 254	25,4	90%	18 533	17,9	24%	463 352	448,5	24%
2009	30 406	29,5	16%	20 304	19,7	10%	472 048	457,8	2%
2011	37 297	36	23%	22 872	22,0	13%	519 597	507,0	10%

Źródło:

1. Urząd Statystyczny w Szczecinie. „Transport drogowy w Polsce w latach 2005 – 2009”. Warszawa 2011.
2. Główny Urząd Statystyczny. „Transport. Wyniki działalności w 2011r.”. Warszawa 2012.

D. Popyt na usługi publicznego transportu zbiorowego

Popyt na usługi publicznego transportu zbiorowego można podzielić na:

- **Popyt efektywny** – zaspokojone potrzeby przemieszczania się komunikacją publiczną mieszkańców określonego obszaru.
- **Popyt potencjalny** – całość potrzeb przemieszczania się mieszkańców określonego obszaru. Popyt ten może przerodzić się w efektywny przy spełnieniu przez transport publiczny określonych warunków związanych z oczekiwaną ilością i jakością usług.

Popyt potencjalny stanowią przede wszystkim ci mieszkańcy, którzy realizują swoje potrzeby przewozowe innymi środkami transportowymi niż publiczne, ale gotowi są korzystać z transportu publicznego pod pewnymi warunkami. Popyt potencjalny przekracza znacznie popyt efektywny, ponieważ tylko część przemieszczających się mieszkańców korzysta z komunikacji publicznej.

W perspektywie 20 lat łączna liczba samochodów osobowych wzrośnie o 2 % (zakładamy, że samochodem osobowym podróżuje średnio 1,5 osoby). Źródła popytu potencjalnego tkwią właśnie w tej grupie mieszkańców. Nakłonienie ich do korzystania z transportu publicznego, co jest zgodne ze strategią zrównoważonego transportu, wymaga poprawy jego atrakcyjności (częstotliwość, wspólny bilet, komfort, dostępność przewozów dla głównych generatorów ruchu- stolicy regionu, miast powiatowych i miejsc atrakcyjnych turystycznie) oraz wprowadzenia zmian w organizacji ruchu, zwłaszcza w centrach miast.

Badania przeprowadzone w krajach rozwiniętych potwierdzają, że intensywne działania przekształcające część popytu potencjalnego w popyt efektywny mogą spowodować wzrost liczby przewożonych osób publicznym transportem zbiorowym o około od 2 do 4 %. Na zwiększanie popytu efektywnego mają zwykle wpływ następujące działania:

- zwiększanie atrakcyjności oferty przewozowej,
- poprawa jakości usług przewozowych,
- aktywna promocja transportu publicznego,
- doskonalenie rozwiązań taryfowo – biletowych,
- dostosowanie taboru do przewozów osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
- poprawa systemu informacji pasażerskiej w tym informacji głosowej dla osób niewidomych i niedowidzących.

6.5. Rozwój gospodarki na terenie Województwa Opolskiego

Województwo Opolskie posiada korzystne położenie na trasie ważnych linii komunikacyjnych, łączących Polskę z Francją, Niemcami, krajami Beneluksu oraz z Ukrainą, bezpośrednio sąsiedztwo z Republiką Czeską. Umożliwiająca wygodny i szybki transport drogowy autostrada A4, która przebiega przez całe województwo i jest powiązana z dobrze rozwiniętą siecią dróg krajowych i wojewódzkich. Bogactwa naturalne i dobra infrastruktura zapewniają dobre warunki do rozwoju przemysłu.

Wśród największych zakładów przemysłowych Województwa Opolskiego można wymienić następujące firmy (niektóre z nich działają w Specjalnych Strefach Ekonomicznych), przedstawionych poniżej.

Tabela 10. Największe zakłady przemysłowe Województwa Opolskiego

Lp.	Firma	Branża	Miejsce	Liczba pracowników
1.	Coroplast	motoryzacyjna	Dylaki/Krapkowice/Prudnik/ Głubczyce/Strzelce Opolskie	3200
2.	ZAK Spółka Akcyjna	chemiczna	Kędzierzyn - Koźle	2300
3.	ArcelorMittal Poland	koksownicza	Zdzieszowice	2300
4.	BIS Multiserwis	budowlana	Krapkowice	1550

Lp.	Firma	Branża	Miejsce	Liczba pracowników
5.	BOT Elektrownia Opole	energetyczna	Brzezie k. Opola	1200
6.	Marcegaglia	metalowa	Kluczbork/Praszka	1000
7.	Remak	budowlana	Opole	900
8.	Neapco	motoryzacyjna	Praszka	880
9.	Diehl Controls	elektroniczna	Namysłów	880
10.	ZPC Otmuchów	spożywcza	Otmuchów	820
11.	Kraft Foods	spożywcza	Skarbimierz	800
12.	Polbau	budowlana	Opole	800
13.	FAMAK	metalowa	Kluczbork	700
14.	Góraźdze Cement S.A.	materiały budowlane	Chorula	670
15.	KLER	meblowa	Dobrodzień	640
16.	Przedsiębiorstwo Wyrobów Cukierniczych ODRA S.A.	spożywcza	Brzeg	630
17.	Nutricia Grupa Danone	spożywcza	Opole	630
18.	KEIPER	motoryzacyjna	Skarbimierz	600
19.	Hart	motoryzacyjna	Opole	550
20.	ECO	energetyczna	Opole	510
21.	Perarl Stream	elektroniczna i motoryzacyjna	Strzelce Opolskie	480
22.	ZOTT	spożywcza	Opole	450
23.	BESEL GRUPA CANTONI	maszynowa	Brzeg	450
24.	Intersilesia McBride	chemiczna	Strzelce Opolskie	440
25.	Velux	wyposażenia wnętrz	Namysłów	430
26.	Kronospan	wyposażenia wnętrz	Strzelce Opolskie	400
27.	Animex	spożywcza	Opole/Grodków	390
28.	Spółdzielnia Pracy Cukry Nyskie	spożywcza	Nysa	300
29.	Grodkowskie Zakłady Wyrobów Metalowych	metalowa	Grodków	300
30.	Tower Automotive	motoryzacyjna	Opole	250
31.	Lhoist Opolwap	materiały budowlane	Tarnów Opolski	230
32.	MetsaTissue	papiernicza	Krapkowice	230
33.	Wakmet sp.j	metalowa	Bodzanów	226
34.	Adamietz	budowlana	Strzelce Opolskie	200
35.	Głuchołaskie Zakłady Papiernicze Sp. z o.o.	papiernicza	Głuchołazy	200
36.	Brenntag	chemiczna	Kędzierzyn - Koźle	170
37.	Nowa Itaka	turystyczna	Opole	150
38.	Petrochemia - Blachownia	chemiczna	Kędzierzyn - Koźle	120
39.	Schattdecor Sp. z o.o.	wyposażenie wnętrz	Głuchołazy	115
40.	„Malta-Decor	wyposażenie wnętrz	Bodzanów	117
41.	Fabryka Armatur Głuchołazy S.A	metalowa	Głuchołazy	100
42.	HALOGEN LIGHT TECH SP. z o.o. Głuchołazy	elektryczna	Głuchołazy	100
43.	Drobmar Grażyna Żemło	spożywcza	Głuchołazy	100
44.	Famet	metalowa	Kędzierzyn - Koźle	100

Z 35 największych zakładów w Województwie Opolskim pracownicy 11 przedsiębiorstw są obecnie pozbawieni dojazdów do/z pracy w ramach przewozów służby publicznej. Dotyczy to aż 39 % zatrudnionych w tych największych zakładach produkcyjnych, którzy wykonują w dobie ok. 20 tys. podróży, tj. 2/3 dobowych przewozów kolejowych. W przypadku zapewnienia dojazdów środkami służby publicznej tylko ¼ z tych pracowników przychodzi z przewozów o charakterze użyteczności publicznej wzrosłyby o ok. 6 mln zł rocznie, czyli o 20 % (np. relacje Skarbimierz – Brzeg, Dylaki - Ozimek, Dobrodzień – Zawadzkie itp.).

Linie kolejowe mają duże znaczenie przy organizowaniu dojazdu do wielu zakładów w regionie i dlatego kluczowym zadaniem dla poprawy obsługi transportowej największych zakładów Opolszczyzny będzie objęcie ich zintegrowaną obsługą przewozów użyteczności publicznej. Potencjalnie oferta ta dzięki realizacji planu transportowego może objąć dodatkowo wspomnianych 11 zakładów produkcyjnych.

6.6. Specjalne Strefy Ekonomiczne na terenie Województwa Opolskiego

Specjalna Strefa Ekonomiczna (SSE) jest to wyodrębniona administracyjnie część terytorium Polski, przeznaczona do prowadzenia działalności gospodarczej na preferencyjnych warunkach. SSE to miejsce podlegające specjalnemu, ulgowemu traktowaniu podatkowemu, gdzie przedsiębiorca może rozpocząć działalność gospodarczą na specjalnie przygotowanym terenie i prowadzić ją nie płacąc podatku dochodowego. Firma rozpoczynająca działalność w SSE otrzymuje pomoc w procesie inwestycyjnym oraz ma ułatwiony kontakt administracyjny pomiędzy władzami lokalnymi czy też administracją centralną.

Jeśli przedsiębiorca zdecyduje się na zainwestowanie w jednej ze Specjalnych Stref Ekonomicznych, wówczas dochody, jakie uzyska z działalności gospodarczej prowadzonej na jej terenie będą zwolnione od podatku dochodowego (CIT - od osób prawnych lub PIT - od osób fizycznych, w zależności od formy prawnej prowadzenia działalności gospodarczej).

W SSE przedsiębiorca może otrzymać następujące przywileje:

- zwolnienie z podatku dochodowego (CIT lub PIT), w przypadku firm dużych 50 %, średnich 60 %, małych i mikro 70 %;
- działkę w pełni przygotowaną pod inwestycje po konkurencyjnej cenie;
- darmową pomoc przy załatwianiu formalności związanych z inwestycją;
- zwolnienie od podatku od nieruchomości (na terenie niektórych gmin).

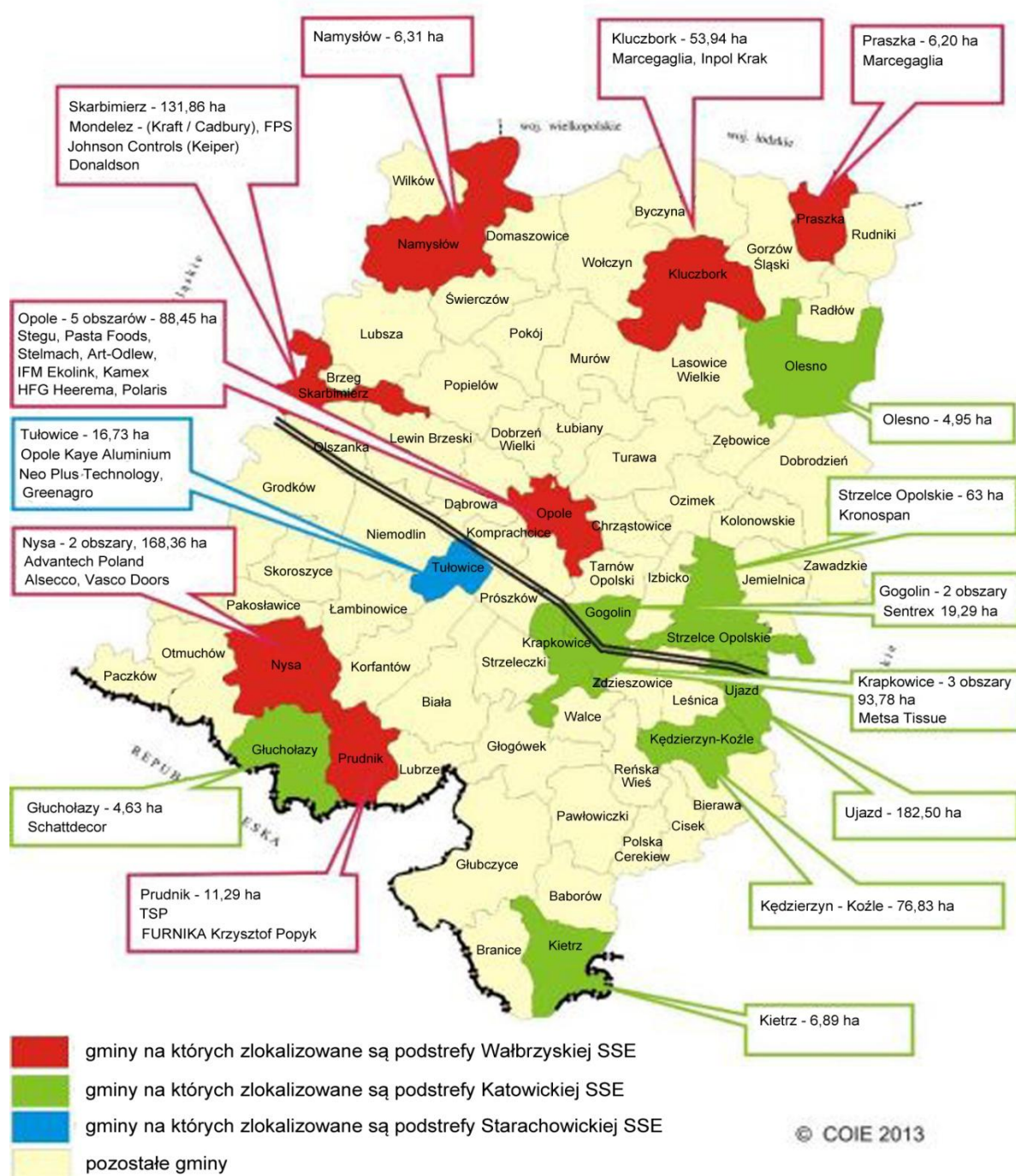
Zwolnienia z podatku dochodowego przyznawane w SSE stanowią tzw. regionalną pomoc publiczną, która służy przyspieszeniu rozwoju najslabiej rozwiniętych regionów UE poprzez wspieranie nowych inwestycji oraz tworzenie nowych miejsc pracy związanych z tymi inwestycjami. Na terenie Województwa Opolskiego funkcjonują podstrefy Specjalnych Stref Ekonomicznych: Wałbrzyskiej, Katowickiej oraz Starachowickiej SSE.

Tabela 11. Specjalne Strefy Ekonomiczne w Województwie Opolskim

Lp.	Podregion	Powiat	Miejscowość	Wielkość	Przynależność	Firmy
1	Nyski	Brzeski	Skarbimierz	131,86 ha	Wałbrzyska SSE	Kraft (Cadbury), FPS, Johnson Controls (Kelper)
2	Nyski	Kluczborski	Kluczbork	53,94 ha	Wałbrzyska SSE	Marcegaglia, Incol Krak
3	Nyski	Kluczborski	Praszka	6,20 ha	Wałbrzyska SSE	Marcegaglia
4	Nyski	Namysłowski	Namysłów	6,31 ha	Wałbrzyska SSE	
5	Nyski	Nyski	Nysa	168,86 ha	Wałbrzyska SSE	Advantech Poland, Alsecco, Vasco Doors
6	Nyski	Nyski	Głuchołazy	4,63 ha	Katowicka SSE	Schattdecor
7	Nyski	Prudnicki	Prudnik	11,29 ha	Wałbrzyska SSE	TSP, FURNIKA Krzysztof Popyk
8	Opolski	Głubczycki	Kietrz	6,89 ha	Katowicka SSE	
9	Opolski	Kędzierzyńsko-Kozielski	Kędzierzyn - Koźle	76,83 ha	Katowicka SSE	
10	Opolski	Krapkowicki	Krapkowice	93,78 ha	Katowicka SSE	Metsa Tissue
11	Opolski	Krapkowicki	Gogolin	19,29 ha	Katowicka SSE	Sentrex
12	Opolski	Oleski	Olesno	4,95 ha	Katowicka SSE	
13	Opolski	Strzelecki	Strzelce Opolskie	63 ha	Katowicka SSE	Kronospan
14	Opolski	Strzelecki	Ujazd	182,90 ha	Katowicka SSE	
15	Opolski	Opolski	Tułowice	16,73 ha	Starachowicka SSE	Opole Kaye Aluminium, NEO Plus Technology, Grocnagro
16	Opolski	Miasto Opole	Opole	88,45 ha	Wałbrzyska SSE	Stegu, Pasta Foods, Stelmach, Art-Odlew, IFM Ecolink, Kamax
			RAZEM	935,91 ha		

Obecnie planowane jest rozszerzenie Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej i przekształcenie jej w strefę opolsko-wałbrzyską.

Mapa 4. Specjalne Strefy Ekonomiczne na terenie Województwa Opolskiego (2013 r.)



Źródło: Centrum Obsługi Inwestorów i Eksporterów (COIE): Adres internetowy: opolskie.coie.gov.pl

Rozmieszczenie specjalnych stref ekonomicznych – z racji dużej liczby pracujących w nich osób - ma znaczny wpływ na strukturę komunikacji publicznej województwa.

Przedsiębiorstwa, których siedziby znajdują się w Specjalnych Strefach Ekonomicznych na terenie Województwa Opolskiego zatrudniają wielu pracowników i mają duże znaczenie dla całego regionu opolskiego.

6.7. Inne formy rozwoju gospodarczego regionu

Na terenie Województwa Opolskiego funkcjonują też inne formy organizacyjne, mające wpływ na rozwój regionu, a co za tym idzie – na preferencje komunikacyjne mieszkańców w nich zatrudnionych. Są to: inkubatory przedsiębiorczości oraz parki technologiczne.

A. Inkubatory przedsiębiorczości

Inkubatory przedsiębiorczości to zorganizowane kompleksy gospodarcze obejmujące szeroką grupę wyodrębnionych i opartych na nieruchomościach ośrodków, posiadających ofertę lokalową oraz ofertę usług wspierających małe i średnie firmy. Funkcjonowanie kompleksów jest ukierunkowane na wspomaganie rozwoju nowo powstałych firm oraz optymalizację warunków dla transferu i komercjalizacji technologii poprzez:

- dostarczanie odpowiedniej do potrzeb powierzchni na działalność gospodarczą;
- usługi wspierające biznes, np.: doradztwo ekonomiczne, finansowe, prawne, patentowe, organizacyjne i technologiczne;
- pomoc w pozyskiwaniu środków finansowych;
- tworzenie właściwego klimatu dla podejmowania działalności gospodarczej i realizacji przedsięwzięć innowacyjnych, tzw. efekty synergiczne;
- kontakty z instytucjami naukowymi i ocenę przedsięwzięć innowacyjnych.

W praktyce mamy do czynienia z ośrodkami wielofunkcyjnymi podejmującymi działania na rzecz pomocy małym prywatnym firmom. Głównym kryterium wyodrębnienia tej grupy ośrodków innowacji i przedsiębiorczości jest oferta zróżnicowanej powierzchni pod wynajem lub dzierżawę dla MSP.

Głównym celem inkubatora przedsiębiorczości jest pomoc nowopowstałej firmie w osiągnięciu dojrzałości i zdolności do samodzielnego funkcjonowania na rynku. Inkubator to propozycja dla nowopowstających firm (nie starszych niż rok), o dużym potencjale wzrostu, tworzących nowe miejsca pracy i istotnych dla właściwego rozwoju lokalnego rynku. Kandydaci powinni spełniać dodatkowo następujące warunki:

- mieć biznesplan i perspektywę samodzielnego rozwoju,
- być gotowymi do współpracy z innymi lokatorami,
- być w stanie generować zysk i odprowadzać podatki,
- mieć potrzeby możliwe do zaspokojenia przez inkubator,
- stosować nowe technologie i rozwiązania organizacyjne,
- dysponować potencjałem sprzyjającym wzmocnieniu i zróżnicowaniu lokalnej gospodarki,
- zatrudniać nie więcej niż 5 osób i oczekiwać powierzchni nie większej niż 250 m²,
- nie szkodzić środowisku naturalnemu i innym lokatorom inkubatora.

Kluczowymi elementami sukcesu inkubacji przedsiębiorczości są:

- zarząd, który organizuje środki i rozwija powiązania biznesowe, marketingowe i menedżerskie odpowiednio do potrzeb przedsiębiorców klientów,
- stabilność organizacyjna i ekonomiczna przedsięwzięcia,
- wspólne usługi biurowe, zaplecze techniczne i wyposażenie,
- usługi wsparcia: szkolenia, doradztwo, mentoring, spotkania,
- dobór klientów i proces przyspieszonego rozwoju, w wyniku czego przedsiębiorstwa stają się bardziej samodzielne oraz przygotowane do wyjścia z programu,
- pomoc w uzyskaniu środków finansowych niezbędnych dla rozwoju przedsiębiorstw,
- budowa ponad lokalnych powiązań.

B. Parki przemysłowe i technologiczne

Park Przemysłowy to zespół wyodrębnionych nieruchomości, w którego skład wchodzi co najmniej nieruchomość, na której znajduje się infrastruktura techniczna pozostała po restrukturyzowanym lub likwidowanym przedsiębiorcy, utworzony na podstawie umowy cywilnoprawnej, której jedną ze stron jest jednostka samorządu terytorialnego, stwarzający możliwość prowadzenia działalności gospodarczej przedsiębiorcom, w szczególności małym i średnim.

Park Technologiczny to zespół wyodrębnionych nieruchomości wraz z infrastrukturą techniczną, utworzony w celu dokonywania przepływu wiedzy i technologii pomiędzy jednostkami naukowymi w rozumieniu art. 2 pkt 9 Ustawy z dnia 8 października 2004 r. o zasadach finansowania nauki (Dz. U. Nr 238, poz. 2390 z późn. zm.), a przedsiębiorcami, w którym oferowane są przedsiębiorcom, wykorzystującym nowoczesne technologie, usługi w zakresie doradztwa w tworzeniu i rozwoju przedsiębiorstw, transferu technologii oraz przekształcania wyników badań naukowych i prac rozwojowych w innowacje technologiczne, a także stwarzający tym przedsiębiorcom możliwość prowadzenia działalności gospodarczej przez korzystanie z nieruchomości i infrastruktury technicznej na zasadach umownych.

Poniższa tabela podsumowuje omówione wyżej organizacje.

Tabela 12. Inne formy organizacyjne sprzyjające rozwojowi gospodarczemu w Województwie Opolskim

Lp.	Podregion	Powiat	Miejscowość	Nazwa
1	Nyski	Kluczborski	Kluczbork	Kluczborski Inkubator Przedsiębiorczości
2	Nyski	Prudnicki	Prudnik	Regionalny Inkubator Przedsiębiorczości
3	Opolski	Kędzierzyńsko-Kozielski	Kędzierzyn - Koźle	Kędzierzyńsko-Kozielski Park Przemysłowy
4	Opolski	Strzelecki	Ujazd	Ujazdowski Inkubator Przedsiębiorczości
5	Opolski	Miasto Opole	Opole	Akademicki Inkubator Przedsiębiorczości Politechniki Opolskiej
6	Opolski	Miasto Opole	Opole	Akademicki Inkubator Przedsiębiorczości Uniwersytetu Opolskiego
7	Opolski	Miasto Opole	Opole	Inkubator Przedsiębiorczości SPP
8	Opolski	Miasto Opole	Opole	Akademicki Inkubator Przedsiębiorczości przy Wydziale Ekonomicznym w Opolu Wyższej Szkoły Bankowej
9	Opolski	Miasto Opole	Opole	Opolski Park Naukowo – Technologiczny
10	Opolski	Miasto Opole	Opole	Centrum Kongresowo- Wystawiennicze

Źródło: *Opolskie Centrum Rozwoju Gospodarki*. Adres internetowy: ocrg.opolskie.pl

Sieć komunikacyjna i wielkość potoków pasażerskich jest w największym stopniu konsekwencją liczby mieszkańców województwa oraz liczby i wielkości zakładów pracy, szkół ponadgimnazjalnych i wyższych, a także obiektów użyteczności publicznej oraz centrów usługowych. Województwo opolskie ze średnim poziomem dochodu narodowego na głowę mieszkańca charakteryzuje się również średnią mobilnością komunikacyjną jego mieszkańców. Jakkolwiek region posiada infrastrukturę transportową rozwiniętą ponad średni poziom krajowy, to jednak ze względu na przewagę konkurencyjną w tym względzie województw sąsiednich stanowi ona ograniczenie rozwoju gospodarki. Aktywność zawodowa mieszkańców również determinuje wielkość ruchu komunikacyjnego regionu. Wysoka liczba bezrobotnych (51 636 osób w końcu grudnia 2013r.) oraz wysoka stopa bezrobocia (14.3% w końcu grudnia 2013 r.) jest ograniczeniem ruchu w publicznej komunikacji pasażerskiej. Negatywny wpływ na komunikację publiczną ma również niski poziom przedsiębiorczości mieszkańców województwa opolskiego.

Procesy depopulacyjne występujące w regionie jako efekt niskiego przyrostu naturalnego a także ruchów migracyjnych za granicę i do sąsiednich obszarów metropolitalnych będą negatywnie oddziaływać na wielkość ruchu pasażerskiego. Odpowiedzią na wspomniane procesy demograficzne jest inicjatywa władz województwa,

w zakresie utworzenia tzw. Specjalnej Strefy Demograficznej zawierającej zestaw rozwiązań przeciwdziałających wyludnieniu się obszarów województwa.

Natomiast odpowiedzią władz Województwa Opolskiego na problemy związane z wysokim poziomem bezrobocia jest propozycja utworzenia Wałbrzysko-Opolskiej Strefy Ekonomicznej, która dzięki ułatwieniom i ulgom w prowadzeniu przedsiębiorstw, ma zachęcić inwestorów do podejmowania działalności gospodarczej i tym samym do tworzenia nowych miejsc pracy.

CZĘŚĆ III.

SIEĆ KOMUNIKACYJNA
W WOJEWÓDZTWIE OPOLSKIM

7. Sieć komunikacyjna w Województwie Opolskim

Województwo Opolskie posiada wszystkie cztery rodzaje transportu, tj. drogowy, kolejowy, lotniczy oraz wodny (choć rozwinięte w bardzo różnym stopniu). Jego klimat i położenie są bardzo atrakcyjne, zaś infrastruktura znajduje się w na tyle dobrym stanie, że województwo to ma przed sobą dobre perspektywy rozwoju.

Sieć drogowa

Województwo Opolskie posiada jedną z najlepiej rozwiniętych sieci dróg w kraju.

Drogi publiczne ze względu na funkcje w sieci drogowej dzielą się, według przepisów ustawy z dnia 21 marca 1985 r. *o drogach publicznych*, na następujące kategorie: drogi krajowe, drogi wojewódzkie, drogi powiatowe oraz drogi gminne.

Do **dróg krajowych** zalicza się:

- autostrady i drogi ekspresowe oraz drogi leżące w ich ciągu do czasu wybudowania autostrad i dróg ekspresowych,
- drogi międzynarodowe,
- drogi stanowiące inne połączenia zapewniające spójność sieci dróg krajowych,
- drogi dojazdowe do ogólnodostępnych przejść granicznych obsługujących ruch międzynarodowy osobowy i towarowy bez ograniczeń ciężaru całkowitego pojazdów (zespołu pojazdów) lub wyłącznie ruch towarowy bez ograniczeń ciężaru całkowitego pojazdów (zespołu pojazdów),
- drogi alternatywne dla autostrad płatnych,
- drogi stanowiące ciągi obwodnic dużych aglomeracji miejskich,
- drogi o znaczeniu obronnym.

Zaliczenie do kategorii dróg krajowych następuje w drodze rozporządzenia Ministra właściwego do spraw transportu w porozumieniu z ministrami właściwymi do spraw administracji publicznej, spraw wewnętrznych oraz Ministrem Obrony Narodowej.

Do **dróg wojewódzkich** zalicza się drogi inne niż podano wyżej, stanowiące połączenia między miastami, mające znaczenie dla województwa i drogi o znaczeniu obronnym niezaliczone do dróg krajowych. Zaliczenie do kategorii dróg wojewódzkich następuje w drodze uchwały sejmiku województwa w porozumieniu z ministrami właściwymi do spraw transportu oraz obrony narodowej.

Do **dróg powiatowych** zalicza się drogi inne niż podano wcześniej, stanowiące połączenia miast będących siedzibami powiatów z siedzibami gmin i siedzib gmin między sobą. Zaliczenie do kategorii dróg powiatowych następuje w drodze uchwały rady powiatu w porozumieniu z zarządem województwa.

Do **dróg gminnych** zalicza się drogi o znaczeniu lokalnym niezaliczone do innych kategorii, stanowiące uzupełniającą sieć dróg służących miejscowym potrzebom, z wyłączeniem dróg wewnętrznych. Zaliczenie do kategorii dróg gminnych następuje w drodze uchwały rady gminy po zasięgnięciu opinii właściwego zarządu powiatu.

Do **dróg o nawierzchni twardej** zalicza się drogi o nawierzchni twardej ulepszonej (z kostki kamiennej, klinkieru, betonu, z płyt kamienno-betonowych, bitumu) oraz drogi o nawierzchni nieulepszonej (o nawierzchni tłuczniowej i brukowej).

Do **dróg o nawierzchni gruntowej** zalicza się drogi o nawierzchni z gruntu rodzimego oraz utrwalone w wyniku specjalnych zabiegów i preparacji gruntu rodzimego przy pomocy mieszanin wykonanych z gliny, żwiru, żużla, itp.

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

Tabela 13. Sieć drogowa w Województwie Opolskim i w całej Polsce w roku 2011

Lp.	Rodzaj drogi	Kraj		Województwo Opolskie	
		km	Udział rodzajów 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: Główny Urząd Statystyczny. Raport: „Transport – wyniki działalności”. Warszawa 2012.

Autostrada A4 przebiegająca przez teren Województwa Opolskiego ma łączną długość 87,7 km.

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 (2011 r. – 82,3 km/100 km²) oraz wskaźnik gęstości sieci dróg twardych o nawierzchni ulepszonej w stosunku do liczby mieszkańców (2011 r. - 7,64 km/1 tys. mieszk.) klasyfikują województwo opolskie na poziomie średniej krajowej lub wyżej.

W latach 2006-2011 zaobserwowano wzrost długości dróg o nawierzchni twardej ulepszonej o ok. 3,1%. Podobny wzrost odnotowano w odniesieniu do dróg gminnych.

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

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

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

Drogi krajowe

Przez teren Województwa Opolskiego przebiegają następujące drogi krajowe:

Tabela 14. Drogi krajowe w Województwie Opolskim

Nr drogi	Przebieg drogi	Długość odcinka [km]
Autostrada A4	Granica Państwa (Drezno) - Jędrzychowice - Krzyżowa - Legnica - Wrocław - Opole (Przylesie - Prądy - Dąbrówka - Gogolin - Olszowa - Nogowczyce) - Gliwice - Katowice - Kraków - Tarnów - Rzeszów - Korczowa - Granica Państwa (Lwów)	175,426 (dwie jezdnie)
11	Kołobrzeg - Koszalin - Bobolice - Szczecinek - Podgaje - Piła - Ujście - Chodzież - Oborniki - Poznań - Kórnik - Jarocin - Pleszew - Ostrów Wielkopolski - Ostrzeszów - Kępno - Kluczbork - Lubliniec - Twaróg - Bytom	55,997
38	Granica Państwa - Pietrowice - Głubczyce - Kędzierzyn - Koźle (droga 45)	41,778
39	Łągowniki - Strzelin - Biedzychów - Owczary - Brzeg - Namysłów - Kępno	51,002
40	Granica Państwa - Głuchołazy - Prudnik - Kędzierzyn - Koźle - Ujazd - Pyskowitz	89,923
41	Nysa - Prudnik - Trzebina - Granica Państwa	36,108
42	Namysłów - Kluczbork - Praszka - Rudniki - Działoszyn - Pajęczno - Nowa Brzeźnica - Radomsko - Przedbórz - Ruda Maleniecka - Końskie - Skarżysko Kamienna - Rudnik	73,455
43	Wieluń (droga 45) - Rudniki - Kłobuck - Częstochowa	7,235
45	Granica Państwa - Chałupki - Krzyżanowice - Racibórz - Krapkowice - Opole - Bierdzany - Kluczbork - Praszka - Wieluń - Złoczew	115,837
46	Kłodzko - Nysa - Pakosławice - Jaczowice - Niemodlin - Karczów - Opole - Ozimek - Lubliniec - Blachownia - Częstochowa - Janów - Szczekociny	127,393
88	Strzelce Opolskie - Nogowczyce - Gliwice - Bytom	6,523
94	Krzywa - Chojnów - Legnica - Prochowice - Wrocław - Brzeg - Opole - Strzelce Opolskie - Toszek - Pyskowitz - Bytom - Będzin - Sosnowiec - Dąbrowa Górnicza - Olkusz - Kraków - Radzikowskiego - Balice	76,857

Najważniejszą osią komunikacyjną regionu jest autostrada A4, stanowiąca główny element paneuropejskiego korytarza transportowego Berlin-Kijów, a w przyszłości Bruksela - Rostów nad Donem. 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: "Przylesie", "Prądy", "Dąbrówka", "Gogolin", "Olszowa", "Nogowczyce". Skomunikowanie z południem Europy poprzez drogi krajowe oraz autostradę A1 (ok. 20 km od granicy regionu).

Ponadto w obrębie województwa opolskiego znajdują się odcinki 12 dróg krajowych o łącznej długości 778,4 km z 273 obiektami mostowymi.

Najważniejsze prace inwestycyjne w latach 2006-2012 przedstawia zestawienie poniżej:

- budowa 19,2 km dróg krajowych; wykonanie obwodnic miejscowości Otmuchów, Dobrodzień, Lubrza, Poborszów i Kędzierzyn - Koźle (wraz z mostem na rzece Odrze),
- gruntownie przebudowano 51,2 km dróg,
- remont 74,1 km dróg,
- budowa wiaduktu w Dobrodzieniu,
- gruntownie przebudowano 4 obiekty mostowe (Ozimek, Warmątowice, Lubrza, Gorzów Śl.),
- budowa 1 skrzyżowania (Dobrodzień), przebudowa 4 skrzyżowań (Trzebiszyn, Nysa, Laskowice, Dąbrowa),
- budowa 6 rond w miejscu dotychczasowych skrzyżowań (Głubczyce, Jaworzno, Prądy, Skarbimierz, Bierdzany, Nysa).

Według pomiarów średniodobowego ruchu pojazdowców (SDR) przeprowadzanych w latach 2005-2010 na drogach krajowych do najbardziej obciążonych ruchem kołowym zalicza się:

- DK 40 na odcinku obwodnicy Kędzierzyna - Koźła: 16928 SDR,
- DK 40 na odcinku Większyce – Kędzierzyn - Koźle: 11434 SDR,
- DK 40 na odcinku ulicy M. Curie - Skłodowskiej: 10123 SDR
- DK 45 na odcinku Opole – Zawada: 12856 SDR,
- DK 46 na odcinku Nysa – Pakośćawice: 15009 SDR,
- DK 46 na odcinku Niemodlin – Prądy: 14218 SDR,
- DK 46 na odcinku Prądy – Wrzoski: 15656 SDR
- DK 94 na odcinku Karczów – Wrzoski: 21462 SDR,
- DK 94 na odcinku Obwodnicy Północnej Opola: 11642 SDR.

Mapa 5. Sieć dróg krajowych na terenie Województwa Opolskiego



Źródło: GDDKiA

Drogi wojewódzkie

Łączna długość dróg wojewódzkich w Województwie Opolskim wynosi 984 km. Drogi wojewódzkie były poddane pracom modernizacyjnym i rewitalizacyjnym a także wzbogaciły się o nowe odcinki.

Przez obszar województwa opolskiego przebiega 45 dróg wojewódzkich. Gęstość dróg wojewódzkich przewyższająca średnią dla województwa (10,45 km/100 km) występuje w gminach: Krapkowice, Olszanka, Cisek, Dobrzeń Wielki, Komprachcice, Bierawa, Prószków, Kietrz.

W latach 2006 - 2012 przeprowadzono na drogach wojewódzkich następujące inwestycje:

- Budowa 3 obwodnic miejscowości (Bierzów, Biała i Gródków) o łącznej długości 12,7 km,
- Przebudowa 108,11 km dróg,
- Przebudowa 4 obiektów mostowych (Borki, Dobra, Piątkowice, Kolonia Popielowska),
- Przebudowa skrzyżowania w miejscowości Szczyty oraz budowa 4 rond (Gogolin, Nysa, Lewin Brzeski, Zawadzkie).

Wyniki pomiaru ruchu drogowego na drogach wojewódzkich z lat 2005-2012 wskazują na wzrost natężenia ruchu (SDR) o 19%. Na następujących odcinkach dróg odnotowano najwyższe wskaźniki średniodobowego ruchu pojazdów:

- DW 409 na odcinku DK 45 – DW 415: 11754 SDR,
- DW 409 na odcinku DW 415 – Gogolin: 13899 SDR,
- DW 411 na odcinku Głuchołazy – DK 40: 6939 SDR,
- DW 414 na odcinku Wrzoski – Opole: 11287 SDR,
- DW 416 na odcinku Głubczyce – DK 38: 8482 SDR,
- DW 418 na odcinku Koźle – DK 40: 11326 SDR,
- DW 451 na odcinku Namysłów – DK 42: 9146 SDR,
- DW 426 na odcinku Zawadzkie – Strzelce Op.: 6880 SDR,
- DW 454 na odcinku Opole – Borki: 11648 SDR,
- DW 454 na odcinku Borki – Dobrzeń Wlk.: 9551 SDR,
- DW 901 na odcinku Dobrodzień – DW 426: 7723 SDR.

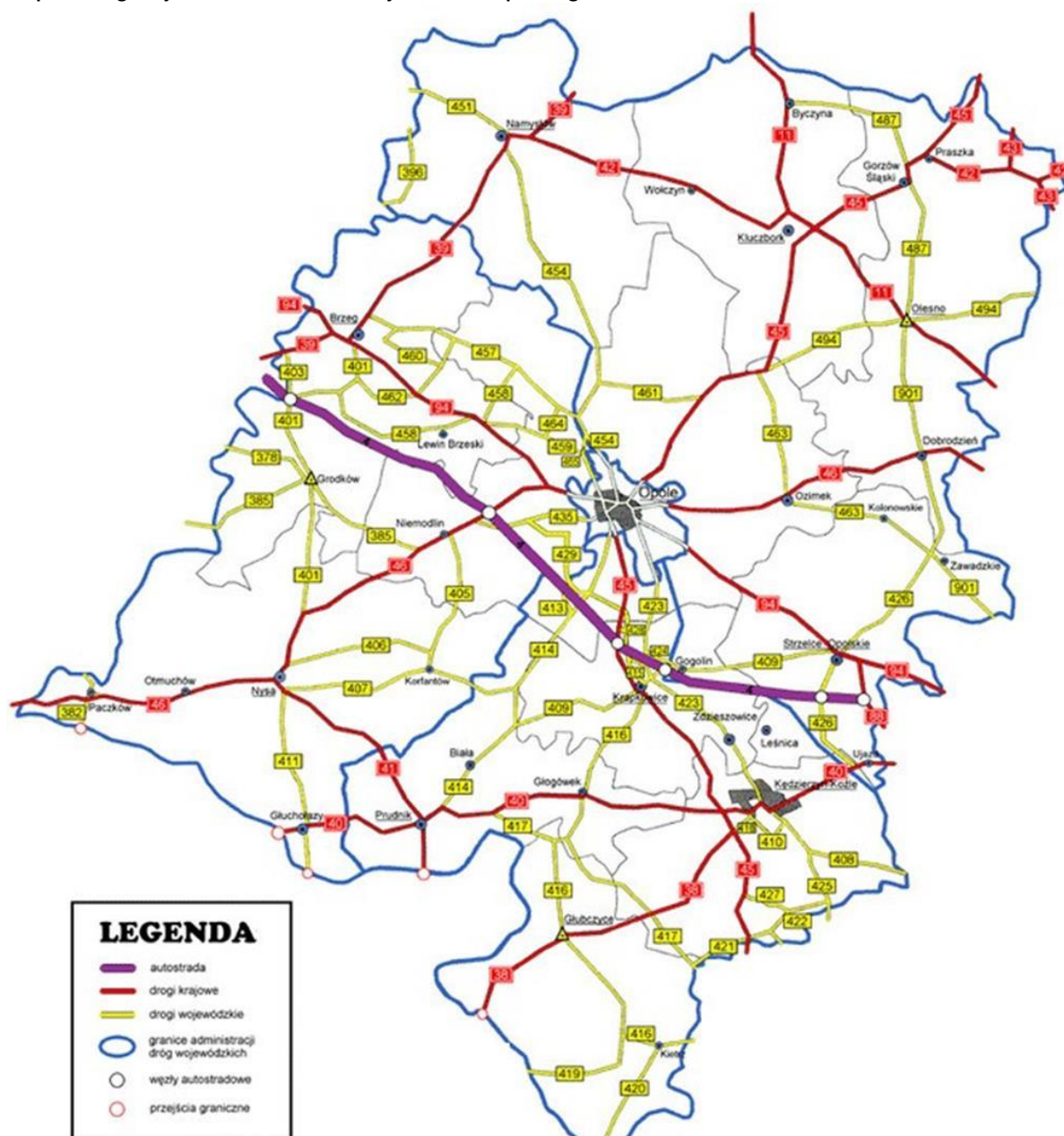
Poniższa tabela przedstawia zestawienie dróg wojewódzkich.

Tabela 15. Sieć dróg wojewódzkich w Województwie Opolskim

Lp.	Numer drogi	Nazwa drogi	km
1	378	Wolibórz - Łagiewniki - Biedrzychów - Grodków	10,075
2	382	Stanowice - Świdnica - Dzierżoniów - Ząbkowice Śl. - Paczków - Granica Państwa	5,982
3	385	Gr. Państwa - Tłumaczów - Wolibórz - Ząbkowice Śl. - Ziębice - Grodków - Jaczowice	26,840
4	396	Bierutów - Oława - Strzelin	8,703
5	401	Brzeg - Grodków - Pakosławice	42,341
6	403	Łukowice Brzeskie - Młodoszowice	2,275
7	405	Niemodlin - Korfantów	18,479
8	406	Nysa - Jasienica Dolna - Włosowa	20,372
9	407	Nysa - Korfantów - Łącznik	33,706
10	408	Kędzierzyn - Koźle - Gliwice	20,693
11	409	Dębina - Krapkowice - Strzelce Opolskie	42,813
12	410	dr.418 - Kobylice - Bładaczów - rz. Odra - Brzeźce	6,778
13	411	Nysa - Głuchołazy - (dr.40) - Gr. Państwa	21,491
14	413	Ligota Prószkowska - dr. 429	4,738
15	414	Wrzoski - Opole - Łącznik - Biała - Lubrza	45,562

Lp.	Numer drogi	Nazwa drogi	km
16	415	Zimnice (dr. 45) - Rogów Op. - Krapkowice (dr.409)	13,063
17	416	Krapkowice - Głogówek-Głubczyce (dr.38) – Kietrz - Racibórz	61,237
18	417	Laskowice – Klisino – Szonów – Szczyty - Racibórz	33,984
19	418	dr. 45 – Kędzierzyn - Koźle (dr.40)	3,558
20	419	Nowa Cerekwia – Nasiedlce - Niekazanice – Branice - Gr. Państwa	16,144
21	420	Kietrz - Dzierżysław - Pilszcz - Gr. Państwa	14,790
22	421	Szczyty- Błężewice-Nędza	14,457
23	422	Błężewice(dr.421) - Dzielnica - Przewóz - Dziergowice	9,319
24	423	Opole - Krapkowice - Zdieszowice - Kędzierzyn - Koźle	34,361
25	424	Rogów Op. (Gwoźdźce) - rz. Odra - Odrowąż - Gogolin (409)	5,292
26	425	Bierawa - Kuźnia Raciborska - Rudy	10,612
27	426	Zawadzkie - Strzelce Op. - Olszowa - Zalesie Śl. – Kędzierzyn - Koźle	33,558
28	427	Dr. 45 – Zakrzów – Kochaniec – Roszowice - Dzielnica	6,779
29	428	Dąbrówka Górna - Wbłyszczów	0,574
30	429	dr. 435 Wawelno - Komprachcice - Prószków - dr. 45	19,562
31	435	Opole - Prądy - dr. 46	14,163
32	451	Oleśnica - Bierutów - Namysłów	11,915
33	454	Opole - Pokój - Namysłów	46,665
34	457	Brzeg - Dobrzeń Wlk.	30,902
35	458	Obórki-Czeska Wieś-Lewin Brz.- Skorogoszcz-Popielów	30,046
36	459	Opole – Skorogoszcz	17,724
37	460	(dr.457) - Kościerzycze -rz. Odra - Pawłów -Kopanie (dr.462)	10,290
38	461	Kup – Jełowa	14,881
39	462	Stobrawa- Kopanie- Łosiów- Pogorzela-Krzyżowice	17,205
40	463	Bierzany - Ozimek - Zawadzkie	38,581
41	464	Narok - rz. Odra - Chróstyce	4,285
42	465	Żelazna (dr.459) - rz. Odra - Dobrzeń Mały (dr.454)	2,526
43	487	Byczyna - Gorzów Śl. - Olesno	37,663
44	494	Bierzany - Olesno - Wręczyca Wlk. - Częstochowa	35,569
45	901	Olesno - Dobrodzień - Zawadzkie - Wielowieś - Pyskowice (dr.94) - Gliwice	41,744
Ogółem długość dróg			943,558

Mapa 6. Drogi wojewódzkie na terenie Województwa Opolskiego



Źródło: Zarząd Dróg Wojewódzkich w Opolu. Stan na dzień 15.05.2013 r

Sieć połączeń autobusowych

Województwo Opolskie posiada rozbudowaną sieć wojewódzkich połączeń autobusowych, działających na sieci drogowej o gęstości nieco mniejszej niż w całej Polsce. Na terenie województwa działa 20 przewoźników, którzy obsługują łącznie 189 tras, w tym wariantowe, wykonując ponad 1200 kursów dziennie, przy dobowej pracy eksploatacyjnej wynoszącej ponad 60 000 km. Sieć połączeń jest poddawana nieustannej weryfikacji pasażerów, których oczekiwania – w warunkach wolnej konkurencji – przewoźnicy autobusowi starają się spełniać.

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

Na pierwszej z wyżej wymienionych tras jeździ codziennie kilka tysięcy osób. Pasażerowie podróżują autobusami z powodu braku połączenia kolejowego. W Krapkowicach dworzec kolejowy jest nieczynny, natomiast najbliższa czynna stacja, umożliwiająca odprawę podróżnych, znajduje się w położonym o kilka kilometrów dalej Gogolinie. Porównanie czasów połączeń autobusowych i kolejowych pokazuje możliwość zorganizowania połączenia łączonego: autobusem z Krapkowic do Gogolina i dalej pociągiem do Opola, w którym łączny czas podróży byłby krótszy niż w przypadku bezpośredniego autobusu z Krapkowic do Opola. Za rozwiązaniem tym przemawia ponadto fakt, iż w perspektywie do 2020 roku planuje się modernizację linii kolejowej Opole – Kędzierzyn - Koźle i podniesienie prędkości do 160 km/h.

Na trasach Opole – Strzelce Opolskie oraz Opole – Kluczbork czas dojazdu koleją oraz autobusami jest bardzo podobny, toteż największym czynnikiem decydującym o wyborze środka transportu jest w tym przypadku liczba połączeń, dostępność środka transportu względem głównych generatorów ruchu i cena biletu. Sytuacja taka pogarsza rentowność dofinansowywanych przez organizatora publicznego przewozów użyteczności publicznej prowadzonych trakcją szynową. Nie mniej jednak linia kolejowa Opole – Strzelce Opolskie jest obecnie modernizowana do prędkości 120 km/h, natomiast linia Opole – Kluczbork przewidziana jest do remontu w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Opolskiego na lata 2014-2020, co zdecydowanie wpłynie na skrócenie czasu przejazdu i podniesienie konkurencyjności transportu kolejowego.

Sieć kolejowa

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

Na kolejach użytku publicznego wyróżnia się następujące kategorie linii:

1. linie znaczenia ogólnego, w których wyróżniamy:

- **linie magistralne (0)** – są to linie łączące stolicę państwa z głównymi ośrodkami gospodarczymi kraju oraz ośrodki przemysłowo-handlowe między sobą. Są to linie o natężeniu przewozów $T \geq 25$ mln Mg brutto rocznie, przystosowane do prędkości pociągów pasażerskich w zakresie 120-200 km/h, a pociągów towarowych w zakresie 80-120 km/h. Dopuszczalne naciski osi taboru na liniach magistralnych przewyższają poziom 221 kN;
- **linie pierwszorzędne (1)** - są to linie łączące linie magistralne, a także główne regiony przemysłowe i ośrodki handlowe. Linie te przystosowane są również do masowych przewozów osób i ładunków. Są to linie o natężeniu przewozów $10 \leq T < 25$ mln Mg/rok, przystosowane do prędkości pociągów pasażerskich w przedziale 80-120 km/h, a pociągów towarowych w przedziale 60-80 km/h, natomiast dopuszczalne naciski powinny się zawierać w przedziale 210-221 kN/oś;
- **linie drugorzędne (2)** - są to linie o mniejszych przewozach osób i ładunków, łączące oddzielne punkty różnych linii pierwszorzędnych lub stanowiące ich odgałęzienia. Natężenie przewozów na tych liniach wynosi 3-10 mln Mg brutto rocznie. Linie drugorzędne przystosowane są do prędkości pociągów pasażerskich 60-80 km/h, towarowych natomiast do prędkości 50-60 km/h, dopuszczalne naciski osi powinny się zawierać w granicach 200-210 kN/oś;

2. **linie znaczenia miejscowego (3)** - obsługują przewozy osób i ładunków na niewielkim obszarze. Są to linie o natężeniu do 3 mln Mg/rok, przystosowane do prędkości pociągów w przedziale do 60 km/h w przypadku pociągów pasażerskich oraz do 50 km/h w przypadku pociągów towarowych. Nacisk osi taboru na liniach tej kategorii nie powinien przekraczać 200 kN. Do kolei znaczenia miejscowego zaliczane są również koleje wąskotorowe.

Tabela 16. Czynne linie kolejowe w kraju i w Województwie Opolskim.

Długość czynnych linii kolejowych [km]	Polska		Województwo Opolskie	
	Wszystkich	W tym zelektryfikowane	Wszystkich	W tym zelektryfikowane
ROK 2012	20 094	11 920	821	433

Źródło: Główny Urząd Statystyczny. Raport: „Transport – wyniki działalności”. Warszawa 2012.

Infrastruktura kolejowa na terenie województwa jest mieszana: występują zarówno linie dwutorowe, jak i jednotorowe oraz zelektryfikowane i niezelektryfikowane. W większości te linie mają średni stopień wykorzystania przepustowości. W tabeli nr 17 przedstawiono sumaryczne informacje dotyczące linii kolejowych przebiegających przez teren Województwa Opolskiego.

Tabela 17. Linie kolejowe przebiegające przez teren Województwa Opolskiego, na których prowadzony jest ruch pasażerski.

Lp.	Nr linii kolejowej	Linia kolejowa - od	Linia kolejowa - do	Odcinek linii w obrębie województwa - od	Odcinek linii w obrębie województwa - do	Długość na terenie województwa opolskiego	Informacje dodatkowe
1	61	Kielce	Fosowskie	Pludry	Fosowskie	9,740 km	Linia zelektryfikowana jednotorowa na odcinku Lubliniec - Fosowskie.
2	132	Bytom	Wrocław Główny	Błotnica Strzelecka	Lipki	90,765 km	Zelektryfikowana dwutorowa (od granicy z woj. śląskim do Opola Groszowic trwa modernizacja Opole Groszowice – Opole Zachodnie planowana modernizacja do 2020r., Opole Zachodnie – granica z woj. dolnośląskim zmodernizowana).
3	136	Opole Groszowice	Kędzierzyn - Koźle	Opole Groszowice	Kędzierzyn - Koźle	37,511 km	Zelektryfikowana dwutorowa - planowana modernizacja do 2020r.
4	137	Katowice	Legnica	Sławięcice	Paczków	112,049 km	Zelektryfikowana dwutorowa na odc. od granicy z woj. śląskim do Kędzierzyna-Koźła i niezelektryfikowana dwutorowa na odc. Kędzierzyn-Koźle – granica z województwem dolnośląskim.
5	143	Kalety	Wrocław Mikołajów	Sowczyce	Wilków Namysłowski	80,380 km	Zelektryfikowana dwutorowa (trwająca rewitalizacja linii na odc. granica woj. śląskiego - Kluczbork, planowana rewitalizacja na odc. Kluczbork – granica województwa dolnośląskiego do 2020r.).
6	144	Opole	Tarnowskie Góry	Opole	Kielcza	52,962 km	Zelektryfikowana jednotorowa na odc. Opole – Zawadzkie (trwa rewitalizacja na odc. Opole – Fosowskie), Zawadzkie – granica z woj. śląskim linia zelektryfikowana dwutorowa.
7	151	Kędzierzyn - Koźle	Chałupki	Kędzierzyn - Koźle	Dziergowice	14,651 km	Zelektryfikowana, dwutorowa -planowana modernizacja do 2020r.
8	181	Herby Nowe	Oleśnica	Jaworzno k. Wielunia	Janinów	10,250 km	Zelektryfikowana jednotorowa.
9	272	Kluczbork	Poznań	Kluczbork	Kostów	24,255 km	Zelektryfikowana, dwutorowa –trwająca rewitalizacja na odc. Kluczbork – granica województwa wielkopolskiego.
10	277/300 /301	Opole Groszowice	Wrocław Brochów	Opole Groszowice	Borucice	52,033 km	Zelektryfikowane na odc. linii 300 i 301 Opole Głównie – Opole Wschodnie jednotorowa, Opole Wschodnie – granica województwa dolnośląskiego dwutorowa. Częściowo zmodernizowana i planowana dalsza modernizacja do 2020r.
11	287	Opole Zachodnie	Nysa	Opole Zachodnie	Nysa	48,400 km	Linia niezelektryfikowana, jednotorowa - planowana rewitalizacja ze środków RPO WO na lata 2014-2020.
12	288	Nysa	Brzeg	Nysa	Brzeg	47,403 km	Linia niezelektryfikowana, jednotorowa - planowana rewitalizacja ze środków RPO WO na lata 2014-2020.
13	293/301	Opole	Kluczbork	Opole	Kluczbork	44,782 km	Linie niezelektryfikowane, jednotorowe - planowana rewitalizacja ze środków RPO WO na lata 2014-2020.

Lp.	Nr linii kolejowej	Linia kolejowa - od	Linia kolejowa - do	Odcinek linii w obrębie województwa - od	Odcinek linii w obrębie województwa - do	Długość na terenie województwa opolskiego	Informacje dodatkowe
14	333	Linia tranzytowa		Głucholązy	Pokrzywna, Granica Państwa	11,225 km	Linia nieelektryfikowana, jednotorowa.
15	343	Linia tranzytowa		Głucholązy	Granica Państwa	5,650 km	Linia nieelektryfikowana, jednotorowa.

W kolejnej tabeli opisano pozostałe linie kolejowe, na których odbywa się głównie ruch towarowy, linie o mniejszym znaczeniu transportowym lub linie z zawieszonym ruchem pociągów na obszarze Województwa Opolskiego. W tabelach opisujących poszczególne linie kolejowe zastosowano następujące skróty:

- LPO – ładownia publiczna i przystanek osobowy
- PO – przystanek osobowy publiczny
- PODG – posterunek odgałęźny
- ST – stacja
- STHP – stacja handlowa i przystanek osobowy

Tabela 18. Pozostałe linie kolejowe przebiegające przez obszar Województwa Opolskiego

Lp.	Nr linii	Nazwa odcinka	Rodzaj punktu*	Nazwa Punktu	Km osi	Długość odcinka [km]	Informacje dodatkowe
1	280	Opole Groszowice - Opole Główne	ST	Opole Groszowice	0		Linia towarowa
2	280	Opole Groszowice - Opole Główne	ST	Opole Główne	4,154	4,154	Linia towarowa
3	297	Nowy Świątów - Głucholązy Zdrój	ST	Nowy Świątów	0		Linia towarowa
4	297	Nowy Świątów - Głucholązy Zdrój	ST	Głucholązy	5,952	5,952	Linia towarowa
5	297	Nowy Świątów - Głucholązy Zdrój	PO	Głucholązy Miasto	7,561	1,609	Odcinek zawieszony
6	297	Nowy Świątów - Głucholązy Zdrój	PO	Głucholązy Zdrój	8,579	1,018	Odcinek zawieszony
7	300	Opole Główne - Opole Wschód	ST	Opole Główne	0,451		Linia towarowa
8	300	Opole Główne - Opole Wschód	PODG	Bolko	2,173	1,722	Linia towarowa
9	300	Opole Główne - Opole Wschód	ST	Opole Wschodnie	4,959	2,786	Ruch pasażerski i towarowy na odcinku Bolko-Opole Wsch.
10	709	Kędzierzyn - Koźle - Stare Koźle	ST	Kędzierzyn - Koźle	0		Ruch pasażerski (łącznik do linii 151)
11	709	Kędzierzyn - Koźle - Stare Koźle	PODG	Stare Koźle	4,062	4,062	Ruch pasażerski (łącznik do linii 151)
12	175	Strzelce Opolskie - Kluczbork	ST	Strzelce Opolskie	30,078		Ruch pasażerski zawieszony
13	175	Strzelce Opolskie - Kluczbork	PO	Rozmierka	35,802	5,724	
14	175	Strzelce Opolskie - Kluczbork	PO	Kadłub	40,728	4,926	
15	175	Strzelce Opolskie - Kluczbork	PO	Sporok	43,903	3,175	
16	175	Strzelce Opolskie - Kluczbork	PO	Staniszczce Wielkie	48,458	4,555	
17	175	Strzelce Opolskie - Kluczbork	ST	Fosowskie	51,726	3,268	
18	175	Strzelce Opolskie - Kluczbork	PO	Myślina Lublinie	58,105	6,379	
19	175	Strzelce Opolskie - Kluczbork	PO	Zębówice	65,074	6,969	
20	175	Strzelce Opolskie - Kluczbork	PO	Szumirad	75,477	10,403	
21	175	Strzelce Opolskie - Kluczbork	PO	Lasowice Małe Ol	81,635	6,158	
22	175	Strzelce Opolskie - Kluczbork	PODG	Kuniów	85,78	4,145	
23	175	Strzelce Opolskie - Kluczbork	ST	Kluczbork	89,006	3,226	
24	177	Racibórz - Głubczyce	PO	Tłustomosty	16,845	4,503	
25	177	Racibórz - Głubczyce	ST	Baborów	24,372	7,527	
26	177	Racibórz - Głubczyce	PO	Bernacice	31,402	7,03	
27	177	Racibórz - Głubczyce	LPO	Głubczyce	37,7	6,298	
29	195	Polska Cerekiew - Baborów	STHP	Polska Cerekiew	16,809		Ruch pasażerski zawieszony
30	195	Polska Cerekiew - Baborów	PO	Grzędzin Kozieł.	20,724	3,915	
31	195	Polska Cerekiew - Baborów	LPO	Pawłowiczki	27,839	7,115	
32	195	Polska Cerekiew - Baborów	LPO	Maciowakrze	32,527	4,688	
33	195	Polska Cerekiew - Baborów	ST	Baborów	39,14	6,613	
34	199	Rudziniec Gliwicki - Kędzierzyn - Koźle Kka	ST	Rudziniec Gl.	49,056		

Lp.	Nr linii	Nazwa odcinka	Rodzaj punktu*	Nazwa Punktu	Km osi	Długość odcinka [km]	Informacje dodatkowe
35	199	Rudziniec Gliwicki – Kędzierzyn - Koźle Kka	ST	Stawiejące	55,702	6,646	
36	199	Rudziniec Gliwicki – Kędzierzyn - Koźle Kka	PODG	Nowa Wieś	61,623	5,921	
37	199	Rudziniec Gliwicki – Kędzierzyn - Koźle Kka	ST	Kędzierzyn - Koźle	64,135	2,512	
38	294	Głubczyce - Raclawice Śląskie	LPO	Głubczyce	0		Ruch pasażerski zawieszony
39	294	Głubczyce - Raclawice Śląskie	PO	Głubczyce Las	5,27	5,27	
40	294	Głubczyce - Raclawice Śląskie	PO	Ściborzycze Małe	9,569	4,299	
41	294	Głubczyce - Raclawice Śląskie	ST	Raclawice Śląskie	15,354	5,785	
42	329	Szydłów - Gracze	ST	Szydłów	0		Ruch pasażerski zawieszony
43	329	Szydłów - Gracze	PO	Grodziec Niemod.	1,928	1,928	
44	329	Szydłów - Gracze	PO	Sady	4,443	2,515	
45	329	Szydłów - Gracze	PO	Szydłowice Śląski	11,106	6,663	
46	680	Kędzierzyn - Koźle Kkd - Kłodnica	ST	Kędzierzyn - Koźle	0		Linia towarowa
47	680	Kędzierzyn - Koźle Kkd - Kłodnica	PODG	Żabieniec	1,381	1,381	
48	680	Kędzierzyn - Koźle Kkd - Kłodnica	PODG	Kłodnica	2,268	0,887	
49	681	Nowa Wieś - Stare Koźle	PODG	Nowa Wieś	0,103		Linia towarowa
50	681	Nowa Wieś - Stare Koźle	ST	Kędzierzyn - Koźle	1,4	1,297	
51	681	Nowa Wieś - Stare Koźle	PODG	Stare Koźle	3,386	1,986	
52	682	Nowa Wieś – Kędzierzyn - Koźle Kkb	PODG	Nowa Wieś	0,103		Linia towarowa
53	682	Nowa Wieś – Kędzierzyn - Koźle Kkb	ST	Kędzierzyn - Koźle	2,519	2,416	

Sieć kolejowa na terenie Województwa Opolskiego łączy wiele istotnych ośrodków miejskich. W ostatnich latach włożono duży wysiłek, by sieć ta mogła jak najlepiej służyć mieszkańcom województwa i turystom. Jedną z najważniejszych inwestycji w ostatnich latach była modernizacja odcinka Opole - Wrocław.

W województwie istnieje potrzeba poprawy parametrów technicznych niektórych linii kolejowych w celu podwyższenia i ujednolicenia prędkości przejazdu pociągów, zapewnienia konkurencyjnego czasu przejazdu względem komunikacji indywidualnej, możliwości prowadzenia ruchu cyklicznego, skomunikowania z autobusami na stacjach węzłowych, realizacji kluczowych podróży do stolicy regionu w czasie do 60 minut.

Samorząd Województwa Opolskiego jako cel postawił sobie realizację kilku, następujących zadań:

- podniesienie standardu obsługi podróżnych poprzez modernizację i zakup taboru kolejowego,
- skrócenie czasu przejazdu pociągów,
- wyrównanie szans ludności wiejskiej oraz osób niepełnosprawnych w aspekcie mobilności,
- poprawę bezpieczeństwa i komfortu podróżowania,
- zwiększenie dostępności kolejowej o miejscowości turystyczne tj. Głuchołazy, Otmuchów i Paczków.

W latach 2004 – 2007 Województwo Opolskie w ramach zadania własnego dokonało zakupu 4 szt. pojazdów szynowych z napędem spalinowym (popularnie określanych jako „autobusy szynowe”). Łączna kwota jaka została przekazana na ten cel wyniosła 20,5 mln zł.

W ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Opolskiego na lata 2007-2013 zrealizowano zakup 5 sztuk dwuczłonowych pojazdów szynowych z napędem spalinowym do obsługi kolejowych połączeń regionalnych na łączną kwotę 42 mln zł.

Dodatkowo zrealizowano ze środków Funduszu Kolejowego i rezerwy celowej budżetu państwa zakup 2 sztuk dwuczłonowych pojazdów szynowych z napędem spalinowym oraz zakup 4 używanych elektrycznych zespołów trakcyjnych (EN57), z które zostały zmodernizowane i wprowadzone po modernizacji do ruchu w 2014 r.

Największe potoki pasażerskie występują kolejno na liniach: Opole – Wrocław przez Brzeg, Opole – Kędzierzyn-

Koźle, Opole - Nysa oraz Opole - Strzelce Opolskie, a więc w układzie promienistym, łączącym stolicę województwa z najważniejszymi miastami powiatowymi, wskazanymi jako kluczowe węzły komunikacyjne.

Szczegółowe informacje na temat infrastruktury kolejowej Województwa Opolskiego zamieszczono w Załączniku G „Infrastruktura kolejowa Województwa Opolskiego”.

Transport śródlądowy

Rzeka Odra jest żeglownym naturalnym ciągiem komunikacyjnym, który biegnie przez Województwo Opolskie równoległe do autostrady A4 od portu w Koźlu, na południu regionu, po Lipki na granicy z województwem dolnośląskim. Istotną rolę w komunikacji wodnej odgrywa Kanał Kędzierzyński i Kanał Gliwicki.

Port rzeczny w Koźlu wybudowano w latach 1891-1908. Był to wówczas największy port na rzece Odrze. Dokonywano w nim przeładunku węgla i rudy przywożonej Kanałem Kłodnickim z Górnego Śląska. Statki z załadowanym towarem odpływały dalej Odrą do portów w środkowych i północnych Niemczech. Obecnie port to teren nieużytkowany, który składa się z trzech basenów portowych o łącznej powierzchni 11,30 ha. Możliwości przeładunkowe kozielskiego portu wynoszą do 1 mln ton, zaś możliwości składowania – do 300 tys. ton (głównie węgla, także materiałów budowlanych i konstrukcji stalowych). Port zabudowany jest byłymi pomieszczeniami biurowymi i magazynowymi, torami kolejowymi, nabrzeżami, pirsami i innymi obiektami portu rzeczno-żeglownego. Gmina Kędzierzyn-Koźle dysponuje szczegółową dokumentacją inwentaryzacyjną, wynikami badań geotechnicznych terenu oraz koncepcjami zagospodarowania terenu wraz ze studium wykonalności przedsięwzięcia. Dokumentacja powstała w ramach projektu „Rozwój portu kozielskiego w Kędzierzynie-Koźlu – prace analityczno-studialne” ze środków UE.

Port śródlądowy w Choruli położony jest najbliżej autostrady (węzeł Gogolin) i skomunikowany z nią za pomocą drogi wojewódzkiej DW423. Ten odcinek drogi jest przystosowany do transportu ładunków ponadgabarytowych

Innym portem zbudowanym na rzece Odrze jest port Opole-Metalchem.

Transport lotniczy

Najbliższymi Opolu portami lotniczymi, skąd startują rejsowe samoloty krajowe i zagraniczne, są lotniska we Wrocławiu (101 km), Pyrzowicach koło Katowic (102 km) i Krakowie (150 km). W samym województwie funkcjonują dwa lotniska lokalne: w Kamieniu Śląskim i Polskiej Nowej Wsi, przy czym to drugie posiada pas trawiasty przeznaczony głównie na potrzeby sportowe. Lotnisko w Kamieniu Śląskim jest lotniskiem prywatnym, które posiada pas startowy o nawierzchni asfaltobetonowej o długości 2 300 m

8. Dostępność komunikacyjna na obszarze Województwa Opolskiego

Na terenie Województwa Opolskiego można wskazać kilka obszarów znajdujących się w odległości ponad 30 km od jakiegokolwiek ośrodka miejskiego pełniącego funkcję subregionalną oraz obszary o niekorzystnej dostępności do 2 lub 3 miast. Obszary te znajdują się w większości na obrzeżach województwa i obejmują:

- dużą część powiatu głubczyckiego (gminy Branice, Kietrz, większa część gmin Baborów i Głubczyce),
- północno-zachodnią część powiatu namysłowskiego (gmina Namysłów, Wilków, Domaszowice),
- wschodnią część powiatu oleskiego (gmina Rudniki, Radłów),
- część powiatu strzeleckiego (gmina Jemielnica, Zawadzkie, Kolonowskie).

Analizując poniższą mapę zwraca uwagę fakt, że o ile zachodnia część powiatu głubczyckiego ma rzeczywiście niską dostępność komunikacyjną, o tyle część wschodnia ciąży ku Raciborzowi – na przykład na trasie z Kietrza do Raciborza kursują autobusy PKS w Raciborzu.

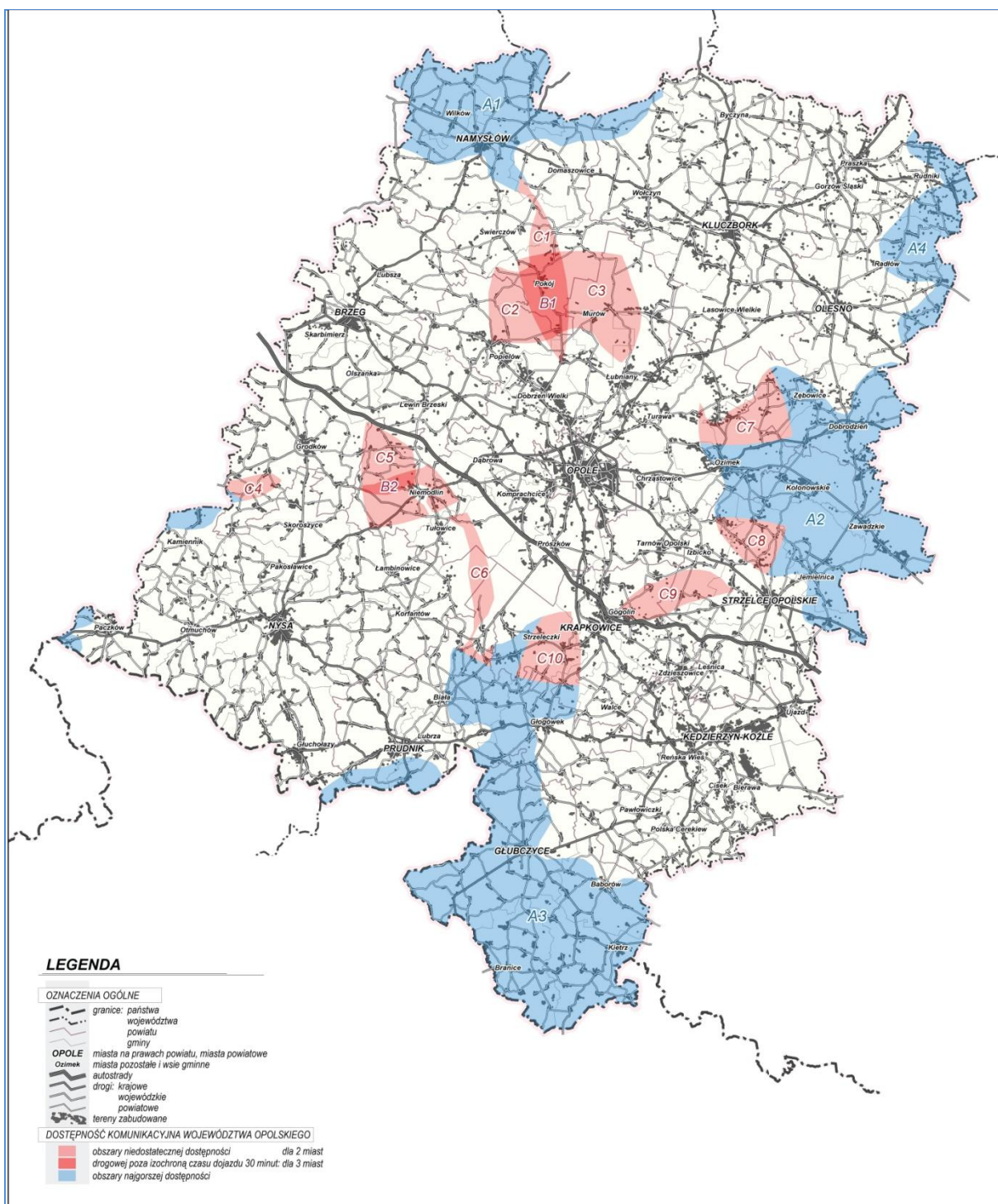
Podobnie, wschodnie krańce powiatu oleskiego ciąży komunikacyjnie w podobnym stopniu w kierunku Opola, Częstochowy i Wielunia (np. trasy autobusowe: Praszka - Wieluń czy Rudniki - Częstochowa).

Z kolei wschodnie krańce powiatu strzeleckiego ciąży dodatkowo w kierunku Gliwic, głównie za sprawą istniejącej linii kolejowej. Północna i zachodnia część powiatu namysłowskiego znajdują się bliżej Oleśnicy i Wrocławia niż Opola i w tamtych kierunkach można obserwować ciężenie komunikacyjne mieszkańców (np. połączenie kolejowe Namysłów – Wrocław).

Załącznik F. Charakterystyka komunikacyjna podregionów i powiatów Województwa Opolskiego zawiera szczegółowy opis charakterystyki komunikacyjnej wszystkich podregionów i powiatów województwa.

Poniższa mapa pokazuje opisane wyżej tereny niskiej dostępności komunikacyjnej w województwie.

Mapa 7. Obszary o niskiej dostępności drogowej w Województwie Opolskim



Źródło: Opracowanie „Dostępność komunikacyjna głównych miast województwa opolskiego”, Departament Polityki Regionalnej i Przestrzennej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Opolskiego, 2012 r.

9. Analiza SWOT

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

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

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

Niekiedy mocne strony i słabe strony określa się jako czynniki wewnętrzne lub cechy stanu obecnego, zaś szanse i zagrożenia jako czynniki zewnętrzne lub spodziewane zjawiska przyszłe. Można powiedzieć, że mocne strony i słabe strony to czynniki zależne od nas, a szanse i zagrożenia, to czynniki obiektywne, na które nie mamy bezpośredniego wpływu.

Podczas analizy SWOT odpowiada się na szereg następujących pytań:

1. Czy szansa wzmacnia konkretną silną stronę?
2. Czy mocna strona pozwala na wykorzystanie szansy?
3. Czy szansa pozwala zniwelować konkretną słabą stronę?
4. Czy mocna strona pozwala na zniwelowanie zagrożenia?
5. Czy słaba strona ogranicza możliwość wykorzystania szansy?
6. Czy zagrożenie niweluje konkretną silną stronę?
7. Czy słaba strona potęguje ryzyko związane z zagrożeniem?
8. Czy dane zagrożenie uwypukla konkretną słabość?

Wyniki analizy powinny ukazać sposoby wykorzystania mocnych stron organizacji i unikania słabych jej stron lub ich przewyższenia, szczególnie w tych obszarach, w których mogą pojawić się możliwości rozwoju. Powinny ukazać sposoby wykorzystania atutów oraz unikania zagrożeń. Powinny, więc pozwolić określić najkorzystniejsze kierunki przyszłych działań ukierunkowanych na rozwój organizacji. Transport publiczny jest organizacją, którą również poddaje się analizie SWOT. Wyodrębnia się następujące czynniki, mające wpływ na transport publiczny – wynikające z jego wewnętrznego zorganizowania oraz będące efektem wpływu otoczenia:

Tabela 19. Analiza SWOT

	Czynniki wewnętrzne	Czynniki zewnętrzne
Mocne strony	Atuty – wewnętrzne źródła aktywne rozwoju transportu publicznego lub źródła nieaktywne, lecz możliwe do zaktywizowania.	Stymulanty – zewnętrzne źródła przyczyniające się do rozwoju transportu publicznego.
Słabe strony	Problemy – czynniki wewnętrzne będące hamulcami lub barierami rozwoju transportu publicznego.	Destymulanty – czynniki zewnętrzne będące hamulcami lub barierami transportu publicznego.
Szanse	Szanse wewnętrzne – spodziewane możliwości wykreowania nowych atutów, zdyskontowanie istniejących problemów lub ich rozwiązania, wyeliminowania zagrożeń lub zabezpieczenia przed nimi.	Szanse zewnętrzne – spodziewane pozytywne czynniki zewnętrzne mogące stać się stymulantami – istniejące lub których zaistnienie jest wysoce prawdopodobne.

	Czynniki wewnętrzne	Czynniki zewnętrzne
Zagrożenia	Zagrożenia wewnętrzne – czynniki, które są nieaktywnymi, lecz możliwymi do zaktywizowania hamulcami lub barierami rozwoju transportu publicznego, a także czynniki mogące przyczynić się do utraty lub istotnego ograniczenia atutu.	Zagrożenia zewnętrzne – czynniki, których zaistnienie jest wysoce prawdopodobne, mogące stać się destymulantami, lub sytuacje wysokiego prawdopodobieństwa utraty istniejącej stymulanty.

Mocne strony transportu publicznego

Czynniki wewnętrzne (atuty):

- koncentracja przewozów w kilku korytarzach o znacznym potencjale przewozowym mierzona całkowitym wolumenem ruchu pasażerów komunikacji indywidualnej i zbiorowej,
- położenie regionu w III Paneuropejskim Korytarzu Transportowym na sieci TEN-T, pomiędzy dwoma gęsto zaludnionymi regionami o wysokich potrzebach transportowych,
- wewnętrzna dostępność komunikacyjna regionu,
- gęsta sieć linii kolejowych.

Czynniki zewnętrzne (stymulanty):

- stolica województwa – duży ośrodek akademicki, wysoki poziom edukacji,
- wysoki poziom integracji potrzeb mieszkańców z regionem, samowystarczalność regionu w zakresie zaspokajania odmiennych potrzeb mieszkańców w zakresie edukacji, rozrywki, kultury, pracy itp.,
- atrakcyjne oferty biletowe przy wyborze komunikacji publicznej jako środka codziennego transportu,
- możliwość dostępności celów podróży w okresie do 1 godziny umożliwiającą dywersyfikację potrzeb mieszkańców i ich zaspokojenie mimo odmiennego miejsca zamieszkania,
- integracja taryfowo-informacyjno-rozkładowa przewozów użyteczności publicznej,
- dostępność terenów pod rozwój funkcji gospodarczych i pod budownictwo mieszkaniowe,
- węzły komunikacyjne,
- rozwój funkcji ponadregionalnych,
- powołanie aglomeracji opolskiej,
- wysoka mobilność mieszkańców do zagospodarowania przez atrakcyjne przewozy użyteczności publicznej,
- zablokowanie w zgodzie z prawem wspólnotowym wejścia nowych przewoźników kolejowych na rynek wewnętrzny konkurencyjny z przewozami regionalnymi kolejowymi i autobusowymi,
- dość duże zainteresowanie mieszkańców ofertą biletu zintegrowanego,
- starzenie się społeczeństwa tworzy zapotrzebowania na wysokiej jakości przewozy użyteczności publicznej dostosowane do potrzeb tej grupy pasażerów pod względem komfortu podróży i standardu osób o ograniczonej sprawności (likwidacja barier np. w wyniku dostosowania peronów do wysokości taboru, więcej miejsca na nogi niż w aucie etc.),
- Powołanie Aglomeracji Opolskiej oraz Kędzierzyńsko-Kozielskiego Subregionalnego Obszaru Funkcjonalnego (KKSOF).

Słabe strony transportu publicznego

Czynniki wewnętrzne (problemy):

- brak integracji taryfowej różnych środków komunikacji publicznej,
- brak skomunikowania transportu autobusowego z kolejowym,
- niska częstotliwość kursowania autobusów i pociągów na niektórych liniach,
- brak rozkładowej osi komunikacyjnej regionu „północ-południe”,
- połączenie z Warszawą (rozwiązanie po 2015 r.),
- stan i parametry techniczne infrastruktury kolejowej,
- połączenie stolicy regionu z autostradą A4 w kontekście wykorzystania trasy dla potrzeb użyteczności publicznej,
- transport publiczny w defensywie w wyniku spadku przewozów związanych z przejmowaniem potoków przez transport indywidualny,
- integracja systemów transportu na poziomie podstawowym,
- przestarzały, nie ekonomiczny i nie ekologiczny tabor autobusowy o niskich parametrach użytkowych,
- miejscowości w regionie na poziomie planowania powiatowego, które stanowią „białe plamy”, gdzie nie dociera transport publiczny,
- brak jednolitej informacji dla pasażerów w transporcie publicznym,
- trudna sytuacja ekonomiczna wielu przewoźników w transporcie publicznym w wyniku braku organizacji rynku na wzór innych krajów unijnych.

Czynniki zewnętrzne (destymulanty):

- spadek udziału komunikacji publicznej w modal split w Polsce w latach 2004 – 2011,
- rolnicza specyfika części Województwa o niskiej gęstości zaludnienia,
- prognozowany brak wzrostu liczby mieszkańców w wieku produkcyjnym,
- niewielka liczba dużych podmiotów gospodarczych,
- duża emigracja wewnętrzna i zewnętrzna,
- łatwość wejścia nowych przewoźników na rynek połączeń autobusowych.

Szanse transportu publicznego

Czynniki wewnętrzne:

- rozwój gospodarczy i wzrost liczby miejsc pracy, dzięki wykorzystaniu dużej liczby terenów inwestycyjnych w województwie opolskim,
- dobra struktura przestrzenna w regionie ze skupionymi i powiązаныmi z siecią kolejową centrami miast,
- wysoki poziom identyfikacji potrzeb pasażerów z funkcjonującą siecią przewozów użyteczności publicznej (wysoka, porównywalna do takich krajów jak Węgry, Włochy popularność kolei regionalnej mierzonej liczbą przejazdów w roku na mieszkańca),
- realizacja szeroko zakrojonego programu inwestycji na sieci kolejowej i w perspektywie do 2020 r. objęcie efektami tych prac 90% sieci kolejowej z wykonywaną służbą publiczną,
- wprowadzenie po 2015 r. taryfy regionalnej przewozów użyteczności publicznej dostosowanej do potrzeb i możliwości mieszkańców na wzór systemów funkcjonujących w regionach sąsiadujących z Opolszczyzną w Czechach,
- funkcjonowanie rezerw do wykorzystania w zakresie efektywności posiadanych zasobów kadrowo-technicznych przewozów kolejowych służby publicznej,

- potencjał rozwoju sieci kolejowej wynikający z oferowania lepszych parametrów sieci kolejowej od drogowej pod względem prędkości komunikacyjnych,
- zastosowanie nowego taboru autobusowego na liniach użyteczności publicznej o charakterze niskopodłogowym, z silnikami Euro6 i lepszymi,
- wprowadzanie do eksploatacji taboru na 120 km/h na sieci kolejowej o wysokich parametrach techniczno-eksploatacyjnych (przyspieszenie, komfort jazdy etc.),
- możliwość lepszego dopasowania usług przewozowych do oczekiwań pasażerów w oparciu o prowadzenie badań jakości tych usług,
- budowa i modernizacja dróg wojewódzkich w przypadku realizacji na nich konkurencyjnych przewozów użyteczności publicznej,
- rozwój systemu informacji pasażerskiej oraz nowe formy zakupu biletów komunikacji publicznej,
- remonty dworców kolejowych i autobusowych, zakup nowego i zmodernizowanego taboru, dostosowanie taboru i infrastruktury sieciowej do potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej,
- efekt synergii w przypadku integracji taryfowo-rozkładowej przewozów użyteczności publicznej,
- integracja przewozów użyteczności publicznej na węzłach przesiadkowych, tworzenie systemu Parkuj& Jedź, Bike&Ride,
- niewielkie odległości dla podstawowych celów podróży (do ok. 50 km) umożliwiające krótkie czasy jazdy pomiędzy głównymi generatorami ruchu na poziomie 30-60 minut z wykorzystaniem podstawowej sieci kolejowej.

Czynniki zewnętrzne:

- zintensyfikowanie programu inwestycyjnego na sieci kolejowej i objęcie nim sąsiadujących ze sobą odcinków o podstawowym charakterze szkieletowym dla funkcjonowania przewozów użyteczności publicznej,
- możliwość wykorzystania doświadczeń regionów europejskich i państw w zakresie kreowania zrównoważonego rozwoju,
- możliwość pozyskiwania środków unijnych na rozwój infrastruktury i taboru,
- wzrost atrakcyjności regionu w kontekście zmian klimatycznych,
- atrakcje turystyczne,
- duże walory przyrodnicze regionu,
- przebieg przez województwo III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego na sieci TEN-T.

Zagrożenia transportu publicznego

Czynniki wewnętrzne:

- oferta przewozów użyteczności publicznej niedostosowana do popytu w zakresie częstotliwości kursowania, dostępności sieci komunikacyjnej i generatorów podróży, podaży miejsc, zbyt wysokiego poziomu cenowego w stosunku do komunikacji indywidualnej,
- brak zintegrowanej taryfy transportu kolejowego i autobusowego,
- brak jednolitego systemu informacji pasażerskiej na poziomie regionalnym – powiatowym – miejsko-gminnym i na poziomie międzygałęziowym,
- niskie prędkości komunikacyjne w stosunku do komunikacji indywidualnej,
- trudna sytuacja finansowa przewoźników na rynku lokalnym,
- niedostateczne skomunikowanie różnych rodzajów środków transportu,
- duży spadek przewozów w okresie wakacyjnym,
- wzrost bezrobocia,

- wzrost kosztów pracy,
- niewystarczająca infrastruktura drogowa pod kątem potrzeb przewozów użyteczności publicznej,
- osłabienie możliwości realizacji programu inwestycyjnego w zakresie infrastruktury drogowej i kolejowej,
- wyludnianie się i struktura wieku ludności,
- brak wystarczających środków finansowych przeznaczanych na transport publiczny,
- ograniczanie oferty przewozowej przez przewoźników autobusowych funkcjonujących poza obszarem Rozporządzenia (WE) 1370/2007.

Czynniki zewnętrzne:

- spowolnienie rozwoju gospodarczego oraz możliwość kryzysu,
- rozwój motoryzacji indywidualnej,
- system prawny niedostosowany do współczesnych potrzeb transportu publicznego,
- brak wspólnego systemu taryfowego dla komunikacji międzyregionalnej (ICC) i regionalnej,
- brak centralnych środków finansowych na poprawę transportu publicznego jednostek samorządu terytorialnego,
- znaczna dowolność kształtowania polityki krajowej w kontekście krajowego planu transportowego,
- niespójność dokumentów krajowych (Strategia Rozwoju Transportu) ze wspólnotowymi (Biała Księga UE),
- rosnąca nieuczciwa konkurencja na rynku przewoźników w transporcie autobusowym, która powoduje obniżenie jakości świadczonych usług,
- zły stan sieci kolejowej pod względem przepustowości, maksymalnych prędkości komunikacyjnych i przepisów wewnętrznych powodujący zejście transportu kolejowego na wybranych relacjach do niekonkurencyjnego poziomu,
- przeciążenie szlaków komunikacji drogowej szczebla powiatowego i wojewódzkiego na stykach z siecią dróg ekspresowych i autostrad,
- niedostosowanie do potrzeb komunikacji publicznej sieci dróg krajowych w celu ich wykorzystania do przewozów użyteczności publicznej (brak węzłów przesiadkowych i sieci przystankowej na autostradach, brak buspasów itd.).

10. Publiczny transport zbiorowy

10.1. Transport autobusowy

Na terenie Województwa Opolskiego działa 20 przewoźników autobusowych, którym zezwolenia na prowadzenie działalności transportowej wydał Marszałek Województwa Opolskiego. Ponadto, obecnych jest kilkunastu innych przewoźników, którym zezwolenia wydały inne organy (Marszałkowie sąsiednich województw, Starostowie Powiatów, Wójtowie Gmin, Burmistrzowie oraz Prezydenci Miast). Zezwolenia wydane przez Marszałka Województwa Opolskiego obejmują przewozy wojewódzkie i międzywojewódzkie.

Sieć połączeń autobusowych jest niestabilna – w związku ze stosunkowo łatwym dostępem do rynku, przewoźnicy często dokonują zmian w obsługiwanych połączeniach – reagując elastycznie, realizują przewozy na bardziej atrakcyjnych z punktu widzenia przychodów obszarach rynku przewozowego, w odpowiedzi na zmieniające się warunki oraz potrzeby podróżnych, a także zachowania konkurencji – uruchamiają nowe lub rezygnują z obsługi istniejących połączeń komunikacyjnych. W efekcie następuje niekorzystny proces koncentracji przewozów w kilku korytarzach ponad istniejący popyt, kosztem dostępności obszarów peryferyjnych lub o mniejszej liczbie mieszkańców. Przewoźnicy oferują oddzielne systemy taryfowe, co uniemożliwia bardziej racjonalne kształtowanie oferty przewozowej i zapewnienie jednorodnej oferty dla pasażerów. Na odcinkach wspólnych wokół Opola dochodzi do skomasowania dużej liczby różnych przewoźników, co nie zwiększa konkurencyjności transportu publicznego z uwagi na brak integracji taryfowo-rozkładowej. Wiele relacji międzypowiatowych ma charakter nieobligatoryjny, gdyż nie pełni funkcji regionalnych, a powiatowe obsługują ośrodki lokalne w sąsiednim powiecie na końcówce trasy.

Dane zaprezentowane poniżej pochodzą z przedsiębiorstw prowadzących regularną komunikację autobusową i nie obejmują linii prowadzonych przez przedsiębiorstwa komunikacji miejskiej. Dane obejmują przewoźników autobusowych, którym zezwoleń udzielił Marszałek Województwa Opolskiego, a także tych, których przebieg został uzgodniony przez Marszałka Województwa Opolskiego. ARRIVA Sp. z o.o. oraz PKS w Lublińcu Sp. z o.o. są jedynymi przewoźnikami, którzy zarówno posiadają linie regularne, na które zezwolenie wydał Marszałek Województwa Opolskiego, jak również linie przebiegające przez teren województwa, które podlegają uzgodnieniu przez Marszałka Województwa Opolskiego.

Tabela 20. Podstawowe dane dotyczące sieci przewoźników autobusowych

	Liczba przewoźników	Liczba zezwoleń/uzgodnień	Liczba kursów w ciągu doby	Średnia długość jednego kursu [km]	Łączna długość kursów w ciągu doby [km]	Średni czas przejazdu [godz:min]	Najmniejsza dobową liczba kursów na linii	Największa dobową liczba kursów na linii	Średnia prędkość komunikacyjna [km/h]	Średnia prędkość techniczna [km/h]
Zezwolenia wydane przez Marszałka Województwa Opolskiego	20	189	1248	49,1	61370	1:07	1	102	38,9	43,8
Zezwolenia opiniowane/uzgadniane	31	66	241	278,1	52369	5:23	1	16	46	52,2
ŁĄCZNIE	51	255	1489	108,6	113739	-	-	-	-	-

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Marszałkowskiego

Szczegółowe informacje dotyczące przewoźników działających na terenie Województwa Opolskiego, wydanych zezwoleń oraz taboru oferowanego przez przewoźników zawarte zostały w Załączniku H.

Dla potrzeb analizy przyjęto podział autobusowych korytarzy transportowych, według zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Opolskiego oraz przez Prezydenta Miasta Opola, zgodnie z następującymi kryteriami:

- Grupa A: powyżej 20 kursów w dobie na danej trasie.
- Grupa B: od 8 do 20 kursów w dobie.
- Grupa C: poniżej 8 kursów w dobie.

Poniższa tabela ukazuje podział na trzy wymienione wyżej grupy korytarzy transportowych.

Tabela 21. Grupy korytarzy transportowych

Relacja	Liczba kursów na dobę	Grupa	Relacja	Liczba kursów na dobę	Grupa
Krapkowice – Opole	102	A	Kępno – Namysłów	6	C
Opole – Ozimek	100	A*	Namysłów – Syców	6	C
Opole – Grodziec przez Ozimek	85	A*	Nysa – Tułowice	6	C
Kluczbork – Opole	77	A	Opole – Wołczyn	6	C
Namysłów – Opole	54	A	Rzymkowice – Włostowa	6	C
Opole – Strzelce Opolskie	48	A	Branice – Kędzierzyn - Koźle	5	C
Opole – Zębowice	46	A	Głubczyce – Prudnik	5	C
Głuchołazy – Prudnik	43	A	Kamień Śląski – Strzelce Opolskie	5	C
Opole – Nysa	33	A	Mąkoszyce – Opole	5	C
Opole – Ligota Turawska przez Turawę	32	A*	Opole – Prudnik	5	C
Kędzierzyn - Koźle – Krapkowice	32	A	Pawłowiczki – Szczyty	5	C
Głuchołazy – Opole	31	A	Głogówek – Krapkowice	4	C
Opole – Głubczyce	30	A	Grodków – Skoroszyce	4	C
Niemodlin – Prudnik	25	A	Łambinowice – Prudnik	4	C
Opole – Jaśkowice przez Prószków	24	A*	Łódź – Opole	4	C
Opole – Dąbrówka Łubniańska przez Biadacz	22	A*	Namysłów – Proszów	4	C
Olesno – Opole	22	A	Nysa – Paczków	4	C
Opole – Niemodlin przez Wrzoski	20	A*	Branice – Racibórz	3	C
Opole – Niemodlin przez Dąbrowę	20	A*	Brzeg – Brzeg	3	C
Prudnik – Strzelce Opolskie	18	B	Głogówek – Głubczyce	3	C
Kamień Śląski – Opole	18	B	Jarnołtówek – Prudnik	3	C
Głogówek – Kędzierzyn - Koźle	18	B	Krapkowice – Prudnik	3	C
Nysa – Wrocław	18	B	Łambinowice – Niemodlin	3	C
Racibórz – Raclawice Śląskie	16	B	Kędzierzyn - Koźle Sławęcice – Żędowice	3	C
Nysa – Prudnik	16	B	Kędzierzyn - Koźle – Opole	2	C
Opole – Skorogoszcz	16	B	Baborów – Kędzierzyn - Koźle	2	C
Głubczyce – Kędzierzyn - Koźle	15	B	Brzeg – Karpacz	2	C
Kępno – Kluczbork	15	B	Brzeg – Przeworno	2	C
Izbicko – Opole	14	B	Brzeg – Raciszów	2	C
Brzeg – Nysa	13	B	Brzeg – Świerców	2	C
Brzeg – Kuźnica	12	B	Chorula – Strzelce Opolskie	2	C
Kędzierzyn - Koźle – Prudnik	12	B	Dobrodzień – Opole	2	C
Olesno – Wędrynia	12	B	Głogówek – Głogówek	2	C
Kędzierzyn - Koźle – Strzelce Opolskie	11	B	Grodków – Opole	2	C

Mikolin – Opole	11	B	Grodków – Tułowice	2	C
Krapkowice – Strzelce Opolskie	10	B	Katowice – Ustrzyki Górne	2	C
Opole – Praszka	10	B	Kędzierzyn - Koźle – Kędzierzyn - Koźle	2	C
Góra Świętej Anny – Kędzierzyn - Koźle	9	B	Kędzierzyn - Koźle – Leśnica	2	C
Kluczbork – Olesno	9	B	Kędzierzyn - Koźle – Nysa	2	C
Namysłów – Oleśnica	9	B	Kędzierzyn - Koźle – Zalesie	2	C
Branice – Opole	8	B	Kępno – Opole	2	C
Brzeg – Popielów	8	B	Kluczbork – Stare Budkowice	2	C
Korfantów – Nysa	8	B	Kluczbork – Tuły	2	C
Krośnica – Opole	8	B	Kluczbork – Wieruszów	2	C
Kluczbork – Uszyce	7	C	Kluczbork – Wójcin	2	C
Bąkowie – Brzeg	7	C	Kraków – Łeba	2	C
Brzeg – Strzelin	7	C	Lasowice Wielkie – Olesno	2	C
Byczyna – Opole	7	C	Nysa – Ziębice	2	C
Kamionek – Opole	7	C	Opole – Stare Budkowice	2	C
Kłodzko – Opole	7	C	Opole – Warszawa	2	C
Krapkowice – Twardawa	7	C	Praszka – Wrocław	2	C
Kietrz – Opole	6	C	Dzierżkowice – Racibórz	1	C
Głuchołazy – Wrocław	6	C	Głogówek – Twardawa	1	C
Brzeg – Wiązów	6	C	Kazimierz – Kędzierzyn - Koźle	1	C
Dylaki – Kielcza	6	C	Korfantów – Prudnik	1	C
Dylaki – Kluczbork	6	C	Leśnica – Opole	1	C
Giełczyce – Grodków	6	C	Opole – Pilszcz	1	C
Gliwice – Kraków	6	C	Prudnik – Przechód	1	C
Głubczyce – Wrocław	6	C	Kędzierzyn - Koźle Sławięcice – Strzelce Opolskie	1	C
Kędzierzyn - Koźle – Niezdrowice	6	C	Strzelce Opolskie – Zdzieszowice	1	C

Źródło: Opracowanie własne. Gwiazdka (*) oznacza zezwolenia wydane przez Prezydenta Miasta Opola.

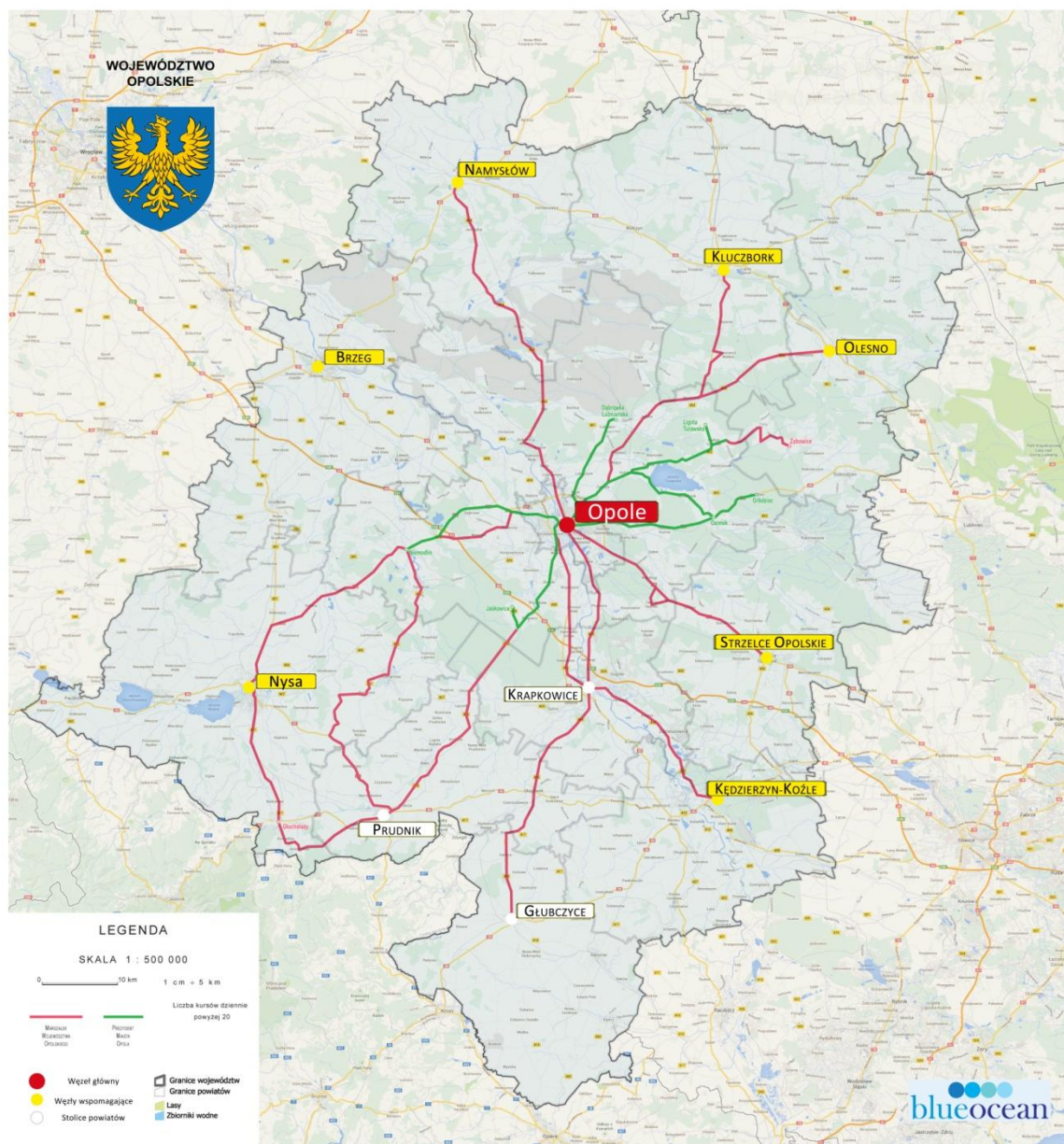
Zamieszczone na końcu niniejszego dokumentu trzy mapy w formacie A3 przedstawiają sieć połączeń wojewódzkich, w sposób obrazowy ukazując pokrycie województwa i sposób zapewnienia mieszkańcom dostępu do publicznego transportu autobusowego. Zobrazowana sieć komunikacyjna jest oczywiście uzupełniana siecią połączeń powiatowych, według zezwoleń wydanych przez Starostów, Burmistrzów i Wójtów.

AUTOBUSOWE KORYTARZE TRANSPORTOWE – grupa A

Mapa w formacie A3 została zamieszczona na końcu niniejszego dokumentu.

Mapa 8. Sieć połączeń autobusowych – grupa A

Najważniejsze korytarze transportowe w sieci komunikacji autobusowej na terenie Województwa Opolskiego

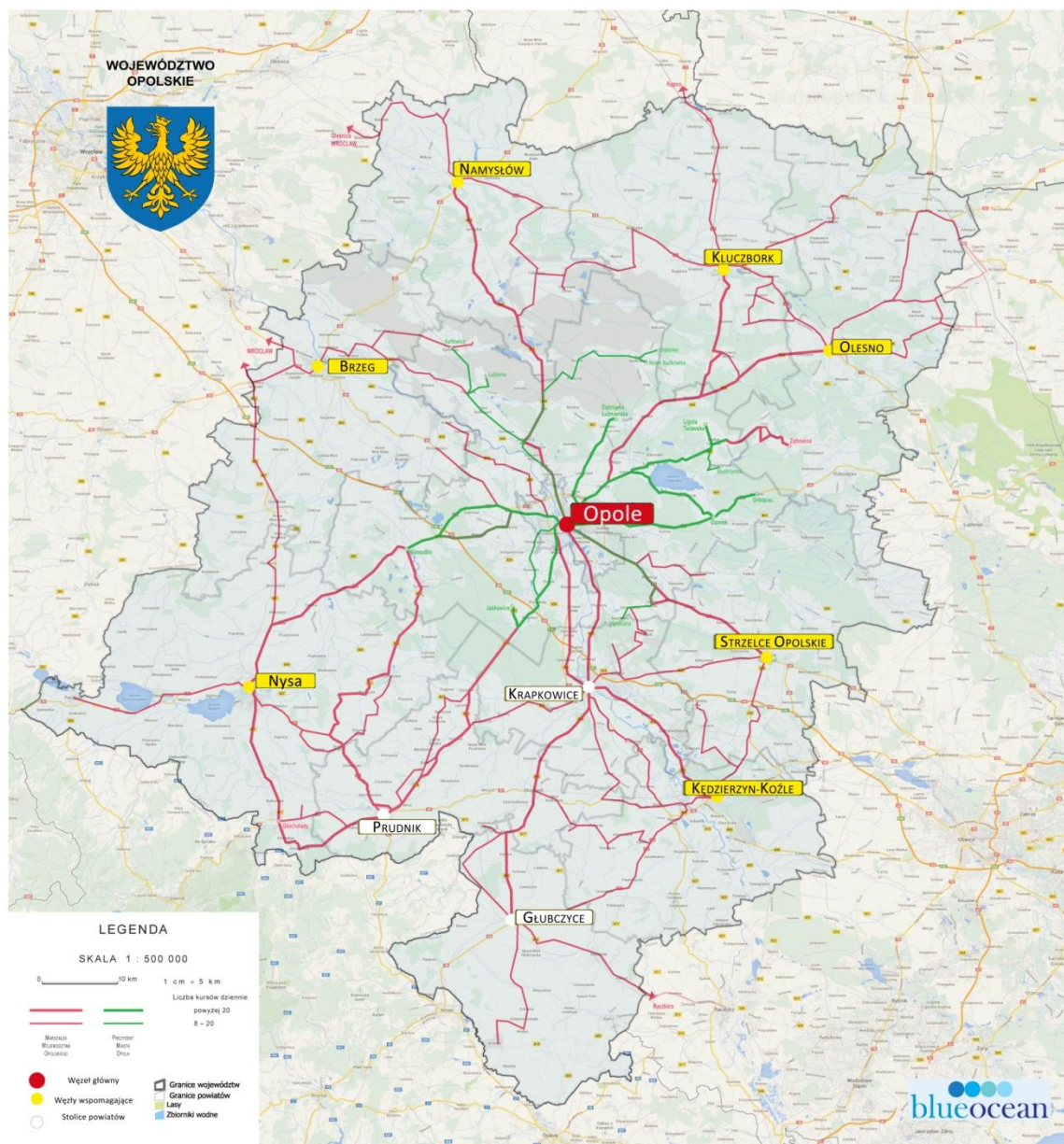


AUTOBUSOWE KORYTARZE TRANSPORTOWE – grupy A i B

Mapa w formacie A3 została zamieszczona na końcu niniejszego dokumentu.

Mapa 9. Sieć połączeń autobusowych – grupy A i B

Najważniejsze korytarze transportowe w sieci komunikacji autobusowej na terenie Województwa Opolskiego

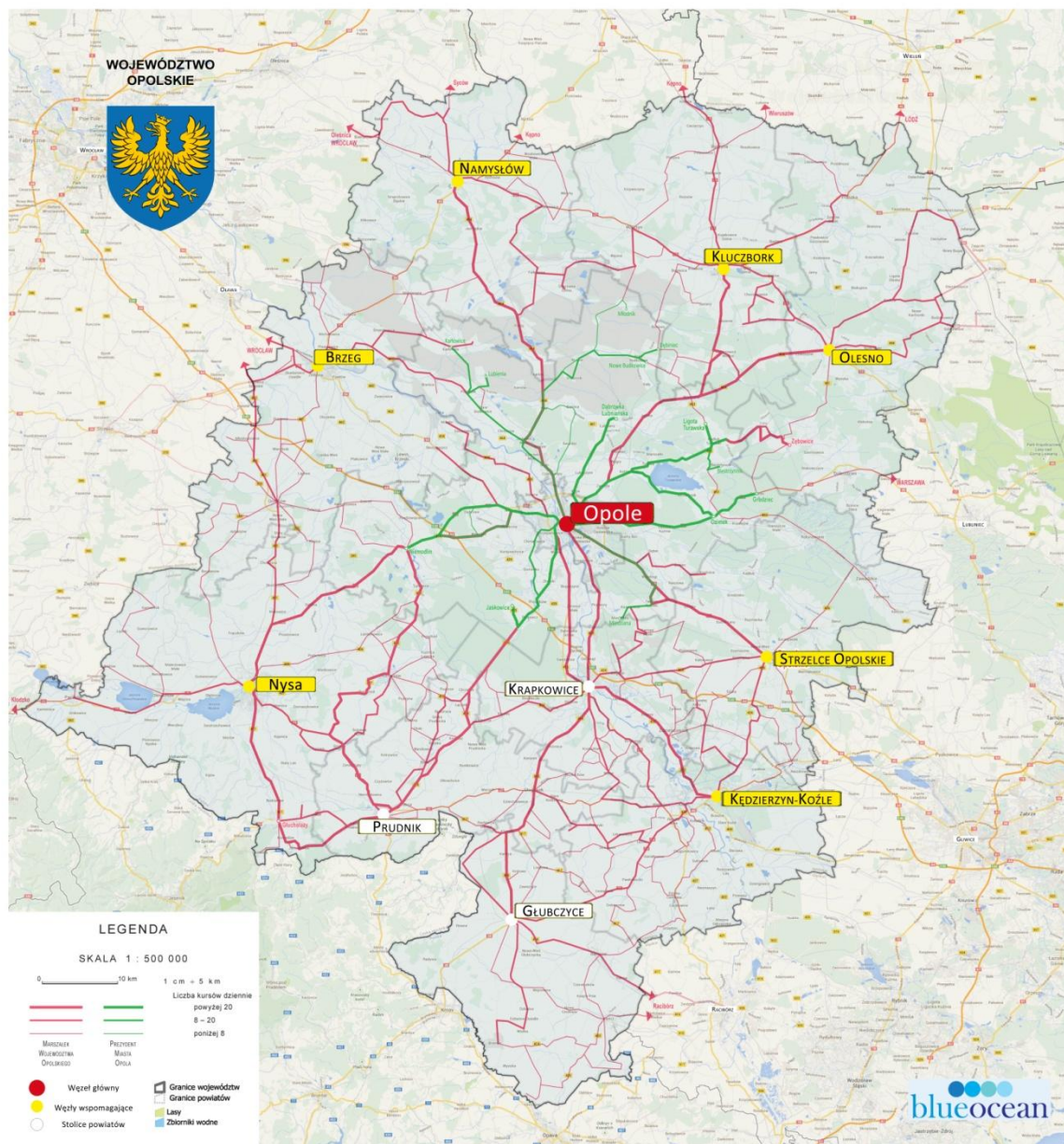


AUTOBUSOWE KORYTARZE TRANSPORTOWE – grupy A, B i C

Mapa w formacie A3 została zamieszczona na końcu niniejszego dokumentu.

Mapa 10. Sieć połączeń autobusowych – grupy A, B i C

Sieć komunikacji autobusowej na terenie Województwa Opolskiego



10.2. Transport kolejowy

Na teren województwa wjeżdżają pociągi następujących przewoźników kolejowych:

1. Przewozy Regionalne (pociągi Regio, IR oraz RE),
2. PKP Intercity (pociągi EIC oraz TLK).

Linie komunikacyjne obsługiwane przez spółkę Przewozy Regionalne, pełniącą dla Województwa Opolskiego rolę przewoźnika regionalnego, kursują zarówno w obrębie województwa, jak i poza jego terenem, w następujących kierunkach:

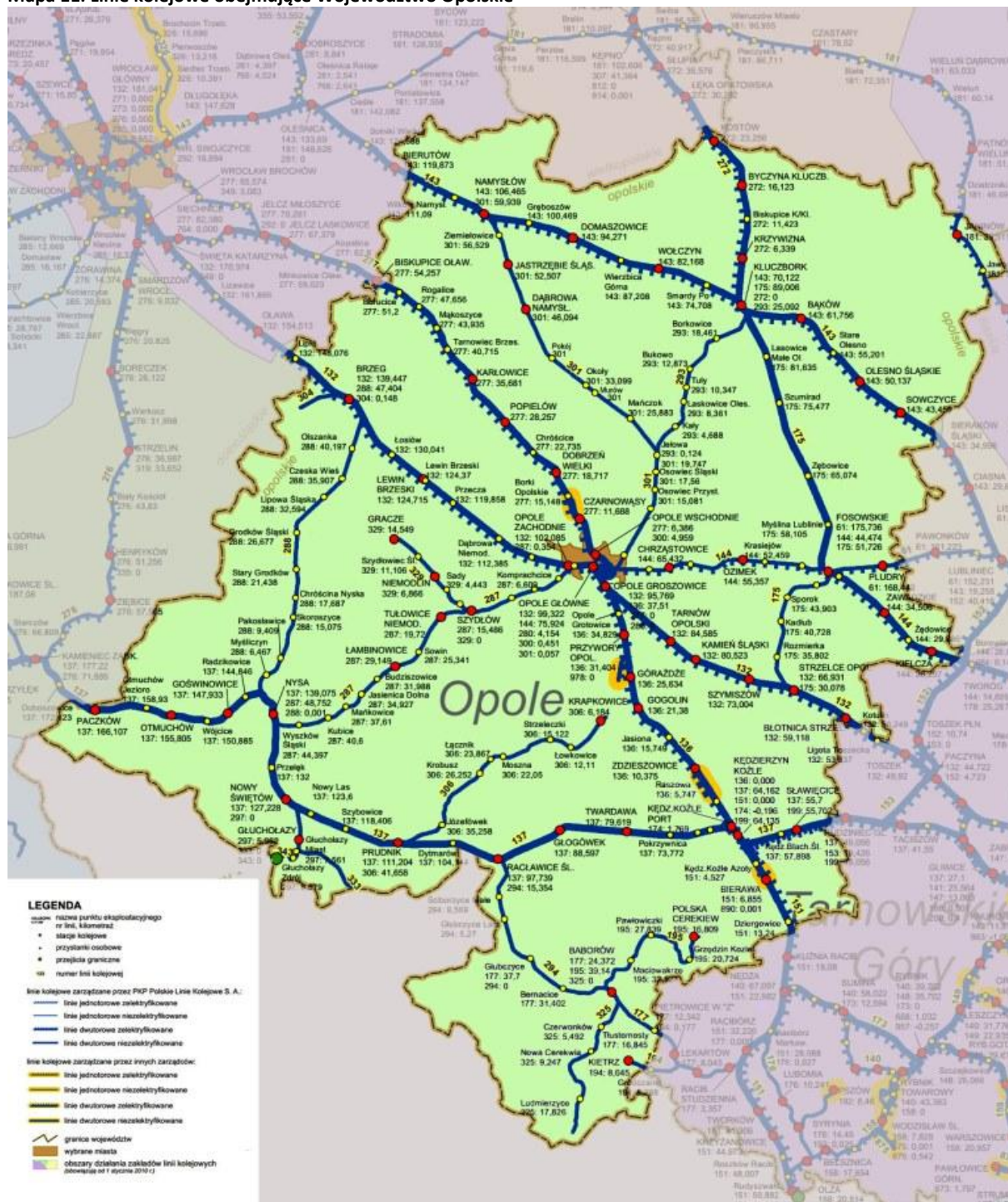
- Wrocław,
- Racibórz,
- Wieluń,
- Gliwice,
- Kępno – Ostrów Wielkopolski – Poznań,
- Lubliniec,
- Herby Nowe (Tarnowskie Góry).

W 2013 roku pasażerski ruch kolejowy o znaczeniu regionalnym odbywał się na podstawie Umowy Rocznej nr 4 oraz Porozumienia zawartego pomiędzy Województwem Opolskim i Województwem Śląskim. Spośród wszystkich pociągów osobowych (Regio) kursujących w Województwie Opolskim 234 było objętych Umową z Samorządem Województwa Opolskiego, natomiast 68 – Porozumieniem zawartym pomiędzy Samorządem Województwa Opolskiego, a Samorządem Województwa Śląskiego.

Obecnie pasażerski ruch kolejowy o znaczeniu regionalnym odbywa się na podstawie **Umowy Rocznej nr 5 o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich** zawartej ze spółką Przewozy Regionalne Sp. z o.o. Podstawową zasadą wynikającą z ww. umowy jest rekompensata oferty przewozowej na obsługiwanych liniach na terenie województwa opolskiego.

Mapa nr 11 ukazuje linie kolejowe obejmujące Województwo Opolskie, wraz z najważniejszymi, sąsiadującymi stacjami i liniami obejmującymi województwa ościennie.

Mapa 11. Linie kolejowe obejmujące Województwo Opolskie



Źródło: PKP PLK S.A.

10.3. Współpraca z regionalnym przewoźnikiem kolejowym

Samorząd Województwa Opolskiego, będąc jednocześnie udziałowcem Spółki Przewozy Regionalne Sp. z o.o. – która jest regionalnym przewoźnikiem kolejowym – zawarł na podstawie wyboru w trybie zamówienia publicznego Umowę Ramową, obowiązującą do roku 2015. Na poszczególne rozkłady jazdy pociągów zawierane są każdorazowo umowy roczne. Obecnie obowiązuje **Umowa Roczna Nr 5 o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich** obejmująca rozkład jazdy pociągów 2013/2014 w okresie od 15 grudnia 2013 r. do 13 grudnia 2014 r.

Zgodnie z treścią Umowy Spółka Przewozy Regionalne obsługuje łącznie 14 kolejowych linii komunikacyjnych, przebiegających w całości lub w części przez teren województwa. Na liniach tych w ciągu doby kursuje 211 pociągów, w tym 96 pociągów regionalnych i 115 pociągów międzywojewódzkich.

Przewoźnik został zobowiązany do „wyznaczenia w wagonach miejsc dla podróżnych z małymi dziećmi, kobiet z widoczną ciążą oraz dla osób niepełnosprawnych”. Wśród pojazdów kolejowych wszystkie pojazdy szynowe z napędem spalinowym dostosowane są do osób niepełnosprawnych, w tym osób o ograniczonej sprawności ruchowej poprzez wbudowanie podestów wejściowych zgodnych z poziomem peronów. Również w zmodernizowanych czterech elektrycznych zespołach trakcyjnych, które obsługują ruch regionalny, uwzględniono potrzeby osób z ograniczoną sprawnością ruchową zgodnie z europejskimi wymaganiami TSI PRM zabudowując m.in.:

- z obu stron wagonu lekkie pomosty umożliwiające m.in. wjazd na wózek inwalidzkim,
- specjalne pasy bezpieczeństwa oraz przyciski wezwania obsługi pociągu przy miejscach wyznaczonych dla osób niepełnosprawnych,
- toaletę dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonych zdolnościach ruchowych.

Szczegółowa lista taboru kolejowego eksploatowanego na terenie Województwa Opolskiego została zamieszczona w Załączniku A.

W ostatnich latach poziom pracy eksploatacyjnej połączeń kolejowych w ruchu regionalnym na terenie Województwa Opolskiego w ciągu poszczególnych rozkładów jazdy pociągów kształtował się na poziomie między 2,9, a 3,5 mln pociągokilometrów. Wpływ na taką sytuację mają czynniki gospodarczo-ekonomiczne.

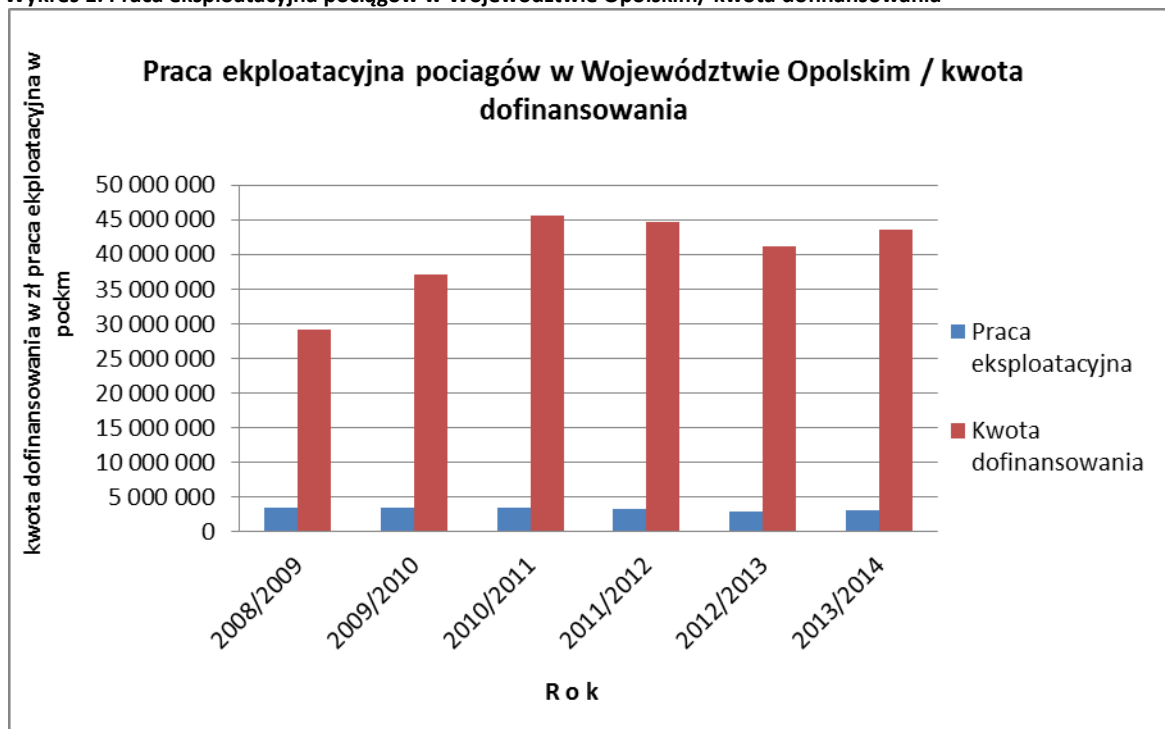
Poniższa tabela podsumowuje dane dostępne za lata 2008-2014.

Tabela 22. Pociągi Spółki Przewozy Regionalne dofinansowywane przez Samorząd Województwa Opolskiego w latach 2008-2014.

Rok	Praca eksploatacyjna w rozkładzie jazdy pociągów na terenie województwa [pockm]	Kwota dofinansowania [zł]
2008/2009	3 359 398	29 200 000
2009/2010	3 457 975	37 146 701
2010/2011	3 505 103	45 637 463
2011/2012	3 264 689	44 660 950
2012/2013	2 934 021	41 223 000
2013/2014 (plan)	3 080 046	43 500 000

Źródło: Urząd Marszałkowski Województwa Opolskiego

Wykres 1. Praca eksploatacyjna pociągów w Województwie Opolskim/ kwota dofinansowania



Wspomniana Umowa Roczna Nr 5 z dnia 16 grudnia 2013 r. określała pracę eksploatacyjną od 15.12.2013 r. do 14.12.2014 r.:

- w pociągach regionalnych wynoszącą 1 645 532 pocmk;
- w pociągach międzywojewódzkich wynoszącą 1 434 515 pocmk.

Łącznie otrzymujemy roczną pracę eksploatacyjną na zaplanowanym poziomie 3 080 046 pociągokilometrów w rozkładzie jazdy pociągów 2013/2014.

Samorząd Województwa Opolskiego rekompensuje w formie dotacji kolejowe przewozy pasażerskie w obrębie województwa, oraz część przewozów przez nie przebiegających na trasie: Wieluń Dąbrowa – Herby Nowe, Wrocław - Lubliniec, Wrocław – Racibórz czy Wrocław – Gliwice.

11. Badania nappełnień w pociągach regionalnych uruchamianych w 2013 r.

Badania nappełnień w pociągach przeprowadzono w okresie od 15 sierpnia 2013 r. do 15 października 2013 r. na wszystkich liniach kolejowych przebiegających przez teren Województwa Opolskiego, na których prowadzony jest ruch pasażerski. Taki wybór terminu przeprowadzenia badań był spowodowany potrzebą zbadania ilości pasażerów podróżujących pociągami zarówno w okresie wakacji, jak również w czasie roku szkolnego i akademickiego. Badania obejmowały wyłącznie pociągi spółki Przewozy Regionalne Sp. z o.o.

łącznie przebadano 276 spośród 302 pociągów, co stanowi 91% wszystkich połączeń; badania przeprowadzono na próbie wystarczająco reprezentatywnej, by móc prowadzić dalszą analizę danych i wyciągać wnioski.

Trasy części pociągów obejmowały dwie lub trzy linie kolejowe np. nr 137 oraz 288, (połączenia Kędzierzyn Koźle – Brzeg przez Nysę), nr 132 i 136 (połączenia Wrocław – Kędzierzyn Koźle) itp.

Poniższa tabela przedstawia łączne sumaryczne liczby nappełnień po podsumowaniu dla kolejnych linii kolejowych. W przypadku pomiarów nappełnień powtarzanych dwukrotnie dane łączne wzięto z tego miesiąca, w którym w danym pociągu nappełnienia były największe (kolumna przedostatnia) lub średnią dla dwóch pomiarów nappełnień (kolumna ostatnia). W ten sposób przy sumowaniu uniknięto dwukrotnego sumowania tego samego pociągu.

Tabela 23. łączne wyniki badań nappełnień wg linii kolejowych

Lp.	Nr linii kolejowej	Badany odcinek linii	łączna liczba badań	Liczba pociągów pojedynczych	Liczba pociągów podwójnych	Liczba pociągów potrójnych	Liczba zbadanych pociągów	Potoki podróźnych (pas./dobę) - według potoków maksymalnych	Potoki podróźnych (pas./dobę) - według potoków średnich
1	132	Gliwice – Opole	49	13	14	8	27	2 027	1 815
2	132W	Opole – Olawa	37	31	3		34	4 882	4 814
3	136	Opole Główne - Kędzierzyn-Koźle	53	16	18	1	34	3 529	3 105
4	137	Gliwice - Kędzierzyn-Koźle	31	10	10		20	1 025	858
5	137W	Kędzierzyn-Koźle - Nysa	19	9	5	-	14	698	664
6	143	Lubliniec – Kluczbork - Namysłów – Oleśnica	41	10	15		25	2 564	2 255
7	151	Kędzierzyn-Koźle - Racibórz	31	11	10	-	21	996	864
8	181	Krzepice – Wieluń Dąbrowa	20	0	10		10	346	312
9	272	Kluczbork – Kępno	21	1	10	-	11	414	339
10	277	Opole Główne - Jelcz-Laskowice	4	0	2		2	96	92
11	287	Opole Główne – Nysa	21	9	6	-	15	1 633	1 564
12	288	Nysa – Brzeg	14	2	6		8	426	422
13	293+301	Opole Główne - Kluczbork	14	10	2	-	12	1 005	955
14	144	Opole Główne – Zawadzkie	18	18	0		18	1 660	1 660
RAZEM:			373	140	111	11	251	21 301	19 719

Źródło: Opracowanie własne

Mapa 12. Potoki podróźnych w ruchu kolejowym na terenie Województwa Opolskiego



Źródło: Opracowanie własne

Z uwagi na dość silne zmiany zachodzące w strukturze demograficznej mieszkańców Województwa Opolskiego, zarówno negatywne (emigracja za granicę, niski przyrost naturalny), jak i pozytywne (objęcie województwa specjalną strefą demograficzną) rekomendowane jest regularne powtarzanie badań napętnień na liniach kolejowych w odstępach nie mniejszych niż co 2 lata (najlepiej co roku). Uzyskany w ten sposób obraz sytuacji pozwoli na lepsze zarządzanie strukturą tras kolejowych i wskaże kierunki ich zmian.

Napełnienia na poszczególnych liniach i ich odcinkach można pokrótce scharakteryzować następująco:

Linia nr 132/135/137 - odcinek: Opole - Gliwice

Linia komunikacyjna Gliwice – Opole przez Strzelce Opolskie ma długość 70,4 km (w tym 41,7 km na terenie województwa opolskiego), a średni czas przejazdu to 90 min.

Przedmiotowa trasa wykorzystywana jest w głównej mierze przez osoby dojeżdżające do pracy oraz szkół, zarówno do Gliwic, jak i do Opola. Zdecydowana większość pasażerów wyrusza z obu stacji początkowych. Ponadto stacją, na której następuje częściowa wymiana pasażerów są Strzelce Opolskie. Warto także zwrócić uwagę na osoby, które korzystają z połączeń kolejowych do przejazdów na krótkich odcinkach np.: Opole Główne – Tarnów Opolski oraz Strzelce Opolskie - Błotnica Strzelecka.

Linia nr 132 - odcinek: Opole – Wrocław

Linia komunikacyjna Opole – Wrocław przez Brzeg ma długość 81,7 km (w tym 49,1 km na terenie województwa opolskiego), a średni czas przejazdu to 76 min.

Z otrzymanych danych wynika, że jest to najbardziej obciążona linia kolejowa na terenie Województwa Opolskiego. Największe napełnienia występują w pociągach kursujących w obu kierunkach w godzinach porannego i popołudniowego szczytu komunikacyjnego. Stacje, na których wsiada i wysiada najwięcej pasażerów, oprócz stacji końcowych to również: Brzeg, Lewin Brzeski, Dąbrowa Niemodlińska oraz Opole Zachodnie.

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

Linia komunikacyjna Opole – Kędzierzyn-Koźle przez Gogolin ma długość 41,7 km, a średni czas przejazdu to 50 min.

Trasą tą podróżują mieszkańcy województwa do pracy i szkół, głównie do Opola i w niewiele mniejszym zakresie do Kędzierzyna-Koźla. Dwie stacje znajdujące się na tej trasie są w pierwszej piątce stacji posiadających największe potoki pasażerskie na terenie Województwa Opolskiego: Kędzierzyn-Koźle (miejsce 2) oraz Dzieszowice (miejsce 5) – co dowodzi wysokiego znaczenia tego połączenia dla mieszkańców.

Linia nr 137 - odcinek: Gliwice – Kędzierzyn-Koźle

Linia komunikacyjna Kędzierzyn - Koźle - Gliwice ma długość 37,1 km (w tym 12,8 km na terenie województwa opolskiego), a średni czas przejazdu to 36 min.

Pasażerowie podróżują tutaj w znakomitej większości między dwiema stacjami krańcowymi, dojeżdżając do pracy oraz szkół zarówno do Gliwic, jak i do Kędzierzyna-Koźla. Oprócz obu wspomnianych stacji, najwięcej pasażerów wsiada lub wysiada na stacjach poza granicą województwa tj.: Gliwice Łąbedy oraz Rudziniec Gliwicki.

Linia nr 137 - odcinek: Kędzierzyn-Koźle – Nysa

Linia komunikacyjna Kędzierzyn-Koźle - Nysa ma długość 74,9 km, a średni czas przejazdu to 96 min. W wielu pociągach można zauważyć dość dużą wymianę pasażerów na stacji w Prudniku oraz (dla pociągów jadących do Brzegu) w Nysie. Mieszkańcy Raclawic Śląskich podróżują do pracy w Kędzierzynie-Koźlu, zaś mieszkańcy Prudnika i Głogówka – zarówno do Kędzierzyna-Koźla, jak i do Nysy.

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

Linia komunikacyjna Lubliniec – Wrocław przez Olesno, Kluczbork i Namysłów ma długość 144,38 km (w tym 80,4 km na terenie województwa opolskiego), a średni czas przejazdu to 224 min.

Największe napełnienia występują w pociągach jadących z Wrocławia do Kluczborka i z powrotem. Znacznie mniej pasażerów jeździ w kierunku Lublińca. Mieszkańcy województwa jeżdżą do pracy i szkół we Wrocławiu. Rano napełnienia w pociągach w tym kierunku wznoszą się z każdą stacją (najwięcej pasażerów wsiada oczywiście w miastach powiatowych: Kluczborku i Namysławie). Po południu potoki pasażerskie są odwrotne. Wskazać należy na konieczność modernizacji tej linii kolejowej, w celu skrócenia czasu przejazdu. Obecnie pociągi pokonują odcinek od Kluczborka do Wrocławia (niespełna 100 km) w 2,5 godziny.

Linia nr 144 - odcinek: Opole – Fosowskie – Zawadzkie

Linia komunikacyjna Opole – Zawadzkie ma długość 41,4 km, a średni czas przejazdu od 2014 r. to 41 min. Z zebranych danych wynika, że z połączeń kolejowych na trasie Opole – Zawadzkie dziennie korzysta 1660 osób. Ponadto, wyniki badań pokazują, że znaczna część pasażerów wsiada i wysiada na stacji Opole Główne i kontynuuje swoją podróż, aż do Zawadzkiego. Dodatkowo jednymi z większych generatorów ruchu na tej linii są stacje Ozimek i Fosowskie.

Linia nr 151 - odcinek: Kędzierzyn-Koźle – Racibórz

Linia komunikacyjna Kędzierzyn-Koźle – Racibórz ma długość 32,2 km (w tym 14,7 km na terenie województwa opolskiego), a średni czas przejazdu to 44 min.

Na trasie tej większość pasażerów podróżuje między obiema stacjami krańcowymi. Trzecią stacją, na której występują zwiększone potoki pasażerskie jest Kuźnia Raciborska. Z danych przedstawionych w poniższej tabeli i na mapach napełnień wynika, że podróżni jeżdżą do pracy i szkół do Raciborza oraz – w mniejszym stopniu do Kędzierzyna-Koźla. Znaczącą grupą podróżnych są osoby podróżujące w kierunku Opola i Wrocławia.

Linia nr 181 - odcinek: Herby Nowe – Wieluń Dąbrowa

Linia komunikacyjna Herby Nowe – Wieluń Dąbrowa ma długość 63 km (w tym 10,2 km na terenie województwa opolskiego), a średni czas przejazdu to 60 min. Trasa ta przebiega tranzytem przez Gminę Rudniki na terenie województwa opolskiego, obsługując stacje Janinów i Jaworzno koło Wielunia.

Napełnienia w pociągach w ciągu dnia są niewielkie, a w godzinach szczytu porannego i popołudniowego/wieczornego podróżni przemieszczają się w podobnej liczbie w obu kierunkach. Układ połączeń jak również potoki podróżnych w zdecydowanej większości świadczą o realizowaniu głównego dojazdu do pracy i szkół w kierunku Śląska np. do Tarnowskich Gór.

Linia nr 272 - odcinek: Kluczbork – Kępno

Linia komunikacyjna Kluczbork – Kępno ma długość 40,9 km (w tym 24,3 km na terenie województwa opolskiego), a średni czas przejazdu to 53 min.

Na trasie tej przebadano pociągi, które jeżdżą nie tylko do Kępna, ale również dalej w głąb Województwa Wielkopolskiego: do Ostrowa Wielkopolskiego i Poznania (wówczas w Kępnie występuje w pewnym stopniu wymiana pasażerów – zarówno dla pociągów do Poznania, jak i z Poznania). W godzinach rannych większe potoki pasażerskie przemieszczają się w kierunku Kluczborka; minimalnie większe napełnienia występują wtedy na odcinkach trasy położonych bliżej tego miasta. Po południu potoki pasażerskie następują w odwrotnych kierunkach.

Linia nr 277 - odcinek: Opole Główne – Jelcz-Laskowice (Wrocław)

Linia komunikacyjna Opole – Jelcz-Laskowice ma długość 66,2 km (w tym 52 km na terenie województwa opolskiego), a średni czas przejazdu to 97 min.

Na trasie tej przebadano wszystkie pociągi kursujące w ciągu doby do Opola, każdy dwukrotnie. Do i z samego Jelcza Laskowice potoki podróżnych są znikome. Największe potoki pasażerskie istnieją natomiast na odcinku Opole Wschodnie – Karłowice. Mieszkańcy korzystają również z pociągów na krótkiej trasie Opole Główne – Opole Wschodnie.

Linia nr 287 - odcinek: Opole – Nysa

Linia komunikacyjna Opole – Nysa ma długość 50,8 km, a średni czas przejazdu to 85 min.

Trasa obsługuje typowe dojazdy do pracy i szkół, głównie do Opola i w mniejszym zakresie – do Nysy z następujących miejscowości: Tułowice Niemodlińskie (zdecydowanie najwięcej pasażerów), Łambinowice, Budziszowice, Jasienica Dolna, Komprachcice oraz Sowin. Na linii tej zaobserwowano, że część mieszkańców podjeżdża tylko na odcinku Opole Główne – Opole Zachodnie. Ogólnie na tej trasie nie występuje wyraźny spadek napełnień w ciągu dnia – praktycznie przez cały czas pociągi są napełnione pasażerami.

Linia nr 288 - odcinek: Nysa – Brzeg

Linia komunikacyjna Nysa - Brzeg ma długość 47,4 km, a średni czas przejazdu to 60 min.

Niektóre z pociągów badanych na tej trasie kursują tylko na badanym odcinku, inne zaś, aż do Kędzierzyna-Koźła. Przeważają dojazdy do pracy do Brzegu, a do szkół i pracy do Nysy. Natomiast w samej Nysie następuje wymiana pasażerów w pociągach jadących do i z Kędzierzyna-Koźła. Oprócz stacji krańcowych, stacją o największych potokach pasażerskich jest Grodków Śląski. Część pasażerów podróżuje również w dłuższej relacji, z przesiadką w Brzegu do Opola lub Wrocławia.

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

Linia komunikacyjna Opole - Kluczbork ma długość 44,8 km, a średni czas przejazdu to 53 min.

Trasa ta jest typową linią dojazdową do pracy i szkół. Poranne potoki pasażerskie w kierunku Opola są dwukrotnie większe, niż w kierunku Kluczborka. Po południu mieszkańcy wracają z pracy i szkoły do Kluczborka i miejscowości położonych przy tej trasie kolejowej. Oprócz stacji krańcowych, najwięcej pasażerów wsiada rano do pociągów w kierunku Opola na stacji Laskowice Oleskie. W przypadku pociągów kursujących do Nysy, na stacji Opole Główne następuje wymiana zdecydowanej większości pasażerów.

Tabele nr 24 i 25 zawierają zestawienie dobowych potoków pasażerskich na najważniejszych stacjach kolejowych w Województwie Opolskim oraz na stacjach położonych poza jego granicami.

Tabela 24. Dobowe potoki pasażerskie na stacjach kolejowych na terenie Województwa Opolskiego

Stacja	Potok
Opole Główne	10 144
Kędzierzyn-Koźle	4 795
Kluczbork	2 290
Brzeg	2 112
Zdzieszowice	1 445
Nysa	1 407
Namysłów	1 200
Strzelce Opolskie	1 091
Lewin Brzeski	1 077
Opole Zachodnie	873
Gogolin	866
Tułowice Niemodlińskie	577
Wołczyn	472
Tarnów Opolski	458

Stacja	Potok
Zawadzkie	423
Łambinowice	381
Dąbrowa Niemodlińska	344
Olesno Śląskie	312
Prudnik	302
Dziergowice	249
Grodków Śląski	236
Łosiów	224
Fosowskie	221
Ozimek	217
Głogówek	213
Domaszowice	210
Górażdze	204
Opole Groszowice	196

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 25. Dobowe potoki pasażerskie na stacjach kolejowych położonych poza terenem Województwa Opolskiego, związane z ruchem kolejowym przechodzącym przez teren Województwa Opolskiego

Stacja	Potok
Gliwice	2 405
Oleśnica	1 016
Bierutów	860
Racibórz	786
Oława	735
Krzepice	543
Lubliniec	397

Stacja	Potok
Rudziniec Gliwicki	372
Toszek	340
Kępno	296
Paczyna	260
Nędza	245
Kuźnia Raciborska	216
Gliwice Łabędy	211

Źródło: Opracowanie własne

12. Badania napełnień w autobusach

Badania napełnień przeprowadzono w autobusowej komunikacji publicznej na terenie całego Województwa Opolskiego, na wybranych trasach w okresie od 15 sierpnia do 15 października 2013 r. Taki wybór terminu przeprowadzenia badań był spowodowany potrzebą zbadania ilości pasażerów podróżujących autobusami zarówno w okresie wakacji, jak również w czasie roku szkolnego i akademickiego.

Badania napełnień w autobusach przeprowadzono w dwojaki sposób:

1. Poprzez bezpośrednie badania na całej trasie, na 15 wybranych liniach autobusowych oraz na wybranych kursach, w ramach poszczególnych linii. Poszczególne kursy wybierano tak, aby przejazd odbywał się w obu kierunkach oraz aby zbadać ilość pasażerów w następujących przedziałach czasowych – od godz. 6 do 10 rano od godz. 10 do 14 oraz od godz. 14 do 18. Taki dobór kursów pozwolił na zapoznanie się z różnicami w zakresie potoków pasażerskich, w zależności od pory dnia.
2. Poprzez obserwacje napełnień wybranych kursów na przystankach początkowych i końcowych, zaś w przypadku Opola także na przystankach położonych na kordonie miasta.

Badania napełnień przeprowadzono na następujących trasach:

- Opole – Głubczyce,
- Opole – Krapkowice,
- Opole – Namysłów,
- Opole – Nysa,
- Opole – Olesno,
- Opole – Prudnik,
- Opole – Strzelce Opolskie,
- Kędzierzyn-Koźle – Głubczyce,
- Kędzierzyn-Koźle – Krapkowice,
- Kędzierzyn-Koźle – Prudnik,
- Nysa – Brzeg,
- Nysa – Głubczyce,
- Nysa – Prudnik,
- Strzelce Opolskie – Kędzierzyn-Koźle,
- Strzelce Opolskie – Krapkowice.

Powyższe linie autobusowe zapewniają połączenia między Opolem, a stolicami powiatów lub pomiędzy dwiema stolicami powiatów. Ponieważ badaniami nie były objęte wszystkie autobusy kursujące na wyżej wymienionych trasach, ponadto badania napełnień w autobusach na terenie Województwa Opolskiego prowadzone były po raz pierwszy, dlatego też nie jest możliwe podanie w sposób odpowiedzialny wartości dobowych potoków pasażerskich na tych liniach. Prowadzone badania miały na celu uzyskanie ogólnych informacji dotyczących potoków pasażerskich na głównych liniach publicznej komunikacji autobusowej. Z uwagi na dość silne zmiany zachodzące w strukturze demograficznej mieszkańców Województwa Opolskiego, zarówno negatywne (emigracja za granicę, niski przyrost naturalny), jak i pozytywne (objęcie województwa specjalną strefą demograficzną) rekomendowane jest regularne prowadzenie badań napełnień na liniach autobusowych w cyklicznych odstępach czasu (najlepiej co 2 lata). Badania powinny być regularnie powtarzane i rozszerzane w celu uzyskania informacji pozwalających na bardzo szczegółową analizę zmian zachodzących w czasie w sieci komunikacji autobusowej. Uzyskany w ten sposób obraz sytuacji pozwoli na lepsze zarządzanie strukturą tras autobusowych i wskaże kierunki ich zmian.

Zgodnie z wynikami przeprowadzonych badań, średnie, przybliżone napełnienia autobusów na poszczególnych trasach kształtują się następująco (po uszeregowaniu wg malejących napełnień):

Tabela 26. Przybliżone, średnie wartości napełnień na poszczególnych trasach

Lp.	Trasa	Średnie napełnienie
1	Opole – Głubczyce	27
2	Opole – Nysa	25
3	Nysa – Prudnik	21
4	Strzelce Opolskie – Kędzierzyn-Koźle	21
5	Nysa – Brzeg	18
6	Opole – Namysłów	17
7	Opole – Olesno	17
8	Opole – Krapkowice	16
9	Opole – Prudnik	15
10	Opole – Strzelce Opolskie	13
11	Strzelce Opolskie – Krapkowice	12
12	Kędzierzyn-Koźle – Głubczyce	11
13	Nysa – Głubczyce	9
14	Kędzierzyn-Koźle – Krapkowice	7
15	Kędzierzyn-Koźle – Prudnik	6

Źródło: Opracowanie własne

12.1. Badania potoków pasażerów w autobusach.

Poniżej zostanie przedstawiona krótka analiza wyników przeprowadzonych badań na poszczególnych liniach:

Opole – Głubczyce

Linia z Opola do Głubczyc liczy 64 km i jest to jedna z najdłuższych linii komunikacyjnych w województwie opolskim. Czas przejazdu to 1 h 40 minut.

W trakcie badań największe natężenie pasażerów na linii – ok. 50 pasażerów zaobserwowano na kursie w kierunku Głubczyc, o godz. 15:00 oraz w kierunku Opola o godz. 8:00. Nawet jednak na kursach w godz. 10 – 14, w autobusach jechało przynajmniej kilkunastu pasażerów. Średnia liczba pasażerów na tej linii wyniosła 27 osób i jest to największa średnia liczba osób na wszystkich przebadanych liniach autobusowych w województwie.

Taka sytuacja jest spowodowana dojazdami mieszkańców powiatu głubczyckiego i krapkowickiego do pracy szkoły w Opolu. Niewątpliwie wpływ na dużą liczbę pasażerów na tej linii ma również fakt, że nie istnieje połączenie kolejowe, a więc transport autobusowy jest jedyną formą transportu publicznego.

Wiele osób podróżuje na całej trasie, a najważniejszym punktem wymiany pasażerów, w obydwu kierunkach są Krapkowice i Głogówek.

Opole – Krapkowice

Linia z Opola do Krapkowic jest specyficzną trasą, ponieważ przejazd odbywa się dwoma trasami – przez Rogów Opolski oraz przez Kąty Opolskie. Pierwsza wersja trasy ma długość 30 km, a przejazd trwa ok. 45-50 minut. Drugi wariant trasy ma 25 km i czas przejazdu wynosi 35-40 minut. Na linii Opole – Krapkowice istnieje najwięcej w województwie, bo ponad 100 kursów autobusowych, licząc kursy wyłącznie na trasie Opole – Krapkowice. Na tej trasie kursują dodatkowo także autobusy relacji Głubczyce – Opole. Niewątpliwie wpływ na dużą liczbę połączeń ma fakt, że nie istnieje połączenie kolejowe Krapkowic z Opolem, a więc transport autobusowy jest jedyną formą transportu publicznego.

Największe natężenie podróży można zaobserwować w kursach porannych do miasta Opola, które przyjeżdżają do stolicy regionu przed godz. 8.00 oraz na kursach po godz. 15 do Krapkowic. Na tych kursach podróżuje ok. 40-50 pasażerów. Taka ilość pasażerów jest spowodowana przez osoby dojeżdżające do szkoły i pracy w stolicy województwa. Trzeba jednak wspomnieć, że przy tak dużej ilości połączeń zdarzają się kursy, w których na całej trasie jedzie tylko kilku pasażerów. Średnia liczba pasażerów wyniosła 16 osób.

Na podstawie obserwacji nie można jednoznacznie wskazać miejsc w których występuje największa wymiana pasażerów, ich przepływ jest rozłożony równomiernie na całej trasie. Można jednak zaobserwować, że na kursach do Opola prawie wszyscy pasażerowie wyłącznie wsiadają i jadą do Opola, a w przypadku kursów w kierunku Krapkowic wielu pasażerów wysiada na pośrednich przystankach.

Opole – Namysłów

Linia Opole – Namysłów ma długość ok. 57 km, a czas przejazdu wynosi ok 1 h 20 minut. Także na tej linii nie ma konkurencyjnego połączenia kolejowego.

Największa liczba pasażerów na linii kursuje w godzinach porannych do Opola i w godzinach popołudniowych do Namysłowa. Jest to spowodowane dojazdami do szkoły i pracy. W trakcie badań zaobserwowano, że liczba podróży w porannym szczycie rozkłada się równomiernie na kilka połączeń, podczas gdy w szczycie popołudniowym skupia się przede wszystkim na kursie o godz. 15.30. Warto zaznaczyć, że średnia liczba pasażerów na kursie wyniosła 17 osób, a więc na wielu kursach liczba osób korzystających z komunikacji publicznej oscyluje w okolicach 10 pasażerów.

Większość pasażerów jeździ na całej trasie, a główne miejsca wymiany pasażerów stanowią miejscowości Dobrzeń Wielki i Pokój.

Opole – Nysa

Linia Opole – Nysa ma długość ok. 58 km, a czas przejazdu wynosi ok 1 h 15 minut. Trasa autobusu przebiega przez Niemodlin, podczas gdy linia kolejowa z Opola do Nysy przebiega przez Tułowice.

Natężenie pasażerów jest największe na trasie z Opola do Nysy w godzinach porannych jak i popołudniowych ok. 40-50 osób. Mniej pasażerów (ok. 30 osób) jeździło na przebadanych kursach z Opola do Nysy w godzinach szczytowych. Jest to spowodowane dojazdami do zakładów pracy położonych na terenie Nysy i Opola jak i powrotami ze szkoły i pracy w Opolu. Na podstawie obserwacji stwierdzono, że na tej trasie największa wymiana pasażerów następuje w Niemodlinie. Średnia liczba pasażerów na tej linii wynosi 25 osób i jest to druga najbardziej popularna linia autobusowa, z wszystkich przebadanych połączeń.

Opole – Olesno

Na linii Opole – Olesno przejazd odbywa się dwoma trasami przez: Ozimek oraz przez Bierdzany. Pierwsza wersja trasy ma długość 58 km, a przejazd trwa ok. 1 h 20 minut. Drugi wariant trasy ma 50 km i czas przejazdu wynosi 1 h 5 minut. Także na tej trasie nie istnieje bezpośrednie połączenie kolejowe Olesna z Opolem. Możliwa jest podróż koleją przez Kluczbork. Pomimo tego faktu nie ma zbyt wielu połączeń autobusowych na tej linii.

Z powodu niewielkiej liczby przebadanych kursów na tej linii nie można sformułować jednoznacznych wniosków co do ilości pasażerów podróżujących na tej trasie. Jednak na przebadanych kursach niezależnie od wariantu trasy oraz czasu przejazdu zawsze podróżowało około 15-20 osób. Średnia liczba pasażerów wyniosła 17, a więc nie odbiegała od przeciętnej liczby pasażerów na innych przebadanych trasach.

Nie zaobserwowano również żadnej kluczowej miejscowości, w której następuje duża wymiana pasażerów. Rozkład wsiadania i wysiadania pasażerów jest dość równomierny na całej trasie.

Opole – Prudnik

Linia Opole – Prudnik ma długość ok. 60 km, a czas przejazdu wynosi ok 1 h 25 minut. Również na tej linii nie ma połączenia kolejowego.

Największa liczba pasażerów podróżuje kursami porannymi z Opola do Prudnika i z Prudnika do Opola. Taka sytuacja jest wynikiem dojazdów do szkoły i pracy. Średnia liczba pasażerów na tej linii wyniosła w czasie badań 15 osób. Na podstawie obserwacji nie można jednoznacznie wskazać miejsc w których występuje największa wymiana pasażerów, ich przepływ jest rozłożony równomiernie na całej trasie. Można jednak stwierdzić, że większość pasażerów podróżuje na tej linii na całej trasie.

Opole – Strzelce Opolskie

Linia Opole – Strzelce Opolskie ma długość 35 km, a czas przejazdu wynosi 45 minut. Autobusy jadą trasą przez Izbicko, podczas gdy linia kolejowa biegnie przez Tarnów Opolski.

Najwięcej pasażerów na tej trasie jeździ w czasie porannego szczytu komunikacyjnego do Opola i wraca w godzinach popołudniowych w kierunku Strzelec Opolskich. Liczba podróżnych na kursach porannych do Opola jest rozłożona równomiernie. W godzinach popołudniowych największa liczba podróżnych kursuje z Opola o godzinie 16:12. Taki obraz jest wynikiem dojazdów do szkoły i pracy. Pomimo faktu, że w czasie badania napełnień średnia liczba pasażerów w autobusie wyniosła 13 osób, należy zwrócić uwagę na dużą liczbę połączeń na tej trasie.

Na podstawie obserwacji można stwierdzić, że większość pasażerów na tej linii jedzie z Opola do Strzelec Opolskich na całej trasie. Największa wymiana pasażerów następuje w Nakle i Izbicku.

Kędzierzyn-Koźle – Głubczyce

Linia Kędzierzyn-Koźle – Głubczyce ma długość 44 km, a czas przejazdu wynosi 1h 10 minut. Na tej linii nie istnieje połączenie kolejowe. Pomimo tego faktu na powyższej linii nie jeździ zbyt wielu pasażerów. W czasie badań napełnień średnia liczba podróżnych wyniosła 11 osób.

Zarówno w kursach porannych jak i popołudniowych liczba podróżnych na trasie w obydwu kierunkach jest rozłożona równomiernie. Taki obraz napełnień jest wynikiem dojazdów do pracy. Na podstawie obserwacji nie można jednoznacznie wskazać miejsc, w których występuje największa wymiana pasażerów, ich przepływ jest rozłożony równomiernie na całej trasie.

Kędzierzyn-Koźle – Krapkowice

Na linii Kędzierzyn-Koźle – Krapkowice występują dwa warianty przebiegu trasy. Pierwsza przez Reńską Wieś ma długość 27 km i przejazd trwa 45 minut, a na tej trasie nie ma konkurencji ze strony kolei. Z kolei drugi wariant przebiega przez Zdieszowice i liczy 35 km, a czas przejazdu to 1h. Tu na odcinku Kędzierzyn-Koźle – Gogolin istnieje konkurencyjne połączenie kolejowe.

Średnie napełnienie na jednym z badanych kursów wyniosło 7 pasażerów. Jest to drugi najniższy wynik z wszystkich przebadanych tras. Napełnienia na całej trasie w obie strony zarówno w godzinach porannych, jak i popołudniowych są rozłożone dość równomiernie. Na podstawie obserwacji można stwierdzić, że większość pasażerów jeździ do przystanku końcowego, a jedynie w Zdieszowicach i Gogolinie zdarza się większa wymiana pasażerów. Poza tymi miejscowościami przepływ pasażerów jest rozłożony równomiernie na całej trasie. Z przeprowadzonych badań wynika, że dana linia nie charakteryzuje się dużą liczbą podróżnych.

Kędzierzyn-Koźle – Prudnik

Na linii Kędzierzyn-Koźle – Prudnik o długości 50 km przejazd autobusem trwa ok. 1 h 20 minut. Istnieje konkurencyjne połączenie kolejowe, w większości przebiegające równoległe do trasy autobusu. Taka sytuacja powoduje, że w badaniach średnia liczba pasażerów wyniosła 6 osób i była najmniejsza ze wszystkich przebadanych tras.

Zarówno na kursach porannych jak i popołudniowych podróżuje niewielka liczba pasażerów. Z powodu niewielkiej ilości kursów, na których przeprowadzono badania napełnień trudno wyciągnąć jednoznaczne wnioski. Na podstawie obserwacji można tylko stwierdzić, że najważniejszym punktem przesiadkowym jest Głogówek.

Nysa – Brzeg

Linia z Nysy do Brzegu ma długość 55 km, a czas przejazdu wynosi 1 h 20 minut. Na tej trasie istnieje konkurencyjne połączenie kolejowe. Średnia liczba pasażerów na przebadanych kursach wyniosła 18 osób.

Na podstawie przeprowadzonych badań wynika, że linia charakteryzuje się dość dużym napełnieniem niezależnie od godzin kursowania. Większość osób jedzie do przystanku końcowego. Niewątpliwie ważnym miejscem wymiany pasażerów jest Grodków. Na pozostałym odcinku tej linii można stwierdzić, że wymiana pasażerów jest rozłożona równomiernie na całej trasie.

Nysa – Głubczyce

Jest to linia stanowiąca obecnie część trasy Głubczyce – Wrocław. Odcinek Głubczyce – Nysa liczy 74 km, a czas przejazdu to 1 h 25 minut. Autobus zatrzymuje się tylko w kilku większych miejscowościach na tej trasie. Na odcinku Głubczyce – Prudnik nie ma połączenia kolejowego, ale od Prudnika do Nysy kursuje pociąg, inną trasą niż autobus.

Z uwagi na przebadanie bardzo małej ilości kursów na tej linii trudno wyciągnąć jednoznaczne wnioski. Średnia liczba pasażerów wyniosła 9 osób. Na podstawie obserwacji nie można jednoznacznie wskazać miejsc, w których występuje największa wymiana pasażerów, ich przepływ jest rozłożony równomiernie na całej trasie.

Nysa – Prudnik

Linia z Nysy do Prudnika ma długość ok. 32 km, a czas przejazdu to 50 minut. Na tej linii funkcjonuje połączenie kolejowe, ale przebiega inną trasą niż połączenie autobusowe.

Największa liczba podróźnych kursuje z Nysy do Prudnika w godzinach szczytów porannych i popołudniowych. Zwraca uwagę fakt, że liczba pasażerów na kursach z Prudnika do Nysy była trochę niższa. W wyniku obserwacji napełnień można wskazać, że najwięcej osób na kursie porannym wsiada w miejscowości Rudziczka i Niemysłowice. Średnia liczba pasażerów wyniosła 21 osób co stanowi trzecią największą liczbę, spośród wszystkich przebadanych tras.

Strzelce Opolskie – Krapkowice

Na linii Strzelce Opolskie – Krapkowice funkcjonują dwa warianty trasy autobusowej. Pierwsza, krótsza przez Niwki o długości 26 km i czasie przejazdu 40 minut. Druga trasa przez Zdzieszowice jest dłuższa i ma długość 44 km, a czas przejazdu wynosi 1 h 25 minut.

Średnia liczba pasażerów wynosi 12 osób. W wyniku badań napełnień stwierdzono, że występują spore różnice w ilości pasażerów w zależności od czasu przejazdu kursu. Największe potoki pasażerów są w godzinach szczytów porannego i popołudniowego, a na pozostałych kursach liczba pasażerów jest znacznie mniejsza. Jest to spowodowane niewątpliwie dojazdami uczniów do szkół. Najważniejszym punktem wymiany pasażerów na tej trasie jest Gogolin.

Strzelce Opolskie – Kędzierzyn-Koźle

Na linii Strzelce Opolskie – Kędzierzyn-Koźle występują dwa warianty przebiegu trasy. Pierwsza przez Zdzeszowice o długości 39 km i czasie przejazdu 1 h 5 minut. Druga trasa przez Ujazd jest krótsza i ma długość 35 km, a czas przejazdu wynosi 1 h.

Średnia liczba pasażerów wynosi 21 osób, ale znacznie została zawyżona przez jeden kurs z Kędzierzyna-Koźla o godz. 7.30, na którym grupa 40 uczniów jechała na trasie z dworca autobusowego w Kędzierzynie-Koźlu na przystanek przy szkole w Sławięcicach. Na pozostałych przebadanych kursach liczba pasażerów nie przekroczyła 20 osób.

Największe natężenie podróżnych na trasie do Strzelec Opolskich występuje na obszarze miasta Kędzierzyn-Koźle. Jest to widoczne szczególnie na kursie porannym o godzinie 7:30. Na podstawie obserwacji na badanych kursach można stwierdzić, że przepływ pasażerów na całej trasie jest rozłożony stosunkowo równomiernie.

12.2. Obserwacje wybranych kursów na dworcach i przystankach

Obserwacje napełnień dla wybranych kursów przeprowadzono na przystankach początkowych i końcowych, zaś w przypadku Opola również na przystankach położonych na kordonie miasta:

Lp.	Droga → kierunek	Nazwa przystanku
1.	Dworzec Autobusowy	Dworzec Autobusowy
2.	Dworzec Autobusowy	Opole ul. Kołtąja
3.	Droga 45 (494) → Kluczbork, Olesno	Opole – Oleska/Okraglak
4.	Droga 46 → Ozimek	Opole – Częstochowska-Pętla
5.	Droga 45 → Krapkowice, Prószków, Prudnik	Opole – Niemodlińska/Koszyka
6.	Droga 46 (414/94) → Nysa, Niemodlin, Brzeg	Opole – Wrocławska / Cmentarz

Poza Opolem badania przeprowadzono w następujących miejscach:

Lp.	Miejscowość	Nazwa przystanku
7.	Kluczbork	Dworzec Kolejowy
8.	Prószków	Rynek
9.	Niemodlin	Dworzec Autobusowy

Ankieterzy w wybranych dniach stali na powyższych przystankach i z zewnątrz obserwowali przejeżdżające autobusy przewoźników na wybranych liniach, zapisując ilość pasażerów, którzy wsiadali lub wysiadali na tym przystanku, a w przypadku, gdy autobus nie zatrzymywał się na tym przystanku, liczyli ilość pasażerów w autobusie.

Poniżej zostanie przedstawione krótkie podsumowanie przeprowadzonych obserwacji.

Opole – Kluczbork

Linia z Opola do Kluczborka ma kilka wariantów tras. Pierwsza najkrótsza i najbardziej uczęszczana przez Bierdzany ma długość 45 km, a czas przejazdu wynosi około 1 h. Druga trasa przez Pokój liczy aż 85 km, a podróż trwa 2 h 15 minut. Trzeci, pośredni wariant przez Murów ma długość 70 km i czas przejazdu 1 h 40 minut. Obserwacje objęły kursy na pierwszym z opisanych wariantów. Na linii Opole – Kluczbork funkcjonuje połączenie kolejowe, ale pociąg jedzie w większości inną trasą niż autobus. W Kluczborku dworzec autobusowy i kolejowy są zlokalizowane w różnych miejscach.

Z obserwacji wynika, że podróżni na tej trasie przemieszczają się przede wszystkim do szkoły i pracy. Największe natężenie pasażerów przypada na godziny poranne oraz na czas popołudniowego szczytu komunikacyjnego. W tym czasie autobusy są w większości mocno zapełnione pasażerami. W pozostałych częściach dnia liczba pasażerów jest mniejsza.

Opole – Ozimek

Linia z Opola do Ozimka ma dwa warianty trasy. Pierwsza przez Dębską Kuźnię ma długość 25 km i czas przejazdu 35 minut. Drugi wariant przebiega przez Turawę, ma długość 30 km, a czas przejazdu to 45 minut. W trakcie obserwacji badano oba warianty przebiegu tej linii. Ponadto na tej linii jeżdżą autobusy na trasach z Opola do Grodzca i Olesna. Na tej linii obecnie nie ma połączeń kolejowych, ze względu na remont linii kolejowej Opole – Zawadzkie.

Na trasie tej występują duże potoki pasażerskie, szczególnie w godzinach szczytów porannych i popołudniowych. Jest to spowodowane przede wszystkim dojazdami do pracy i szkoły. W pozostałych godzinach ilość pasażerów jest mniejsza.

Opole – Prószków

Linia z Opola do Prószkowa ma długość 14 km, a czas przejazdu to 27 minut. Jest to linia o charakterze lokalnym, podmiejskim.

Trasa Opole – Prószków to trasa dojazdów do pracy oraz do szkoły – przede wszystkim z Prószkowa do Opola. W autobusach zaobserwować można wzmożony ruch poranny do Opola i wzmożony popołudniowy w kierunku przeciwnym.

Opole – Niemodlin

Linia Opole – Niemodlin ma dwa warianty trasy. Pierwsza przez Wrzoski i Dąbrowę ma 25 km i czas przejazdu 41 minut. Druga trasa przez Chróścinę Opolską ma również 25 km, a czas przejazdu to 45 minut. Trasa ta stanowi również część linii z Opola do Nysy. Z Opola do Niemodlina nie funkcjonuje regionalne połączenie kolejowe.

Trasa Opole – Niemodlin służy głównie celom dojazdów do pracy i szkoły. W autobusach zaobserwować można wzmożony ruch poranny do Opola oraz dużą liczbę pasażerów w popołudniowym szczycie komunikacyjnym, którzy podróżują w kierunku przeciwnym.

Analizując przedstawione powyżej charakterystyki badań ilości pasażerów na wszystkich ww. liniach nasuwają się następujące wnioski:

1. Największa liczba połączeń autobusowych oraz największe potoki pasażerskie występują na trasach, gdzie nie ma alternatywnego połączenia kolejowego.
2. Największa liczba podróżnych na większości linii autobusowych występuje w godzinach szczytu porannego i popołudniowego, czyli w godzinach od 6-9 i od 14-16 lub 17. W pozostałych porach dnia liczba pasażerów jest zauważalnie mniejsza.
3. Najważniejszymi grupami podróżnych są uczniowie i studenci dojeżdżający do szkół oraz osoby jadące do pracy. Kolejną zauważalną grupę pasażerów stanowią osoby starsze, niepełnosprawne lub osoby o ograniczonych zdolnościach ruchowych. Takie osoby często podróżują do lekarza, urzędu lub na zakupy.
4. Warto zwrócić uwagę na dość długi czas przejazdu na większości ww. linii komunikacyjnych. Jest to spowodowane trzema czynnikami – starym i dość przestarzałym taborem autobusowym, nie najlepszym stanem dróg, szczególnie na drogach lokalnych i powiatowych oraz zjeżdżaniem z najkrótszej trasy przejazdu w celu zabrania pasażerów z miejscowości oddalonych od głównej drogi.

13. Kluczowe węzły komunikacyjne

Z analizy zaprezentowanej powyżej siatki połączeń oraz korytarzy transportowych wynika jednoznacznie, że największym węzłem komunikacyjnym w całym województwie jest jego stolica – Opole. Patrząc na układ komunikacyjny województwa, można łatwo wyodrębnić inne miasta, które pełnią równie ważną rolę:

- Na północy: Kluczbork i Namysłów.
- Na południowym wschodzie: Kędzierzyn - Koźle i Strzelce Opolskie.
- Na zachodzie: Brzeg oraz Nysa.
- Na wschodzie: Olesno.

Z punktu widzenia pasażera korzystającego z punktu/węzła przesiadkowego ważny jest czas oczekiwania na przyjazd drugiego środka transportu lub wysiłek potrzebny, aby przemieścić się z jednego przystanku na drugi. Dlatego też podstawową funkcją węzła przesiadkowego jest zintegrowanie funkcji dworca kolejowego z dworcem autobusowym poprzez skorelowanie rozkładu jazdy pociągów z przyjazdami i odjazdami autobusów przede wszystkim w godzinach porannego i popołudniowego szczytu komunikacyjnego, związanego z pracą w zakładach pracy i nauką w szkołach.

Drugim warunkiem dobrze pełniącego swoją rolę węzła przesiadkowego jest usunięcie wszelkich barier architektonicznych utrudniających lub wręcz uniemożliwiających poruszanie się pomiędzy przystankami w obrębie węzła przesiadkowego. Analizując układ przestrzenny dworców kolejowych i autobusowych w różnych miastach województwa opolskiego pod względem urządzeń regulujących ruch pieszy osób przesiadających się, a w szczególności:

- lokalizacja urządzeń infrastruktury przystankowej,
- schody, przejścia dla pieszych,
- słupy trakcyjne, oświetleniowe,
- wygradzenia, w szczególności barierki i słupki,

można stwierdzić, że dobrze zintegrowane punkty przesiadkowe istnieją w Namysławie oraz w miejscowości Zawadzkie.

Trzecim zadaniem węzła przesiadkowego jest możliwość przesiadki z transportu indywidualnego na transport publiczny. Dotyczy to komunikacji zarówno samochodowej (Parkuj & Jedź), motocyklowej/motorowerowej i rowerowej (Bike & Ride). I tutaj mamy kilka istniejących węzłów przesiadkowych w regionie – na stacji Opole Główne, Kędzierzyn - Koźle, Brzeg, Kluczbork, po mniejsze punkty jak Gogolin, Jasiona, Przecza, Zdzieszowice, czyli przystanki na liniach o największej liczbie pociągów.

Koniecznym warunkiem przyjaznego zorganizowania węzła przesiadkowego jest informacja pasażerska, która powinna informować o:

- odjazdach kolejnych autobusów i pociągów (w kolejności chronologicznej),
- opóźnieniach w ruchu, awariach objętych systemem przewozów oraz możliwościach alternatywnych kontynuacji podróży,
- odjazdach pociągów regionalnych i dalekobieżnych.

W ten sposób System Informacji Pasażerskiej spełniłby swoją rzeczywistą rolę, integrując różnych dostawców usług oraz służąc całemu obszarowi.

Optymalna realizacja takiego systemu wymaga dobrego wybrania miejsc do wyświetlania informacji oraz dobrego zaprojektowania całego systemu. Możliwe są dwa warianty realizacji:

- oparcie danych wyświetlanych na panelach tylko o dostępne i przekazywane przez komputer rozkłady jazdy poszczególnych środków transportu;
- oparcie danych wyświetlanych na panelach zarówno o rozkłady jazdy, jak i o bieżące położenia autobusów, które wraz z informacją o czasach dojazdu i utrudnieniach w ruchu pozwolą na wyświetlanie realnych informacji o odjazdach i opóźnieniach.

Działanie takiej formy informacji pasażerskiej oparte może być na systemie GPS zainstalowanym w każdym autobusie lub poprzez dyspozytorów (dyżurnych ruchu), którzy mogą na bieżąco ustalać dokładny przyjazd na dany przystanek.

Do listy wspomnianych miast należy dopisać stację Opole Zachodnie, Gogolin i Prudnik, gdzie należałoby spełnić wymogi dobrze zintegrowanego węzła przesiadkowego przede wszystkim, by w każdym z nich infrastruktura dworcowa umożliwiała skomunikowanie w jednym miejscu pociągu i autobusu, a także odzwierciedlała potrzeby komunikacyjne mieszkańców województwa.

Wszystkie te miasta ważne są zarówno z punktu widzenia komunikacji autobusowej, jak i kolejowej i stanowią istotne węzły przesiadkowe w Województwie Opolskim.

Poniższa tabela opisuje stan infrastruktury we wspomnianych miastach. Widać stąd, jakie powinny zostać podjęte prace, mające na celu polepszenie warunków podróżowania mieszkańców w tych kluczowych dla Województwa Opolskiego węzłach komunikacyjnych.

Tabela 27. Infrastruktura w kluczowych węzłach komunikacyjnych.

L.p.	Miasto	Dworzec kolejowy	Dworzec autobusowy	Uwagi
1.	Opole	<ul style="list-style-type: none"> • Dworzec częściowo w remoncie. Niewygodne dojście do peronów położonych dość daleko od siebie. • Parking dla osób niepełnosprawnych. • Przejścia na perony dla osób niepełnosprawnych. • Kasy zarówno IC jak i PR. • Dwa biletomaty. • Możliwość zakupu biletów na wszystkie pociągi krajowe oraz w komunikacji międzynarodowej. 	<ul style="list-style-type: none"> • Brak udogodnień dla osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchomej. • Tablice rozkładu jazdy przy każdym stanowisku odjazdu. • Punkt informacji. • Kasy biletowe. 	<ul style="list-style-type: none"> • Płatny parking przy dworcu kolejowym. • Budynki dworców blisko siebie, w centrum miasta. • Na obu dworcach poczekalnie i kasy. • Na terenie dworca kolejowego możliwość pozostawienia bagażu w schowku. • Toalety na obu dworcach.
2.	Kluczbork	<ul style="list-style-type: none"> • Dworzec zmodernizowany. • Kasa biletowa połączona z informacją. • Możliwość zakupu biletów na wszystkie pociągi krajowe. • Elektroniczny system informacji pasażerskiej w holu dworca. 	<ul style="list-style-type: none"> • Budowa nowego budynku dworca. • Brak udogodnień dla osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchomej. • Istnieje kasa biletów miesięcznych. 	<ul style="list-style-type: none"> • Dworce oddalone są od siebie o ok. 1 km powodując konieczność przejścia między nimi. • Dużo osób korzysta z rowerów. • Przebudowany parking przed dworcem kolejowym nie przystosowany do obsługi autobusów.
3.	Namysłów	<ul style="list-style-type: none"> • Budynek dworca po gruntownym remoncie. • Kasy biletowe połączone z informacją. • Możliwość zakupu biletów na wszystkie pociągi krajowe. 	<ul style="list-style-type: none"> • Istnieje kasa biletów miesięcznych. • Brak wiaty przy stanowiskach autobusowych. 	<ul style="list-style-type: none"> • Stacja dokowania rowerów. • Oba dworce połączone ze sobą, co stwarza dla podróżnych bardzo dogodny układ komunikacyjny. • Dworzec autobusowo-kolejowy monitorowany.

L.p.	Miasto	Dworzec kolejowy	Dworzec autobusowy	Uwagi
				<ul style="list-style-type: none"> Elektroniczny system informacji pasażerskiej w holu dworca. Sąsiedztwo rynku, urzędu miejskiego, historycznego budynku Poczty Polskiej.
4.	Kędzierzyn - Koźle	<ul style="list-style-type: none"> Miejsca parkingowe dla osób niepełnosprawnych. Kasy biletowe połączone z informacją. Możliwość zakupu biletów na wszystkie pociągi krajowe. Biletomat. Elektroniczny system informacji pasażerskiej. 	<ul style="list-style-type: none"> Znaczne natężenie ruchu komunikacyjnego. Dworzec autobusowy wyposażony w wiatę oraz pomieszczenie poczekalnię oraz płatnymi toaletami. Brak udogodnień dla osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchomej. 	<ul style="list-style-type: none"> Stacja dokowania rowerów. Dworce oddalone są od siebie o ok. 6 km powodując trudności komunikacyjne. W pobliżu parking.
5.	Strzelce Opolskie	<ul style="list-style-type: none"> Brak udogodnień dla osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchomej. Kasy biletowe połączone z informacją. Możliwość zakupu biletów na wszystkie pociągi krajowe. 	<ul style="list-style-type: none"> Brak udogodnień dla osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchomej. Kasa biletów miesięcznych. Dworzec wyposażony w jedną, dużą wiatę. 	<ul style="list-style-type: none"> Dworce oddalone od siebie o 300 metrów. Przy obu dworcach parkingi. Na obu dworcach płatne toalety.
6.	Brzeg	<ul style="list-style-type: none"> Zmodernizowany budynek dworca kolejowego. Windy i toalety dostosowane do osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchomej. Możliwość zakupu biletów na wszystkie pociągi krajowe. Obiekt dworca monitorowany. Biletomat. Bezpłatne toalety. Elektroniczny system informacji pasażerskiej. 	<ul style="list-style-type: none"> Brak udogodnień dla osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchomej. Tylko jedna wiat przystankowa. W weekend budynek dworca autobusowego nieczynny. W budynku dworca tylko poczekalnia. 	<ul style="list-style-type: none"> Dworce położone naprzeciwko siebie. Stacja dokowania rowerów.
7.	Nysa	<ul style="list-style-type: none"> Możliwość przejścia dla osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchomej pod nadzorem pracownika kolei. Możliwość zakupu biletów na wszystkie pociągi krajowe. Na dworcu czynna poczekalnia połączona z bufetem. 	<ul style="list-style-type: none"> Bardzo mała poczekalnia dworcowa. Brak udogodnień dla osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchomej. Punkt informacyjny. Dwie kasy biletowe. 	<ul style="list-style-type: none"> Dworce położone blisko siebie w centrum miasta. Bezpłatny parking. Postój taxi.
8.	Olesno	<ul style="list-style-type: none"> Brak udogodnień dla osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchomej. Jedna kasa biletowa połączona z informacją. Możliwość zakupu biletów na wszystkie pociągi krajowe. Bezpłatne toalety. 	<ul style="list-style-type: none"> Brak udogodnień dla osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchomej. W weekendy dworzec zamknięty. Na dworcu autobusowym brak wiat przystankowych. 	<ul style="list-style-type: none"> Dworce położone blisko siebie na uboczu śródmieścia. Na ulicy obok dworca autobusowego i na wprost dworca kolejowego jest zlokalizowany przystanek, z którego korzystają prywatni przewoźnicy. Brak oznaczeń dla kierowców i pieszych gdzie znajdują się dworce.

Węzły przesiadkowe zgodnie z zapisami Krajowego Planu Transportowego winny gwarantować takie skomunikowanie rozkładów jazdy pociągów regionalnych i międzywojewódzkich, aby czas oczekiwania przesiadającego się pasażera na drugi pociąg mieścił się w przedziale od 5 do 30 minut.

Z kolei integracja w czasie połączeń autobusowych z kolejowymi powinna polegać na zapewnieniu przyjazdu autobusu przed pociągiem, w zależności od stacji, od 5 do 15 minut. Jednocześnie odjazd pociągu, do którego dokonano przesiadki powinien się odbyć w ciągu 5-10 minut od jego zatrzymania.

Aby węzeł przesiadkowy pełnił ważną rolę w łańcuchu podróży niezbędne jest powiązanie miejsca odjazdów i przyjazdów autobusów z wejściem do dworca kolejowego. W ramach wdrożenia planu transportowego remarszrutyzacja komunikacji miejskiej musi objąć podjazdy pod budynek dworcowy linii obecnie przebiegających lub kończących/zaczynających bieg w sąsiedztwie dworca.

Dokonanie remarszrutyzacji tras komunikacji miejskiej w Opolu będzie możliwe dopiero po wybudowaniu intermodalnego węzła przesiadkowego „Opole Główne” oraz po przebudowie istniejącego układu komunikacyjnego w rejonie dworców autobusowego i kolejowego. Dopiero wówczas możliwa będzie integracja komunikacji kolejowej, autobusowej pozamiejskiej oraz miejskiej, a autobusy komunikacji miejskiej oprócz przystanków na ulicach 1-Maja i Kołłątaja wjeżdżałyby również na teren nowego węzła.

Podobny proces integracji na węźle przesiadkowym należy uzyskać dla linii miejskich w Kędzierzynie-Koźlu, Brzegu i Nysie, a w odniesieniu do komunikacji powiatowej w Prudniku, Kluczborku, Namysłowie, Gogolinie, Strzelcach Opolskich, Zawadzkiem, Raclawicach Śląskich, Ozimku, Oleśnie.

14. Sieć użyteczności publicznej

Wyznaczając w Planie transportowym dla Województwa Opolskiego sieć połączeń komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej dla połączeń drogowych i kolejowych, wzięto pod uwagę następujące czynniki, pozwalające na zapewnienie spójnej sieci transportowej umożliwiającej:

- Wykorzystanie istniejącego potencjału pasażerskiego transportu kolejowego.
- Prowadzenie obsługi jak największych potoków podróży oraz obsługi obszarów mających uzasadnienie społeczne, o charakterze wojewódzkich przewozów pasażerskich, z uwzględnieniem dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego.
- Zapewnienie korzystnej oferty z punktu widzenia trasy i czasu transportu.
- Skomunikowanie połączeń drogowych i kolejowych.

Przy wyznaczaniu tej sieci zostały uwzględnione następujące czynniki:

- Lokalizacje obiektów użyteczności publicznej (szkoły, uczelnie wyższe, szpitale i ośrodki opieki zdrowotnej, siedziby urzędów administracji publicznej).
- Rozmieszczenie specjalnych stref ekonomicznych w województwie, lokalizacji przedsiębiorstw o dużym znaczeniu lokalnym i wojewódzkim.
- Gęstość zaludnienia obszaru objętego planem transportowym.

W analizie sieci użyteczności publicznej istotne jest porównanie tych tras, na których połączenia autobusowe oraz kolejowe konkurują ze sobą. Porównanie najważniejszych z tych tras, wyznaczonych między miastami powiatowymi ukazano w poniższej tabeli.

Tabela 28. Porównanie oferty kolejowej i autobusowej na wybranych trasach

Lp.	TRASA		POŁĄCZENIA KOLEJOWE				POŁĄCZENIA AUTOBUSOWE				PORÓWNANIE		
	Od	Do	Regio – czas przejazdu (godz:min)	Regio – koszt przejazdu	Odległość [km]	łączna liczba kursów w ciągu doby (Regio + InterRegio)	Czas przejazdu (godz:min)	Koszt przejazdu	Odległość [km]	Liczba kursów w ciągu doby	Cena kolei jako % ceny autobusu	Czas kolei jako % czasu autobusu	Liczba kursów na kolei jako % liczby kursów autobusowych
1	Opole	Brzeg	00:35	8,50 zł	40	40	brak poł.	–	45	–	–	–	–
2	Nysa	Brzeg	00:55	7,50 zł	45	4	01:20	15,00 zł	54	13	47%	69%	31%
3	Prudnik	Kędzierzyn - Koźle	01:02	11,10 zł	47	10	01:20	12,50 zł	50	12	89%	78%	83%
4	Nysa	Kędzierzyn - Koźle	01:27	17,10 zł	76	10	01:30	17,00 zł	79,1	2	101%	97%	83%
5	Gogolin /Krapkowice	Kędzierzyn - Koźle	00:27	7,60 zł	21	37	01:00	7,00 zł	30	32	109%	45%	116%
6	Opole	Kędzierzyn - Koźle	00:51	11,70 zł	45	37	01:20	10,00 zł	56,7	12	117%	64%	308%
7	Olesno	Kluczbork	00:26	6,50 zł	18	16	00:30	6,00 zł	19	9	130%	87%	178%
8	Opole	Gogolin /Krapkowice	00:30	6,50 zł	19	37	00:45	5,00 zł	27	102	130%	67%	36%
9	Opole	Kluczbork	00:56	7,00 zł	45	12	01:00	7,30 zł	47	41	96%	93%	29%
10	Opole	Nysa	01:20	13,50 zł	50	16	01:20	9,80 zł	58	33	138%	100%	48%
11	Opole	Strzelce Opolskie	00:41	9,80 zł	33	47	00:45	7,00 zł	35	48	140%	91%	98%

Lp.	TRASA		POŁĄCZENIA KOLEJOWE				POŁĄCZENIA AUTOBUSOWE				PORÓWNANIE		
	Od	Do	Regio – czas przejazdu (godz:min)	Regio – koszt przejazdu	Odległość [km]	łącznie liczba kursów w ciągu doby (Regio + InterRegio)	Czas przejazdu (godz:min)	Koszt przejazdu	Odległość [km]	Liczba kursów w ciągu doby	Cena kolei jako % ceny autobusu	Czas kolei jako % czasu autobusu	Liczba kursów na kolei jako % liczby kursów autobusowych
12	Opole	Prudnik	01:56	18,60 zł	89	26	01:25	14,00 zł	56	5	133%	136%	200%
13	Opole	Olesno	01:38	15,60 zł	65	28	01:05	8,60 zł	49	22	181%	151%	127%
14	Opole	Namysłów	01:59	18,60 zł	81	37	01:25	10,10 zł	59,2	54	184%	71%	69%
15	Opole	Zawadzkie	00:41	11,70 zł	41	18	–	–	–	–	–	–	–

Źródło: Opracowanie własne

Uwaga: W poz.13, 14 wymagana jest przesiadka: Regio+Regio lub IR+Regio.

Na poszczególnych trasach sytuacja konkurencyjności kolei i autobusów kształtuje się następująco:

A. Trasy korzystne dla kolei:

- Opole – Kędzierzyn - Koźle: przy bardzo korzystnym dla kolei czasie przejazdu i porównywalnych cenach, kolej oferuje trzykrotnie więcej bezpośrednich kursów w ciągu doby (choć możliwe są także kursy autobusowe z przesiadką w Krapkowicach).
- Opole – Nysa: niezbyt duża liczba kolejowych kursów w ciągu doby; cena i czas przejazdu są porównywalne.
- Opole – Brzeg: nie ma połączeń autobusowych na tej linii.
- Nysa – Brzeg: kolej oferuje przejazdy taniej niż autobusem i podróż koleją zabiera zdecydowanie mniej czasu.
- Opole – Kluczbork: kolej zapewnia tutaj nieznacznie krótszy czas podróży i jest nieco tańsza, jednakże oferuje codziennie jedną trzecią liczby kursów autobusowych.
- Opole – Zawadzkie: regularne połączenia autobusowe funkcjonują na tej trasie wyłącznie na odcinku Opole – Ozimek, dlatego dla mieszkańców miejscowości położonych poza Ozimkiem linia kolejowa ma duże znaczenie w zapewnieniu dostępności komunikacyjnej.
- Prudnik – Kędzierzyn - Koźle: wszystkie wskaźniki posiadają jedynie nieco niższe wartości dla kolei niż dla autobusów.
- Nysa – Kędzierzyn - Koźle: wszystkie wskaźniki posiadają jedynie nieco niższe wartości dla kolei niż dla autobusów.

B. Trasy niekorzystne dla kolei – z możliwością zmiany sytuacji:

- Opole – Strzelce Opolskie: najmniej korzystny stosunek ceny i czasu, pomimo porównywalnej – bardzo dużej – liczby kursów w ciągu doby. Obecnie na linii trwa rewitalizacja i po jej zakończeniu czas przejazdu ulegnie znaczącemu skróceniu.
- Olesno – Kluczbork: niekorzystna cena, choć większa liczba połączeń, minimalnie lepszy czas przejazdu. Obecnie na linii trwa rewitalizacja i po jej zakończeniu czas przejazdu ulegnie znaczącemu skróceniu.

C. Trasy niekorzystne dla kolei – wymagające nakładów inwestycyjnych:

- Opole – Gogolin/Krapkowice: korzystny czas przejazdu, minimalnie wyższa cena oraz dobra, dobowa liczba połączeń na kolei wskazują na możliwość większego wykorzystania tej linii pod

warunkiem uruchomienia autobusów na trasie Krapkowice-Gogolin, których rozkład jazdy będzie dokładnie dopasowany do odjazdów i przyjazdów pociągów w celu ich skomunikowania.

- Kędzierzyn - Koźle – Gogolin/Krapkowice: sytuacja zdecydowanie korzystniejsza niż w przypadku połączenia Opole – Gogolin/Krapkowice. Możliwość zwiększenia obciążenia na tej linii.
- Opole – Olesno: na trasie tej nie ma bezpośrednich połączeń kolejowych. Jest możliwa podróż koleją przez Kluczbork, ale to połączenie jest dłuższe i obecnie znacznie droższe od konkurencyjnych połączeń autobusowych. Po modernizacji odcinka linii nr 143 Kluczbork – Olesno (2014 r.) czas jazdy ulegnie skróceniu do 15 minut dla taboru na 120 km/h. oraz po rewitalizacji linii nr 293+301 z RPO czas jazdy pociągu relacji Kluczbork – Opole będzie krótszy od autobusu i wyniesie około 45 minut, co zapewni poprawę konkurencyjności kolei w relacji Opole – Olesno przez Kluczbork przy taryfie specjalnej podobnej do Kluczbork – Opole i bezpośrednich kursach, dzięki czemu zwiększy znaczenie tej relacji .

D. Trasy niekorzystne dla kolei – bez możliwości szybkiej zmiany sytuacji:

- Opole – Namysłów: na tej trasie potoki pasażerskie w autobusach są dość duże przy niskiej prędkości komunikacyjnej niekonkurencyjnej względem komunikacji indywidualnej, obecnie w perspektywie do roku 2020 nie jest planowane odtworzenie ruchu pociągów na odcinku linii kolejowej nr 301 pomiędzy Jełową a Namysłowem. Ewentualna rewitalizacja tej linii kolejowej, może być uwzględniona w następnym okresie planowania UE. Za uruchomieniem w przyszłości powyższej linii przemawiają następujące przesłanki: 1) rozbudowa Elektrowni Opole, 2) rozbudowa tartaku w Murowie, 3) utworzenie Stobrawskiej Strefy Rehabilitacji i Rekreacji.

14.1. Wyznaczenie sieci połączeń komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej

Na podstawie obecnej sieci połączeń komunikacyjnych można określić różne możliwe warianty sieci transportu kolejowego i autobusowego do objęcia użytecznością publiczną. Podstawowymi kryteriami, którymi należy kierować się przy określaniu tej sieci są:

1. Preferowanie transportu kolejowego, na liniach gdzie jest to możliwe. Na takich liniach transport autobusowy może jedynie pełnić rolę pomocniczą względem pociągów.
2. Wielkość obecnych potoków pasażerskich. Należy przyjąć zasadę, że obecne połączenia odzwierciedlają rzeczywiste potrzeby komunikacji mieszkańców województwa opolskiego. Nie objęcie ich użytecznością publiczną może spowodować wycofanie się przewoźników/operatorów z nierentownych połączeń. Należy zatem linie komunikacyjne o niskiej rentowności objąć siecią o charakterze użyteczności publicznej.
3. Zapewnienie połączeń na poziomie wojewódzkim, tj. między stolicą województwa i miastami powiatowymi (tam, gdzie połączenia te obecnie istnieją). Jest to postulat minimum, zapewnienie bezpośrednich połączeń ze stolicą województwa. Zadaniem niższych szczebli samorządu jest natomiast włączenie pozostałych generatorów ruchu do systemu regionalnego organizowanego przez Województwo Opolskie opartego na jednolitym systemie taryfowo-rozkładowym.
4. Zapewnienie wzajemnych połączeń pomiędzy poszczególnymi miastami powiatowymi województwa (tam, gdzie połączenia te obecnie istnieją). Inne linie będą uruchamiane, jeśli przemawiają za tym ważne względy społeczne - gospodarczo - turystyczne, efektywność systemu transportowego i funkcja regionalna lub międzyregionalna.
5. Połączenia regionalne w celu zapewnienia pokrycia docelowo przychodami minimum ich 50% kosztów w komunikacji kolejowej muszą uwzględniać pozyskanie pasażerów z komunikacji indywidualnej na podstawie danych z natężenia ruchu drogowego w danym korytarzu komunikacyjnym.

Poniżej omówiono koncepcję rozwoju sieci komunikacyjnej w oparciu o prognozowane zmiany gospodarcze oraz społeczne, które będą generować w najbliższych latach popyt na przewóz pasażerów siecią transportu publicznego.

Województwo Opolskie posiada dobre warunki, sprzyjające rozwojowi wojewódzkiego transportu publicznego w zakresie transportu kolejowego, autobusowego oraz lotniczego.

Posiadając jedną z najgęstszych w skali kraju sieć połączeń kolejowych, Województwo Opolskie – poprzez wybranego przewoźnika regionalnego – zapewnia możliwość przewozu około 30 mln pasażerokilometrów rocznie, co również stanowi jeden z najwyższych współczynników przewozowych w przeliczeniu na jednego mieszkańca. Przez obszar Województwa Opolskiego przebiega wiele linii znaczenia państwowego, według listy tych linii zawartej w Rozporządzeniu Rady Ministrów w sprawie wykazu linii kolejowych o znaczeniu państwowym. Około 80 km od granicy regionu znajduje się Euroterminal Sławków oferujący usługi logistyczne w oparciu o linię kolei szerokotorowej nr 65. Pomimo dużego znaczenia tych linii kolejowych, przebiegających zarówno w kierunku północ-południe, jak i wschód-zachód i łączących Górny Śląsk z Opolszczyzną, Dolnym Śląskiem i Wielkopolską, modernizacja niektórych linii przebiega w tempie niezadowalającym, przez co czas podróży na wielu odcinkach linii kolejowych jest bardzo długi (np. odcinek niespełna 100 km od Kluczborka do Wrocławia pociągi pokonują aż w 2,5 godziny).

„Strategia Rozwoju Województwa Opolskiego do 2020 r.” (zwana dalej Strategią), przyjęta uchwałą Sejmiku Województwa Opolskiego z dnia 28.12.2012 r., stwierdza, że *kluczową rolę dla rozwoju procesów integracyjnych i powiązań funkcjonalnych wewnątrz regionu, ale także ważnych powiązań zewnętrznych, w szczególności między aglomeracją opolską a węzłami sieci krajowej, pełni system transportowy*. Strategia zwraca uwagę na fakt, że usprawnienie systemu transportowego zapewni możliwość wzrostu wymiany między kluczowymi obszarami regionu – takimi, jak Wrocław, Górny Śląsk czy region Ostrawy w Czechach – powodując

jednocześnie zwiększenie możliwości inwestycyjnych oraz wykształcenie nowych funkcji gospodarczych, edukacyjnych, turystycznych i kulturalnych. W dokumencie podkreśla się także konieczność uaktywnienia południowej, przygranicznej części województwa, która nie wykorzystuje w pełni swoich możliwości rozwojowych; podnoszona jest w tym kontekście istotność zwiększenia dostępności komunikacyjnej obszaru w układzie północ-południe. Postulat ten zgodny jest z wnioskami zawartymi w niniejszym dokumencie i stanowi dodatkowy argument za realizacją polityki inwestycyjnej.

Kwestii dobrej dostępności rynków pracy, dóbr i usług dotyczą następujące zapisy Strategii „istotną barierą rozwojową jest brak efektywnych rozwiązań w zakresie transportu zbiorowego, co ogranicza mobilność zasobów pracy, wywołuje zwiększenie obciążenia niewydolnego układu komunikacyjnego środkami transportu indywidualnego, powoduje wzrost ilości zanieczyszczeń komunikacyjnych, ale także sprzyja niekontrolowanemu rozlewaniu się zabudowy.

Budowa zintegrowanego systemu komunikacji zbiorowej wymagać będzie inwestycji w infrastrukturę oraz tabor drogowy i kolejowy do pasażerskiego przewozu zbiorowego, zarówno miejskiego, jak i wykraczającego poza granice miast. Powinien on spełniać m.in. nowoczesne standardy w zakresie emisji spalin, a także zapewniać podróżnym wysoki komfort podróżowania, z wykorzystaniem systemów audio-wizualnej informacji pasażerskiej.”

W celach operacyjnych 6.2 i 6.3 zapisano m.in. następujące cele szczegółowe:

- „Organizacja na obszarze aglomeracji opolskiej zintegrowanego systemu transportu zbiorowego oraz ścieżek rowerowych.
- Tworzenie nowoczesnych rozwiązań i technik zarządzania i monitorowania ruchu, w tym Inteligentnych Systemów Transportowych.
- Budowa zintegrowanego systemu komunikacji zbiorowej, na który składają się nowoczesne i ekologiczne pojazdy, przyjazna infrastruktura przystankowa i parkingowa (typu parkuj i jedź), sprawna organizacja ruchu, zintegrowany system dróg rowerowych oraz kompleksowa informacja pasażerska, opracowanie i wdrożenie rozwiązań zachęcających do korzystania z komunikacji zbiorowej i zwiększenia mobilności pracowników, młodzieży szkolnej, rodzin z dziećmi i niepełnosprawnych.”

Ponadto, Strategia zwraca uwagę na konieczność poprawy dostępności czasowej do Opola, która odbije się korzystnie na ogóle mieszkańców województwa. W obszarze aglomeracji opolskiej wskazano w szczególności na następujące postulaty, które wpłyną pozytywnie nie tylko na transport prywatny, ale również na transport publiczny:

- Właściwe skomunikowanie aglomeracji opolskiej z autostradą A4 poprzez budowę drugiej jezdni od obwodnicy północnej Opola do węzła Prądy oraz poprawę połączenia Opola z autostradą od strony południowej.
- Realizacja pełnego pierścienia obwodowego wokół miasta Opola – budowa obwodnicy południowej miasta.
- Budowa dodatkowego węzła autostradowego w rejonie Prószków – Ochodze.
- Działania usprawniające powiązanie aglomeracji opolskiej z Namysłowem i Kluczborkiem oraz dalej w kierunku Kępna lub Sycowa (droga S8).
- Stworzenie w centrum Opola węzła komunikacyjnego, w którym krzyżują się linie transportowe różnych rodzajów komunikacji.
- Organizacja na obszarze aglomeracji opolskiej zintegrowanego systemu transportu zbiorowego oraz ścieżek rowerowych.
- Intensyfikacja działań na drogach łączących centrum regionu z zewnętrznymi obszarami województwa, w szczególności z ośrodkami powiatowymi, pogranicza polsko-czeskiego oraz

północnej części województwa opolskiego.

- Budowa nowych drogowych przepraw mostowych w celu likwidacji „wąskich gardeł” i zatorów w skomunikowaniach wewnętrznych i zewnętrznych aglomeracji opolskiej.
- Tworzenie nowoczesnych rozwiązań i technik zarządzania i monitorowania ruchu, w tym Inteligentnych Systemów Transportowych.

W zakresie rozwoju powiązań transportowych na obszarze całego Województwa Opolskiego Strategia wymienia następujące zadania szczegółowe w ramach Celu Operacyjnego 6.1:

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

Podsumowując zapisy Strategii w zakresie dostępności komunikacyjnej należy podkreślić, że istotne jest stworzenie zintegrowanego systemu komunikacji zbiorowej wraz z układem wzajemnych skomunikowań, infrastrukturą przystankową, systemem parkingów Parkuj i Jedź oraz dobrą informacją pasażerską. Budowa przyjaznego systemu transportu publicznego wpłynie pozytywnie na zwiększenie ruchliwości komunikacyjnej wszystkich mieszkańców województwa.

Cele podane w Strategii zbieżne są z postulatami zgłaszanymi przez mieszkańców w przeprowadzonych ankietach dotyczących preferencji komunikacyjnych oraz oceny publicznego transportu zbiorowego, a zatem ich realizacja spotka się z całą pewnością z pozytywnym odbiorem ze strony mieszkańców Województwa Opolskiego.

Wyznaczenie sieci o charakterze użyteczności publicznej jest istotne z punktu widzenia dalszego finansowania transportu publicznego w województwie. Refundacje z tytułu stosowania ulg ustawowych realizowane są ze środków budżetu Państwa. Obecnie refundacje te stosowane są na wszystkich liniach, zgodnie z wydanymi zezwoleniami na przewóz osób w krajowym transporcie drogowym. Począwszy od 1 stycznia 2017 r. refundacje z tytułu stosowania ulg ustawowych realizowane będą wyłącznie na liniach, które uzyskają status linii użyteczności publicznej. Przewoźnicy realizujący przewozy na tych liniach określani będą jako Operatorzy tych linii. Pozostali przewoźnicy na obsługiwanych przez siebie liniach będą mogli, ale nie będą zobowiązani do stosowania ulg ustawowych.

14.2. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Celem zaproponowanych w Planie transportowym rozwiązań jest osiągnięcie wzrostu popytu na przewozy o charakterze użyteczności publicznej. Chodzi więc nie tylko o zahamowanie obecnych, niekorzystnych tendencji, lecz także o przeciwdziałanie stagnacji. W związku z tym, w niniejszym dokumencie przyjęto optymistyczny wariant prognostyczny, w którym przedstawiono przewidywany stopniowy wzrost popytu na przewozy.

Projektując sieć linii użyteczności publicznej założono następujące zmiany ogólne (w porównaniu z rokiem 2013):

1. Nastąpi istotny rozwój gospodarczy Polski.
2. Negatywne tendencje demograficzne i gospodarcze w województwie zostaną zahamowane.
3. Zmiany demograficzne, w tym proces starzenia się społeczeństwa będą miały neutralny wpływ na transport publiczny w przypadku zapewnienia oferty przewozowej uwzględniającej grupę pasażerów dedykowaną dla środków transportu dostosowanych do osób o obniżonej sprawności.
4. Nastąpi poprawa jakości sieci komunikacji publicznej transportu szynowego w wyniku rewitalizacji i modernizacji linii kolejowych Opolszczyzny do 2020 roku.

W 2015 roku przewiduje się, że liczba uczniów i studentów będzie utrzymywała się na stałym poziomie procentowym w porównaniu z rokiem 2013. Taka sytuacja demograficzna nie będzie skutkowałą koniecznością zmian w obecnej sieci komunikacji publicznej. Liczba osób pracujących również nie ulegnie istotnym zmianom. Nie wpłynie to na zapotrzebowanie na transport publiczny. Tak samo będzie w przypadku emerytów, nieznaczny wzrost ich liczby nie wpłynie na konieczność modyfikacji istniejącej sieci połączeń transportu publicznego.

W 2020 roku sieć komunikacyjna nie ulegnie znaczącym zmianom, ale oferta przewozowa będzie dostosowywana do zmian demograficznych i rynku pracy, w tym większej liczby emerytów i wzrostu liczby osób zatrudnionych w usługach dla ludności. Starzenie się społeczeństwa będzie sprzyjało wyborowi transportu zbiorowego, o ile będzie on dostosowany do potrzeb osób o mniejszej sprawności, dostępny i bezpieczny. Objęcie siecią zintegrowanej komunikacji publicznej obszaru regionu będzie sprzyjało pozyskaniu pracujących w różnych sektorach do korzystania z przewozów o charakterze użyteczności publicznej z racji na ich uniwersalność, dostępność cenową i czasowo-przestrzenną.

W 2025 roku prognozuje się, że dobra sytuacja regionu spowoduje wzrost współczynnika dzietności w województwie. Prognozowany wzrost PKB oraz wzrost przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia wpłynie na zmniejszanie się liczby osób emigrujących z województwa i jednocześnie przyczyni się do wzrostu ruchliwości. Dzięki poprawie oferty przewozowej oraz zwiększeniu dostępności systemu transportowego opartego na przewozach o charakterze użyteczności publicznej zmniejszy się zapotrzebowanie na transport indywidualny, co przełoży się na wzrost liczby osób korzystających z pełnopłatnych przejazdów (bez ulg ustawowych). Zmiany demograficzne nie będą miały wpływu na spadek wykorzystania komunikacji publicznej, ponieważ starzenie się społeczeństwa będzie umacniało konkurencyjność tego rodzaju transportu.

Powyższe założenia przełożą się w następujący sposób na zmiany popytu na przewozy w drogowych i kolejowych przewozach pasażerskich: 2015 r: 0%; 2020 r.: +3%; 2025 r: +9%. Prognoza popytu na usługi komunikacji pasażerskiej jest sumą średniej ważonej prognoz populacji w stosunku do roku 2013 dla każdej z grup wiekowych. Zmiany te są mniejsze niż zmiany przewidywane w wariantcie maksymalnym, zawartym w Krajowym Planie Transportowym. (wartości są niższe z uwagi na występujące w Województwie Opolskim silniejsze w porównaniu z innymi województwami niekorzystne tendencje demograficzne).

Liczebność poszczególnych grup wiekowych mieszkańców Województwa Opolskiego według danych GUS (białe tło) oraz według prognozy (tło zielone) można przedstawić syntetycznie w poniższej tabeli. Dla zwiększenia czytelności, zmiany liczbowe ukazano w zaokrągleniu do setek (drugie miejsce po przecinku).

Tabela 29. Udział poszczególnych grup wiekowych w strukturze ludności Województwa Opolskiego – dane GUS

		2013	2015	2020	2025	2013	2015	2020	2025
Liczba ludności razem	Liczebność	1 009 002	999 670	978 498	956 326	1 009 002	1 006 955	1 035 621	1 081 201
	Zmiana liczbowa do okresu poprzedniego		-9 300	-21 200	-22 200		-2 000	28 700	45 600
	Zmiana liczbowa w stosunku do 2013 r.		-9 300	-30 500	-52 700		-2 000	26 600	72 200
	Zmiana % do okresu poprzedniego		-1%	-2%	-2%		0%	3%	4%
	Zmiana % w stosunku do 2013 r.		-1%	-3%	-5%		0%	3%	7%
Uczniowie i studenci (wiek przed-produkcyjny)	Liczebność	255 674	243 292	223 147	210 510	255 674	250 561	245 549	255 371
	Zmiana liczbowa do okresu poprzedniego		-12 400	-20 100	-12 600		-5 100	-5 000	9 800
	Zmiana liczbowa w stosunku do 2013 r.		-12 400	-32 500	-45 200		-5 100	-10 100	-300
	Udział procentowy	25%	24%	22%	21%	25%	25%	25%	26%
	Zmiana % do okresu poprzedniego		-5%	-8%	-6%		-2%	-2%	4%
	Zmiana % w stosunku do 2013 r.		-5%	-13%	-18%		-2%	-4%	0%
Osoby pracujące (wiek produkcyjny)	Liczebność	576 666	570 699	546 167	517 692	576 666	570 899	582 317	605 610
	Zmiana liczbowa do okresu poprzedniego		-6 000	-24 500	-28 500		-5 800	11 400	23 300
	Zmiana liczbowa w stosunku do 2013 r.		-6 000	-30 500	-59 000		-5 800	5 700	28 900
	Udział procentowy	57%	57%	55%	52%	57%	57%	58%	61%
	Zmiana % do okresu poprzedniego		-1%	-4%	-5%		-1%	2%	4%
	Zmiana % w stosunku do 2013 r.		-1%	-5%	-10%		-1%	1%	5%
Emeryci (wiek po-produkcyjny)	Liczebność	176 662	185 679	209 184	228 124	176 662	185 495	207 755	220 220
	Zmiana liczbowa do okresu poprzedniego		9 000	23 500	18 900		8 800	22 300	12 500
	Zmiana liczbowa w stosunku do 2013 r.		9 000	32 500	51 500		8 800	31 100	43 600
	Udział procentowy	18%	19%	21%	23%	18%	19%	21%	22%
	Zmiana % do okresu poprzedniego		5%	13%	9%		5%	12%	6%
	Zmiana % w stosunku do 2013 r.		5%	18%	29%		5%	18%	25%

Linie kolejowe

Przyjęcie tych założeń prowadzi do sytuacji, w której w perspektywie do 2025 roku nastąpią pozytywne zmiany w dochodach własnych Samorządu Województwa, większej alokacji środków krajowych oraz wpływie prawa unijnego i krajowego na sytuację gospodarczą, co spowoduje:

- utrzymanie obecnych linii kolejowych, wraz z dokończeniem planowanych remontów,
- podniesienie standardu obsługi podróżnych poprzez modernizację i zakup taboru kolejowego,
- skrócenie czasu przejazdu pociągów,
- wyrównanie szans ludności wiejskiej oraz osób niepełnosprawnych w aspekcie mobilności,
- poprawa bezpieczeństwa i komfortu podróżowania,

- wprowadzenie zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego,
- zwiększenie liczby pasażerów na obecnie eksploatowanych liniach kolejowych,
- integracja kolei z innymi środkami transportu.

Zakłada się stały wzrost liczby mieszkańców Województwa Opolskiego oraz wzrost PKB w kraju na średnim poziomie 3% rocznie.

Linie autobusowe

W zakresie linii autobusowych sieć połączeń użyteczności publicznej obejmować będzie połączenia autobusowe, zgodnie z zezwoleniami wydanymi przez Marszałka Województwa Opolskiego i Prezydenta Miasta Opola, wymienione w poniższej tabeli. Sieć połączeń w niej opisana spełnia definicję przewozów wojewódzkich i międzywojewódzkich, które powinny obejmować połączenia pomiędzy stolicami powiatów lub innymi miejscowościami oraz połączenia między województwami. Połączenia poniższe nie obejmują połączeń lokalnych, odbywających się na obszarze jednej gminy lub powiatu.

Powyższe szacunki oparto na kwotach całkowitych, których nie da się obecnie rozdzielić na indywidualne linie autobusowe. Z danych finansowych wynika, że za lata 2008-2012 średnia kwota refundacji z tytułu stosowania przez przewoźników autobusowych ulg ustawowych wyniosła 21,5 mln zł. Od dnia 1 stycznia 2017 r. dopłaty będą przysługiwać tylko Operatorom działającym na poszczególnych liniach komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej, co spowoduje zmniejszenie liczby firm przewozowych uprawnionych do otrzymywania dopłat oraz prawdopodobnie również obniżenie nominalnych kwot dotacji z tego tytułu. Dopłaty te będą obowiązywały dla przewozów użyteczności publicznej szczebli wojewódzkiego, powiatowego i gminnego.

Tabela 30. Połączenia do objęcia siecią użyteczności publicznej.

1. Linie obsługiwane wyłącznie przez transport kolejowy

Lp.	Skąd	Dokąd	Lp.	Skąd	Dokąd
1	OPOLE	BRZEG	8	LUBLINIEC	OLESNO
2	OPOLE	KĘDZIERZYN-KOŹLE	9	KLUCZBORK	NAMYSŁÓW
3	KĘDZIERZYN-KOŹLE	NYSA przez Prudnik	10	OZIMEK	ZAWADZKIE przez Fosowskie
4	(OPOLE) FOSOWSKIE	LUBLINIEC (CZĘSTOCHOWA)	11	KĘDZIERZYN-KOŹLE	RACIBÓRZ
5	GLIWICE	STRZELCE OPOLSKIE	12	HERBY NOWE (TARNOWSKIE GÓRY)	WIELUŃ DĄBROWA przez JANINÓW
6	OPOLE	WROCŁAW	13	(OPOLE) NYSA	GŁUCHOŁAZY (granica państwa)/GŁUCHOŁAZY MIASTO
7	GLIWICE	KĘDZIERZYN-KOŹLE	14	NYSA	KAMIENIEC ZĄBKOWICKI (KŁODZKO / LEGNICA)

Charakterystyka linii:

Powyższe linie wybrano do obsługi wyłącznie transportem kolejowym przede wszystkim ze względu na istniejące i wykorzystywane w transporcie pasażerskim oraz odpowiednio duże potoki podróżnych. Nie bez znaczenia jest fakt, że już obecnie na tych liniach dominują przejazdy koleją. Linie Opole (Nysa) – Głuchołazy Miasto (granica państwa) oraz Nysa – Kamieniec Ząbkowicki (Kłodzko/Legnica) mogą zostać uruchomione w późniejszych latach realizacji Planu Transportowego.

2. Linie obsługiwane wyłącznie przez transport autobusowy

Lp.	Skąd	Dokąd	Lp.	Skąd	Dokąd
1	OPOLE	GŁUBCZYCE	21	BRZEG	ŚWIERCZÓW przez Bąkowice
2	OPOLE	NAMYSŁÓW	22	DYLAKI	KLUCZBORK
3	OPOLE	OLESNO	23	BRZEG	STRZELIN przez Wiązów
4	OPOLE	GŁUCHOŁAZY przez Prudnik	24	KAMIEŃ ŚLĄSKI	STRZELCE OPOLSKIE
5	GŁUBCZYCE	KĘDZIERZYN-KOŹLE	25	NIEMODLIN	PRUDNIK przez Łambinowice
6	GŁUBCZYCE	PRUDNIK	26	NAMYSŁÓW	PROSZÓW
7	KĘDZIERZYN-KOŹLE	STRZELCE OPOLSKIE	27	JARNOŁTÓWEK	PRUDNIK
8	OLESNO	STRZELCE OPOLSKIE	28	BABORÓW	KĘDZIERZYN-KOŹLE
9	KRAPKOWICE	PRUDNIK	29	CHORULA	STRZELCE OPOLSKIE
10	KRAPKOWICE	STRZELCE OPOLSKIE	30	DOBRODZIĘŃ	OPOLE
11	BRZEG	NAMYSŁÓW	31	GRODKÓW	OPOLE
12	RACŁAWICE ŚLĄSKIE	RACIBÓRZ	32	GRODKÓW	TUŁOWICE
13	BRZEG	KUŹNICA KATOWSKA przez Karłowice	33	KĘDZIERZYN-KOŹLE	LEŚNICA
14	BRZEG	POPIELÓW	34	KLUCZBORK	STARE BUDKOWICE
15	KĘDZIERZYN-KOŹLE	GÓRA ŚWIĘTEJ ANNY	35	LASOWICE WIELKIE	OLESNO
16	OPOLE	KAMIEŃ ŚLĄSKI	36	NYSA	ZIĘBICE
17	OPOLE	KROŚNICA	37	STRZELCE OPOLSKIE	ZDZIESZOWICE przez Leśnica
18	OPOLE	MIKOLIN przez Skorogoszcz	38	OPOLE	WOŁCZYN przez Murów
19	USZYCE	KLUCZBORK przez Praszka	39	OPOLE	PACZKÓW
20	OPOLE	ZĘBOWICE	40	OPOLE	KORFANTÓW
linie od 2017 r.					
41	OPOLE	JAŚKOWICE przez Prószków	45	OPOLE	MURÓW
42	OPOLE	DĄBRÓWKA ŁUBNIAŃSKA przez Bładacz	46	OPOLE	POPIELÓW
43	OPOLE	NIEMODLIN przez Wrzoski i Dąbrowę	47	OPOLE	TURAWA
44	OPOLE	STARE BUDKOWICE	48	OPOLE	GRODZIEC

Charakterystyka:

Głównym, powodem wybrania tych linii do obsługi transportem autobusowym jest brak linii kolejowej na porównywalnej trasie przejazdu lub odmienny niż trasa autobusu jej przebieg. Ponadto wszystkie ww. linie łączą przynajmniej dwa różne powiaty, w niektórych przypadkach również stolice tych powiatów ze sobą.

3. Linie obsługiwane przez transport kolejowy i przez transport autobusowy

Lp.	Skąd	Dokąd	Lp.	Skąd	Dokąd
1	OPOLE	KLUCZBORK	9	NYSA	PRUDNIK
2	NYSA	WROCŁAW	10	KLUCZBORK	OLESNO
3	BRZEG	NYSA	11	KLUCZBORK	KĘPNO
4	OPOLE	NYSA	12	NAMYSŁÓW	OLEŚNICA
5	OPOLE	KRAPKOWICE	13	MĄKOSZYCE	OPOLE
6	OPOLE	STRZELCE OPOLSKIE	14	OPOLE	JELCZ-LASKOWICE przez Mąkoszyce
7	KĘDZIERZYN-KOŹLE	KRAPKOWICE przez Gogolin	15	OPOLE	OZIMEK (połączenie autobusowe dopiero od 2017 r)
8	KĘDZIERZYN-KOŹLE	PRUDNIK			

Charakterystyka:

Wybór obu środków transportu – pociągu i autobusu na ww. liniach jest spowodowany różną trasą przejazdu pociągu i autobusu oraz koniecznością skomunikowania wielu miejscowości leżących z dala od trasy przejazdu pociągu. Ponadto autobus kursuje w porze braku w rozkładzie jazdy pociągu lub ma odjazd na początku relacji z miasta powiatowego minimum 25 minut przed lub po odjeździe pociągu regionalnego lub ma przyjazd do

miasta powiatowego minimum 15 minut lub 30 minut po przyjeździe pociągu regionalnego. Na większości tych linii występują znaczne potoki pasażerów, które uzasadniają potrzebę zastosowania równoległe transportu kolejowego i drogowego.

4. Linie obsługiwane przez transport autobusowy zintegrowany z przewozami kolejowymi

Lp.	Skąd	Dokąd
1	KRAPKOWICE	GOGOLIN (Opole/Kędzierzyn-Koźle)
2	GŁUBCZYCE	KĘDZIERZYN-KOŹLE (Opole/ Gliwice)
3	NIEMODLIN	TUŁOWICE (Opole/Nysa)
4	GŁUCHOŁAZY/POKRZYWNA	NOWY ŚWIĘTÓW (Opole/Nysa/Wrocław/Kędzierzyn-Koźle)
5	DYLAKI	OZIMEK (Opole/Zawadzkie)
6	Strefa Ekonomiczna SKARBIMIERZ	BRZEG (Opole)

Charakterystyka:

Linie obsługiwane przez transport autobusowy zintegrowany z przewozami kolejowymi stanowi połączenie stolic powiatów Krapkowic i Głubczyc z Opolem i innymi miastami powiatowymi w jednym systemie taryfowym lub objęcie biletami zintegrowanymi takich miast jak Niemodlin, Głuchołazy i zakładów pracy powyżej 1000 zatrudnionych.

W perspektywie po 2020 r. przewiduje się możliwość uruchomienia połączeń regionalnych po modernizacji i przebudowie linii kolejowych skutkujących skróceniem czasu przejazdu umożliwiającym konkurencję z transportem autobusowym i indywidualnym na linii:

Lp.	Skąd	Dokąd
1	(OPOLE) JEŁOWA	NAMYSŁÓW

W przypadku linii użyteczności publicznej, które wybiegają poza granice Województwa Opolskiego przed ich uruchomieniem niezbędne będzie zawarcie porozumień z samorządami województw, przez które przebiega dana linia.

Powyższy wykaz linii użyteczności publicznej wymaga przeprowadzenia pewnych inwestycji (odtworzenie infrastruktury liniowej i przystankowej, w tym w miejscowości Murów), ale dzięki możliwościom transportowym może zapewnić rozwój regionu oraz poprawę dostępności komunikacyjnej.

Prognoza ta jest optymalna do realizacji sieci połączeń o charakterze użyteczności publicznej, z uwagi na:

- Potrzebę zachowania dobrej sieci komunikacyjnej całego województwa, a więc istnienia wszystkich linii kolejowych oraz dokonania istotnych inwestycji omówionych powyżej.
- Konieczność obsłużenia i wspierania przez Samorząd Województwa wszystkich linii komunikacyjnych (także autobusowych), spełniających definicję połączeń wojewódzkich, tzn. łączących stolicę województwa ze stolicami powiatów oraz łączących stolice powiatów między sobą – o ile takie połączenia uzasadnione są rzeczywistymi potrzebami mieszkańców województwa oraz turystów.

Możliwość uruchomienia całej ww. sieci linii użyteczności publicznej wymaga spełnienia warunku wzrostu gospodarczego kraju, który przełoży się na:

- Spadek bezrobocia - a zatem na zwiększenie ruchliwości komunikacyjnej pasażerów.
- Wzrost zamożności mieszkańców, a zatem większe przychody Samorządu Województwa,

- umożliwiające uruchamianie większej liczby pociągów oraz inwestycje w infrastrukturę kolejową.
- Wybór wygodnej komunikacji publicznej przez osoby w podeszłym wieku, znacząco zwiększający przewozy na bilety jednorazowe.
- Wzrost liczby osób pracujących, również powodujący zwiększenie potoków pasażerskich.
- Zwiększenie dostępności transportu publicznego dla podróżnych.
- Rozwój turystyki.

Zamieszczona w niniejszym dokumencie mapa (skala 1: 150 000) przedstawia sieć połączeń na liniach użyteczności publicznej w wojewódzkich przewozach pasażerskich, w sposób obrazowy ukazując sposób zapewnienia mieszkańcom regionu dostępu do publicznego transportu zbiorowego. Organizator dopuszcza w przyszłości modyfikacje przebiegu poszczególnych linii użyteczności publicznej bez zmiany Planu transportowego np. w celu objęcia komunikacją publiczną miejscowości znajdujących się obok danej linii. Ponadto zobrazowana sieć komunikacyjna będzie uzupełniona o powiatowe i gminne linie użyteczności publicznej.

Mapa 13. Sieć połączeń na liniach użyteczności publicznej w wojewódzkich przewozach pasażerskich w Województwie Opolskim.



Mapa w formacie A3 została zamieszczona na końcu niniejszego dokumentu.

14.3. Zgodność z zapisami Krajowego Planu Transportowego

Plan Transportowy dla Województwa Opolskiego uwzględnia zapisy zawarte w **Krajowym Planie Transportowym (KPT)**. W wielu miejscach są to zapisy o znaczeniu istotnym dla regionu.

1. Sieć kolejowa w województwie

Opis
Województwo Opolskie posiada dużo wyższą od średniej krajowej gęstość sieci kolejowej, co daje możliwość dobrego wykorzystania transportu kolejowego na terenie województwa. Z uwagi na średnią gęstość zaludnienia i konieczność zapewnienia dobrego dojazdu do pracy oraz do szkół, w Krajowym Planie Transportowym wprowadzono zapis o konieczności zapewnienia sprawnej komunikacji kolejowej w przewozach organizowanych przez ministra.

2. Połączenia międzywojewódzkie

Opis
Zgodnie z KPT sieć wpisanych do planu, a więc planowanych do finansowania publicznego, połączeń międzywojewódzkich wykonywanych w ramach użyteczności publicznej dla Województwa Opolskiego kształtuje się następująco:
<ul style="list-style-type: none"> • Opole – Brzeg – Wrocław. • Opole – Kędzierzyn-Koźle – Racibórz. • Opole – Lubliniec. • Lubliniec – Kluczbork – Kępno. • Kępno <– Wieruszów – Wieluń → Tarnowskie Góry.
Należy podkreślić, że Plan nie uwzględnia linii, na których odbywają się obecnie przewozy wojewódzkie, tzn.:
<ul style="list-style-type: none"> • Linia nr 287: Opole – Nysa. • Linia nr 137: Kędzierzyn-Koźle – Nysa. • Linia nr 288: Brzeg – Nysa. • Linia nr 277/300/301: Opole – Jelcz-Laskowice. • Linia nr 293/301: Opole – Kluczbork. • Linia nr 143: Kluczbork – Namysłów – Oleśnica. • Linia nr 144: Fosowskie – Zawadzkie. • Linia nr 132/135/137: Opole – Gliwice przez Strzelce Opolskie.

3. Połączenia międzynarodowe

Opis
Zgodnie z KPT sieć wpisanych do planu, a więc planowanych do finansowania publicznego, połączeń międzynarodowych wykonywanych w ramach użyteczności publicznej dla Województwa Opolskiego obejmuje linię kolejową Chałupki – Racibórz – Kędzierzyn-Koźle – Opole – Brzeg – Oława – Wrocław – Legnica.

4. Dworce strategiczne

Opis
KPT jako „strategiczne” wymienia następujące dworce zlokalizowane na terenie województwa Opolskiego: Opole Główne i Kędzierzyn-Koźle oraz dworce położone w bezpośrednim sąsiedztwie: Gliwice, Tarnowskie Góry, Wrocław Główny.
KPT wskazuje na następujące punkty (oprócz wyżej wymienionych), w których istnieje konieczność zapewnienia skomunikowań pociągów różnych kategorii (punkty położone tuż za granicą Województwa Opolskiego podano w nawiasach): Brzeg, (Kępno), Kluczbork, (Lubliniec), (Oleśnica), (Oława), (Racibórz), (Wieluń).

5. Potoki pasażerskie

Opis

W zakresie dotyczącym województw warto wymienić następujące szczegółowe zapisy:

- Oznaczenie literą „U” linii komunikacyjnych, na których ma być wykonywany przewóz o charakterze użyteczności publicznej, w podawanym do publicznej wiadomości rjp, począwszy od jego edycji 2013/2014.
- Osiągnięcie przez operatorów poziomu co najmniej 20% w zakresie udziału pociągów międzywojewódzkich prowadzących przynajmniej jeden wagon z miejscami dostosowanym do przewozu podróżnych poruszających się na wózkach inwalidzkich.
- Możliwość zgłoszenia przez osoby o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym szczególnie osoby niepełnosprawne, chęci odbycia podróży z wykorzystaniem narzędzi dostępnych dla takich osób (telefon, internet).

6. Połączenia międzywojewódzkie i międzynarodowe

Opis

KPT wyszczególnił 87 połączeń w przewozach międzywojewódzkich i międzynarodowych, zaplanowanych do obsłużenia w ramach publicznego kolejowego transportu zbiorowego realizowanego w części obejmującej przewozy dofinansowywane przez państwo. Przez teren Województwa Opolskiego przechodzą następujące połączenia:

- Nr 20: Częstochowa – Opole – Brzeg – Oława – Wrocław.
- Nr 25: Ostrów Wlkp. – Wieruszów – Wieluń – Częstochowa / Katowice.
- Nr 25a: Ostrów Wlkp. – Kluczbork – Katowice.
- Nr 36: Katowice – Bytom – Strzelce Opolskie – Opole – Brzeg – Oława – Wrocław Główny.
- Nr 58: Opole Gł. – Racibórz – Chałupki – granica Państwa (Bohumin).
- Nr 59: Wrocław Gł. – Oława – Brzeg – Opole Gł. – Zdieszowice – Kędzierzyn - Koźle – Rybnik – Żory – Czechowice-Dziedzice – Bielsko Biała Gł.

7. Czynniki demograficzne, ekonomiczne i społeczne

Opis

KPT przeprowadza analizę czynników demograficznych, ekonomicznych oraz społecznych na poziomie całego kraju, wskazując (rys 14) na malejącą od 2007 roku dynamikę zmian przewozów transportem zbiorowym i przewozów kolejowych ogółem oraz pozostającą na ogólnie niezmiennym w tym okresie czasu poziomem dynamikę zmian kolejowych przewozów międzywojewódzkich.

8. Gęstość połączeń

Opis

KPT pokazuje mapę liczby połączeń międzywojewódzkich na 1000 mieszkańców oraz liczbę pasażerów pociągów międzywojewódzkich na 1000 mieszkańców.

Pierwsza z tych wartości dla stacji położonych na terenie Województwa Opolskiego przyjmuje bardzo różne wartości: od 0,41 dla Brzegu i 0,30 dla Opola po 0,12 dla Kędzierzyna-Koźla i 0,04 dla Kluczborka.

Druga z tych wartości jest bardzo wysoka dla Opola (27,84), średnia dla Brzegu i Kędzierzyna-Koźla (odpowiednio: 14,01 i 13,02) oraz niska dla Kluczborka (2,99).

9. Potencjał demograficzny

Opis

KPT wskazuje w Województwie Opolskim dość dobre wykorzystanie potencjału demograficznego przez transport kolejowy: współczynnik ten jest na bardzo dobrym poziomie dla Kędzierzyna-Koźła i Kluczborka, zaś dla Opola na poziomie dobrym.

10. Transport lotniczy

Opis

KPT wymienia lotnisko Wrocław - Strachowice (WRO) jako jeden z jedenastu kluczowych portów lotniczych w Polsce, leżący najbliżej Województwa Opolskiego wskazując, że jest to port, który obsługuje od 10 do 12 % ruchu lotniczego kraju. Jedną z cech charakterystycznych krajowego ruchu lotniczego jest stosunkowo mała średnia liczba pasażerów na pokładzie samolotów, jednakże przeciętna liczba pasażerów na pokładzie samolotów systematycznie rośnie, co jest efektem zwiększania dostępności oferty lotniczej dla pasażerów.

11. Transport autobusowy

Opis

KPT ocenia transport autobusowy zgodnie z obserwacjami i wnioskami autorów niniejszego opracowania:

Ocena oferty autobusowej jest niezwykle utrudniona z uwagi na charakterystykę tego rynku przewozów pasażerskich. Przede wszystkim jego kluczową cechą jest rozdrobienie podmiotów wykonujących te przewozy – w tym segmencie rynku transportowego przewozy są realizowane przez znaczną liczbę przewoźników (...). Obecna struktura przewozów pasażerów transportem autobusowym jest zdominowana przez sektor prywatny. (...) W połączeniach na liniach krajowych wyraźnie dominują przewozy o charakterze podmiejskim, które stanowią ponad 70% całości realizowanych przewozów autobusowych w Polsce. (...). Dominuje tabor mający 21–30 lat, przystosowany głównie do przewozu od 16 do 45 pasażerów (...). Chociaż działalność gospodarcza w zakresie wykonywania regularnych przewozów autobusowych jest objęta dwoma formami reglamentacji: licencją na wykonywanie transportu drogowego oraz zezwoleniem na przewozy regularne, to próg wejścia na ten rynek jest znacznie niższy niż w przypadku transportu lotniczego czy kolejowego. Dostępność rynku rzutuje na jego otwartość. Zaletą takiego rynku jest jego elastyczność, rozumiana jako umiejętność szybkiego dostosowywania się do potrzeb pasażerów. Wadą natomiast – niski stopień integracji taryfowo- biletowej, a także utrudnienia w dostępie do ujednoliconego rjp, co często zmusza pasażerów do stosunkowo skomplikowanego i czasochłonnego zapoznawania się z wieloma ofertami poszczególnych przewoźników.

12. Prognozy zapotrzebowania na przewozy pasażerskie

Opis

W zakresie prognoz zapotrzebowania na międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie do roku 2025, zostały w KPT poczynione następujące założenia:

Dla wielkości minimalnych prognoz:

- Rozwój gospodarczy kraju będzie przebiegać przy pewnym osłabieniu tempa rozwojowego.
- Rozwój infrastruktury kolejowej skupi się przede wszystkim na realizacji przedsięwzięć poprawiających standard na głównych ciągach komunikacyjnych, do roku 2015 w tempie zakładanym w Wieloletnim Programie Inwestycji Kolejowych do roku 2013 z perspektywą do roku 2015, zaś po 2015 r. z uwagi na ograniczenia finansowe (np. zmniejszenie poziomu wsparcia ze strony Komisji Europejskiej), poza

finalizacją prac na sieci transeuropejskiej prace modernizacyjne będą ograniczone do rewitalizacji linii bez wyraźnej poprawy charakterystyk jakościowych.

- Dotychczasowa oferta jakościowa ze strony przewoźników zmieni się nieznacznie, co będzie oznaczało utrzymanie obecnych trendów w zakresie połączeń międzywojewódzkich, w tym przede wszystkim w odniesieniu do liczby utrzymywanych połączeń i obsługujących je pociągów.

Dla wielkości maksymalnych prognoz:

- Rozwój gospodarczy kraju będzie ustabilizowany, z tendencjami do dalszego i systematycznego wzrostu.
- Rozwój infrastruktury kolejowej będzie oparty na realizacji szerokiego programu modernizacji i rewitalizacji linii kolejowych, a także dworców, nie tylko na liniach głównych, lecz także ciągach uzupełniających; realizowane będą przede wszystkim przedsięwzięcia poprawiające standard na głównych ciągach komunikacyjnych, w tempie zakładanym w Wieloletnim Programie Inwestycji Kolejowych do roku 2013 z perspektywą do roku 2015, zaś po 2015 r., poza kontynuacją prac objętych kolejnym programem, podtrzymany zostanie ten sam trend (poziom wsparcia UE zbliżony do obecnego, widoczne wzmocnienie udziału państwa w finansowaniu inwestycji i procesu utrzymaniowego prowadzonego przez PKP PLK).
- Oferta jakościowa ze strony przewoźników zmieni się nie tylko przez wydłużenie niektórych relacji pociągów międzywojewódzkich, ale także przez zwiększenie liczby połączeń i obsługujących je pociągów; oferta w zakresie połączeń międzynarodowych będzie utrzymana na obecnym poziomie, wraz ze zmianami wynikającymi z aktualnych potrzeb.

13. Prognozy zmian w strukturze transportowej

Opis

A. Liczba osób w przewozach międzywojewódzkich, w porównaniu z rokiem 2010 ma zmienić się następująco (poziom 2010 r = 100%):

Wariant minimalny: 2015: +2%; 2020: - 2%; 2025: - 4% (spadek w porównaniu z rokiem 2020; wartości te zgodne są z przewidywaniami opierającymi się wyłącznie o współczynniki demograficzne, podanymi w wersji A powyżej)

Wariant maksymalny: 2015: +2%; 2020: + 9%; 2025: +63%.

B. Liczba pociągokilometrów w przewozach międzywojewódzkich, w porównaniu z rokiem 2010 ma zmienić się następująco (poziom 2010 r = 100%):

Wariant minimalny: bez zmian

Wariant maksymalny: 2015: bez zmian; 2020: + 3%; 2025: +3%.

Za wariant najbardziej prawdopodobny uznano dla obu wartości wariant pośredni: dla roku 2020 równy prognozom maksymalnym, zaś dla roku 2025 – zbliżony do prognoz minimalnych.

C. W podziale według motywacji podróży – odpowiadającym naszym analizom zmian liczebności grup osób w wieku przedprodukcyjnym, produkcyjnym i poprodukcyjnym – przewidziano następujące zmiany:

- Motywacja: Dom – Nauka – Dom (DND): 2015: - 15%; 2020: -13%; 2025: - 6%.
- Motywacja: Dom – Praca – Dom (DPD): 2015: - 1%; 2020: -5%; 2025: - 7%.
- Motywacja: Dom – Inne – Dom (DID): 2015: + 1%; 2020: -1%; 2025: - 1%.

Jako główny powód takich prognoz podano „występujące zjawiska demograficzne, przede wszystkim zaś starzenie się społeczeństwa i zmniejszanie się łącznej liczby osób pracujących”. Jest to absolutnie zgodne z przeprowadzonymi przez nas powyżej analizami zmian demograficznych.

14. Docelowa sieć kolejowych połączeń pasażerskich

Opis

KPT omawia planowaną docelową sieć kolejowych połączeń pasażerskich:

- W wariantcie minimalnym sieć ta nie ulegnie rozszerzeniu ani zmniejszeniu.
- W wariantcie maksymalnym oraz w wariantcie najbardziej prawdopodobnym sieć zostanie rozszerzona o połączenie (przebiegające przez teren województwa): Kraków/Katowice/Wrocław – Zielona Góra – Berlin.

KPT wskazuje następujące minimalne zasady połączeń w przewozach międzywojewódzkich:

- Nie mniej niż 2 pary pociągów na dobę między Warszawą a pozostałymi miastami wojewódzkimi.
- Zapewnienie bezpośrednich pociągów pomiędzy miastami wojewódzkimi.
- Dążenie do zapewnienia bezpośrednich połączeń z miastami uzdrowiskowymi i rekreacyjnymi (szczególnie w sezonie).
- Dążenie do zapewnienia bezpośrednich połączeń między miastem wojewódzkim, a obszarami o najniższej dostępności transportowej. Ten ostatni punkt w Województwie oznacza dążenie do rozszerzenia sieci połączeń o połączenia wymienione powyżej – nie ze względów ekonomicznych, a z uwagi na misję, jaką transport publiczny pełni w każdym państwie, szczególnie w krajach UE.

W zakresie przewozów międzynarodowych KPT jako istotne wskazuje:

- A. Dążenie do zapewnienia bezpośrednich pociągów pomiędzy ważniejszymi polskimi i zagranicznymi ośrodkami gospodarczymi i naukowymi, tj. Kraków / Katowice / Wrocław / Opole / Zielona Góra – Berlin.
- B. Dążenie do zapewnienia połączeń pomiędzy stolicami województw przygranicznych a stolicami państw, z którymi województwa te graniczą:
 - *bezpośrednimi pociągami*, Wrocław / Katowice – Praga
 - *poprzez system skomunikowań: Opole – Praga (we Wrocławiu lub w Kamieńcu Żąbkowickim – pociągi wojewódzkie).*

15. Punkty węzłowe

Opis

KPT wskazuje, że organizatorzy publicznego transportu zbiorowego – dla usprawnienia połączeń kolejowych pomiędzy miastami wojewódzkimi, innymi większymi miastami (powyżej 20 tys. mieszkańców) oraz rejonami atrakcyjnymi turystycznie, niezależnie od wariantu prognostycznego – powinni zapewnić skomunikowania na następujących stacjach:

- Kędzierzyn - Koźle (kierunki: Racibórz, Nysa)
- Opole Główne (kierunki: Kędzierzyn - Koźle, Nysa, Kluczbork, Lubliniec)

16. Finansowanie przewozów z budżetu państwa**Opis**

KPT omawia wydatki budżetu państwa na finansowanie przewozów. W ciągu ostatnich 6 lat wydatki te wrosły o 23%, zaś udział dotacji z tytułu ulg pozostaje na niezmiennym poziomie ok. 60% całkowitych dotacji; pozostałe 40% stanowi dotacja na dofinansowanie przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych.

Zgodnie z KPT, dla przewozów międzywojewódzkich kwoty dotacji przez najbliższe 10 lat będą rosły o 4% w układzie rok do roku.

KPT podkreśla, że „publiczne usługi transportowe odgrywają decydującą rolę w transporcie pasażerskim w UE zarówno z ekonomicznego, jak również politycznego punktu widzenia. Szacuje się, że prawie 90% krajowych przewozów pasażerskich realizowanych w krajach UE jest objętych formą umowy o świadczenie usług publicznych. W sektorze transportu kolejowego na niemal całym świecie rządy finansują (dotują) krajowy pasażerski rynek kolejowy.”

17. Finansowanie modernizacji taboru**Opis**

KPT przewiduje centralne finansowanie modernizacji następujących pociągów przejeżdżających przez teren Województwa Opolskiego:

Projekt POIiŚ 7.1-50. Odnowa taboru PKP Intercity S.A. dla relacji Przemyśl - Szczecin. Projekt obejmuje:

- Modernizację 20 przedziałowych wagonów pasażerskich 2 klasy typu 141A; modernizacja bez zmiany typu wagonu.
- Modernizację 18 przedziałowych wagonów pasażerskich 1 klasy typu 140A; modernizacja bez zmiany typu wagonu.
- Modernizację 10 przedziałowych wagonów pasażerskich 2 klasy typu 111A; po modernizacji wagony będą wagonami pasażerskimi bezprzedziałowymi 2 klasy typu 111Ainw z przystosowaniem do przewozu osób niepełnosprawnych.
- Modernizację 10 przedziałowych wagonów pasażerskich 2 klasy typu 111A; po modernizacji wagony będą wagonami pasażerskimi bezprzedziałowymi 2 klasy typu 111Arow z przystosowaniem do przewozu rowerów.
- Modernizację 10 przedziałowych wagonów pasażerskich 1 klasy typu 112A; po modernizacji wagony będą wagonami bezprzedziałowymi typu 113WRb z przystosowaniem do celów gastronomicznych.

Przewidywany okres realizacji projektu: lata 2011–2013. Projekt otrzyma dofinansowanie w wysokości ponad 60 mln zł. Dla samorządów województw przewidziano w latach 2010–2015 środki z rezerwy celowej budżetu państwa- 700 mln na tabor pasażerski. Ponadto ze środków Funduszu Kolejowego w latach 2009–2015 przeznaczono 800 mln zł na zakup, modernizację, remont pasażerskiego taboru kolejowego do wykonywania przewozów regionalnych lub na wkład własny konieczny do realizowania projektów dotyczących taboru pasażerskiego określonych w regionalnych programach operacyjnych.

18. Refundacje z tytułu ulg ustawowych**Opis**

KPT omawia również zmiany w kwotach refundacji z tytułu ulg ustawowych. Kwoty te wzrastają w ciągu najbliższych 5 lat o 2% w układzie rok do roku. KPT formułuje tutaj następujące założenie:

„Zakładając, iż zakres grup społecznych i zawodowych uprawnionych do korzystania z ustawowych ulg przejazdowych nie będzie już rozszerzany, dotacja – począwszy od roku 2013, a skończywszy na roku 2016, który

to moment określono jako graniczny w związku z postanowieniami art. 80 ustawy O PUBLICZNYM TRANSPORCIE ZBIOROWYM – kształtowana będzie z uwzględnieniem corocznej indeksacji o planowany średnioroczny wskaźnik wzrostu cen towarów i usług konsumpcyjnych”.

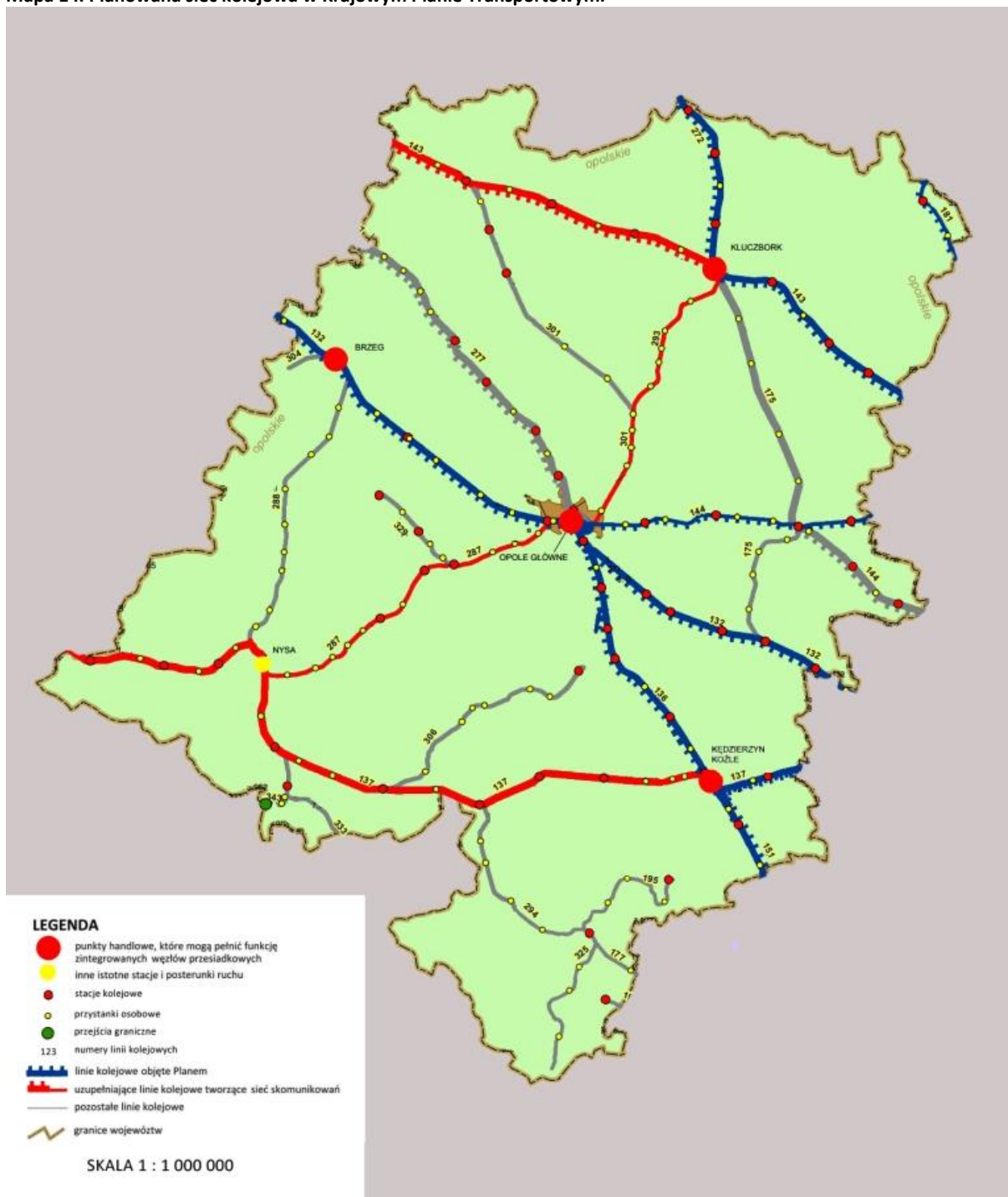
Założenie to nie uwzględnia zachodzących w bardzo szybkim tempie zmian demograficznych, omówionych we wcześniejszych rozdziałach.

19. Informacja pasażerska oraz informacja dla osób niepełnosprawnych i osób posiadających ograniczone zdolności ruchowe

Opis
<p>W zakresie dotyczącym województw warto wymienić następujące szczegółowe zapisy:</p> <ul style="list-style-type: none">• Osiągnięcie przez operatorów poziomu, co najmniej 20% w zakresie udziału pociągów międzywojewódzkich prowadzących przynajmniej jeden wagon z miejscami dostosowanym do przewozu podróżnych poruszających się na wózkach inwalidzkich;• Możliwość zgłoszenia przez osoby o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym szczególnie osoby niepełnosprawne, chęci odbycia podróży z wykorzystaniem narzędzi dostępnych dla takich osób (telefon, internet).

Krajowy Plan Transportowy podsumowuje planowaną sieć pasażerskich kolejowych połączeń międzynarodowych i międzywojewódzkich wraz z siecią uzupełniającą opartą o skomunikowania. W części dla Województwa Opolskiego załączona mapa wygląda następująco (na zielono zaznaczone linie objęte Krajowym Planem Transportowym, zaś na czerwono – uzupełniające linie kolejowe, tworzące sieć skomunikowań):

Mapa 14. Planowana sieć kolejowa w Krajowym Planie Transportowym.



Źródło: PKP PLK S.A.

CZĘŚĆ  IV.

FINANSOWANIE
USŁUG PRZEWOZOWYCH

15. Finansowanie transportu zbiorowego w Województwie Opolskim

Zgodnie z art. 50 ust. 1 Ustawy finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej polega na:

1. Pobieraniu przez operatora lub organizatora opłat w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego.
2. Przekazaniu operatorowi rekompensaty z tytułu :
 - a. utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym,
 - b. utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostały ustanowione,
 - c. poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.
3. Udostępnieniu operatorowi przez organizatora środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Przewiduje się następujące źródła i formy finansowania usług przewozowych:

a. W komunikacji kolejowej:

- Opłaty za przejazdy pochodzące bezpośrednio od użytkowników (pasażerów) transportu publicznego – jako wpływy z biletów.
- Środki z budżetu państwa przekazywane w formie dotacji celowej, polegające na refundacji kosztów sprzedaży biletów ulgowych osobom uprawnionym (na podstawie Ustawy z dn. 20.06.1992 r. *o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego* (Dz.U. z 2012r. poz. 1138).
- Środki finansowe z budżetu samorządu Województwa Opolskiego.
- Środki z budżetu państwa (Fundusz Kolejowy, rezerwa celowa budżetu państwa itp.).
- Inne środki.

b. W komunikacji autobusowej:

- Opłaty za przejazdy pochodzące bezpośrednio od użytkowników (pasażerów) transportu publicznego – jako wpływy z biletów.
- Środki z budżetu państwa przekazywane w formie dotacji celowej, polegające na refundacji kosztów sprzedaży biletów ulgowych osobom uprawnionym (na podstawie Ustawy z dn. 20.06.1992 r. *o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego* (Dz.U. z 2012r. poz. 1138).

15.1. Źródła i formy finansowania transportu zbiorowego

Tabela nr 31 przedstawia kwoty refundacji wypłaconych przewoźnikom autobusowym z tytułu udzielonych ulg ustawowych w ostatnich latach. Wielkość refundacji jest oszacowana na podstawie wydatków na krajowe pasażerskie przewozy autobusowe w projekcie wydatków budżetu opolskiego w latach 2009-2013.

Tabela 31. Kwoty refundacji wypłaconych przewoźnikom autobusowym

Rok	Kwota dotacji (w tys. PLN)	Zmiana w stosunku do roku poprzedniego
2007	21 941 300	
2008	22 167 211	1,0
2009	21 447 736	-3,2
2010	20 074 153	-6,4
2011	20 962 333	4,4
2012	22 814 000	8,8
2013	23 356 461	2,4

Źródło: Dane z Urzędu Marszałkowskiego w Opolu

Władze samorządowe województwa opolskiego od trzech lat zwiększają wielkość środków finansowych z przeznaczeniem na refundacje kosztów autobusowego transportu pasażerskiego z tytułu ulg ustawowych. Rok 2012 był rekordowy pod względem wzrostu dotacji w stosunku do roku poprzedniego (8,8%). Kwota dotacji dla przewoźników autobusowych w roku 2013 wyniosła 23,4 mln zł i była wyższa o 2,4% w zestawieniu do wielkości dotacji z 2012 r.

Rysunek 9. Dopłaty do biletów ulgowych dla przewoźników autobusowych – brutto w zł.



Poniższa tabela przedstawia dochody i wydatki Województwa Opolskiego

Tabela 32. Dochody i wydatki Województwa Opolskiego

[tys. zł]	2014 (Prognoza)	2013	2012	2011	2010
Dochody	504 523	471 820	468 169	481 529	478 617
- bieżące	382 969	357 298	351 905	285 880	320 606
- majątkowe	121 554	114 523	116 264	195 649	158 011
Wydatki	490 624	454 534	463 248	511 768	556 639
Pasażerskie przewozy kolejowe	43 643	41 526	41 748	37 212	37 424
% w wydatkach ogółem	8,9	9,1	9,0	7,3	6,7
Pasażerskie przewozy autobusowe	25 850	22 900	24 839	23 930	23 176
% w wydatkach ogółem	5,3	5,0	5,4	4,7	4,2

Z przedstawionego powyżej zestawienia widać, że dochody województwa od 2010 roku praktycznie utrzymały się na tym samym poziomie. W tym samym czasie wydatki na transport kolejowy w strukturze wydatków wzrosły z 6,7% do poziomu blisko 9%. Udział wydatków na pasażerskie przewozy autobusowe wzrósł o ponad 1 punkt procentowy z 4,2% do 5,3%. Źródłem finansowania wydatków kolejowych jest budżet województwa oraz środki zewnętrzne (Fundusz Kolejowy) natomiast wydatki przeznaczone na refundacje dla przewoźników autobusowych są finansowane środkami budżetu Państwa.

Tabela 33. Wydatki materialne budżetu Województwa Opolskiego

[tys. zł]	2014 (Prognoza)	2013	2012	2011	2010
Krajowe pasażerskie przewozy kolejowe	10 692	9 117	9 120	17 671	18 050
Drogi publiczne wojewódzkie	63 540	46 454	61 883	86 294	143 337

Analiza powyższej tabeli pokazuje znaczący spadek wydatków materialnych z poziomu ok. 18 mln zł. w dwóch latach początku obecnej dekady do poziomu ok. 10 mln zł w dwóch następnych latach. Zaplanowane wydatki na 2014 r. w wysokości 10,7 mln zł. utrzymane są na poziomie ostatnich dwóch lat.

Ponieważ publiczny transport zbiorowy pełni istotną funkcję społeczną na rzecz mieszkańców Województwa Opolskiego, dlatego też będą podejmowane starania, by udział wydatków na transport zbiorowy w całym budżecie Województwa nie ulegał zmniejszeniu, lecz by istniejąca i nowa infrastruktura oraz tabor mogły jak najlepiej służyć społeczeństwu.

15.2. Poziom opłat za przejazdy

Wielkości opłat za przejazdy kolejowe i autobusowe są przedstawione w poniższej tabeli. W celu określenia konkurencyjności cenowej przejazdów dokonano porównania na tych samych liniach cen biletów autobusowych i kolejowych. Różnicę cen podano w złotych i procentach celem zilustrowania danej konkurencyjności przewozów.

Tabela 34. Porównanie oferty kolejowej i autobusowej na wybranych trasach

Lp.	TRASA		PORÓWNANIE		
	Od	Do	Cena kolei jako % ceny autobusu	Czas kolei jako % czasu autobusu	Liczba kursów na kolei jako % liczby kursów autobusowych
1.	Nysa	Brzeg	47 %	69 %	31 %
2.	Prudnik	Kędzierzyn - Koźle	89 %	78 %	83 %
3.	Nysa	Kędzierzyn - Koźle	101 %	97 %	83 %
4.	Gogolin/Krapkowice	Kędzierzyn - Koźle	109 %	45 %	116 %
5.	Opole	Kędzierzyn - Koźle	117 %	64 %	308 %
6.	Olesno	Kluczbork	130 %	87 %	178 %
7.	Opole	Gogolin/Krapkowice	130 %	67 %	36 %
8.	Opole	Kluczbork	96 %	93 %	29 %

Z analizy powyższej tabeli wynika, że w przypadku 3 linii średnia cena jednorazowego biletu kolejowego jest niższa od średniej ceny biletu autobusowego. Dla linii Prudnik – Kędzierzyn - Koźle cena biletu kolejowego i autobusowego jest na takim samym poziomie. Natomiast dla 4 pozostałych relacji cena biletu autobusowego jest niższa od ceny biletu kolejowego. W relacjach Olesno – Kluczbork i Opole – Gogolin – Krapkowice różnica na korzyść autobusu wynosi 30%. Warto jednak zauważyć, że powyższe porównania wypadają korzystniej dla przewozów kolejowych w przypadku biletów okresowych. Pod względem czasu podróży kolej w stosunku do przewozów autobusowych jest bezkonkurencyjna. W relacji Gogolin – Kędzierzyn - Koźle czas dojazdu do

miejsca przeznaczenia jest o połowę krótszy. Jedynie na liniach Nysa – Kędzierzyn - Koźle, Nysa –Opole i Opole – Kluczbork czas przejazdu alternatywnymi drogami jest porównywalny do czasu przejazdu pociągiem.

Zestawienie liczby kursów autobusowych do kursów na kolei pokazuje, że na tych liniach, gdzie oferta przewozów kolejowych jest bogatsza niż przewozów autobusowych, co do liczby kursów, przewoźnik może liczyć na wysoką frekwencję pasażerów, mimo relatywnie wysokiej ceny biletu. Sytuacja taka jest jednak niekorzystna z punktu widzenia rentowności przewozów użyteczności publicznej, które są dublowane bez uzasadnionej przyczyny dwoma rodzajami transportu, konkurującymi względem siebie zamiast wspólnie oferującymi zintegrowany produkt usługi publicznej dla pasażera.

Organizator powinien podjąć działania w celu obniżenia cen biletów i zwiększenia liczby połączeń na liniach użyteczności publicznej i takie działania są zgodne z oczekiwaniami wyrażonymi przez mieszkańców w badaniach ankietowych, których wyniki zostały przedstawione w niniejszym dokumencie.

15.3. Uprawnienia do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego

Ważną kwestią w przewozach publicznych są preferencje w opłatach dla pasażerów wymagających wsparcia. Obecnie w transporcie kolejowym istnieje szerokie spektrum ulg ustawowych refundowanych przez Skarb Państwa. Oprócz osób niepełnosprawnych i o ograniczonych możliwościach ruchowych oraz ich opiekunów, objęci są nimi również uczniowie, studenci do 26 roku życia, nauczyciele, doktoranci, dzieci do 4 lat oraz funkcjonariusze państwa (policjanci, żołnierze, strażnicy graniczni itp.). Na mocy ustawy o publicznym transporcie zbiorowym także organizatorzy, w ramach prowadzonej polityki społecznej mogą przyznać dodatkowe uprawnienia do ulgowych przejazdów komunikacją publiczną również innym grupom społecznym np. rodzinom wielodzietnym, bezrobotnym, pomagając w ten sposób w dojeździe do placówek służby zdrowia lub urzędów, do pracy lub szkół, a następnie w powrocie do domu.

W związku ze zmianami struktury ludnościowej liczba osób uprawionych do ulg ustawowych będzie malała, a przychody z przewozów użyteczności publicznej będą zależały w coraz większym stopniu od liczby pasażerów korzystających z biletów normalnych i ulg handlowych (np. bilety weekendowe). Dla przykładu w Kolejach Mazowieckich liczba pasażerów korzystających z ulg ustawowych często nie przekracza 10%. Taki model jest idealny, gdyż zapewnia stosunkowo wysokie przychody bezpośrednio od pasażerów, którzy niezależnie od sytuacji materialnej decydują się na korzystanie z transportu publicznego.

W transporcie kolejowym istnieje możliwość zwiększenia liczby pasażerów kupujących bilety z ulgami ustawowymi, ponieważ jest tam szerszy niż w transporcie autobusowym katalog ulg. W szczególności duże znaczenie mają ulgi na zakup biletów jednorazowych dla uczniów i studentów. Dodatkowe możliwości stwarza wprowadzenie taryfy strefowej, która obejmuje swoim zasięgiem takie lokalizacje jak Głubczyce, czy Krapkowice, czyli miasta generujące stosunkowo duże wielkości przewozów w komunikacji nie spełniającej kryteriów przewozów użyteczności publicznej.

Wprowadzenie wspólnego systemu taryfowo-biletowego, skomunikowania różnych środków transportu, większych udogodnień dla osób z ograniczoną sprawnością ruchową, poprawy stanu infrastruktury (remonty linii kolejowych, infrastruktury przystankowej i dworcowej) oraz modernizacja i zakup taboru powinien zahamować proces spadku liczby podróżnych, który może wystąpić głównie wśród młodzieży szkolnej i studenckiej. Zaproponowane rozwiązania mogą wpłynąć na pozyskanie nowych grup pasażerów, którzy dotychczas nie korzystali z publicznego transportu zbiorowego.

Najważniejsze przepisy odnoszące się do ulg przejazdowych zostały zawarte w ustawie z dnia 20 czerwca 1992 r. o *uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego*.

Powyższa ustawa reguluje uprawnienia do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego w regularnych przewozach osób, wykonywanych przez uprawionych przewoźników kolejowych i autobusowych. Wprowadza różne kategorie wysokości ulg. Dla biletów jednorazowych są to ulgi w wysokości 33%, 37%, 49%, 51%, 78%, 93%, 95%, 100%, a dla biletów miesięcznych odpowiednio – 33%, 37%, 49%, 51%, 78%, 93%. Szczegółowy wykaz wszystkich rodzajów ulg znajduje się w przepisach niniejszej ustawy.

Warto podkreślić, że od 1 stycznia 2017 r. zwrot z tytułu sprzedaży biletów ulgowych będzie przysługiwał wyłącznie operatorom i tylko na liniach użyteczności publicznej. Zwrot z tego tytułu będzie stanowił część rekompensaty przekazywanej operatorowi przez organizatora.

Zgodnie z Rozporządzeniem (WE) 1370/2007 przewoźnicy wykonujący publiczny transport zbiorowy mogą wprowadzić uprawnienia do bezpłatnych albo ulgowych przejazdów dla swoich pracowników, emerytów i rencistów oraz najbliższych członków rodzin. Pozostałe ulgi handlowe muszą być przyjęte uchwałą Sejmiku Województwa Opolskiego. Wprowadzanie ulg handlowych np. w wysokości 50% może być uzasadnione dużą

liczbą pasażerów zatrudnionych w jednym zakładzie lub firmie, instytucji, wykupującym uprawnienia do takiej ulgi jako świadczenie socjalne dla swoich pracowników. Obecnie obowiązujące ulgi handlowe w Przewozach Regionalnych premią podróżowanie w grupie (bilet raz, dwa, trzy) i powodują, że cena przejazdu grupy kilku osób dalej jest niższa niż przejazd samochodem. Inne ulgi handlowe wprowadzane na polskiej sieci kolejowej obejmują bilety (abonamentowe 1 na 5 lub 3 przejazdy na 13 gratis), zniżkę na podróż powrotną premującą stałego klienta, wykup ulgi dla seniorów powyżej 70 roku życia itp. Wszystkie te ulgi umożliwiają pozyskanie lub utrzymanie dotychczasowych klientów i jako takie służą zwiększeniu wielkości przewozów i uzyskiwanych przychodów dzięki zwiększeniu popularności przewozów kolejowych.

Koszty związane z finansowaniem ustawowych uprawnień do bezpłatnych lub ulgowych przejazdów pokrywane są z budżetu państwa. Zasada ta odnosi się nie tylko do ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów, lecz także do uprawnień określonych innymi ustawami, w szczególności:

- z dnia 9 maja 1996 r. *o wykonywaniu mandatu posła i senatora* (uwaga: zgodnie z art. 43 ust. 1 tej ustawy poseł i senator ma prawo, na terenie kraju, do bezpłatnego przejazdu środkami publicznego transportu zbiorowego oraz przelotów w krajowym przewozie lotniczym, a także do bezpłatnych przejazdów środkami publicznej komunikacji miejskiej);
- z dnia 27 lipca 2005 r. *o szkolnictwie wyższym*;
- z dnia 7 września 1991 r. *o systemie oświaty*;
- z dnia 17 maja 1989 r. *o stosunku Państwa do Kościoła Katolickiego w RP* (i analogiczne postanowienia dotyczące innych kościołów);
- z dnia 24 stycznia 1991 r. *o kombatantach oraz niektórych osobach będących ofiarami represji wojennych i okresu powojennego*;
- z dnia 29 maja 1974 r. *o zaopatrzeniu inwalidów wojennych i wojskowych oraz ich rodzin*;
- z dnia 19 sierpnia 2011 r. *o weteranach działań poza granicami państwa*;
- z dnia 16 listopada 2006 r. *o świadczeniu pieniężnym i uprawnieniach przysługujących cywilnym niewidomym ofiarom działań wojennych*.

Omówione wyżej ulgi przejazdowe zostały ustalone ustawowo, ponieważ podlegają rekompensacie ze środków budżetu państwa. Organizator może wprowadzać dodatkowe przywileje w zakresie kosztów przejazdu, musi jednak finansować je z innych środków, niż dotacje z budżetu państwa.

Uprawnienia do ulgowych przejazdów w komunikacji publicznej będą realizowane na liniach o charakterze użyteczności publicznej zgodnie z postanowieniami ustawy z dnia 20 czerwca 1992 roku *o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego*.

CZĘŚĆ V.

PREFERENCJE WYBORU
ŚRODKÓW TRANSPORTU

16. Badania ankietowe mieszkańców Województwa Opolskiego

Badania ankietowe dotyczące zachowań i preferencji komunikacyjnych mieszkańców Województwa Opolskiego zostały przeprowadzone w sierpniu, wrześniu i październiku 2013 r.

Badania te miały na celu poruszenie różnorodnych kwestii, takich jak:

1. Zaspokojenie potrzeb przewozowych przez istniejące środki transportu w publicznym transporcie zbiorowym.
2. Konkurencyjność transportu zbiorowego w stosunku do indywidualnych środków transportu (np. czas jazdy, komfort podróży, koszty transportu, dostępność publicznego transportu zbiorowego).
3. Kierunki rozwoju publicznego transportu, których konsekwencją powinien być wzrost liczby osób korzystających z publicznego transportu.
4. Ocena i określanie prognoz potrzeb przewozowych mieszkańców Województwa Opolskiego w zakresie kolejowych i drogowych przewozów pasażerskich z uwzględnieniem w szczególności:
 - demografii – stan istniejący i prognozy,
 - gęstości zaludnienia,
 - ruchliwości mieszkańców,
 - struktury podróży w oparciu o motywację,
 - średniej odległości i czasu podróży,
 - alokacji lokalnych i regionalnych ośrodków przemysłowych i specjalnych stref ekonomicznych,
 - zapewnienia dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego.

Badania podaży i popytu na usługi publicznego transportu zbiorowego w Województwie Opolskim zostały przeprowadzone w trzech okresach: od 20 do 31 sierpnia, od 9 do 20 września oraz od 1 do 31 października 2013 roku. Okresy te zostały wybrane celowo w taki sposób, by badaniami objąć wszystkie segmenty ludności, tj.: uczniów i studentów (którzy zaczynają zajęcia z początkiem października), osoby pracujące oraz emerytów.

Wszystkie badania ankietowe przeprowadzone zostały metodą PAPI, tzn. jako wywiady bezpośrednie z wykorzystaniem papierowej ankiety/kwestionariusza. Ankiety nie były rozdawane mieszkańcom województwa w celu ich samodzielnego wypełnienia. Badania ankietowe zostały przeprowadzone w oparciu o reprezentatywną próbę mieszkańców województwa. Do przeprowadzenia badań wybrano próbkę zapewniającą margines błędu równy 3%, przy poziomie ufności wynoszącym 0,95. Zgodnie z zasadami statystyki matematycznej (por. Pracownia Badań Społecznych, <http://pbs.pl/x.php/1,139/Dobor-proby.html>), wielkość takiej próby wynosi 1067 osób.

Dobór próby osób ankietowanych przeprowadzono w taki sposób, by wśród uczestników badania odzwierciedlone zostały następujące czynniki:

1. Zapewnienie równomiernego podziału wg płci respondentów (50% : 50%)
2. Powiązana ze strukturą wieku struktura zawodowa:
 - Osoby w wieku szkolnym: uczniowie, studenci, stanowiący obecnie ok. 20% mieszkańców województwa.
 - Osoby w wieku produkcyjnym, stanowiący obecnie ok. 60% mieszkańców województwa.
 - Osoby w wieku poprodukcyjnym (emeryci), stanowiący obecnie ok. 20% mieszkańców województwa.

Badania ankietowe prowadzone były równoległe w kilku segmentach:

- W pociągach „Regio” uruchamianych w 2013 r. przez Przewozy Regionalne Sp. z o.o. – w celu zbudowania kompleksowej bazy informacji o napełnieniach w tych pociągach – ankiety A.
- W wybranych połączeniach autobusowych uruchamianych w 2013 r. na podstawie zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Opolskiego oraz Prezydenta Miasta Opole – w celu zbudowania częściowej bazy informacji o napełnieniach w tych autobusach – ankiety A.
- Poza dworcami kolejowymi i autobusowymi, w celu zbadania preferencji komunikacyjnych i dokonania oceny wojewódzkiego transportu publicznego przez mieszkańców województwa – ankiety B.

Badania ankietowe miały za zadanie odpowiedzieć na kilka następujących pytań:

1. W jakim stopniu obecna sieć transportu publicznego zaspokaja potrzeby przewozowe mieszkańców.
2. Czy publiczny transport zbiorowy jest konkurencyjny w stosunku do indywidualnych środków transportu (np. czas przejazdu, komfort, koszty, dostępność).
3. Jakie powinny być kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego, które spowodowałyby wzrost liczby pasażerów.
4. Jakie są potrzeby przewozowe mieszkańców i jak będą się one zmieniać w perspektywie lat.

W odpowiedziach wskazuje się na rzadkie kursowanie zarówno autobusów, jak i pociągów. Ankietowani podkreślają, że autobusy kursują za rzadko, zwłaszcza wieczorami oraz w weekendy, wskazywane jest również ich nadmierne przepełnienie. Ponadto w przypadku połączeń kolejowych pojawiają się zarzuty o częste zmiany w kursowaniu pociągów (głównie wynikające z ograniczonej przepustowości sieci kolejowej związanej z pracami torowymi) oraz o likwidację pociągów, co powoduje ograniczenia w dostępności komunikacyjnej mieszkańców regionu.

Odpowiedzi te mogą wskazywać na fakt, że w niektórych przypadkach sieć transportu publicznego na terenie Województwa Opolskiego nie spełnia w pełni oczekiwań mieszkańców. Przekłada się to bezpośrednio na zmniejszenie liczby pasażerów, którzy – pomimo zwiększonych kosztów podróży – własnym samochodem są w stanie podróżować szybciej, wygodniej i bezpośrednio do celu.

W ankietach typu A pojawiły się następujące pytania otwarte:

1. Możliwość wskazania propozycji utworzenia nieistniejących obecnie kolejowych połączeń bezpośrednich.

W ankietach odnotowano następujące odpowiedzi (zestawienie posortowano według malejącej liczby odpowiedzi):

Lp.	Trasa	Liczba
1	Nysa - Wrocław	5 odp.
2	Głubczyce - Opole	4 odp.
3	Głubczyce - Racibórz	3 odp.
4	Głubczyce - Kędzierzyn - Koźle	2 odp.
5	Nysa - Ligota Wielka	2 odp.
6	Raławice Śl. - Racibórz	2 odp.
7	Kędzierzyn - Koźle – Nysa: poł. po 20:00	1 odp.
8	Kędzierzyn - Rybnik	1 odp.
9	Krapkowice - Opole	1 odp.

Lp.	Trasa	Liczba
10	Namysłów - Opole	1 odp.
11	Nysa - Głuchołazy	1 odp.
12	Nysa - Jaworzyna	1 odp.
13	Nysa - Kluczbork	1 odp.
14	Nysa - Łódź	1 odp.
15	Nysa - Wałbrzych	1 odp.
16	Nysa - Ząbkowice Śląskie	1 odp.
17	Opole - Częstochowa	1 odp.

2. Możliwość wskazania propozycji utworzenia nieistniejących obecnie autobusowych połączeń bezpośrednich.

W ankietach odnotowano następujące odpowiedzi (każda z niżej wymienionych tras wystąpiła 1 raz):

Lp.	Trasa
1	Brzeg - Kotórz Mały
2	Głubczyce - Stara Wieś
3	Głubczyce - Ściborzyce
4	Głubczyce - Bliszczycy
5	Głubczyce - Katowice
6	Głubczyce - Kraków
7	Nysa - Głuchołazy
8	Nysa - Kluczbork
9	Nysa - Kraków
10	Nysa - Paczków

Lp.	Trasa
11	Nysa - Warszawa
12	Nysa - Włodary
13	Nysa - Ząbkowice Śląskie
14	Opole - Kolonia Goślawicka
15	Prudnik - Warszawa
16	Prudnik - Wrocław
17	Sowin - Myśliczyn
18	Wiechowice - Głubczyce
19	Wiechowice - Opole

W ankietach typu B pojawiła się możliwość wskazania propozycji utworzenia nieistniejących obecnie połączeń bezpośrednich.

W ankietach odnotowano następujące odpowiedzi (każda z niżej wymienionych tras wystąpiła 1 raz):

Lp.	Trasa
1	Baborów - Opole
2	Głubczyce - Katowice
3	Kędzierzyn-Koźle - Wrocław
4	Michałkowice - Racibórz
5	Nysa - Włodary

Lp.	Trasa
6	Opole - Kępno
7	Opole - Łódź
8	Opole - Racibórz
9	Opole - Zakopane
10	kursy z i do Karłowic

W ankietach, wśród odpowiedzi na pytanie o środek lokomocji, w odpowiedzi „inny środek” pojawiały się wskazania na motor i motorower, co jest spójne zarówno ze wspomnianą wcześniej wzrastającą liczbą tych pojazdów wśród mieszkańców Województwa Opolskiego, jak również z profilem respondentów – czyli z uczniami.

W zakresie kierunków rozwoju publicznego transportu zbiorowego badania ankietowe wskazują na niewystarczającą liczbę połączeń między niewielkimi miejscowościami i głównymi ośrodkami miejskimi Województwa. Ponieważ według badań większość podróżujących stanowią osoby pracujące oraz studenci i są to – jak wynika z metryczki – osoby o niskich dochodach, dlatego nie mają innych możliwości przemieszczania się oprócz korzystania z transportu publicznego. Te osoby mają więc – w porównaniu z pozostałą częścią populacji – zwiększone potrzeby komunikacyjne.

Wśród pasażerów kolei największe niezadowolenie budziły następujące aspekty publicznego transportu zbiorowego: liczba połączeń, czas podróży oraz ceny biletów. Odpowiedzi te wskazują na potrzebę zarówno inwestycji infrastrukturalnych, polepszających parametry techniczne linii kolejowych, jak i na zwiększanie częstotliwości kursowania pociągów. Ceny biletów są również problemem wskazywanym przez respondentów, z uwagi na ich niskie dochody miesięczne.

Pasażerowie autobusów podnoszą również podobne aspekty, jak w przypadku kolei, oraz wskazują na niski komfort podróży. Autobus jest środkiem transportu wybieranym częściej niż kolej, z uwagi na jego możliwość dotarcia do wielu małych miejscowości (większa elastyczność), ale także, w niektórych przypadkach na większą częstotliwość kursowania oraz niższe ceny biletów. Podobnie jak autobus, również samochód wśród pasażerów

pozostaje środkiem transportu wybieranym częściej niż kolej – między innymi właśnie z uwagi na długi czas podróży koleją. W przypadku dobrej sieci kolejowej na terenie Województwa Opolskiego świadczy to o jej niepełnym wykorzystaniu i wskazuje na potrzebę utworzenia linii, które dziś pozostają nieczynne w ruchu pasażerskim, w szczególności w kierunku północ-południe.

Łącznie na czas przejazdu do 60 minut wskazuje ponad 70% podróżujących koleją, zaś przy podróżach autobusami prawie 85% podróżujących. Ogólna ocena komunikacji publicznej nie jest zbyt wysoka, podróżujący wskazują na dyskomfort związany z codziennymi dojazdami do pracy i do szkoły.

Pozytywnym aspektem, który można wykorzystać jest dość duże zainteresowanie biletem zintegrowanym (łącznie 54% ankietowanych), z możliwością wykorzystania go przede wszystkim w komunikacji miejskiej przy połączeniach łączonych z autobusowym bądź kolejowym transportem podmiejskim (dojazdowym do pracy lub do szkoły). Warto to zainteresowanie wykorzystać, tworząc zintegrowany system transportowy oraz projektując i inwestując w tworzenie intermodalnych punktów przesiadkowych.

Województwo Opolskie posiada obszary o niskiej gęstości zaludnienia (góry, obszary rolnicze), tam też transport publiczny nie jest bardzo rozwinięty i samochód staje się często najważniejszym środkiem komunikacji mieszkańców, dlatego też w tych rejonach transport zawsze będzie wymagał znacznej rekompensaty w celu zapewnienia dostępności komunikacyjnej tych części regionu. Z drugiej strony istnieją również duże ciągi komunikacyjne, wynikające z rozmieszczenia przemysłu i położenia głównych miast Województwa Opolskiego oraz regionów sąsiednich, do których mieszkańcy województwa udają się do pracy, miejsc nauki i potrzeb fakultatywnych (wizyta u lekarza, rodziny, znajomych, cele kulturalne itp.) takich jak np. Wrocław, Gliwice oraz Racibórz –gdzie też napełnienia w badanych pociągach były wysokie.

Samorząd Województwa Opolskiego powinien wspierać dalszy rozwój publicznego transportu zbiorowego, dostosowując gęstość sieci połączeń oraz jej dostępność do charakteru konkretnego fragmentu obszaru województwa pod kątem potrzeb wynikających z komunikacji na szczeblu regionalnym (międzypowiatowym). Jak wskazano w opracowaniu, liczba mieszkańców województwa do roku 2035 ulegnie zmniejszeniu przy braku realizacji aktywnej polityki społeczno-gospodarczej, ponadto starzenie się społeczeństwa skutkować będzie zwiększeniem udziału osób w wieku poprodukcyjnym w ogólnej strukturze wiekowej ludności. Oznacza to stały wzrost znaczenia relacji fakultatywnych, gdyż osoby w wieku poprodukcyjnym preferują funkcje transportu umożliwiające nie dojazdy do pracy, ale kontakt z rodziną, realizację funkcji kulturalno-turystycznych.

W przyszłości konieczne będzie wspieranie takich tras komunikacyjnych, które dodatkowo będą umożliwiały dostęp mieszkańców np. do miejsc podstawowej i specjalistycznej opieki zdrowotnej. Z drugiej strony, zmniejszenie liczby dzieci i młodzieży spowoduje z pewnością konieczność ograniczenia bądź likwidacji tras szkolnych, co oznacza mniejsze zapotrzebowania na tabor. Wysokie przewozy kolejowe notowane w ruchu regionalnym w woj. Opolskim stanowią dobrą przesłankę do utrzymania dotychczasowych pasażerów korzystających z komunikacji publicznej w przyszłości pod warunkiem dostosowania oferty do zmiany preferencji pasażerów (wzrost znaczenia podróży fakultatywnych, skracanie czasu jazdy, wspólna taryfa biletowa na przejazdy kombinowane kolej-autobus na zasadzie biletu strefowego, dostępność komunikacji publicznej dla osób o ograniczonej sprawności poruszania się obejmującej zarówno osoby niepełnosprawne, jak i osoby starsze, matki z dziećmi, pasażerów z dużym i ciężkim bagażem ręcznym, komunikację z pasażerem obejmującą nowoczesne środki audiowizualne i mobilne).

17. Określenie preferencji dotyczących wyboru rodzaju środków transportu

W zakresie preferencji dotyczących środków transportu, Marszałek Województwa, jako organizator transportu publicznego, podczas dokonywania wyboru operatora działającego na liniach o charakterze użyteczności publicznej, weźmie pod uwagę następujące elementy charakterystyczne taboru:

1. W zakresie taboru kolejowego:
 - Dostosowanie do przewozu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej o parametrach zgodnych z przebudowywaną infrastrukturą kolejową.
 - Dostosowanie taboru do parametrów technicznych linii kolejowych (np. pozyskiwanie taboru na 120, a po 2015 r. nawet na 160 km/h) umożliwiające skracanie czasów jazdy.
 - Dostosowanie rodzaju środków transportowych do wielkości przewidywanych potoków podróży.

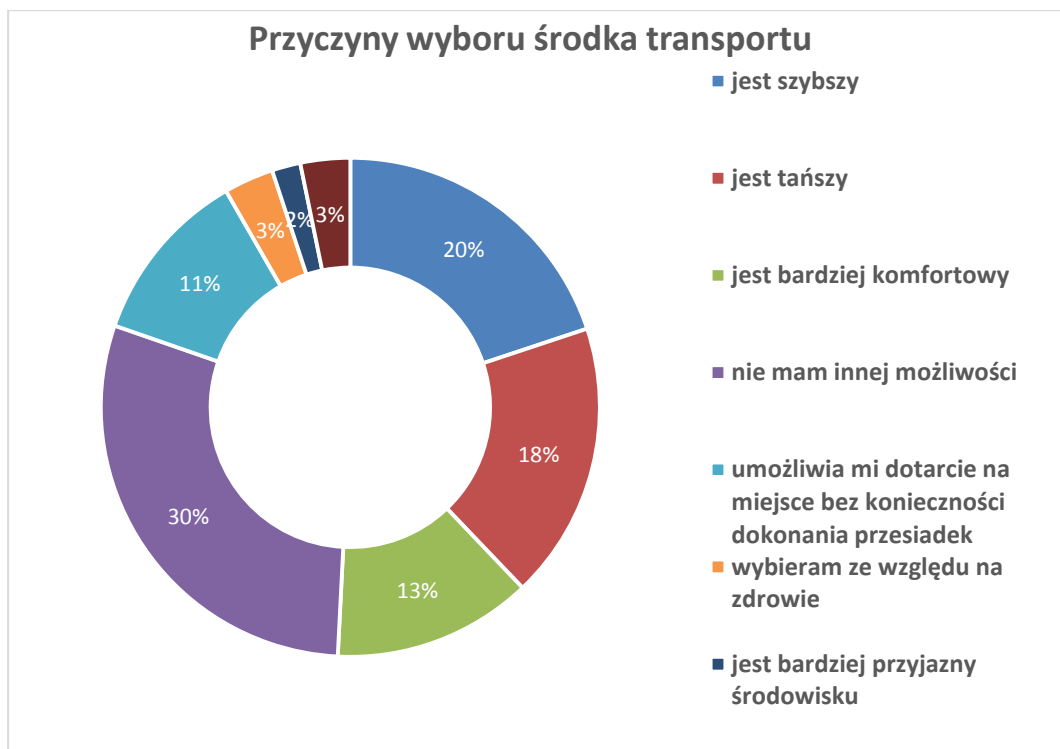
2. W zakresie taboru autobusowego:
 - Dostosowanie do przewozu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej.
 - Dostosowanie pojemności pojazdów do potoków podróży przewidywanych na określonej linii komunikacyjnej.
 - Dostosowanie do norm ochrony środowiska, tj. zgodność z europejskimi standardami emisji spalin EURO (co najmniej z normą EURO z 2005 r., która uwzględnia niskie emisje dymu i cząstek PM), jak pokazano w poniższej tabeli.

Tabela 35. Europejskie standardy emisji spalin EURO.

Norma	Od roku	Opis
EURO 1	1993 r.	Dyrektywa 91/441/EC [11] dla samochodów osobowych oraz dla osobowych i lekkich ciężarówek – 93/59/EEC.
EURO 2	1996 r.	Dyrektywa 94/12/EC (& 96/69/EC) dla samochodów osobowych.
EURO 3	2000 r.	Dyrektywa 98/69/EC [12] dla wszystkich pojazdów.
EURO 4	2005 r.	Dyrektywa 98/69/EC (& 2002/80/EC) dla wszystkich pojazdów.
EURO 5	2009 r.	Dyrektywa 2007/715/EC[13] dla lekkich samochodów osobowych i służbowych.
EURO 6	Planowana od 2014 r.	Dyrektywa 2007/715/EC[13] dla ciężkich pojazdów samochodowych.

Nowoczesny tabor autobusowy spełniający wymogi Rozporządzenia (WE) 1370/2007 w zakresie przewozu osób o ograniczonej sprawności poruszania się (tylko niskopodłogowy i o obniżonej podłodze) spełnia wymogi na obecnym etapie minimum Euro 4. W stosunku do taboru kolejowego, który bądź nie emituje punktowo spalin, bądź jest wyposażony w silniki wg norm Euro 5, tabor autobusowy dedykowany do przewozów użyteczności publicznej winien spełniać podobnie wysokie normatywy.

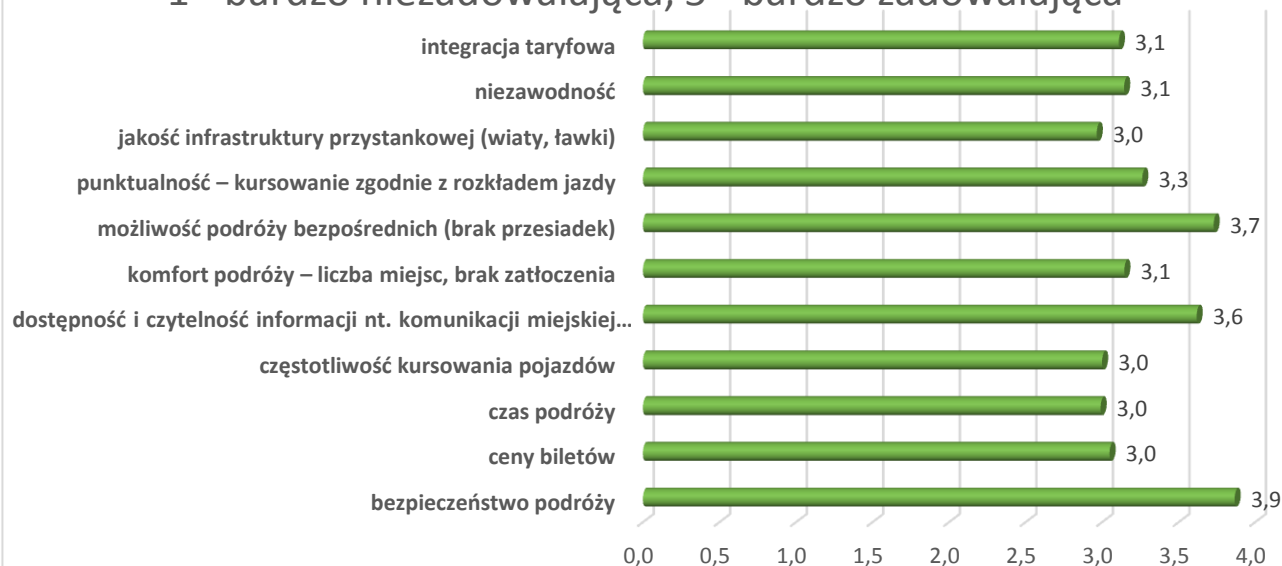
Wprowadzenie w planie transportowym regionu zapisów o wymogach dotyczących taboru autobusowego umożliwia potem przewoźnikom autobusowym pozyskanie wkładu unijnego na zakup nowoczesnego taboru do obsługi przewozów użyteczności publicznej np. dla linii uzupełniających sieć kolejową (np. kursy późnowieczorne, wczesnoranne, dowożące na stację, czy realizujące KKZ – kolejową komunikację zastępczą). Preferencje dotyczące wyboru środka komunikacji na terenie województwa opolskiego zostały zidentyfikowane poprzez przeprowadzone badania preferencji komunikacyjnych mieszkańców województwa.



Z powyższego diagramu można wyciągnąć następujące wnioski. Aż 30% badanych wybiera transport publiczny ponieważ nie ma innej możliwości. Jeśli taka możliwość pojawi się np. poprzez zakup samochodu związany z bogaceniem się mieszkańców województwa, to może nastąpić decyzja o zmianie środka komunikacji z publicznej na indywidualną.

Co piąty respondent wybiera transport publiczny ponieważ jest szybszy (20% badanych). Z kolei 18% badanych docenia niską cenę komunikacji publicznej. Dlatego te dwie cechy są najistotniejszym elementem, który sprawia, że transport publiczny jest konkurencyjny. Wspieranie rozwoju tego transportu na terenie Województwa Opolskiego powinno taki stan rzeczy utrzymać przynajmniej na obecnym poziomie, działając w kierunku poprawy tych relacji, czyli skracaniu czasu przejazdu i odpowiedniej polityce cenowej przewoźników. Ważna jest również częstotliwość kursów i szybkość dotarcia, z uwzględnieniem ewentualnych przesiadek. Z tego punktu widzenia bardzo istotne są przewozy integrujące transport kolejowy i autobusowy, co w konsekwencji może przyczynić się do skrócenia czasu dotarcia do celu.

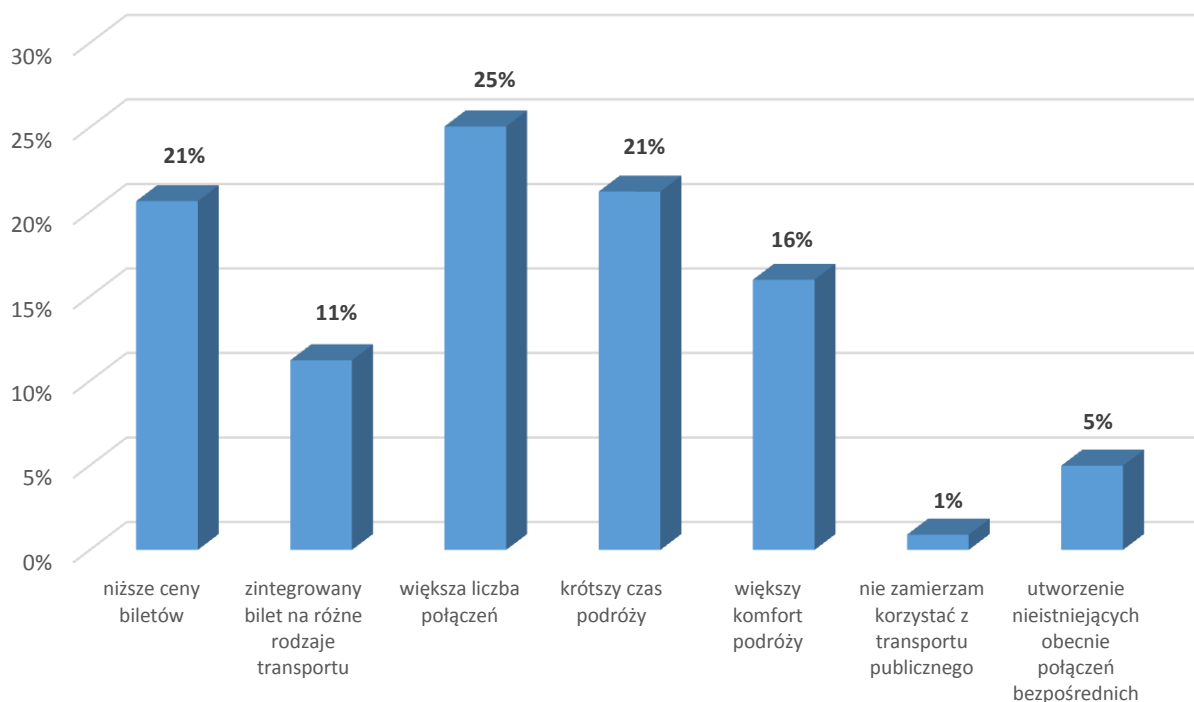
Ocena komunikacji publicznej w skali od 1 do 5: 1 - bardzo niezadowolająca; 5 - bardzo zadowolająca



Przy ocenie komunikacji publicznej najlepiej oceniane jest bezpieczeństwo podróży oraz możliwość przejazdu bezpośrednio bez przesiadek, co dotyczy przede wszystkim dojazdów do pracy i szkoły. W przypadku podróży z przesiadką, w sytuacji kiedy spóźni się jeden środek komunikacji pasażer może nie zdążyć na drugi, a co za tym idzie spóźni się do pracy czy szkoły. Dlatego bardzo ważne jest budowanie świadomości wartości transportu publicznego poprzez dbanie o jego punktualność. Natomiast najniższe oceny zebrały takie cechy transportu publicznego jak: czas podróży, cena biletu, częstotliwość kursowania oraz jakość infrastruktury przystankowej.

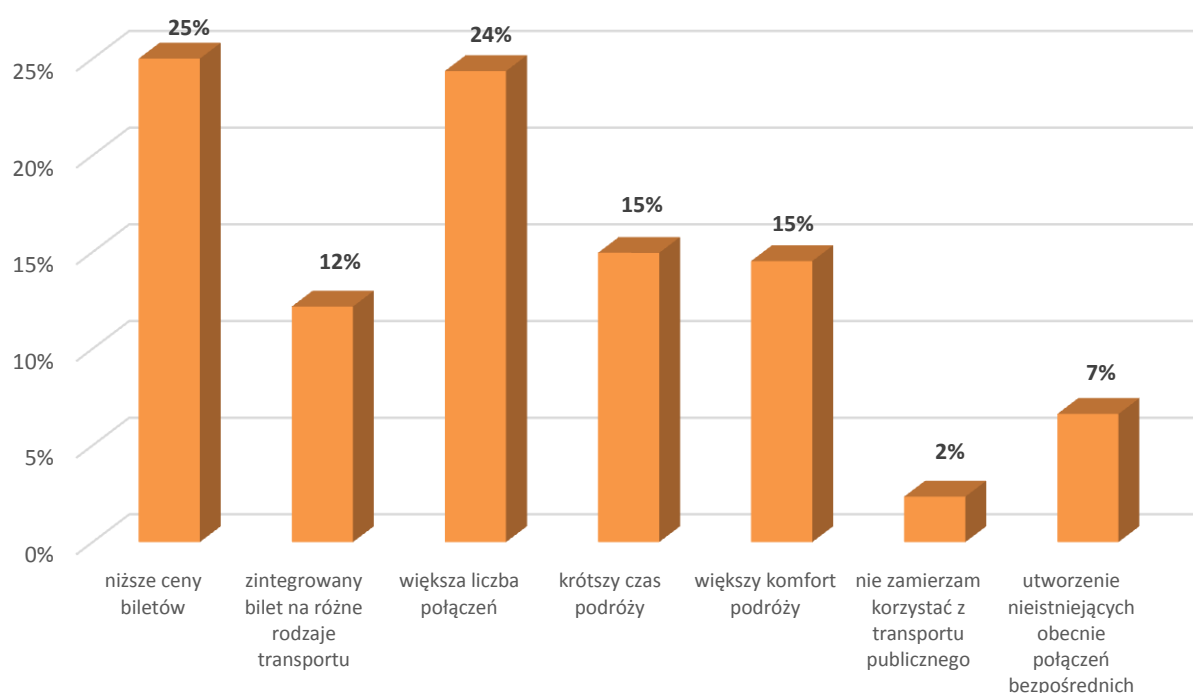
Średnia arytmetyczna ocena komunikacji publicznej w województwie opolskim wynosi 3,25. Nie jest to poziom zbyt wysoki pokazujący jeszcze duży obszar potrzebnych zmian, aby tą ocenę poprawić.

Sugestie dotyczące funkcjonowania transportu publicznego - kolej



W przypadku transportu kolejowego najistotniejszym wskazaniem (co czwarty ankietowany to zaznaczył) jest potrzeba zwiększenia liczby połączeń. Tuż za nim na równoważnym poziomie znalazły się dwie cechy: krótszy czas przejazdu oraz niższa cena biletu. Na podstawie tych wyników można stwierdzić, że poprawa oferty dla podróżnego korzystającego z kolei jest związana z większą liczbą połączeń i szybszym docieraniem do celu podróży. Warto też zwrócić uwagę na relatywnie wysoki odsetek respondentów (11%), którzy sugerowali poprawę konkurencyjności kolei, co powinno nastąpić poprzez zaoferowanie zintegrowanego biletu na różne środki transportu.

Sugestie dotyczące funkcjonowania transportu publicznego - autobusy



Natomiast w przypadku podróży komunikacją autobusową najistotniejszą cechą dla ankietowanych osób była niższa cena biletów – aż 25% badanych zwracało na to uwagę. Taka sytuacja świadczy, że cena biletów na komunikację autobusową, w porównaniu do jakości świadczonych usług jest wyższa, niż w przypadku komunikacji kolejowej. Ponadto widać wyraźnie, że respondenci zwracali uwagę na niedostateczną liczbę połączeń, aż 24% respondentów postulowało ich zwiększenie. Warto również zwrócić uwagę, że tak jak w przypadku komunikacji kolejowej istotną cechą jest integracja biletu na różne rodzaje transportu. Na nią zwracało uwagę 12% badanych.

CZĘŚĆ VI.

ZASADY ORGANIZACJI
RYNKU PRZEWOZÓW

18. Transport zrównoważony

Zasada zrównoważonego rozwoju została wprowadzona do polskiego systemu prawnego w art. 5 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej: „Rzeczpospolita Polska (...) zapewnia ochronę środowiska kierując się zasadą zrównoważonego rozwoju”. Zrównoważony rozwój jest więc fundamentem, na którym powinny opierać się dokumenty strategiczne, krajowe i lokalne, w odniesieniu do wszelkich dziedzin, społecznych i gospodarczych, funkcjonowania kraju i jego poszczególnych regionów.

Podstawowym determinantem rozwoju transportu publicznego jest zatem konieczność realizacji poprawy jego jakości przez:

- Prowadzenie polityki zrównoważonego rozwoju, ukierunkowanej na unikanie niepotrzebnego wzrostu mobilności.
- Prowadzenie polityki transportowej, zmierzającej do uzyskania równowagi między transportem publicznym a transportem indywidualnym.
- Prowadzenie polityki ekologicznej ukierunkowanej na promowanie transportu publicznego o napędzie nieszkodliwym dla środowiska, dostępnego dla wszystkich użytkowników, również dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej.
- Prowadzenie polityki budżetowej i fiskalnej zmierzającej do uwzględnienia w całkowitych kosztach związanych ze świadczeniem usług transportowych wszystkich kosztów zewnętrznych i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury transportowej.
- Prowadzenie polityki konkurencyjności zapewniającej otwieranie rynku usług przewozowych na konkurencję w ramach prowadzonych postępowań o zamówienie publiczne.

Biorąc pod uwagę poziom negatywnego oddziaływania transportu na środowisko, należy kłaść szczególny nacisk na zrównoważony rozwój systemu transportowego. Aktywne wdrażanie zrównoważonego rozwoju opiera się przede wszystkim na ograniczaniu zapotrzebowania na transport przez odpowiednią politykę przestrzenną.

Wdrażanie zrównoważonego rozwoju oznacza także kreowanie nowych wzorców zachowań komunikacyjnych oraz rozwijanie i popieranie tańszych, mniej uciążliwych dla środowiska systemów transportu:

- Kolejowy – jego zadaniem jest spełnienie roli podstawowego szkieletu komunikacyjnego i obsługa masowych przewozów pasażerów na liniach o potencjale wynikającym ze zsumowanych potoków na linii komunikacyjnej notowanych w transporcie indywidualnym, kolejowym i autobusowym. W celu wzrostu efektywności korytarzy liniowych niezbędne jest zintegrowanie transportu autobusowego z kolejowym, tak by doprowadzić do elastycznego, efektywnego systemu komunikacji regionalnej o dobrej dostępności usług także na obszarach z silnymi generatorami ruchu pozbawionymi połączeń kolejowych.
- Autobusowy – pełni funkcję uzupełniającą dla podstawowego szkieletu sieci kolejowej w sytuacji konieczności zapewnienia równomiernej dostępności w skali regionu usług użyteczności publicznej i realizacji usług z uwzględnieniem możliwości ich finansowania.
- Rowerowy - istotny dla zapewnienia bezpieczeństwa wygody poruszania się rowerem. Istotna jest również koordynacja z komunikacją publiczną w postaci możliwości przewozu rowerów w pojazdach transportu publicznego, integracja bike&ride na węzłach przesiadkowych zapewniająca przyjazny dla środowiska łańcuch podróży rower i komunikacja publiczna.
- Pieszy – ma za zadanie poprawić warunki ruchu pieszego poprzez zwiększenie dostępności do środków komunikacji publicznej oraz zwiększenie jego bezpieczeństwa, możliwość realizacji celu podróży z wykorzystaniem transportu publicznego i pieszego bez konieczności korzystania ze zmotoryzowanej komunikacji indywidualnej.

- Car sharing – stosowanie systemów wynajmu aut dla pasażerów tradycyjnie wykorzystujących transport publiczny w celu ograniczenia kongestii drogowej w miastach.

Zrównoważony system transportowy wykorzystuje mechanizmy fiskalne do promowania komunikacji publicznej np. opłaty za mandaty karne, płatne parkowanie mogą służyć rozwojowi infrastruktury autobusowej np. przystanków sieci przewozów służby publicznej, węzłów intermodalnych. W przypadku Opolszczyzny zrównoważony transport polegać będzie na kreowaniu łańcucha podróży z wykorzystaniem jako szkieletu szybkiej komunikacji szynowej o odpowiedniej częstotliwości kursowania dostosowanej do potrzeb pasażerów, uzupełnionej liniami autobusowymi o charakterze rozprowadzającym do generatorów ruchu pozbawionych oferty kolejowej lub gdzie oferta taka nie jest racjonalna ze względów finansowych (czas jazdy jest porównywalny do autobusu i potoki nie uzasadniają pojazdów o pojemności powyżej 70 miejsc siedzących).

W celu poprawy rentowności połączeń szkieletowych przebiegających przez obszar Województwa Opolskiego dla wybranych kursów pociągów pożądane jest tworzenie relacji przelotowych. Takie relacje pozwalają spełnić następujące funkcje:

- Zaspokojenie potrzeb przewozowych mieszkańców województwa w dojazdach do pracy, miejsc nauki, potrzeb fakultatywnych.
- Bezpośrednie połączenia miast powiatowych np. Namysłowa z Olesnem, Brzegu z Kędzierzynom-Koźle, czy Strzelcami Opolskimi, Nysy z Kluczborkiem w celu integracji regionalnej.
- Wzrost przychodów i ograniczenie deficytu przewozów w wyniku pozyskania pasażerów w relacjach tranzytowych przez Opolszczyznę łączących duże ośrodki aglomeracyjne np. Wrocław – Racibórz, Wrocław – Gliwice, Wrocław – Częstochowa, Wrocław – Jeseník, Opole – Łódź, Nysa-Wrocław dla połączeń o charakterze nisko kosztowym i akceptowalnym czasie przejazdu prędkości komunikacyjne po modernizacjach linii kolejowych ok. 60-70 km/h np. w 2015 r. takie parametry uzyska relacja Wrocław - Częstochowa przez Opole.

W tym wypadku zrównoważony system transportowy spełnia potrzeby przewozowe na równych poziomach, lokalnym np. relacja Dąbrowa Niemodlińska-Opole, regionalnym np. relacja Brzeg-Opole, ponad regionalnym np. Krapkowice-Gliwice, Głubczyce-Wrocław, Kluczbork-Częstochowa. W tym kontekście znaczenia nabiera rozwój sieci przewozów użyteczności publicznej o autobusowe relacje uzupełniające wg jednej taryfy i w ramach skoordynowanego rozkładu jazdy, które pozwalają mieszkańcom różnych (wszystkich, łącznie z Głubzycami i Krapkowicami) powiatów woj. opolskiego realizowanie potrzeb przewozowych w ramach podróży wewnątrz województwa, ale także poza jego granice w kierunku Wrocławia, czy GOP-u. Tylko w takim modelu zrównoważony transport zapewnia porównywalne możliwości podróżowania do komunikacji indywidualnej.

System transportowy, realizując zrównoważony rozwój społeczno-gospodarczy, wymusza koordynację (a nawet podporządkowanie) wszelkich działań politycznych, gospodarczych i społecznych z wymogami ochrony środowiska i w tym aspekcie opiera się na następujących zasadach:

- Polityka przestrzenna – zagospodarowanie terenu ukierunkowane na ograniczanie zapotrzebowania na transport, w oparciu o dobrze usytuowaną względem generatorów ruchu sieć komunikacji transportu publicznego. Zadanie do realizacji na poziomie regionalnym.
- Polityka gospodarcza – rozwój poszczególnych gałęzi gospodarki ukierunkowany na zmniejszanie ich transportochłonności (rozwój kolejowego przewozu towarów, wprowadzanie tranzytu kolejowego ograniczającego tranzytowy transport samochodowy, podniesienie prędkości handlowych pociągów towarowych do poziomu średniej unijnej). Możliwość kreowania na poziomie regionalnym dostępności kolei dla tranzytu w celu ograniczenia transportochłonności przez udrożnienie dla ruchu towarowego takich linii jak Kluczbork – Opole - Nysa (część korytarza

łączącego Dolny Śląsk i Czechy z centralną Polską i Wielkopolską), udrożnienie trzech magistrali wschód – zachód tj. Wrocław – Kluczbork – Lubliniec (Kielce), (Horka) Wrocław – Opole - Strzelce Opolskie - Gliwice/Kędzierzyn-Koźle – Rybnik (Bohumin), (Forst) Legnica – Świdnica – Nysa – Kędzierzyn-Koźle. Działania w tym kierunku spowodują w świetle wyroku ETS w przypadku wzrostu ruchu towarowego obniżenie kosztów dostępu do infrastruktury kolejowej dla przewozów służby publicznej i wykorzystanie parametrów modernizowanych linii z udziałem środków unijnych.

- Polityka społeczna – kreowanie nowych zachowań komunikacyjnych (zachęcanie do korzystania z komunikacji publicznej przy jednoczesnym racjonalizowaniu transportu prywatnego) np. przez tworzenie atrakcyjnego systemu taryfowego przewozów służby publicznej (np. ulgi handlowe dla seniorów, bilety rodzinne etc.) uwzględniającego wspólny bilet na różne środki transportu i zapewniającego dostępność wszystkich powiatów regionu opolskiego na taryfie strefowej lub/i kilometrowej w czasie konkurencyjnym do komunikacji indywidualnej po zakończeniu programu modernizacji sieci kolejowej do 2020 r.

Podsumowując, zrównoważony rozwój może zostać osiągnięty poprzez realizację wyżej wymienionych zadań, dzięki czemu uzyskany zostanie coraz wyższy poziom usług transportu publicznego na terenie Województwa Opolskiego, który może wyróżniać in plus warunki życia mieszkańców regionu. Zważywszy na korelację między poprawą jakości transportu publicznego, a wzrostem liczby mieszkańców, działanie takie w perspektywie długoterminowej może przyczynić się do zmiany trendów dotyczących liczby mieszkańców. Spadek liczby mieszkańców dotyka w UE tych krajów, gdzie jakość życia się obniża w wyniku wzrostu stopnia motoryzacji jak na Litwie, Polsce, Rumunii, natomiast zmiana trendu następuje w krajach wspierających zrównoważony rozwój jak Austria, Czechy, Dania, Wielka Brytania. Wychodząc od tej naczelnej zasady w dalszej części opracowania zostają omówione kolejne zasady organizacji rynku przewozów. Do realizacji tych zasad przyczyni się określenie pożądanego standardu usług przewozowych, co zostało dokonane w części VII Planu Transportowego.

19. Integracja różnych rodzajów transportu

Transport publiczny ma za zadanie służyć mieszkańcom Województwa Opolskiego, integrować terytorialnie jego powiaty w jednym wydajnym organizmie, zapewniać dostępność do wszystkich istotnych z punktu widzenia mieszkańców potrzeb jak edukacja, praca, rozrywka, turystyka, instytucje publiczne jak służba zdrowia, urzędy. Województwo Opolskie spełnia w tym zakresie oczekiwania mieszkańców. Poprawy wymaga jednak czas dojazdu przy pomocy komunikacji publicznej. W efekcie rośnie ilość środków transportu indywidualnego, która o nawet 100 środków transportu (aut i motorowerów, motocykli) na 1000 mieszkańców (ok. 540) przekracza w tym zakresie wskaźniki w tak rozwiniętych krajach jak Dania (ok. 390), Holandia (ok. 450), Niemcy (ok. 510), Francja (ok. 500), Hiszpania (ok. 480), Wielka Brytania (ok. 470). Oznacza to, że proces ograniczania liczby połączeń, który miał miejsce w latach 1997-2013 na obszarze Województwa Opolskiego głównie w komunikacji autobusowej, dezintegracja taryfowa przewoźników autobusowych, niskie prędkości komunikacyjne transportu publicznego (ok. 40 km/h), słaba dostępność takich ośrodków jak Krapkowice, Nysa, Prudnik, Głubczyce, Namysłów, Olesno z powodu braku integracji taryfowo-rozkładowej stymulują proces zakupu samochodów przez mieszkańców regionu.

Transport publiczny powinien stymulować rozwój regionu przez integrację różnych środków transportu, umożliwiać przejazd na jednym bilecie oraz w akceptowalnym czasie zapewniać dostępność wszystkich powiatów regionu. Wówczas system transportu publicznego koncentrując się na podstawowych relacjach będzie wydajny ekonomicznie (docelowo wpływy z biletów powinny pokrywać ponad 50% kosztów), tworząc łańcuchy podróży z wykorzystaniem komunikacji publicznej opartej na sieci kolejowej, ale także autobusach i komunikacji indywidualnej stosowanej nie do pełnych relacji, ale jako uzupełnienie systemu, w celu dojazdu do węzłów przesiadkowych.

Obsługa terenów rolniczych, rozległych obszarów atrakcyjnych turystycznie oraz chronionych obszarów przyrodniczych np. Natura 2000 jest dla przewoźników służby publicznej utrudniona z uwagi na brak masowości takich przewoźników. Dostępność takich przewoźników powinna być ułatwiana na etapie tworzenia sieci połączeń powiatowych np. na liniach Głubczyce – Kietrz, Prudnik – Biała, Zdieszowice – Leśnica, tworzenia węzłów przesiadkowych, w rejonach turystycznych wyposażonych np. w wypożyczalnię rowerów (Zdzieszowice dla turystyki wokół Góry Św. Anny, Prudnik dla turystyki górskiej, Ozimek dla turystyki wokół Jez. Turawskiego i Borów Stobrawskich). Przewozy w sieci użyteczności publicznej na szczeblu wojewódzkim powinny tworzyć szkielet dla takiej integracji, która jednak, aby była efektywna i popularna musi być tworzona również na szczeblu powiatowym oraz gminnym. Szkielet zgodny z planem województwa tworzy sieć komunikacji intermodalnej, która powinna być transportem bardziej ekologicznym, w porównaniu z transportem indywidualnym, wysoce bezpiecznym dla pasażerów, a także umożliwiać szybkie przemieszczanie się. Jednak ostateczna wydajność systemu i włączenie do niego punktów o niższym potencjale przewoźnym musi być realizowane na zasadzie dodawanych do bazy regionalnej komunikacji elementów na poziomie lokalnym takich jak:

- Parking w systemie Park&Ride.
- Węzeł przesiadkowy kolej i autobus.
- Sezonowa wypożyczalnia rowerów reklamowana na szczeblu wojewódzkim w ramach podstawowej informacji pasażerskiej.
- Rozkład jazdy autobusów dostosowany do rozkładu jazdy pociągów.
- Przybliżanie przystanków autobusowych do peronów kolejowych, w celu zapewnienia przesiadek w systemie drzwi w drzwi.

W kontekście potrzeb województwa opolskiego oraz zgodnie z badaniami preferencji mieszkańców ważne jest wprowadzenie zintegrowanego systemu taryfowo-rozkładowego. Taki system powinien opierać się na podstawowym szkielecie połączeń kolejowych, wysoko pojemnym, z adekwatną ilością i częstotliwością

połączeń kolejowych, z uwzględnieniem taryfy kolejowej uzupełnianej o połączenia autobusowe użyteczności publicznej, w których są respektowane bilety kolejowe.

Integracja systemu informacji pasażerskiej na poziomie regionalnym (system mobilnej informacji w czasie rzeczywistym o położeniu pojazdów) i lokalnym (systemy informacji pasażerskiej jak tabliczki przystankowe, zapowiedzi audiowizualne na stacjach węzłowych, system informacji w czasie rzeczywistym na głównych węzłach intermodalnych). W oparciu o ten podstawowy system należy rozwijać zintegrowane systemy zarządzania ruchem, preferując transport publiczny, a w szczególności integrację wszystkich jego rodzajów (zintegrowane węzły przesiadkowe, wspólny bilet i taryfa). Wówczas przewóz osób odbywać się będzie w sposób szybki i sprawny, z zachowaniem zasad ochrony środowiska.

Na poziomie regionalnym jedynym narzędziem stymulowania popytu na przewozy użyteczności publicznej jest poprawa bezpieczeństwa na drogach w wyniku eliminacji zachowań niebezpiecznych na drodze poprzez egzekwowanie kar za przekraczanie ograniczeń prędkości, co doprowadzi w dalszej perspektywie do ograniczenia hipotetycznej konkurencyjności komunikacji indywidualnej wynikającej z łamania przepisów drogowych. Wymiernym skutkiem finansowym poprawy bezpieczeństwa jest ograniczenie kosztów zewnętrznych transportu, polegających na zmniejszeniu wydatków na rehabilitację w szpitalach wojewódzkich osób rannych w wypadkach, ograniczeniu strat ponoszonych na edukację i kształcenie osób, zmniejszenie liczby zabitych lub wyłączonych z pracy po wypadku, poprawa warunków życia w regionie zachęcająca do wiązania swojej przyszłości z Województwem Opolskim. Sprawny, szybki transport publiczny stanowi wówczas czynnik stymulujący równowagę w transporcie osób w wyniku przestrzegania przepisów ruchu drogowego.

Usprawnienie połączeń komunikacyjnych wpłynie na wzrost atrakcyjności i poprawę wykorzystania potencjału turystycznego oraz na rozwój gospodarczy i społeczny regionu. Dobry transport publiczny stanowi też czynnik stymulujący zmiany ludnościowe. Łatwo dostępny transport publiczny umożliwia przeciwdziałanie emigracji z regionu, w sytuacji zapewnienia dogodnych połączeń w czasie do 45-60 minut oraz konkurencyjnych cenowo, nawet do sąsiednich ośrodków regionalnych, umożliwia wybór miejsca zamieszkania w województwie opolskim, jako tańszym regionie np. pod względem ceny mieszkania, przy jednoczesnym dojeździe do pracy np. we Wrocławiu lub w województwie śląskim. W dużych ośrodkach metropolitalnych czas dojazdu w granicach miasta na poziomie 45-60 minut nie jest czymś wyjątkowym np. w przypadku Wrocławia. Stąd przy komunikacji regionalnej podobne czasy dojazdu stanowią o atrakcyjności takiej formy transportu.

Na każdym obszarze krzyżują się różne rodzaje transportu:

- linie kolejowe,
- linie autobusowe podmiejskie i dalekobieżne,
- linie miejskie.

Wszystkie te linie tworzą na danym obszarze system transportowy, uzupełniając się nawzajem i dając pasażerowi możliwość swobodnego poruszania się. Spójny i wydajny system transportowy o zadowalających wskaźnikach ekonomicznych, zapewniający masowe przewozy osób jest możliwy przy jego integracji na kilku poziomach. Bez niej system komunikacji publicznej ulega marginalizacji przy jednocześnie rosnących kosztach jego utrzymania (np. rosnąca stawka pockm/wozokm). Obecnie Polska, obok Litwy ma najniższy udział komunikacji publicznej w *modal split* (podziały intermodalne; udział poszczególnych rodzajów transportu w rynku przewozów) z 27 krajów UE, gdy jeszcze 15 lat temu był to wskaźnik 2 razy wyższy. Przejęcie 500 pasażerów, którzy dotychczas podróżowali własnym środkiem transportu na rzecz transportu publicznego oznacza rocznie średnio dodatkowe przychody na poziomie 1,2 mln zł. W przypadku pogorszenia konkurencyjności kolei podobnej wysokości dochody mogą być w ciągu roku utracone.

Do 2020 r. ulegnie znacznemu skróceniu czasu podróży dzięki modernizacji i rewitalizacji linii kolejowych o długości ok. 400 km na podstawowej sieci kolejowej regionu tj. linie Kluczbork – Namysłów (Wrocław), Kluczbork – Byczyna (Poznań), Kluczbork – Olesno (Lubliniec), Opole – Strzelce Opolskie (Gliwice), Opole – Gogolin – Kędzierzyn - Koźle – Racibórz, Nysa – Opole, Kluczbork – Opole, Nysa – Brzeg, co oznacza wyraźną przewagę konkurencyjną dla transportu szynowego. Linia kolejowa zmodernizowana na 120 km/h umożliwi prędkość komunikacyjną pociągu przyspieszonego ok. 80-90 km/h i osobowego ok. 60-70 km/h. Są to prędkości wyższe dla pociągu przyspieszonego o ok. 20 km/h, w stosunku do komunikacji indywidualnej. W przypadku prędkości 100 km/h umożliwi to prędkość komunikacyjną pociągu przyspieszonego ok. 65-80 km/h i osobowego ok. 50-60 km/h.

Zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego miejskiego i regionalnego można uzyskać poprzez integrację systemu transportu publicznego – autobusów i pociągów na następujących poziomach:

- **HARDWARE** – dostępności w czasie i przestrzeni do punktów węzłowych, wspólnego użytkowania infrastruktury transportowej.
- **SOFTWARE** – systemów informatycznych, zarządzania przewozami, zarządzania ruchem.
- **ORGWARE** – koordynacji linii oraz rozkładów jazdy.
- **FINWARE** – wspólnego systemu taryfowego i biletowego.

W kontekście doświadczeń innych organizatorów przewozów, kluczowe są dwa ostatnie elementy systemu, czyli koordynacja linii oraz rozkładów jazdy, a także wspólny system taryfowo-rozkładowy. Jednolita taryfa np. strefowa (może funkcjonować równoległe do taryfikacji kilometrowej) zapewnia dostępność miejscowości położonych wzdłuż linii kolejowej (np. Gogolin, Prudnik), ale także miejscowości generujących znaczne przewozy w sąsiedztwie (np. Krapkowice, Pokrzywna w sezonie turystycznym). Podobne rozwiązania obecnie funkcjonują np. w woj. kujawsko-pomorskim tzw. bilet BiT City i WiT City zakupiony na pociąg a obowiązujący równoległe w komunikacji miejskiej w Bydgoszczy, Toruniu czy Włocławku. Na gruncie opolskim możliwe jest wprowadzenie prócz biletów strefowych obejmujących swoim zasięgiem takie miasta powiatowe jak Krapkowice (autobusowa linia komunikacyjna Gogolin-Krapkowice powiązana rozkładowo z pociągami), Głubczyce (autobusowa linia komunikacyjna Głubczyce – Kędzierzyn - Koźle po modernizacji linii Kędzierzyn-Koźle - Opole), czy ważne ośrodki turystyczne takie jak: Pokrzywna czy Głuchołazy (autobusowa linia komunikacyjna Nowy Świątów-Pokrzywna powiązana rozkładowo z pociągami).

Wówczas zasięg planu transportowego obejmuje systemem przewozów użyteczności publicznej wszystkie miasta powiatowe na jednolitej taryfie biletowej, co stanowi bazę tworzenia konkurencyjnej, atrakcyjnej dla użytkowników komunikacji indywidualnej sieci komunikacji publicznej, dostępnej taryfowo na jednym bilecie i jednolitej pod względem rozkładów jazdy zintegrowanych ze sobą na węzłach intermodalnych. Połączenia autobusowe powinny stanowić uzupełnienie sieci połączeń kolejowych. Na liniach autobusowych, przebiegających po trasach równoległych do przebiegu linii kolejowych, połączenia o charakterze użyteczności publicznej wykonywane będą w godzinach lub w miejscach uzupełniających ofertę kolejową, w sposób nie zagrażający funkcjonowaniu połączeń kolejowych i nie wpływający ujemnie na ich rentowność.

Przy zapewnieniu dostępności jednolitych rozkładowo i taryfowo przewozów użyteczności publicznej wszystkich miast powiatowych województwa opolskiego, zadaniem własnym powiatów jest zapewnienie dostępności do innych miejscowości danego powiatu np. ze stolicy powiatu. Plan transportowy województwa określa zatem tylko sieć szkieletową o wysokiej wydajności na szczeblu wojewódzkim i punkty styku tej sieci na szczeblu powiatowych węzłów intermodalnych jak Namysłów, Krapkowice, czy Głubczyce itd.

Zgodnie z zapisami Krajowego Planu Transportowego regularna krajowa komunikacja autobusowa (bez przedsiębiorstw komunikacji miejskiej) jest prowadzona na około 20 tys. linii o długości ponad 1 mln km, a komunikacja międzynarodowa na 200 liniach o długości ponad 360 tys. km. W połączeniach na liniach

krajowych wyraźnie dominują przewozy o charakterze podmiejskim, które stanowią ponad 70% całości realizowanych przewozów autobusowych w Polsce. Przewozy dalekobieżne mają zatem charakter konkurencyjny do krajowej sieci przewozów użyteczności publicznej i ich rozwój jest skutkiem słabości ponadregionalnych połączeń kolejowych, co na poziomie regionalnym obejmuje brak szybkich połączeń w taryfie regionalnej łączących np. Opole z Wrocławiem lub Opole z obszarem działania KZK GOP. Przy taryfie stosowanej przez PKP Intercity SA przejazdy na biletach jednorazowych pociągami klasy TLK, lub tym bardziej EIC są niekonkurencyjne cenowo do odległości ok. 160 km (np. trasa Opole –Katowice ma długość 108 km). Jeśli segment przewozów regionalnych nie uwzględni tego typu relacji, rentowność przewozów regionalnych ulega obniżeniu.

W wielu krajach europejskich rozbudowa sieci połączeń kolejowych polega zwykle na zwiększaniu ilości połączeń w szkieletowych korytarzach transportowych i obejmuje tworzenie połączeń standardu regioekspresu. W ostatnich latach takie działania podejmowano na poziomie regionalnym w Austrii (np. Voralberg, Tyrol), Czechach (nowe połączenia wokół Ostrawy, Pragi, Liberca, Ołomuńca), Węgrzech, Słowacji (połączenia wokół Bratysławy, Zilina-Zwoleń zmienione z połączeń osobowych na pociągi o ograniczonej liczbie postoi), Finlandii. W Niemczech, Francji, Wielkiej Brytanii, Włoszech ten typ połączeń stanowi o konkurencyjności oferty regionalnej.

Plan transportowy Województwa Opolskiego bierze pod uwagę, że w miarę modernizacji sieci kolejowej będzie możliwe wprowadzenie tego typu połączeń, których czas jazdy będzie konkurencyjny względem komunikacji indywidualnej i będzie obsługiwał tylko te stacje o największej wymianie pasażerów, które mogą być obsługiwane przez rosnący wolumen pasażerów korzystających z relacji łączonej np. z autobusem na wspólnej taryfie, bądź Park&Ride, czy Bike&Ride, położonych blisko głównych generatorów ruchu, które z kolei koncentrują się na funkcjach zaspokajających bieżące potrzeby transportowe określonych społeczności.

W Polsce w związku z deregulacją rynku nastąpił bezprecedensowy spadek udziału transportu publicznego w przewozach np. w latach 2000-2011 w komunikacji kolejowej z 11,7 do 5,0% (średnia unijna jest na poziomie 7,1%), a autobusowej z 15% do 6,5%. Problematyczną zaletą takiego rynku w kontekście spadku przewozów komunikacją publiczną jest jego elastyczność, rozumiana jako umiejętność szybkiego dostosowywania się do potrzeb pasażerów, w tym głównie obsługi linii aktualnie przynoszących największy zysk. Wadami natomiast – brak integracji taryfowo-biletowej, obniżanie rentowności przewozów służby publicznej, koncentracja na wybranych i często zmienianych segmentach rynku, rozkłady jazdy obciążone zbyt krótkimi czasami jazdy niemożliwymi do realizacji zgodnie z przepisami ruchu drogowego (wysoka wypadkowość), na poziomie lokalnym obsługa przewozów taborem niezgodnym z wymogami Rozporządzenia (WE) 1370/2007, często przebudowanymi pojazdami dostawczymi dla potrzeb przewozu osób. Sytuacja taka zmusza pasażerów do stosunkowo skomplikowanego i czasochłonnego zapoznawania się z wieloma ofertami poszczególnych przewoźników, co prowadzi w konsekwencji do rezygnacji z usług transportu publicznego.

Dodatkowo na proces ten nakłada się niestabilna oferta ze strony przewoźników kolejowych, zarówno w zakresie rozkładu jazdy, obowiązujących taryf, czasu przejazdu, a w przypadku linii Opole-Zawadzkie także częstotliwości uruchamianych połączeń, będąca efektem nie tyle ograniczonych środków finansowych, co trwających i nie zakończonych prac modernizacyjnych i remontowo-naprawczych, braku jednolitej i strategicznie uzasadnionej polityki taryfowej. Powoduje to przejmowanie pasażerów przez znacznie bardziej elastyczny indywidualny transport samochodowy. W efekcie w Polsce liczba samochodów na mieszkańca jest na wyższym poziomie niż w krajach z dwukrotnie wyższym PKB.

W kontekście powyższego sposobem na zmianę negatywnego trendu spadku udziału komunikacji publicznej sprzecznego z polityką unijną w tym zakresie jest rozwój komunikacji publicznej rozumiany jako zrównoważony, stopniowy rozwój sieci połączeń, integracja różnych środków transportu poprzez skoordynowanie rozkładów

jazdy oraz wprowadzenie wspólnego systemu taryfowo-biletowego, zapewnienie dostępności komunikacyjnej regionu na poziomie między powiatowym.

Inną formą wzmocnienia konkurencyjności i integracji transportu regionalnego z miejskim oraz indywidualnym jest tworzenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych. Zgodnie z definicją z ustawy o publicznym transporcie zbiorowym jest to „miejsce umożliwiające dogodną zmianę środka transportu wyposażone w niezbędną dla obsługi podróżnych infrastrukturę, w szczególności: miejsca postojowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się zwłaszcza z rozkładem jazdy, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną”. Zazwyczaj najlepszym miejscem na lokalizację takiego węzła przesiadkowego są okolice dworców kolejowego i autobusowego.

Celem integracji transportu publicznego z indywidualnym jest kształtowanie pożądanego podziału zadań przewozowych. Zgodnie z tendencjami zrównoważonego rozwoju obowiązującymi w Unii Europejskiej podział zadań przewozowych w transporcie miejskim powinien kształtować się w proporcji 75 % transport publiczny - 25 % transport indywidualny. Celem Komisji Europejskiej jest w perspektywie 2025 uzyskanie 15% udziału kolei w dowozach do miast o takim charakterze jak Opole. Obecnie ten udział w opolskim nie przekracza 7-10%, mimo to jest znacznie wyższy niż w innych regionach kraju (średnia krajowa 5%). W sytuacji słabości komunikacji publicznej, braku uprzywilejowania tego rodzaju transportu np. przez tworzenie buspasów na poziomie lokalnym przejawia się powszechne dążenie do posiadania samochodów prywatnych ponad ilości występujące w krajach o dużo wyższym PKB. Dla miast wielkości Opola, Kędzierzyna-Koźła udział transportu przyjaznego dla środowiska (autobus, kolej, rower) jako minimalną proporcją przyjmuje się podział 50 % - 50 %. W takich metropoliach jak Warszawa, Poznań, Kraków jest on znacznie wyższy i dochodzi do 70% na korzyść transportu zrównoważonego.

Zwiększanie atrakcyjności transportu publicznego, z jednoczesnym zmniejszaniem poziomu korzystania z komunikacji indywidualnej, można uzyskać poprzez usprawnienie komunikacji zbiorowej pod względem dostępności, częstotliwości kursowania, niezawodności, atrakcyjności cenowej, podniesienia poziomu bezpieczeństwa, komfortu i elastyczności. Oprócz usprawnienia komunikacji zbiorowej należy zintegrować transport publiczny z transportem indywidualnym także poprzez tworzenie wspólnych rozwiązań, które mogą się opierać na istniejącej infrastrukturze. Przykładem takich rozwiązań są:

- Terminale intermodalne (przesiadkowe, węzłowe).
- System „Parkuj i Jedź” (P&R).
- System informacji i zarządzania ruchem.

Transport publiczny zawsze będzie bardziej popularny w przewozach miejskich, jednak w celu zapewnienia zrównoważonego rozwoju niezbędny jest jego rozwój w komunikacji regionalnej kosztem przejęcia z komunikacji indywidualnej pasażerów.

W przypadku Województwa Opolskiego terminale przesiadkowe powinny objąć następujące stacje kolejowe w powiązaniu z komunikacją autobusową:

- Opole Główne (miejska i regionalna),
- Opole Zachodnie (miejska),
- Opole Gosławice (miejska i regionalna) w sąsiedztwie stacji kolejowej „Opole - Gosławice”,
- Opole Groszowice (miejska i regionalna),
- Opole Grotowice (miejska i regionalna) ,
- Kędzierzyn-Koźle (miejska i regionalna),
- Nysa (miejska i regionalna),
- Brzeg (miejska i regionalna),

- Gogolin (powiatowa),
- Kluczbork (powiatowa),
- Namysłów (powiatowa),
- Strzelce Opolskie (powiatowa).

Aby węzeł przesiadkowy pełnił swoją funkcję powinna zostać zagwarantowana odpowiednia dostępność w czasie i przestrzeni do tego punktu. Dostępność w czasie oznacza koordynację rozkładów jazdy pociągów regionalnych i międzywojewódzkich w taki sposób, aby czas oczekiwania przesiadającego się pasażera na drugi pociąg mieścił się w przedziale od 5 do 30 minut. Integracja połączeń autobusowych z kolejowymi w zależności od stacji powinna polegać na zapewnieniu przyjazdu autobusu przed pociągiem do 5 minut (np. Gogolin) oraz do 10-12 minut (Opole Główne) i jego odjazd od 5 do 10 minut po przyjeździe pociągu.

Żeby koordynacja rozkładów jazdy była możliwa niezbędne jest zapewnienie dostępności przestrzennej do punktów węzłowych, co oznacza w przypadku połączeń kolejowych, że wjazdy i odjazdy różnych kategorii pociągów powinny odbywać się z tego samego peronu. Niezbędne jest również powiązanie miejsca odjazdów i przyjazdów autobusów z wejściem do dworca kolejowego. W ramach wdrożenia planu transportowego remarszrutyzacja komunikacji miejskiej musi objąć podjazdy pod budynek dworcowy linii obecnie przebiegających lub kończących/zaczynających bieg w sąsiedztwie dworca. Dotyczy to linii miejskich w Kędzierzynie-Koźlu, Brzegu i Nysie, a w odniesieniu do komunikacji powiatowej w Prudniku, Kluczborku, Namysłowie, Gogolinie, Strzelcach Opolskich, Zawadzkiem, Racławicach Śląskich, Ozimku, Oleśnie.

Dokonanie remarszrutyzacji tras komunikacji miejskiej w Opolu będzie możliwe dopiero po wybudowaniu intermodalnego węzła przesiadkowego „Opole Główne” oraz po przebudowie istniejącego układu komunikacyjnego w rejonie dworców autobusowego i kolejowego. Dopiero wówczas możliwa będzie integracja komunikacji kolejowej, autobusowej pozamiejskiej oraz miejskiej, a autobusy komunikacji miejskiej oprócz przystanków na ulicach 1-Maja i Kołłątaja wjeżdżałyby również na teren nowego węzła.

System „Parkuj i Jedź” winien być rozbudowany w pierwszej kolejności na stacjach z zatrzymaniami pociągów przyspieszonych i pospiesznych oraz w terenie o niższej gęstości zaludnienia w celu poprawy dostępności miejscowości położonych do 10-15 km od danej stacji. Lokalizacja parkingów wyposażonych także w zadane parkingi dla rowerów powinna uwzględniać priorytet dostępności stacji lub przystanku dla komunikacji autobusowej.

Największe parkingi do 100-150 miejsc parkingowych dla aut i minimum 30 rowerów powinny być utworzone wokół takich stacji jak:

- Opole Główne (strona południowa lub wschodnia),
- Brzeg (strona wschodnia lub południowa),
- Kędzierzyn-Koźle (strona południowa),
- Nysa (strona zachodnia lub wschodnia).

Mniejsze parkingi, często na bazie uporządkowania obecnych miejsc postojowych dostosowane do 25-50 samochodów i minimum 10 rowerów powinny objąć takie lokalizacje, jak:

- Lewin Brzeski (ciążenie Skorogoszcz),
- Zdzeszowice (ciążenie Leśnica),
- Gogolin (ciążenie Krapkowice),
- Prudnik (ciążenie samo miasto, Biała),
- Olesno (ciążenie samo miasto, Borki),
- Namysłów (ciążenie samo miasto, Rychtal),

- Kluczbork (ciążenie samo miasto, Bogacica),
- Strzelce Opolskie (ciążenie Rozmierka, Jemielnica, Dziewkowice).

W przypadku innych miejscowości o mniejszej pojemności parkingów (np. Tułowice, Szydłów, Raclawice Śląskie, Grodków, Tarnów Opolski itd.) prace nad uporządkowaniem terenu winny być prowadzone z udziałem zainteresowanych władz szczebla lokalnego.

System informacji pasażerskiej dla przewozów użyteczności publicznej powinien być scentralizowany w opolskim centrum zarządzania ruchem. Jego lokalizacja winna być powiązana ze służbami prowadzenia ruchu na sieci PKP PLK, stąd usytuowanie centrum powinno być w Opolu w sąsiedztwie stacji Opole Główne. Centrum powinno monitorować ruch pociągów i autobusów objętych planem w miarę wyposażania ich w systemy GPS lub równoważne w celu dystrybucji informacji na temat ich punktualności kursowania do urządzeń mobilnych, internetu, dynamicznej informacji stacjonarnej o zmiennej treści (wyświetlacze na przystankach, dworcach), przewoźników autobusowych (np. przekazanie informacji o konieczności oczekiwania autobusu na spóźniony kilka minut pociąg).

Ważnym elementem polityki transportowej miast jest polityka parkingowa. W ostatnich latach wzrasta znaczenie tej formy zarządzania transportem jako przeciwwagi dla osłabiania konkurencyjności komunikacji zbiorowej. Związane jest to ze zwiększającą się liczbą samochodów osobowych oraz ze wzmożonym ruchem, a co za tym idzie z deficytem miejsc postojowych i z zatłoczeniem ulic w mieście. Odpowiedzią na te problemy powinna być odpowiednio ukształtowana polityka parkingowa. Do jej zadań należy określenie potrzeb parkingowych mieszkańców. Należy pamiętać, że wzrastająca liczba miejsc parkingowych zachęca do korzystania z tego środka transportu przez mieszkańców. Inwestycje takie są niezbędne o ile zapewniają odpowiednie usytuowanie miejsc parkingowych, w taki sposób, aby zachęcić do korzystania z komunikacji publicznej. Najlepszą lokalizacją dla tego typu przedsięwzięć są obrzeża miast lub inne punkty pozwalające na dogodne przesiadki. Właśnie za pomocą tego narzędzia można wpłynąć na integrację transportu indywidualnego z komunikacją publiczną oraz zachęcić do korzystania ze środków publicznego transportu zbiorowego.

Integracja transportu publicznego i indywidualnego powinna opierać się także na systemie „Parkuj i Jedź” (P&R) - czyli na systemie, gdzie pasażer podejżdza swoim samochodem do danego miejsca położonego w węzle integracyjnym koło np. stacji kolejowej zapewniającej szybkie połączenie do głównych ośrodków regionu komunikacją publiczną. Dobrym miejscem lokalizacji tego typu rozwiązań są okolice dworca kolejowego i autobusowego albo inne ważne węzły przesiadkowe na obszarze województwa.

20. Tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego

Marszałek Województwa może zgodnie z art. 19 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym dokonać wyboru operatora w następujący sposób:

1. w trybie ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – *Prawo zamówień publicznych* w wyniku przetargu,
2. w trybie ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o *koncesji na roboty budowlane lub usługi* poprzez przydzielenie koncesji,
3. art. 22 ust. 1 Ustawy (bezpośrednie zawarcie umowy) w przypadku, gdy:
 - średnia roczna wartość umowy nie przekracza 1 000 000 euro, lub świadczenie nie przekracza usług w wymiarze 300 000 kilometrów rocznie. W przypadku umowy z małymi i średnimi operatorami dysponującymi mniej niż 23 środkami transportu, podane wartości mogą być podwojone;
 - świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny;
 - świadczenie usług ma być wykonywane w transporcie kolejowym;
 - wystąpi zakłócenie lub ryzyko zakłócenia świadczenia usług, jednak umowa taka nie może być zawierana dłużej niż na dwa lata.

Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym organizator może realizować przewozy w ramach publicznego transportu zbiorowego w formie samorządowego zakładu budżetowego. W przyszłości (zapewne po 2020 r.) taki tryb nie będzie możliwy po liberalizacji prawa unijnego w wyniku wprowadzenia w życie IV Pakietu Kolejowego.

WADY I ZALETY POSZCZEGÓLNYCH TRYBÓW

W przypadku wyboru operatora na podstawie przetargu w trybie Ustawy *Prawo zamówień publicznych*, jego organizacja oraz wymagania określone przez Organizatora mogą mieć wpływ na liczbę oferentów. W sytuacji, w której przetarg jest organizowany na pojedyncze linie jest szansa, że więcej oferentów spełni określone wymagania, co skutkuje obniżeniem kosztów w zakresie obsługi linii. Nie dotyczy to jednak linii mniej rentownych, na obsługę, których nie przystąpi wielu oferentów z uwagi na wysokie ryzyko kosztów. Inna sytuacja ma miejsce przy organizacji przetargu dla pakietu linii, ponieważ wówczas ryzyko strat jest mniejsze i firmy chętniej przystępują do przetargu oraz aktywniej konkurują między sobą. Wzrost konkurencji powoduje jednak wzrost wymagań wobec podmiotów startujących w przetargu, co skutkuje ich eliminacją.

Istotną kwestią jest właściwe określenie specyfikacji istotnych warunków zamówienia, ponieważ organizator może dokonać wyboru operatora, przewidując, że świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na danej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej, które są nierentowne, będzie wiązało się ze świadczeniem takich usług przez tego samego operatora na innej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej, które są rentowne, niezależnie od wybranego przez organizatora trybu wyboru operatora, wskazanego w art. 19 ust. 1 Ustawy. Takie rozwiązanie ma na celu zapewnienie zorganizowania przewozów na wszystkich liniach komunikacyjnych przewidzianych w planie transportowym, zarówno tych rentownych, jak i tych, które są lub mogą okazać się nierentowne.

To, co również istotne, w przypadku udzielenia zamówienia w trybie przewidzianym w ustawie z dnia 29 stycznia 2004 r. – *Prawo zamówień publicznych*, operator będzie miał prawo do uzyskania rekompensaty.

W przypadku wyboru operatora w trybie ustawy o *koncesji na roboty budowlane lub usługi* poprzez przydzielenie koncesji należy wziąć pod uwagę, że podstawową cechą koncesji jest wykonywanie uprawnień

z niej wynikających na ryzyko koncesjonariusza, czyli operatora, dlatego uprawnienie do uzyskania rekompensaty nie będzie przysługiwało operatorowi wybranemu w tym trybie, chyba że strata wyniknie z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego. Taka część rekompensaty będzie stanowiła płatność organizatora, o której mowa w ww. ustawie.

Kolejny tryb wyboru operatora określa art. 22 ust. 1 Ustawy publicznym transporcie zbiorowym dając możliwość zawarcia przez organizatora umowy bezpośredniej z operatorem w przypadkach wskazanych poniżej.

Jedną z możliwości zawarcia umowy bezpośredniej jest świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego przez podmiot wewnętrzny (art. 22 ust. 1 pkt. 2 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym).

Podmiotem wewnętrznym w rozumieniu Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r., dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) 1107/70 (art. 2 lit. j) jest odrębną prawnie jednostką podlegającą kontroli właściwego organu lokalnego, a w przypadku grupy organów przynajmniej jednego właściwego organu lokalnego, analogicznej do kontroli, jaką sprawują one nad własnymi służbami.

Obecnie Województwo Opolskie nie posiada udziałów w firmach transportowych, które mogłyby być uznane za podmioty wewnętrzne, w rozumieniu ww. definicji. Nie mniej jednak ich ewentualne powołanie w przyszłości np. w formie spółek kapitałowych opisanych szczegółowo w Kodeksie spółek handlowych, umożliwi zastosowanie tej formy umowy bezpośredniej przy wyborze operatora.

Art. 22 ust. 5 Ustawy wskazuje, że w przypadku podmiotu wewnętrznego, w którym jednostka samorządu terytorialnego samodzielnie lub wspólnie z inną jednostką samorządu terytorialnego nie posiada 100% udziałów lub akcji tego podmiotu wewnętrznego, umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawarta bezpośrednio, powinna przyjąć formę koncesji na usługi.

Zgodnie z w/w Rozporządzeniem (WE) nr 1370/2007 podmiot wewnętrzny może realizować swoje działania w zakresie pasażerskiego transportu publicznego jedynie na obszarze działania właściwego organu lokalnego, czyli w tym wypadku na obszarze województwa opolskiego. Możliwe jest jednak wychodzenie linii komunikacyjnych na teren sąsiednich właściwych jednostek terytorialnych w przypadku zawarcia właściwych porozumień pomiędzy zainteresowanymi podmiotami samorządowymi w zakresie organizacji transportu na wspólnym obszarze.

WNIOSKI

Przewozy autobusowe

W związku z powyższym, w przypadku autobusowych przewozów pasażerskich na terenie województwa opolskiego na liniach określonych, jako linie o charakterze użyteczności publicznej, preferowanym rozwiązaniem jest wybór operatora w trybie koncesji. Taka rekomendacja wynika z faktu, że w okresie objętym planowaniem nie zakłada się wypłaty rekompensat operatorom na liniach autobusowych, które są określone, jako linie o charakterze użyteczności publicznej. Tryb wyboru operatora w postaci koncesji przenosi wszystkie ryzyka finansowe związane z przewozem na koncesjonariusza. Natomiast udzielenie koncesji na wykonywanie przewozów na liniach objętych użytecznością publiczną następuje w drodze procedury przetargowej, w której kryteriami wyboru operatora mogą być takie warunki, jak: ilość połączeń, liczba autobusów dostosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych czy planowana cena biletu.

W sytuacji, w której nie uda się wybrać operatora w drodze koncesji, możliwe jest bezpośrednie zawarcie umowy. Ten tryb może być stosowany jako podstawowy np. dla autobusowych linii uzupełniających, w ramach przewozów użyteczności publicznej takich jak: Głubczyce – Kędzierzyn-Koźle (po modernizacji linii kolejowej Kędzierzyn-Koźle – Opole), Krapkowice – Gogolin, z racji na wielkość zadania poniżej 300 tys. wozokm rocznie. Tryb ten winien być stosowany także w sytuacji zagrożenia oczekiwaniem nadmiernej rekompensaty ze strony operatora kolejowego dla takich relacji jak np. Wrocław – Brzeg/Opole – Głuchołazy, czy Nysa – Kamieniec Ząbkowicki, połączeń kolejowych w godzinach skrajnych zastępowanych przez autobusy drogowe o niższym koszcie uruchomienia przy niższych potokach i braku priorytetu czasu przejazdu.

Tryb wyboru połączeń autobusowych użyteczności publicznej nie musi wiązać się z wysokimi rekompensatami w sytuacji objęcia nim tylko połączeń szkieletowych komunikacji autobusowej między miastami powiatowymi (zadanie organizatora na szczeblu powiatowym). Takimi połączeniami nie mogą być objęte relacje tożsame z połączeniami kolejowymi np. Opole – Brzeg, Opole – Kędzierzyn-Koźle, itd., gdyż wpływa to na obniżenie rentowności innego dofinansowanego środka transportu. Z drugiej strony włączenie większej ilości połączeń do jednolitego systemu taryfowego tworzy synergię systemu, który się rozwija kosztem połączeń pozostającym poza systemem przewozów służby publicznej i powolnego ograniczenia przejazdów komunikacją indywidualną. Szansą przewozów służby publicznej jest tylko integracja taryfowo-biletowa, połączona z zapewnieniem konkurencyjnych czasów jazdy względem komunikacji indywidualnej przy częstotliwości zapewniającej realizację zróżnicowanych potrzeb w zakresie dojazdu do pracy i podróży fakultatywnych (główne ciągi – takt godzinny, pozostałe ciągi takt dwugodzinny, w szczycie możliwy mieszany).

Komunikacja uzupełniająca dla szkieletu sieci kolejowej powinna być finansowana zbiorczo w ramach przetargu na przewozy kolejowe np. Krapkowice – Gogolin jako część relacji Krapkowice – Opole – Kędzierzyn-Koźle, Nowy Świątów – Pokrzywna jako część relacji Wrocław/Opole – Głuchołazy, Niemodlin – Tułowice jako część relacji Niemodlin - Opole. Dla powyższych relacji koszt wozokm winien być pokryty dodatkowymi przychodami uzyskanymi z włączenia do sieci taryfowej takich miast jak:

- Krapkowice,
- Głubczyce,
- Głuchołazy,
- Niemodlin (po modernizacji linii Nysa-Opole).

Należy podkreślić, że włączenie do sieci szkieletowej przewozów użyteczności publicznej kolejowych także komunikacji autobusowej, co zapewnia włączenie do jednolitego systemu taryfowego 2 miast powiatowych, co stanowi łącznie ok. 6% mieszkańców regionu, którzy zyskają bezpośredni dostęp do transportu kolejowego. Obecnie ten wskaźnik wynosi ok. 55%.

Dodatkowo można w dłuższej perspektywie (rok 2017-2018) włączyć do sieci połączeń inne relacje o dużym potencjale przewozowym dostosowane do godzin pracy dużych zakładów pracy np. w Skarbimierzu, Dylakach, Dobrodzieniu itd.

Należy podkreślić, że oba ww. tryby wyboru operatora są tylko i wyłącznie rekomendowane, jako najlepsze przy wyborze operatora, ale nie wyklucza to zastosowania wyboru operatora na podstawie jakiegokolwiek innego trybu przewidzianego w Ustawie.

Przewozy kolejowe

Odrębną kwestię stanowi organizacja wyboru operatora w przewozach kolejowych. W okresie objętym planowaniem preferowanym trybem wyboru operatora w przewozach kolejowych jest tryb przetargowy na podstawie ustawy- *Prawo zamówień publicznych*. To wynika z faktu, że Województwo Opolskie będzie wypłacało rekompensatę operatorowi za realizację przewozów na trasach przez niego zamówionych. W tym przypadku ryzyko finansowane za realizację tych przewozów ponosi Województwo Opolskie. Takie rozwiązanie nie wyklucza jednak możliwości zastosowania pozostałych trybów określonych w ustawie o *publicznym transporcie zbiorowym*.

W okresie po roku 2015 należałoby również mieć na uwadze realizowanie kolejowych przewozów pasażerskich na terenie województwa opolskiego wspólnie już z którąś z istniejących kolei samorządowych czy wręcz utworzenie własnej spółki przewozowej, aby zabezpieczyć przewóz osób na terenie województwa.

Ponadto sytuacja może się zmienić w kolejnych latach w związku z planami wprowadzenia w Polsce, tzw. IV Pakietu Kolejowego, będącego kompleksowym zbiorem dyrektyw i innych przepisów dotyczących bezpośrednio kolejowego rynku przewozu pasażerów, ale pośrednio także rynku towarowego, który do 2020 roku ma wprowadzić wspólny obszar kolejowy na terenie UE.

Projekt ten w Polsce przewiduje między innymi otwarcie rynku krajowych przewozów pasażerskich dla nowych podmiotów i usług od 2019 r., rozdział przewoźników i operatorów trakcji kolejowej oraz wzmocnienie niezależnych zarządców infrastruktury. W momencie wdrożenia IV Pakietu Kolejowego wybór operatora będzie niezbędny nawet w przypadku posiadania podmiotu wewnętrznego realizującego przewozy użyteczności publicznej.

W perspektywie wyboru przewoźnika na lata 2016-2020 należy przyjąć następujące wskaźniki eksploatacyjne:

1. Rentowność wariantów zależy nie tylko od demografii, a przede wszystkim od atrakcyjności i spójności systemu przewozów użyteczności publicznej (U). Starzenie się społeczeństwa jest czynnikiem poprawiającym rentowność przewozów kolejowych, o ile oferta kolei jest komplementarna i umożliwia podróże w różnych porach dnia, gdyż dominują podróże fakultatywne. Ta prognoza komunikacyjna przeciwdziała wykluczeniu osób starszych, a także dojeżdżających do pracy w usługach (ok. 6/10 całości zatrudnionych).
2. Uzyskanie pokrycia 50% przychodów w wyniku wzrostu liczby przewożonych pasażerów skutkiem poprawy konkurencyjności przewozów użyteczności publicznej, wzrostu jej dostępności (np. objęcie użytecznością publiczną miast powiatowych Krapkowice i Głubczyce) i stabilizacji kosztów w wyniku racjonalizacji kosztów użytkowania taboru i jego pochodnych oraz dla obsługi mniejszych potoków 10-20 osób np. w godzinach skrajnych wprowadzanie kolejowej komunikacji autobusowej.
3. Modernizacja linii powoduje spadek liczby taboru potrzebnego do obsługi tras i tak np. w przypadku linii spalinowych modernizowanych z RPO należy oczekiwać spadku dobowego zapotrzebowania na tabor o 1 spalinowy pojazd szynowy. W przypadku linii Opole - Gliwice zapotrzebowanie zmniejszy się o dwa elektryczne zespoły trakcyjne, natomiast po modernizacji linii 143 Wrocław - Kluczbork zapotrzebowanie spada z 6 do 4 elektrycznych zespołów trakcyjnych.

Tabela 36. Prognozowane zapotrzebowanie na tabor kolejowy wraz z rezerwą

Odcinek linii komunikacyjnej	Ilość ezt/sps	Czas jazdy	Maksymalna częstotliwość
Kędzierzyn-Koźle – Wrocław przez Opole, Brzeg	10	1 h 55 min	1 h
a) Kędzierzyn-Koźle - Opole	+1 ezt (EN71) dolnośląski	38 min	w szczycie co 30 min
b) Opole – Brzeg		36 min	w szczycie co 30 min
c) Brzeg – Wrocław		37 min	w szczycie co 30 min
Opole – Zawadzkie (Tarnowskie Góry)	2	40 min	1 h
Opole – Częstochowa/Łódź	1	1 h 30 min/ 3 h 30 min	2 razy dziennie
Opole – Gliwice przez Strzelce Op.	3	1 h 10 min	1 h
Kędzierzyn-Koźle – Racibórz	2	35 min	1 h
Kędzierzyn-Koźle – Gliwice	2	35 min	1 h
Kluczbork – Wrocław	4	1 h 35 min	1 h
Kluczbork – Kępno (Poznań)	1 ezt wielkopolski	40 min	2 h
Kluczbork – Lubliniec	1	45 min	2 h
rezerwa	8	32% rezerwy	
Razem opolskie elektryczne zespoły trakcyjne	33		
Opole – Nysa (Głuchotazy Miasto)	3	1 h	1 h
Kluczbork – Opole	2	45 min	1 h
Nysa – Brzeg (Wrocław)	1	50 min	2 h
Kędzierzyn-Koźle – Nysa (Kłodzko)	2	1 h 25 min	1,5 - 2 h
Opole – Jelcz-Laskowice (Wrocław)	1 (ewentualnie ezt)	1 h 10 min	3 razy dziennie
rezerwa	4	44% rezerwy	
Razem opolskie spalinowe pojazdy szynowe	13		
Razem opolskie zapotrzebowanie taboru (elektryczne zespoły trakcyjne i spalinowe pojazdy szynowe)	46		
Ewentualne reaktywacje			
Opole – Prudnik przez Krapkowice	1	1 h 10 min	3 h
Namysłów – Opole	1	1 h 10 min	3 h

ezt – elektryczne zespoły trakcyjne (np. EN57, EN71)

sps - spalinowe pojazdy szynowe (np. SA103, SA109, SA134, SA137)

Do reaktywacji połączeń kolejowych z Opola do Namysłowa oraz do Prudnika przez Krapkowice konieczne jest przeznaczenie dodatkowego taboru. W związku z planowaną rewitalizacją linii kolejowej Nysa – Opole obecnie planowane jest zakupienie z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Opolskiego na lata 2014 - 2020 dwóch trzyczłonowych spalinowych pojazdów szynowych na przedmiotową linię. W związku z tym do realizacji nowych połączeń będzie można przeznaczyć dotychczasowe pojazdy np. typu SA103.

Do obsługi linii z trakcją elektryczną nawet przy zapewnieniu oferty na głównych liniach co godzinę oraz co 30 min. z Opola w kierunku Brzegu i Kędzierzyna-Koźla potrzeba 33 ezt z 8 składami rezerwy. Jednocześnie przy zastosowaniu mniejszej częstotliwości kursowania pociągów nie zachodzi potrzeba większej liczby użytkowanego taboru.

- Wg danych Eurostatu w Polsce spada w skali niespotykanej w Europie udział **modal split** (podziały intermodalne; udział poszczególnych rodzajów transportu w rynku przewozów) komunikacji publicznej w przewozach. Do 2025 UE planuje zwiększyć udział kolei do 15% w przewozach o charakterze aglomeracyjnym dotyczy to linii np. Kluczbork – Wrocław, Opole – Wrocław, Gliwice – Kędzierzyn-Koźle, ale i linie wokół stolicy regionu Opole – Zawadzkie, Opole – Strzelce Opolskie, Opole – Kędzierzyn-Koźle, Opole – Tułowice itp. Program modernizacji kolei to umożliwi, gdyż obejmuje do 2020 r. poprawę stanu

wszystkich istotnych linii sieci podstawowej kolei w Województwie Opolskim. To założenie daje szansę oparcia przewozów użyteczności publicznej (U) na transporcie szynowym, który będzie zapewniał dobre czasy przejazdu i wysoką pojemność taboru, jego dostosowanie dla potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej itp. Już obecnie mimo, że kolej wykonuje ok. 15% pracy eksploatacyjnej w regionie, 85% wykonują autobusy, to zapewnia przy tym większą liczbę podaży miejsc.

5. Warto podkreślić, że rentowność przewozów kolejowych (obecnie ok. 40% przychodów z biletów z pochodnymi) w wariantcie rozwojowym (uruchomienie połączeń do Częstochowy, Głuchołaz, Kłodzka przez Otmuchów i Paczków, czy z Nysy do Wrocławia) i integracji publicznego transportu będzie rosła. Przy ograniczaniu dotychczasowej oferty dalej będzie spadała. Aby zapewnić przewozom użyteczności publicznej stabilne finansowanie musi zostać w perspektywie kilku lat uzyskany poziom 50-60% przychodów do kosztów, tak jak ma to miejsce w innych krajach UE.
6. Przewozy na liniach użyteczności publicznej muszą być planowane przez organizatora. Dlatego model oparcia o szkielet kolei jest optymalny, gdyż bazuje na obecnych rozwiązaniach. W celu jednak wzrostu jego efektywności niezbędne jest włączenie potoków realizowanych poza tym systemem w komunikacji autobusowej np. przez relacje na wspólnym bilecie na odc. Gogolin - Krapkowice, Kędzierzyn - Koźle/Gogolin - Głubczyce itp.

Tabela 37. Relacje autobusowe do uruchomienia w ramach wspólnego biletu

Przykładowe relacje autobusowe możliwe do uruchomienia w ramach wspólnego biletu U	Ilość km
Gogolin – Krapkowice	6 km
Nowy Świątów – Głuchołazy – Pokrzywna	13 km
Głubczyce – Kędzierzyn-Koźle	38 km
Niemodlin – Tułowice	6 km

Modernizacja infrastruktury, skutkuje skróceniem czasu jazdy, dodatkowe kursy poprawiają dostępność kolei. W efekcie osoba rezygnuje z podróży autem na rzecz kolei. Na Mazowszu ok. 80-85% pasażerów korzysta z biletów normalnych i ulg handlowych a nie z ulg ustawowych. Poprawa atrakcyjności przewozów spowoduje wzrost liczby pasażerów nie korzystających z ulg, co poprawi rentowność przewozów. W tym kontekście kluczowe jest zapewnienie wspólnego biletu i dostępności przewozów dla głównych generatorów ruchu (miasta powiatowe, stolica regionu, miejsca atrakcyjne turystycznie – w sezonie Góra Św. Anny, Głuchołazy, Otmuchów, Paczków oraz skomunikowanie z Republiką Czeską).

CZĘŚĆ VII.

STANDARD USŁUG
PRZEWOZOWYCH

21. Ogólne standardy usług świadczonych w publicznym transporcie zbiorowym

Zadaniem publicznego transportu zbiorowego jest spełnianie nie tylko aktualnych potrzeb przewozowych mieszkańców ale również podnoszenie jakości świadczonych usług. Osiągnięcie pożądanego standardu usług w sposób istotny może wpłynąć na wzrost konkurencyjności przewozów o charakterze użyteczności publicznej, dzięki czemu zwiększy się popyt na te usługi, co w konsekwencji przyczyni się również do wzrostu efektywności ekonomicznej.

Pożyczany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej powinien w optymalnym stopniu uwzględniać oczekiwania użytkowników oraz możliwości Organizatora. W wyznaczeniu pożądanego standardu usług przewozowych pomocą może określić postulatów przewozowych mieszkańców za pomocą badań marketingowych. Wśród kryteriów wpływających na decyzję o wyborze konkretnego środka transportu istotne znaczenie ma ogólny poziom zadowolenia użytkowników z transportu publicznego. Ważne jest, aby wspomniane standardy uwzględniały potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonych zdolnościach ruchowych. Z drugiej strony, ważny jest także aktualny stan świadczonych usług, jak i możliwości inwestycyjne, wynikające z wysokości środków dostępnych na finansowanie rozwoju systemu transportu publicznego i czasu przewidzianego na osiągnięcie założonego standardu.

W celu uzyskania wskaźników eksploatacyjnych określonych w poprzednim rozdziale niezbędne jest podjęcie następujących kroków:

➤ **Poprawa dostępności:**

- odpowiedni wskaźnik gęstości przystanków przypadających na 1 km² (p/km²):
 - utrzymanie gęstości sieci przystanków przynajmniej na obecnym poziomie 0,15 p/km²,
 - odległość między przystankami nie powinna przekraczać 1 000 m w rejonach wiejskich i 300 m w obszarach o dużej gęstości zamieszkania,
 - rozwój sieci przystanków powinien być dostosowywany do zmieniających się potrzeb przewozowych i miejsc generujących ruch;
- budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych;
- odpowiednia infrastruktura przystankowa, która dzięki rozwiązaniom przestrzennym i technicznym zagwarantuje dostęp do transportu publicznego osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonych zdolnościach ruchowych (np. poprzez likwidowanie barier architektonicznych);
- wprowadzenie wspólnej taryfy dla linii użyteczności publicznej (wprowadzenie obok taryfy kilometrowej biletów strefowych np. biletu kolejowego na trasie Gogolin – Krapkowice, w tej samej cenie, która obowiązuje w komunikacji autobusowej);
- wprowadzenie wspólnego systemu informacji pasażerskiej.

➤ **Skrócenie czasów jazdy w celu zapewnienia konkurencyjności względem komunikacji indywidualnej:**

- połączenia dłuższą trasą mogą być atrakcyjniejsze o ile są realizowane na jednym bilecie i w relacji łączącej kolejowo-autobusowej lub przy bezpośredniości połączenia np. Olesno-Kluczbork-Opole po modernizacji linii kolejowych to ok. 65 minut;
- wykorzystanie jako szkieletu relacji łączonych połączeń np. PKP Intercity część przychodów w przypadku skanowania biletu w pociągu PKP Intercity idzie do ich kasy np. czas jazdy Opole-Głubczyce w systemie użyteczności publicznej wynosi ok. 1 godziny – pociąg Opole-Kędzierzyn 25 minut, przesiadka 5 minut, autobus 30 minut.

➤ **Zapewnienie niezawodności:**

- liczba kursów zaplanowanych w rozkładzie jazdy kursy a niezrealizowanych nie powinna przekraczać 2 %, dotyczy to również kursów opóźnionych powyżej 60 min, które są traktowane jako niezrealizowane;
- w momencie przekroczenia dozwolonej liczby kursów niezrealizowanych w ciągu miesiąca/kwartału będą naliczane kary określone w umowie z operatorem;
- w sytuacji, w której dojdzie do niezrealizowania kursu niezbędne będzie zapewnienie komunikacji zastępczej.

➤ **Poprawa punktualności:**

- utrzymanie udziału odjazdów opóźnionych do 5 min na poziomie mniejszym niż 5 % w przypadku połączeń kolejowych oraz mniejszym niż 10 % w przypadku połączeń autobusowych;
- ograniczenie kursów przyspieszonych powyżej 1 minuty do 1 % wszystkich realizowanych połączeń;
- w momencie przekroczenia dozwolonej w ciągu miesiąca/kwartału liczby odjazdów opóźnionych bądź przyspieszonych będą naliczane kary określone w umowie z operatorem.

➤ **Zwiększenie częstotliwości kursowania:**

- w przypadku głównych ciągów komunikacyjnych należy dążyć do utrzymania zasady regularnej (rytmicznej) obsługi. czas pomiędzy poszczególnymi kursami na tych liniach, w godzinach szczytu nie powinien przekraczać 20/30 minut a poza szczytem 60 minut;
- w przypadku korytarzy podstawowych i uzupełniających w dni robocze w godzinach szczytu czas ten nie powinien przekraczać 60 minut;
- częstotliwość na danej linii powinna być dostosowana do pory dnia, celu podróży i potoków pasażerskich.

➤ **Uzyskanie jak najwyższego poziomu prędkości komunikacyjnej:**

- zwiększenie prędkości komunikacyjnej, jest pewnym ogólnym celem, do którego należy dążyć. W komunikacji kolejowej kluczowe znaczenie będą miały prowadzone i planowane remonty linii kolejowych, a w transporcie autobusowym np. nowocześniejszy tabor oraz dodatkowe kanały dystrybucji biletów, które zmniejszą ilość kupowanych biletów u kierowcy;
- w przypadku transportu autobusowego akceptowalna średnia prędkość pojazdu komunikacji publicznej na trasie położonej w korytarzu głównym powinna wynosić 30 km/h w mieście i 45-55 km/h poza miastem;
- w przypadku transportu kolejowego powinno się dążyć do uzyskania średniej prędkości na poziomie 60 km/h.

➤ **Poprawa komfortu:**

- należy dążyć do zwiększenia przystanków posiadających wiaty przynajmniej do 40 % przy drogach wojewódzkich;
- pożądaną wskaźnik przeciętnego wieku taboru do 10 lat wynosi 50 %;
- niskopodłogowe pojazdy docelowo powinny stanowić 30 % taboru wykorzystywanego do obsługi połączeń o charakterze użyteczności publicznej. Spełnienie tego wymogu może zostać osiągnięte również poprzez wyposażenie pojazdów w inne urządzenia ułatwiające obsługę osób o ograniczonych zdolnościach ruchowych;

- pojemność pojazdów dostosowana do potoków podróżnych;
- należy dążyć do wyposażenia pojazdów m.in. w: wyznaczone miejsca dla podróżnych o ograniczonych zdolnościach ruchowych, system informacji dźwiękowej i wizualnej, klimatyzację, WiFi – bezpłatny bezprzewodowy Internet, wysokie siedzenia umożliwiające oparcie głowy i rąk, małe podręczne kosze na śmieci przy każdej parze siedzeń, miejsce do przewożenia rowerów.

➤ **Integracja połączeń:**

- należy zapewnić koordynację rozkładów jazdy pociągów regionalnych z międzywojewódzkimi i międzynarodowymi w czasie nie krótszym niż 5 min i nie dłuższym niż 30 min;
- należy zapewnić przyjazd autobusu przed pociągiem, w zależności od stacji, od 5 do 15 minut;
- należy zapewnić odpowiednie powiązanie miejsca odjazdów i przyjazdów autobusów z wejściem do dworca kolejowego.

22. Dostępność podróży do infrastruktury przystankowej

Organizator transportu publicznego powinien starać się wprowadzać rozwiązania jak najbardziej przyjazne dla pasażerów, co w szczególności oznacza, że sieć przystanków powinna zapewniać:

- Możliwość wygodnego (najlepiej bezpośredniego) dojazdu z dowolnego punktu całego regionu obsługiwanego komunikacją publiczną do miejsc użyteczności publicznej województwa.
- Odległość do przystanków, możliwą do przebycia przez każdego z użytkowników komunikacji publicznej w sposób bezpieczny i wygodny.

Dążenie do spełnienia powyższych postulatów pociąga za sobą cały szereg konsekwencji dla rozwiązań organizacyjnych i infrastruktury komunikacji publicznej.

Dla każdego obszaru niezbędne jest wytyczenie:

- Głównych korytarzy komunikacyjnych, w których stosowane są priorytety dla komunikacji publicznej, zapewniające bezpośredni dostęp do miejsc użyteczności publicznej ważnych z punktu widzenia pasażerów.
- Podstawowych korytarzy komunikacyjnych, którymi biegną linie o mniejszej częstotliwości kursowania lub linie dowożące pasażerów do linii kursujących głównymi korytarzami komunikacyjnymi.

Dostępność pasażerów do systemu komunikacji publicznej zapewnia sieć przystanków wyznaczonych w podstawowych i w głównych korytarzach komunikacyjnych obsługiwanych przez pojazdy komunikacji publicznej, zgodnie z przyjętym rozkładem jazdy.

Bardzo ważnym elementem w transporcie zbiorowym jest bezpieczeństwo pasażerów. Istotną kwestią jest także lokalizacja przystanków i ich otoczenie. Zasady lokalizacji przystanków różnią się nieco w zależności od rodzaju korytarza komunikacyjnego.

W przypadku korytarzy podstawowych sieć przystanków powinna być dosyć gęsta, by ułatwić wygodne korzystanie z komunikacji publicznej jak największej liczbie pasażerów. Natomiast w przypadku korytarzy głównych, przystanki powinny być zlokalizowane przede wszystkim z punktu widzenia przejmowania ruchu pasażerskiego z korytarzy podstawowych, obsługi ważnych punktów użyteczności publicznej (z punktu widzenia pasażerów) oraz kluczowych węzłów komunikacji publicznej i węzłów intermodalnych.

Optymalne zbudowanie sieci przystanków może być poprzedzone badaniami, mającymi na celu prawidłowe rozpoznanie rzeczywistych potrzeb użytkowników komunikacji publicznej.

Ważnym aspektem transportu publicznego jest bezpieczeństwo pasażerów. Jest to również istotna kwestia dla lokalizacji przystanków i ich otoczenia. Ważnym elementem przystanków, zarówno ze względu na bezpieczeństwo jak i na wygodę pasażerów, jest wyposażenie istniejących przystanków, przynajmniej przystanków węzłowych oraz przystanków w punktach ważnych dla większości pasażerów, w wiaty i ławki. Takie wyposażenie przystanków powinno być standardem przy organizowaniu przystanków w nowych lokalizacjach na terenie Województwa Opolskiego.

Jak zaznaczono wcześniej, sieć przystanków w korytarzach podstawowych powinna być dosyć gęsta, by ułatwić wygodne korzystanie z komunikacji publicznej jak największej liczbie pasażerów. W praktyce powinno to oznaczać odległość między przystankami nieprzekraczającą 1000 m w rejonach wiejskich i ok. 300 m w rejonach o dużej gęstości zamieszkania lub o dużym natężeniu ruchu pieszego.

Dostępność transportu publicznego jest bardzo istotna w kontekście konkurencyjności komunikacji publicznej wobec środków transportu indywidualnego i wpływa na zachowania komunikacyjne mieszkańców.

Dostępność definiuje się jako całkowity czas dotarcia do transportu publicznego. Składają się na to dwa elementy: czas dojścia od miejsca zamieszkania, pracy, edukacji, zakupów itd. do najbliższego przystanku transportu publicznego oraz średni czas oczekiwania na przyjazd pojazdu transportu publicznego.

W praktyce, za strefę oddziaływania przystanków transportu publicznego w miastach, zwyczajowo przyjmuje się obszar dostępności pieszej w promieniu do 400-500 metrów, poza obszarem obsługiwany przez komunikację miejską od 500 do 1000 m. Odpowiada to czasowi dojścia od 7 do 15 minut, dla średniej prędkości pieszego na poziomie około 5 km/h. W przypadku korzystania z roweru w sytuacji funkcjonowania parkingów rowerowych dostępność wzrasta 3-krotnie bez zmiany czasu dojazdu.

W korytarzach głównych przystanki powinny być zlokalizowane przede wszystkim z punktu widzenia przejmowania ruchu pasażerskiego z korytarzy podstawowych, obsługi ważnych punktów miasta (z punktu widzenia pasażerów) oraz kluczowych węzłów komunikacji publicznej i węzłów intermodalnych. W tym przypadku liczba przystanków powinna być możliwie najmniejsza, by uzyskać jak najwyższą prędkość przejazdu dla danej linii. Akceptowalna średnia prędkość pojazdu komunikacji publicznej na trasie położonej w korytarzu głównym powinna wynosić 25-30 km/h w mieście i 45-55 km/h poza miastem dla autobusów i 50-65 km/h dla pociągów o rzadszej sieci przystankowej. Warto zauważyć, że do obsługi tras w korytarzach głównych powinna zostać skierowana taka liczba pojazdów dla każdej linii, by ich częstość kursowania w ruchu regionalnym nie była większa niż 30 min.

Ważnym elementem linii w głównym korytarzu komunikacyjnym są przystanki węzłowe dające możliwość wielu przesiadek na inne linie. Rozwiązania lokalizacyjne i infrastrukturalne takich przystanków powinny w optymalny sposób łączyć dążenie do maksymalnej przepustowości i łatwą dostępność dla pasażerów.

Do takich szczególnych węzłów przesiadkowych, integrujących różne rodzaje transportu publicznego, na terenie Województwa Opolskiego można zaliczyć przede wszystkim Opole (Główne i Zachodnie), a także – w mniejszym zakresie: Kędzierzyn - Koźle oraz Kluczbork, Nysa, Brzeg, gdzie dworce PKP powinny być blisko zintegrowane z komunikacją autobusową oraz z przystankami komunikacji miejskiej zlokalizowanymi w sąsiedztwie dworców.

Podsumowując, należy stwierdzić, że komunikacja publiczna, dobrze zorganizowana i zarządzana, o optymalnym zasięgu jest w stanie zaspokajać podstawowe potrzeby transportowe społeczeństwa, umożliwiając ruch pasażerów pomiędzy miejscami zamieszkania a centrami miast, szkołami, placówkami służby zdrowia, innymi generatorami ruchu (np. multipleksy, zoo, centra handlowe, Dinopark) i miejscami pracy, a nawet sąsiednimi miejscowościami, wchodzącymi w skład większej aglomeracji. Dobrze funkcjonująca komunikacja publiczna, charakteryzująca się optymalną średnią prędkością przejazdu pomiędzy przystankami i skróceniem czasu podróży na danej trasie, jednocześnie pozwala na zwiększenie udziału transportu publicznego w modal split (co oznacza tym samym zmniejszenie ruchu pojazdów indywidualnych z obecnego poziomu ok. 90% do ok. 80%) oraz pozytywnie wpływa na poprawę ochrony środowiska poprzez zmniejszenie emisji zanieczyszczeń i zmniejszenie poziomu hałasu komunikacyjnego.

22.1. Sieć przystanków na obszarze Województwa

Przy drogach wojewódzkich na terenie Województwa Opolskiego zlokalizowanych jest 920 przystanków: Taka sieć przystanków ma umożliwić mieszkańcom województwa dotarcie m.in. do:

urzędów	szkół i zespołów szkolnych
jednostek użyteczności publicznej	innych placówek oświatowych,
zakładów i jednostek opieki zdrowotnej	szkół wyższych,
placówek miejskich jednostek pomocy społecznej	centrów handlowych,
przedszkoli publicznych	obiektów sportowych

Tabele zamieszczone w Załączniku B przedstawiają w postaci sumarycznej oraz uszczegółowionej sieć przystanków zlokalizowanych przy drogach wojewódzkich, zgodnie z *Uchwałą NR XXXI/393/2013 Sejmiku Województwa Opolskiego dnia 25 czerwca 2013 r. w sprawie zmiany uchwały Sejmiku Województwa Opolskiego Nr XXV/321/2012 z dnia 28 grudnia 2012 r. w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządzającym jest Województwo Opolskie, udostępnionych dla operatorów publicznego transportu zbiorowego i przewoźników drogowych oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów.*

Przy drogach wojewódzkich Województwa Opolskiego zlokalizowanych jest **920** przystanków, zaś przy drogach krajowych na terenie Województwa Opolskiego zlokalizowanych jest **471** przystanków autobusowych. Szczegółowa lista przystanków przy drogach krajowych zawarta jest w Załączniku C do niniejszego dokumentu.

Dane o liczbie przystanków na terenie poszczególnych powiatów zostały zamieszczone w tabeli poniżej. Dane te zostały przekazane przez Starostwa Powiatowe.

Uwzględniając sieć przystanków zlokalizowanych przy drogach krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych, uzyskujemy gęstość sieci przystanków wynoszącą 0,364 przystanka na 1 km² (p/km²).

Poniższa tabela przedstawia gęstość zaludnienia w Województwie Opolskim w porównaniu do gęstości sieci przystanków autobusowych zlokalizowanych przy drogach krajowych, wojewódzkich i powiatowych. Najwięcej przystanków znajduje się w powiatach: kluczborskim i kędzierzyńsko-kozielskim, gdzie gęstość sieci przystanków na 1 km² przekracza wartość 0,4, przystanka na 1 km² (p/km²). Najmniejszą gęstość przystanków mają powiaty: Strzelecki i Prudnicki, a w dalszej kolejności: Oleski, Namysłowski i Głubczycki.

Tabela 38. Gęstość przystanków w poszczególnych powiatach oraz gęstość ludności powiatów (bez powiatów grodzkich)

Obszar	Gęstość zaludnienia na 1 km ²	Liczba przystanków przy drogach krajowych	Liczba przystanków przy drogach wojewódzkich	Liczba przystanków przy drogach powiatowych i gminnych	Łączna liczba przystanków	Gęstość sieci przystanków p/km ²
Województwo Opolskie	108	471	920	2038	3429	0,364
Podregion Nyski	94	240	291	978	1509	0,353
Powiat Kluczborski	80	61	18	340419	419	0,492
Powiat Nyski	116	65	82	293	440	0,359
Powiat Brzeski	106	35	114	146	295	0,336
Powiat Namysłowski	58	43	42	121	206	0,275
Powiat Prudnicki	101	36	35	78	149	0,259
Podregion Opolski	119	231	629	1060	1920	0,373
Miasto Opole (powiat grodzki)	1 268	2	6	331	339	3,495
Powiat Kędzierzyńsko-Kozielski	157	55	107	133	295	0,470
Powiat Krapkowicki	149	8	90	47	145	0,328
Powiat Opolski	84	63	216	233	512	0,322
Powiat Głubczycki	72	19	73	104	196	0,291
Powiat Oleski	68	62	71	125	258	0,265
Powiat Strzelecki	103	22	66	87	175	0,235

Źródło: Opracowanie własne, dane: GUS, Uchwała Sejmiku Województwa Opolskiego, Starostwa Powiatowe, GDDKiA.

23. Dostęp osób niepełnosprawnych i osób z ograniczoną zdolnością ruchową do publicznego transportu zbiorowego

Konstytucja RP z 2 kwietnia 1997 r. gwarantuje prawa osób niepełnosprawnych. Zapewnia ona prawo do niedyskryminacji stanowiąc, że nikt nie może być dyskryminowany w życiu politycznym, społecznym lub gospodarczym z jakiegokolwiek przyczyny (art. 32 pkt 2.). Konstytucja nakłada też na władze publiczne obowiązek pomocy osobom niepełnosprawnym w zabezpieczeniu egzystencji, przysposobieniu do pracy oraz komunikacji społecznej (art. 69). Karta Praw Osób Niepełnosprawnych z 1 sierpnia 1997 r. zapewnia osobom niepełnosprawnym, m. in.: dostęp do dóbr i usług umożliwiających pełne uczestnictwo w życiu społecznym, a także życia w środowisku wolnym od barier funkcjonalnych, w tym: dostępu do urzędów, punktów wyborczych i obiektów użyteczności publicznej, swobodnego przemieszczania się i powszechnego korzystania ze środków transportu, dostępu do informacji, możliwości komunikacji międzyludzkiej.

Organizator transportu publicznego ma więc obowiązek zapewnienia dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego. System transportu publicznego powinien być otwarty na potrzeby m. in. osób poruszających się na wózkach inwalidzkich, osób głuchoniemych lub niewidomych, osób starszych, osób z małymi dziećmi w wózkach itp.

Dostosowanie transportu publicznego do potrzeb wszystkich użytkowników wymaga działań, za które odpowiadają bądź przewoźnicy wykonujący przewozy użyteczności publicznej, bądź zarządcy infrastruktury dworcowo-przystankowej. Należą do nich:

1. Odpowiednie decyzje dotyczące taboru dla komunikacji publicznej:
 - Eksploatacja autobusów niskopodłogowych lub wyposażonych w platformy, wyrównujące różnicę między poziomem przystanku a podłogą pojazdu do poziomu ok. 10 stopni nachylenia, ułatwiające wjazd do wnętrza pojazdu wózkiem inwalidzkim lub dziecięcym i posiadające miejsce przeznaczone dla wózków i rowerów, w przypadku pociągów stosowania taboru kolejowego z obniżoną podłogą (0,55 m, 0,65 m) dostosowaną do wysokości peronów, która jest wymagana w przepisach rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. *w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie*, w przypadku modernizowanych EN57 zapewnienia podjazdów dla wózków.
 - Wyposażenie pojazdów komunikacji publicznej w systemy informacji dźwiękowej i wzrokowej.
2. Usuwania barier architektonicznych występujących w infrastrukturze komunikacji publicznej:
 - Zlikwidowanie przeszkód w dostępie do przystanku komunikacji publicznej i w korzystaniu z przystanku (m.in. obniżenie wysokich krawężników na przejściach dla pieszych, zrównanie poziomu peronu przystanku z podłogą pojazdu), wyposażenie przejść podziemnych w windy lub schody ruchome dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych lub ograniczonej zdolności ruchowej np. stacje Opole, Nysa, Kędzierzyn-Koźle).
 - Lokalizacja przystanków bliżej pożądaných celów podróży.
 - Dostosowanie długości peronów i ich infrastruktury do wielkości przewidzianych do kursowania pociągów.
 - Zapewnienie bezpiecznego i w odizolowaniu do opadów atmosferycznych oczekiwania na pociąg na peronie.
 - Współpraca pomiędzy Organizatorem i zarządcami infrastruktury przystankowej w celu wypracowania odpowiednich rozwiązań dotyczących infrastruktury.

3. Odpowiedniej organizacji przystanków:

- Miejsca do siedzenia chronione przed warunkami atmosferycznymi.
- Czytelna informacja o rozkładzie jazdy komunikacji publicznej, także w porze nocnej w miejscu chronionym przed opadami.
- Czytelne oznakowanie na zewnątrz pojazdu relacji pociągu, autobusu zgodne z rozporządzeniem w tej sprawie.
- Zapowiedź (sygnał) przyjazdu/odjazdu pojazdu na przystanek/z przystanku.

4. Stosowania systemu ulg w opłatach za korzystanie z komunikacji publicznej:

- Zniżki dla wybranych grup pasażerów o charakterze ustawowym lub handlowym w przypadku wprowadzenia tego przez organizatora przewozów w celu pobudzenia wielkości przewozów bądź po uzgodnieniu tego z organizatorem przewozów w sytuacji uzgodnienia wpływu tego działania na deficyt przewozów.
- Przejazdy na ulgach handlowych dla wybranych grup pasażerów zaplanowane i sfinansowane przez organizatora przewozów w miarę możliwości ich realizacji.

24. Sposób organizowania systemu informacji dla pasażera

Bardzo ważnym elementem dla komunikacji publicznej jest możliwość obsługi pasażera już przed podjęciem podróży. Zanim pasażer skorzysta z usług komunikacji publicznej, powinien mieć możliwość pozyskania niezbędnych informacji o taryfie biletowej, o układzie linii oraz innych informacjach związanych z korzystaniem ze środków transportu zbiorowego. Powszechnie stosowanym rozwiązaniem na świecie jest udostępnianie takich informacji w internecie, środkach komunikacji mobilnej (smartfony itp.), kioskach w miejscach o dużym ruchu, tablicach stacjonarnych, darmowych drukach ulotnych, elektronicznej informacji dynamicznej, lokalnych i regionalnych środkach audio-wizualnych. Innym rozwiązaniem może być stworzenie dogodnego punktu informacyjnego – punktu obsługi pasażera np. na takich stacjach jak Opole, Kędzierzyn-Koźle, Nysa.

Podstawową cechą nowoczesnego systemu informacji pasażerskiej jest jego komplementarność. Nowoczesne narzędzia informatyczne, jednolite standardy przekazu umożliwiają łatwe gromadzenie różnorodnych danych do wykorzystania przez pasażerów na całym obszarze regionu.

Do zbiorczego systemu tworzonego na szczeblu regionalnym uwzględniającego komunikację ponadregionalną, regionalną użyteczności publicznej, włącza się zunifikowane z nim systemy lokalne np. w mieście powiatowym komunikacji miejskiej. Dzięki temu pasażer może planować podróż od momentu wyjścia z domu, aż po cel podróży uzyskując dane o czasie przejazdu, środkach transportu, cenie pojedynczej podróży. Takie narzędzie wykorzystujące możliwości obecnych systemów informatycznych dostępne jest w wersji papierowej dla osób korzystających z transportu w sposób tradycyjny lub przez punkty informacji pasażerów. Punkt obsługi pasażera to miejsce, gdzie można:

- Uzyskać informacje dotyczące funkcjonowania komunikacji zbiorowej.
- Zapoznać się z możliwościami dotarcia do celu podróży, a przypadku braku połączenia bezpośredniego, także z możliwości dogodnych przesiadek.
- Zapoznać się z obowiązującą taryfą i dokonać zakupu różnego rodzaju biletów.
- Dowiedzieć się o aktualnych zmianach w komunikacji.
- Uzyskać także podstawowe informacje dotyczące miasta oraz regionu.
- Pozyskać darmowe materiały informacyjne o cenach biletów, taryfie, rozkładach jazdy, warunkach podróżowania, specjalnych wydarzeniach.
- Złożyć reklamację, wniosek o dokonanie korekt itp.

Punkty obsługi pasażera powinny być lokalizowane w kluczowych rejonach województwa – przede wszystkim w Opolu, Nysie, Kędzierzynie-Koźlu, Brzegu, Kluczborku i innych punktach w oparciu o istniejące punkty sprzedaży biletów kolejowych.

Ich rolą jest zapewnienie informacji osobom pozbawionym aktualnie możliwości pozyskania danych drogą elektroniczną np. starszym, w sytuacji zdarzeń nadzwyczajnych itd.

Na obszarze objętym przewozami użyteczności publicznej zgodnie z Rozporządzeniem (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. *dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym*, pasażer powinien być dobrze poinformowany w każdym miejscu, skąd rozpoczyna i gdzie kończy swoją podróż. Przystanek (słupek przystankowy czy wiata) także powinien służyć, jako punkt informacyjny dla pasażera. Taki przystanek powinien posiadać:

- Rozkład jazdy linii.
- Schemat układu sieci komunikacji publicznej.
- Informację pasażerską o zmianach, w rozkładzie jazdy.
- Stosowane taryfy.

- Informację o warunkach przewozu, poprzez umieszczanie na przystankach numeru telefonu, pod którym podróżny otrzyma informację o wielkości opóźnienia, o odwołaniu jak również zmianie organizacji przewozu itp. w sytuacji dużej roli przystanku automat biletowy lub kasę, jeśli wielkość potoków pasażerskich uzasadnia jego zastosowanie.
- W głównych punktach sieci elektroniczną informację o liniach, które przez ten przystanek przechodzą i rzeczywistym czasie przyjazdu w sytuacji wyposażenia taboru w systemy GPS.

W perspektywie kilkuletniej ww. rozwiązania pozwalają uniknąć problemów braku pełnej informacji dla pasażerów czekających na stacjach i przystankach bez punktów informacyjnych, gdyż zbiorcze dane o wszystkich pociągach i autobusach są równoległe, on-line dostępne w internecie, w dyspozycji zarządcy transportem czy u dyżurnych ruchu. Wobec faktu, że instalacja GPS to koszt rzędu 10 tys. zł stworzenie takiego systemu o spójnym regionalnym charakterze to koszt rzędu 2 mln zł dla 200 pojazdów (ok. 50 pociągów, ok. 150 autobusów sieci regionalnej), czyli podstawowej sieci regionalnej kolejowo-autobusowej bez uwzględnienia kosztów implementacji takiego systemu.

Czynnikiem mającym wpływ na jakość transportu zbiorowego jest pełny i łatwo dostępny dla pasażerów system informacji o przewoźnikach i realizowanych przez nich połączeniach, przystankach, rozkładach jazdy, czasie przyjazdu najbliższego pojazdu danej linii, możliwościach przesiadek, systemie taryfowym itp. W wielu krajach nie szczędzi się środków na tworzenie i ciągłe unowocześnianie automatycznych systemów informacji, wykorzystujących najnowocześniejsze rozwiązania technologiczne i informatyczne. Takie systemy informacyjne są częścią systemów sterowania ruchem, znacznie bardziej niezawodnym niż stosowany na sieci kolejowej system punktowej (statycznej) informacji pasażerskiej, który nie uwzględnia sytuacji kryzysowych i uniemożliwia integrację rozkładową różnych środków transportu.

Dzięki zastosowaniu nowoczesnych technologii z zakresu elektroniki i informatyki (inteligentne technologie) można podnieść atrakcyjność transportu zbiorowego. Nowoczesne technologie pozwalają na:

- Koordynację układu transportowego i synchronizację rozkładów jazdy.
- Wykrywanie pojazdów zbliżających się do skrzyżowania (detekcja).
- Planowanie przewozów w oparciu o dane ze skanowania biletów przez bileterki pociągowe lub autobusowe - pełna informacja o wielkości przewozów poszczególnymi środkami transportu.
- Lokalizację pojazdów na trasie (GPS) i bezprzewodowe przesyłanie informacji (GPRS).
- Usprawnienie przejazdu, szczególnie przez skrzyżowania (także: omijanie zatorów).
- Tworzenie systemów dystrybucji i identyfikacji biletów przejazdowych.
- Poprawę obsługi podróżnych oraz monitoring bezpieczeństwa podróżowania.

Poprzez funkcjonowanie punktów obsługi pasażera komunikacja publiczna staje się bardziej przyjazna dla pasażera, pomaga mu się przemieszczać, udziela niezbędnych informacji oraz kompleksowej obsługi pasażerskiej, pozwala lepiej planować komunikację publiczną przez organizatora dysponującego on-line danymi o punktualności, niezawodności organizowanej przez siebie komunikacji, pozwala gromadzić niezbędne dane statystyczne do rozliczenia rekompensaty np. ilość kursów odwołanych, spóźnionych, przypisanie danych o wielkości przewozów do poszczególnych linii, weryfikacja danych przewoźnika lub zarządcy infrastruktury etc.

System Informacji Pasażerskiej (SIP) obejmuje całość informacji pozwalających użytkownikom komunikacji publicznej na swobodne poruszanie się po obszarze objętym usługami transportowymi. W skład tego systemu wchodzi zazwyczaj dwa elementy: informacje stałe (statyczne) oraz informacje zmienne (dynamiczne).

Wśród elementów składających się na statyczną informację pasażerską można wyróżnić:

- Mapę układu linii komunikacyjnych:

- dla dni powszednich
- dla dni świątecznych.
- Rozkłady jazdy konkretnych linii.
- Rozkłady linii dla poszczególnych przystanków.
- Dodatkowe informacje przesiadkowe np. taryfowe, zasady zakupu biletów, przysługujące pasażerom prawa, infolinii dla pasażerów etc.
- Informacje o planowych zmianach w rozkładach (podawane z wyprzedzeniem).

Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym rolą organizatora transportu zbiorowego jest między innymi (art. 15 ust. 1 pkt 3) zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie:

- Standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców.
- Korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców.
- Funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych.
- Funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego.
- Systemu informacji dla pasażera.

Zgodnie z § 11 ust. 1 pkt 3 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy (Dz. U. 2012 poz. 451) wynika, że za umieszczenie informacji dla pasażera odpowiada zarządca danej drogi. Przewoźnik ma obowiązek przesyłać właścicielowi lub zarządcy przystanku wszelkie informacje o zmianach w rozkładzie jazdy. W przypadku Województwa Opolskiego, do działań związanych z oznakowaniem przystanków, zgodnie z Uchwałą Sejmiku Województwa Opolskiego, zobowiązany jest Zarząd Dróg Wojewódzkich w Opolu.

Po 2015 r. (koniec obecnej umowy ramowej zawartej przed implementacją do prawa krajowego Rozporządzenia (WE) 1370/2007) za system taryfowo-biletowy o charakterze regionalnym w pociągach regionalnych będzie odpowiadać organizator przewozów. Oznacza to możliwość kreowania polityki regionalnej w zakresie promowania i rozwoju publicznego transportu zbiorowego, objęcia nimi obszarów o obniżonej konkurencyjności (powiat i miasto Głubczyce, zachodni obszar powiatu nyskiego, powiat namysłowski).

Identyfikacja systemu powinna uwzględniać różne rodzaje transportu, tak aby SIP był jednorodny, czytelny, powszechnie zrozumiały. Wówczas SIP staje się narzędziem stymulującym wzrost przewozów, eliminującym sytuacje kryzysowe, pomagającym rozwijać system transportowy w kierunku pożądanym przez organizatora przewozów pod względem wielkości przewozów, wykorzystania tras pod kątem podaży miejsc, stymulowania zmiany przyzwyczajeń komunikacyjnych (akceptacja dla korzystania z przesiadek w sytuacji jednorodnej taryfy i dostępnej informacji), co umożliwi koncentrację przewozów na efektywnym (zapewniającym krótki czas przejazdu, dużą podaż miejsc w stosunku do popytu) korytarzu transportowym, przy eliminacji dublowania się połączeń np. pociągu z autobusem, czy autobusów kilku przewoźników.

W efekcie dobry SIP umożliwi bezpieczne planowanie przewozów w oparciu o poprawiające się wskaźniki wykorzystania miejsc, wzrost przewozów zgodny z publicznym transportem zbiorowym, poprawę wskaźnika pokrycia przychodów z biletów względem kosztów z obecnego poziomu ok. 42% do 50-60% w perspektywie 2020 r.

Dynamiczny system informacji pasażerskiej jest narzędziem stosowanym w przewozach masowych osób, z dużą liczbą środków transportu poruszających się po różnych liniach komunikacyjnych. To rozwiązanie nowoczesne, stosowane zwykle w większych węzłach komunikacyjnych, bądź w obszarach dużego natężenia ruchu komunikacji publicznej. Umożliwia on przedstawianie (wyświetlanie) zmiennej informacji o ruchu taboru w czasie rzeczywistym, tj. z uwzględnieniem faktycznych odchyłań ruchu na trasach spowodowanych

różnorodnymi czynnikami zewnętrznymi (pogoda, korki, wypadek itd.). W przypadku Opolszczyzny system taki winien stanowić uzupełnienie informacji dostępnej elektronicznej dla pasażerów dysponujących urządzeniami mobilnymi lub Internetem. Na poziomie regionalnym winny być nim objęte ośrodki miejskie o masowych przewozach jak Opole, czy Kędzierzyn-Koźle, Brzeg, Nysa pełniące także funkcje centrów przesiadkowych.

Bardzo dobrym i potrzebnym miejscem do wyświetlania informacji dla pasażera mogą być węzły przesiadkowe. Umieszczone w kilku miejscach wyświetlacze powinny informować o:

- Przyjazdach i odjazdach kolejnych pociągów i autobusów (w kolejności chronologicznej i z podaniem numeru peronu, czy stanowiska).
- Opóźnieniach w ruchu, awariach oraz uruchomieniu komunikacji zastępczej.
- Odjazdach pociągów regionalnych, międzywojewódzkich oraz kwalifikowanych docelowo wyposażonych w GPS – w ten sposób System Informacji Pasażerskiej spełniłby swoją rzeczywistą rolę, integrując różnych dostawców usług oraz służąc całemu regionowi.

Na tej podstawie możliwe jest integrowanie w ramach tego systemu danych o przewozach autobusów komunikacji miejskiej z komunikacją regionalną, czy nawet krajową. Taki system pozwala pasażerom spoza regionu planowanie podróży w ramach zintegrowanego łańcucha połączeń np. w relacji Wrocław-Pokrzywna (możliwe hipotetycznie najszybsze połączenie w góry z Wrocławia), Warszawa – Otmuchów Rynek, Gdańsk – Opole ul. Spychalskiego itd.

Optymalna realizacja takiego systemu wymaga dobrego wybrania miejsc do wyświetlania informacji oraz dobrego zaprojektowania całego systemu. Możliwe są dwa warianty realizacji:

- Oparcie podstawowych danych wyświetlanych na panelach tylko o dostępne i przekazywane przez komputer rozkłady jazdy poszczególnych środków transportu.
- Oparcie danych rzeczywistych wyświetlanych na panelach zarówno o rozkłady jazdy, jak i o bieżące położenia autobusów, które wraz z informacją o czasach dojazdu i utrudnieniach w ruchu pozwolą na wyświetlanie realnych informacji o odjazdach i opóźnieniach.

Działanie takiej formy informacji pasażerskiej oparte może być na systemie GPS lub pokrewnym, zainstalowanym w każdym autobusie/pociągu, który może na bieżąco ustalać dokładny przyjazd na dany przystanek, opóźnienie w stosunku do planowanego rozkładu jazdy, pokonywaną trasę w km. System informacji dynamicznej stanowi tylko rozbudowanie podstawowej roli takiego systemu jakim jest kontrola organizatora nad wykonaniem zaplanowanych przewozów, dostępna on-line informacja pasażerska o wykonywanych przewozach.

Zgodnie z obowiązującymi przepisami, pasażer powinien zostać także poinformowany o następujących aspektach funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego:

- a. Rozkładzie jazdy.
- b. Obowiązujących opłatach za przejazd.
- c. Obowiązujących uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego.
- d. Regulaminie przewozu osób środkami publicznego transportu zbiorowego.

Aby spełnić wymogi zawarte w punktach a-d, stosowne informacje podawane będą pasażerom zarówno na dworcach autobusowych/kolejowych – przede wszystkim w głównych miejscach przesiadkowych – jak i na stronach internetowych przewoźników oraz Organizatora transportu, ale tylko w zakresie wynikającym z realizacji zadań na niego powierzonych w wyniku ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

W celu zwiększenia poziomu uporządkowania informacji pozyskiwanych od wielu przewoźników (głównie autobusowych) rozważana jest realizacja ogólnowojewódzkiego systemu informacji pasażerskiej, dostępnego poprzez Internet, zarówno na komputerach stacjonarnych, jak i na urządzeniach mobilnych.

Możliwość skorzystania z węzłów przesiadkowych – z uwzględnieniem różnego rodzaju środków transportu. Struktura i funkcjonalność węzłów przesiadkowych omówiona została w odrębnym rozdziale.

Ważnym elementem komunikacji publicznej jest jakość obsługi pasażera jeszcze przed odbyciem podróży. Pasażer ma możliwość pozyskania niezbędnych informacji o taryfie biletowej, o układzie linii oraz innych informacjach związanych z korzystaniem ze środków transportu zbiorowego. Powszechnie stosowanym rozwiązaniem jest udostępnianie takich informacji w Internecie. Innym rozwiązaniem jest tworzenie punktów obsługi pasażera, w zakresie:

- Uzyskania informacji dotyczących funkcjonowania komunikacji zbiorowej.
- Zapoznania się z możliwościami dotarcia do celu podróży, a przypadku braku połączenia bezpośredniego także z możliwości dogodnych przesiadek.
- Zapoznania się z obowiązującą taryfą i dokonać zakupu różnego rodzaju biletów.
- Uzyskania informacji o aktualnych zmianach w komunikacji.
- Uzyskania podstawowych informacji turystycznych dotyczących regionu.

Punkty obsługi pasażera lokalizowane będą w kluczowych rejonach województwa w oparciu o istniejące obecnie kasy biletowe lub w ich zastępstwie, przede wszystkim w Opolu, a także w kluczowych węzłach komunikacyjnych województwa: Kluczborku, Namysłowie, Kędzierzyn-Koźlu, Strzelcach Opolskich, Brzegu, Nysie oraz Oleśnie. Nowoczesny system informacji o ofercie, zakupie biletów, winien opierać się na popularnych środkach komunikacji – informacji dla nośników mobilnych, internecie, o ile jest to tańsze od tradycyjnej dworcowej kasy biletowej, na systemach równoważnych takich jak punkty sprzedaży w sklepach, biletomaty w pociągach/ autobusach, czy na stacjach lub centrach dużych ośrodków miejskich. O wyborze takiego, a nie innego środka dystrybucji winna decydować analiza ekonomiczna kosztów pozyskania przychodów w procentach całkowitej marży z uwzględnieniem aspektu dostępności, zakupy biletu przez internet, czy zakup biletu bezpośrednio w pociągu lub autobusie.

Jak widać w nowoczesnych systemach sprzedażowych w komunikacji publicznej dominują nowe narzędzia sprzedaży niestosowane jeszcze 25 lat temu. Ich różnorodność stanowi o dostępności nowoczesnej komunikacji publicznej i pozwala pozyskiwać stałe grono nowych pasażerów spośród użytkowników komunikacji indywidualnej. Jednak w celu zapewnienia dostępności transportu dla grup zorganizowanych, osób wykluczonych, o ograniczonej sprawności niezbędne jest uzupełnienie tych nowych kanałów sprzedażowych biletów np. poprzez funkcjonowanie punktów obsługi pasażera komunikacja publiczna staje się bardziej przyjazna dla pasażera, pomaga mu się przemieszczać, udziela niezbędnych informacji oraz kompleksowej obsługi pasażerskiej. System Informacji Pasażerskiej obejmuje całość informacji pozwalających użytkownikom komunikacji publicznej na swobodne poruszanie się po obszarze objętym usługami transportowymi. W skład tego systemu wchodzi zazwyczaj dwa elementy: informacje stałe (statyczne) oraz informacje zmienne (dynamiczne).

25. Ochrona środowiska naturalnego w Województwie Opolskim

25.1. Aktualny stan środowiska naturalnego w Województwie Opolskim

Aktualny stan ekologiczny Województwa Opolskiego oraz jego perspektywy opisane są w następujących dokumentach opracowanych na poziomie wojewódzkim:

1. Stan Środowiska w Województwie Opolskim w roku 2012.
2. Strategia Rozwoju Województwa Opolskiego do roku 2020.
3. Program ochrony środowiska województwa opolskiego na lata 2012-2015 z perspektywą do roku 2019.
4. Plan Gospodarki Odpadami dla Województwa Opolskiego na lata 2012-2017.
5. Programy ochrony Powietrza dot. pyłów PM10, PM2,5 oraz benzo(a)piren
6. Strategia działania Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Opolu na lata 2009-2012.

STAN CZYSTOŚCI POWIETRZA W WOJEWÓDZTWIE OPOLSKIM

Analizując dane GUS o wielkościach i źródłach emisji zanieczyszczeń do powietrza związanych z działalnością człowieka, można zauważyć, że największy wpływ na jakość powietrza atmosferycznego mają procesy spalania, których łączny udział w emisji zanieczyszczeń pyłowych stanowi 68%, a w przypadku zanieczyszczeń gazowych 69%.

W województwie opolskim w 2012 r. blisko 100 zakładów szczególnie uciążliwych dla środowiska wyemitowało łącznie 62,4 tys ton zanieczyszczeń przemysłowych tj. 2,1 tys. ton pyłów i 60,3 tys. ton gazów bez dwutlenku węgla, co łącznie stanowi 3,7% emisji krajowej.

W skali kraju Opolszczyzna zajęła 11 pozycję pod względem wielkości emisji pyłowej i 8 ze względu na ilość wprowadzanych do powietrza gazów.

Porównując natomiast dane otrzymane w roku 2012 z danymi z roku 2002, to dla poszczególnych zanieczyszczeń powietrza nastąpiły zmiany:

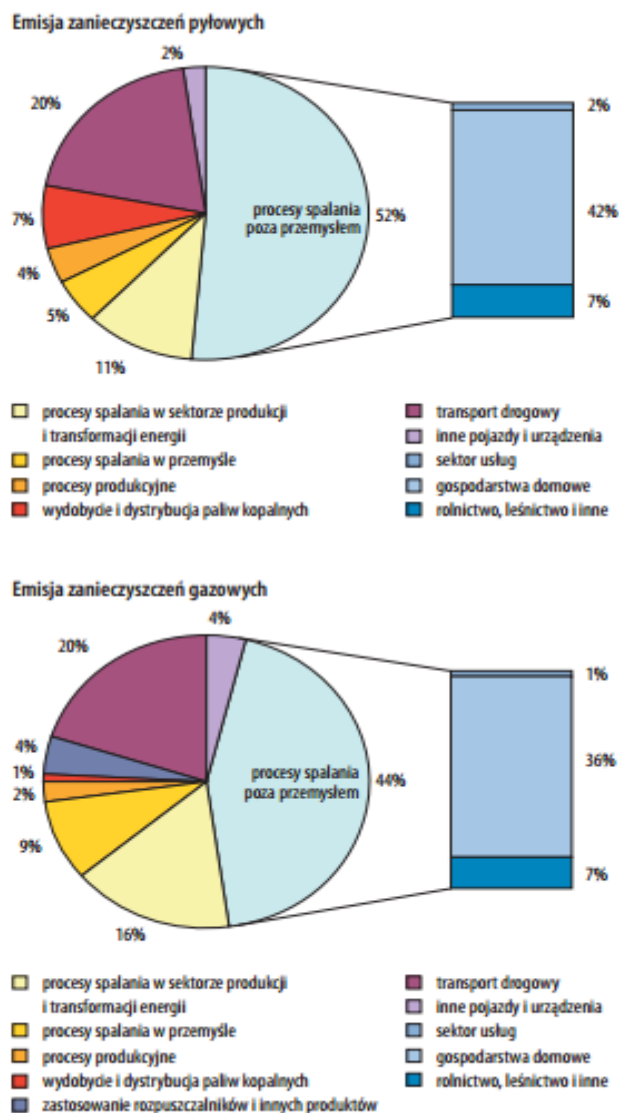
1. Zanieczyszczenia pyłowe- spadek emisji o 60,2%.
2. Zanieczyszczenia gazowe- wzrost emisji o 25,1%, z czego:
 - dwutlenek siarki- spadek o 26,9%,
 - tlenki azotu- wzrost o 8,6%,
 - tlenek węgla- wzrost o 84,8%.

Analizując rozkład wielkości emisji przemysłowej w skali województwa, niezmiennie można zauważyć dominujący wpływ trzech powiatów: krapkowickiego, opolskiego i kędzierzyńsko-kozielskiego. Natomiast najgorsza jakość powietrza atmosferycznego występuje w mieście Oleśnie.

Łączna emisja z zakładów szczególnie uciążliwych dla powietrza w tych powiatach wyniosła w 2012 roku 58,5% całkowitej wojewódzkiej emisji pyłów oraz 85,7% całkowitej emisji gazów.

Transport drogowy emituje średnio 20 % wszystkich zanieczyszczeń, zarówno pyłowych, jak i gazowych.

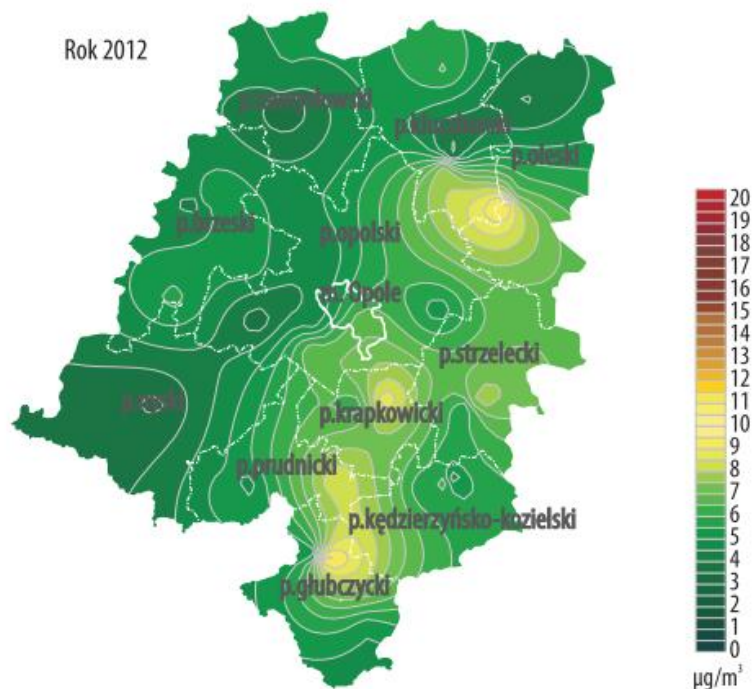
Rysunek 10. Udział emisji zanieczyszczeń pyłowych i gazowych wg rodzajów działalności



Źródło: GUS, WIOŚ

Stężenia dwutlenku siarki z terenu województwa opolskiego, od wielu lat utrzymują się na niskim poziomie, nie wykazując przekroczeń dopuszczalnych wartości. Okresem dominującej emisji dwutlenku siarki w województwie opolskim jest sezon grzewczy, czyli okres październik – marzec i właśnie w tym czasie obserwuje się najwyższy poziom jego stężeń, a stężenia występujące w okresie zimowym są zazwyczaj kilkukrotnie wyższe niż w okresie letnim.

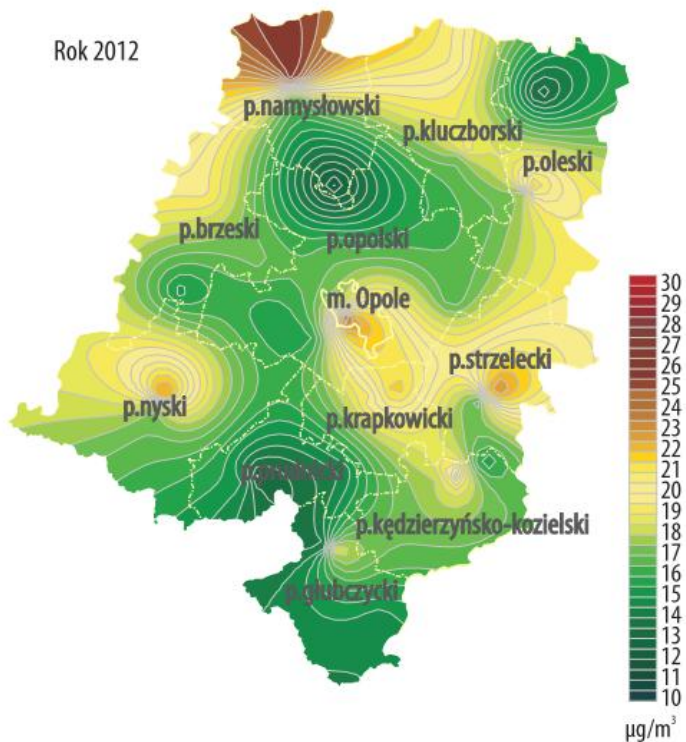
Rysunek 11. Rozkład średniorocznych stężeń dwutlenku siarki w województwie opolskim na podstawie pomiarów pasywnych



Źródło: WIOŚ

Stopień zanieczyszczenia powietrza **dwutlenkiem azotu** w latach 2008–2012 na terenie województwa opolskiego nie wykazuje przekroczeń wartości normatywnych.

Rysunek 12. Rozkład średniorocznych stężeń dwutlenku azotu w województwie opolskim na podstawie pomiarów pasywnych



Źródło: WIOŚ

Poziom zanieczyszczenia powietrza **benzenem** ocenia się dla kryterium ochrony zdrowia ludzi w odniesieniu do średniorocznej wartości dopuszczalnej, wynoszącej 5 µg/m³. Rozpatrując pięcioletni okres badawczy (2008–2012) w zakresie stężeń benzenu, można zauważyć, że najwyższe stężenia tego zanieczyszczenia wystąpiły na stacjach pomiarowych w Kędzierzynie-Koźlu i w Zdzeszowicach. Na pozostałych stanowiskach stężenia benzenu osiągnęły niskie wartości.

Pył zawieszony PM10, czyli pył o średnicy ziaren poniżej 10 µm jest normowany dla kryterium ochrony zdrowia zgodnie z dwoma rodzajami standardów: wartości 24-godzinnej (50 µg/m³) oraz średniorocznej (40 µg/m³), przy czym dopuszcza się przekroczenie poziomu średnio dobowego maksymalnie 35 razy w roku. W roku 2012 poziom stężeń pyłu zawieszzonego PM10 znacząco się obniżył, zbliżając się do poziomu stężeń z lat 2008–2009, nie wykazując już przekroczeń rocznej wartości dopuszczalnej. Wyjątek stanowi wynik otrzymany na stacji pomiarowej w Kędzierzynie-Koźlu, tam średnioroczny poziom stężeń minimalnie wzrósł w stosunku do roku poprzedniego, przekraczając tym samym wartość kryterialną.

Rysunek 13. Wyniki klasyfikacji stref uzyskane w ocenie jakości powietrza za rok 2012 dla kryterium ochrony zdrowia



Źródło: WIOŚ

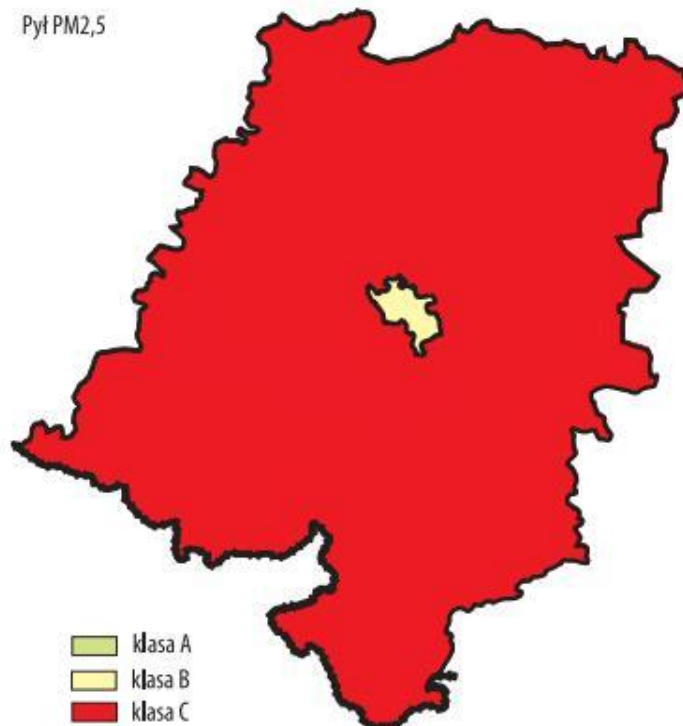
*Oznaczona na rysunku klasa C wymaga opracowania **Programu Ochrony Powietrza** mającego na celu zmniejszenie poziomu stężeń substancji zanieczyszczających powietrze.

Pył zawieszony PM2,5, czyli pył o średnicy ziaren poniżej 2,5 µm jest normowany dla kryterium ochrony zdrowia ludzi, a jego wartość dopuszczalna wynosi 25 µg/m³. Dla tego zanieczyszczenia ustanowiony został tymczasowy margines tolerancji, a jego wartość jest stopniowo redukowana, poczynając od roku 2010 od wartości 4 µg/m³ (tj. 29 µg/m³), aż do roku 2015, kiedy osiągnięta powinna zostać wartość dopuszczalna.

Na podstawie uzyskanych w 2012 r. wyników pomiarów pyłu PM2,5, najwyższe poziomy stężeń wystąpiły w Kędzierzynie-Koźlu tam też stwierdzono przekroczenie wartości normatywnej, powiększonej o margines tolerancji, w wyniku czego opracowano naprawczy program ochrony powietrza POP, który został przyjęty przez Sejmik Województwa Opolskiego w dniu 25.10.2013r. Na stacji zlokalizowanej w Opolu (z której wyniki

równocześnie służą wyznaczeniu wskaźnika średniego narażenia), wartość stężenia przekroczyła wartość dopuszczalną, lecz nie przekroczyła wartości dopuszczalnej powiększonej o margines tolerancji, natomiast w Kluczborku wartość kryterialna została dotrzymana.

Rysunek 14. Wyniki klasyfikacji stref uzyskane w ocenie jakości powietrza za rok 2012 dla kryterium ochrony zdrowia



Źródło: WIOŚ

*Oznaczona na rysunku klasa C wymaga opracowania **Programu Ochrony Powietrza** mającego na celu zmniejszenie poziomu stężeń substancji zanieczyszczających powietrze. Klasa B oznacza, że otrzymana wartość stężenia średniorocznego przekroczyła wartość dopuszczalną, lecz nie przekroczyła wartości dopuszczalnej powiększonej o margines tolerancji.

Wielkością normowaną dla **tlenku węgla** jest 8-godzinna wartość średniej kroczącej, zdefiniowana jako maksymalna średnia ośmiogodzinna, spośród średnich kroczących, obliczanych co godzinę z ośmiu średnich jednogodzinnych pomiarów w ciągu doby która wynosi 10 000 µg/m³. Pomiar stężenia tlenku węgla wykonywany jest na jednej automatycznej stacji w Kędzierzynie-Koźlu, gdzie w 2012 roku, podobnie jak w latach wcześniejszych, nie odnotowano przekroczeń normy 8-godzinnej, a maksymalna wyznaczona wartość 8-godzinna wyniosła 3 204 µg/m³, co stanowi 32% wartości dopuszczalnej.

Poziom zanieczyszczenia powietrza **ozonem** ocenia się dla kryterium ochrony zdrowia, w odniesieniu do wartości docelowej, którą stanowi 8-godzinna średnia krocząca, wynosząca 120 µg/m³. Kryterium uznaje się za dotrzymane, jeżeli wartość docelowa jest przekraczana maksymalnie w ciągu 25 dni w roku (uśrednionych w ciągu kolejnych 3 lat). Stężenie ozonu jest rejestrowane na jednej automatycznej stacji w Kędzierzynie-Koźlu, która jest stacją reprezentatywną dla obszaru całego województwa. Niestety, w 2012 roku, nie uzyskano wystarczającej kompletności serii pomiarowej, dlatego też przy ocenianiu jakości powietrza pod kątem tego zanieczyszczenia wykorzystano wyniki stężeń ozonu ze stacji województw ościennych (gdyż w przypadku zanieczyszczenia jakim jest ozon stacje te są również reprezentatywne dla obszaru województwa opolskiego). Mimo obserwowanej od kilku lat poprawy i zmniejszającej się liczby dni z przekroczeniami, nadal należy uznać, że przekraczane są standardy jakości powietrza ustalone dla tego zanieczyszczenia.

EMISJA HAŁASU DO ŚRODOWISKA

Przez teren Województwa Opolskiego przebiegają drogi krajowe i wojewódzkie mające wpływ na hałas komunikacyjny.

Badania hałasu drogowego w **Paczkowie** przeprowadzono w dwóch punktach pomiarowo-kontrolnych w zakresie poziomów krótkookresowych, przy ulicach Kopernika i Daszyńskiego. Punkty referencyjne zlokalizowano w rejonie zabudowy mieszkaniowej usługowej i zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, przy drodze wojewódzkiej nr 382 i przy drodze powiatowej. W badanych punktach nie stwierdzono przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu dla wskaźników krótkookresowych $L_{Aeq D}$ i $L_{Aeq N}$. W punkcie zlokalizowanym przy drodze wojewódzkiej nr 382 przy ulicy Kopernika, wartość dla pory dnia wyniosła 60,2 dB a dla pory nocy uzyskano wynik 51,5 dB. Zmierzone natężenie ruchu pojazdów w czasie wykonanych pomiarów przy ulicy Kopernika, osiągnęło dla pojazdów osobowych wartość 157 poj./h, przy równoczesnym 15% udziale pojazdów ciężkich dla pory dnia i 20% udziale dla pory nocy w ogólnym strumieniu ruchu pojazdów. Analogicznie w punkcie zlokalizowanym przy ulicy Daszyńskiego, natężenie ruchu dla pojazdów osobowych osiągnęło wartość 65 poj./h, przy równoczesnym 20% udziale pojazdów ciężkich dla pory dnia i 11% udziale dla pory nocy. Natomiast wartość poziomu krótkookresowego dla pory dnia wyniosła 60,1 dB, a dla pory nocy uzyskano wynik 48,5 dB. W punkcie zlokalizowanym przy drodze wojewódzkiej nr 382 przy ulicy Zawadzkiego, wykonano pomiary poziomów dopuszczalnych hałasu dla wskaźników długookresowych L_{DWN} i L_N w odniesieniu do roku. Stwierdzona wartość dla pory dnia wyniosła 62,2 dB, a dla pory nocy uzyskano wynik 52,5 dB. Wielkości średniorocznych wskaźników oceny hałasu długookresowych poziomów dźwięku L_{DWN} i L_N w ustalonym punkcie pomiarowym przy ulicy Zawadzkiego nie wykazały przekroczenia wartości normatywnych hałasu komunikacyjnego drogowego w środowisku i były nieznacznie wyższe od wyników pomiarów poziomów krótkookresowych w punkcie zlokalizowanym przy ulicy Kopernika. Zmierzone natężenie ruchu pojazdów w czasie wykonanych pomiarów hałasu przy ulicy Zawadzkiego, osiągnęło wartość 264 poj./h, przy 16% udziale pojazdów ciężkich dla pory dnia, 13% dla pory wieczoru oraz 24% dla pory nocy.

Badania hałasu drogowego w **Gorzowie Śląskim** przeprowadzono w dwóch punktach pomiarowo-kontrolnych w zakresie poziomów krótkookresowych, przy ulicach Chopina i Byczyńskiej. Punkty referencyjne zlokalizowano w pobliżu terenu zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej oraz jednorodzinnej, przy drodze krajowej nr 42 i 45. Przekroczenie dopuszczalnych poziomów hałasu dla wskaźników krótkookresowych $L_{Aeq D}$ i $L_{Aeq N}$ odnotowano w punkcie zlokalizowanym przy drodze krajowej nr 42 i 45 przy ulicy Byczyńskiej, zarówno dla pory dziennej i nocnej. Stwierdzona wartość dla pory dnia wyniosła 66,7 dB, a dla pory nocy uzyskano wynik 63,3 dB. Zmierzone natężenie ruchu pojazdów w czasie wykonanych pomiarów przy ulicy Byczyńskiej, osiągnęło dla pojazdów osobowych wartość 453 poj./h, przy równoczesnym 25% udziale pojazdów ciężkich dla pory dnia i 35% udziale dla pory nocy w ogólnym strumieniu ruchu pojazdów. Analogicznie w punkcie zlokalizowanym przy ulicy Chopina, natężenie ruchu dla pojazdów osobowych osiągnęło wartość 185 poj./h, przy równoczesnym 16% udziale pojazdów ciężkich dla pory dnia i 38% udziale dla pory nocy. W punkcie tym, nie odnotowano przekroczenia poziomów dopuszczalnych dla pory dnia i nocy. Stwierdzona wartość dla pory dnia wyniosła 61,0 dB, a dla pory nocy uzyskano wynik 55,2 dB.

Badania hałasu drogowego w **Lewinie Brzeskim** przeprowadzono w trzech punktach pomiarowo – kontrolnych, przy ulicach Sikorskiego, Kościuszki i Mickiewicza. Punkty referencyjne zlokalizowano w rejonie zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i wielorodzinnej, przy drodze wojewódzkiej nr 458 i przy drodze lokalnej. W badanych punktach pomiarowych nie stwierdzono przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu dla wskaźników krótkookresowych $L_{Aeq D}$ i $L_{Aeq N}$. W punkcie zlokalizowanym przy drodze wojewódzkiej nr 458 przy ulicy Sikorskiego, stwierdzona wartość dla pory dnia wyniosła 60,1 dB, a dla pory nocy uzyskano wynik 53,7 dB. Zmierzone natężenie ruchu pojazdów w czasie wykonanych pomiarów hałasu przy ulicy Sikorskiego, osiągnęło wartość 42 poj./h, przy 31% udziale pojazdów ciężkich dla pory dnia i 12% udziale dla pory nocy w ogólnym strumieniu ruchu pojazdów. Natomiast przy ulicy Kościuszki zmierzone natężenie ruchu pojazdów w czasie

pomiarów wyniosło 226 poj./h, przy udziale pojazdów ciężkich nie przekraczających 1% dla pory dnia i 6% dla pory nocy w ogólnym strumieniu ruchu pojazdów, a przy ulicy Mickiewicza natężenie ruchu osiągnęło wartość 90 poj./h, gdzie dla pory dnia udział pojazdów ciężkich wyniósł 12%, a dla pory nocy 10%. W punkcie zlokalizowanym przy drodze wojewódzkiej nr 458 przy ulicy Kościuszki, stwierdzona wartość dla pory dnia wyniosła 58,7 dB, a dla pory nocy uzyskano wynik 50,1 dB, natomiast dla punktu przy ulicy Mickiewicza, zlokalizowanego również przy drodze wojewódzkiej nr 458, stwierdzona wartość dla pory dnia wyniosła 59,5 dB, a dla pory nocy uzyskano wynik 46,8 dB.

Badania hałasu drogowego w miejscowości **Ujazd** przeprowadzono w dwóch punktach pomiarowo-kontrolnych, przy ulicach Traugutta i Powstańców Śląskich. Punkty referencyjne zlokalizowano w rejonie zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej oraz terenu zabudowy mieszkaniowej zagrodowej, przy drodze krajowej nr 40. Przekroczenie dopuszczalnych poziomów hałasu dla wskaźników krótkookresowych $L_{Aeq D}$ i $L_{Aeq N}$ odnotowano dla pory dziennej w punkcie zlokalizowanym przy drodze krajowej nr 40, przy ulicy Traugutta 64,6 dB oraz dla pory nocnej również w tym samym punkcie, gdzie otrzymano wynik 58,3 dB. Zmierzone natężenie ruchu pojazdów w czasie wykonanych pomiarów hałasu przy ulicy Traugutta, osiągnęło wartość 218 poj./h, przy 18% udziale pojazdów ciężkich dla pory dnia i 22% udziale dla pory nocy w ogólnym strumieniu ruchu pojazdów. Natomiast przy ulicy Powstańców Śląskich, zmierzona wartość wyniosła 108 poj./h, przy udziale pojazdów ciężkich 17% dla pory dnia i 25% dla pory nocy. W badanym punkcie stwierdzona wartość dla pory dnia wyniosła 58,2 dB, a dla pory nocy uzyskano wynik 53,6 dB.

Podsumowując, należy stwierdzić, że w odniesieniu do obowiązujących kryteriów poziomów dopuszczalnych hałasu drogowego, maksymalną wartość średniego poziomu krótkookresowego L_{Aeq} zarówno w porze dnia i nocy w 2012 roku zarejestrowano przy drodze krajowej nr 42 i 45 w Gorzowie Śląskim, w punkcie zlokalizowanym przy ulicy Byczyńskiej: odpowiednio 66,7 dB dla pory dziennej i 63,3 dB dla pory nocnej. Minimalną wartość średniego poziomu krótkookresowego L_{Aeq} dla pory dnia odnotowano w Ujeździe, w punkcie zlokalizowanym przy ulicy Powstańców Śląskich, przy drodze krajowej nr 40, gdzie wyniosła 58,2 dB. Natomiast dla pory nocy minimalną wartość zarejestrowano w miejscowości Lewin Brzeski, w punkcie zlokalizowanym przy ulicy Mickiewicza, przy drodze wojewódzkiej nr 458 – 46,8 dB. Porównując wyniki do aktualnych standardów akustycznych, stwierdzono, że zarejestrowane wielkości przekroczeń zawierały się w przedziale od 3,6 dB do 5,7 dB w porze dziennej i od 2,3 dB do 7,3 dB w porze nocnej i wystąpiły tylko w dwóch punktach pomiarowych. Pozostałe wyniki nie przekroczyły dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.

Badania hałasu drogowego w **Opolu** przeprowadzono w trzech punktach pomiarowo-kontrolnych, przy ulicach Budowlanych Oświęcimskiej i Strzeleckiej. Punkty referencyjne zlokalizowano w rejonie terenów mieszkaniowo-usługowych oraz zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej przy drogach wojewódzkich nr 454, 423 i 435 miasta Opola. Największe przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu dla wskaźników krótkookresowych $L_{Aeq D}$ i $L_{Aeq N}$ dla pory dziennej odnotowano w punkcie zlokalizowanym przy drodze wojewódzkiej nr 423 przy ulicy Oświęcimskiej. Stwierdzona wartość dla pory dnia wyniosła tam 65,9 dB. Natomiast dla pory nocy najwyższy wynik pomiarowy uzyskano w punkcie zlokalizowanym przy ulicy Budowlanych, czyli wartość 61,1 dB. Zmierzone natężenie ruchu pojazdów w czasie wykonanych pomiarów hałasu przy ulicy Oświęcimskiej, osiągnęło wartość 583 poj./h, przy 9% udziale pojazdów ciężkich dla pory dnia i 19% udziale dla pory nocy w ogólnym strumieniu ruchu pojazdów. Analogicznie, przy ulicy Budowlanych zmierzone natężenie ruchu pojazdów w czasie pomiarów wyniosło 891 poj./h przy 4% udziale pojazdów ciężkich dla pory dnia i 10% udziale dla pory nocy, a przy ulicy Strzeleckiej natężenie ruchu osiągnęło wartość 722 poj./h, gdzie odpowiednio dla pory dnia udział pojazdów ciężkich wyniósł 7%, a dla pory nocy 14%.

25.2. Formy ochrony środowiska naturalnego w Województwie Opolskim

Na terenie Województwa Opolskiego znajdują się następujące formy ochrony środowiska:

Parki Krajobrazowe

- Góry Opawskie

Park krajobrazowy położony jest w Górach Opawskich, w województwie opolskim, przy granicy z Czechami. Powierzchnia Parku wynosi 4.903 ha, zaś jego otulina 5033 ha. Znajduje się tu najwyższy szczyt Gór Opawskich – Biskupia Kopa (889 m n.p.m.). Wzniesienia zbudowane są głównie ze skał paleozoicznych. Znajduje się tu wiele dolin i wąwozów. Przez park przepływa Biała Głuchotaska oraz Złoty Potok, tworząc liczne odcinki przetomowe. Około 80% powierzchni parku zajmują lasy. Rosną tu głównie lasy górskie i mieszane wyżynne, z przewagą świerka i buka. W parku występują rzadkie zwierzęta chronione, m.in. podkowiec mały, salamandra plamista, zimorodek i pluszcz. Wśród roślin spotykane są wawrzynek wilczełyko, lilia złotogłów, naparstnica purpurowa oraz storczykowate.

- Góra Świętej Anny

Park krajobrazowy obejmujący Grzbiet Chełma, a więc zachodnią część Wyżyny Śląskiej. Został utworzony w 1988 roku, zajmuje obszar 5050 ha (otulina 6374 ha). Położony w środkowo-wschodniej części województwa opolskiego, pomiędzy miastami Gogolin, Strzelce Opolskie, Ujazd, Dzieszowice. Gatunki grzybów występujące na terenie parku: Czarka szkarłatna, Ucho bżowe, Soplówka gałęzista, Gwiazdosz potrójny, Gwiazdosz frędzelkowy, Sromotnik bezwstydnny. Na obszarze Parku Krajobrazowego występuje około 440 gatunków roślin naczyniowych, większość z nich to gatunki rodzime. Przeważają gatunki elementu euroazjatyckiego, lecz urozmaicona rzeźba terenu sprawia, że występują tu zarówno gatunki kserotermiczne, reglowe, bądź rzadsze ogólnogórskie. Zbiorowiska naturalne występujące na terenie Parku to przede wszystkim lasy bukowe, niektóre zbiorowiska zaroślowe i nieleśne. Liczne są zbiorowiska półnaturalne: murawy kserotermiczne, łąki, pastwiska, ściśle związane z działalnością człowieka na tym terenie. Częściowo na terenie Parku Krajobrazowego powstała ostoja Natura 2000 Góra Świętej Anny o powierzchni 5084,3 ha. Specyficzne warunki glebowe oraz odrębność klimatyczna miały decydujący wpływ na kształtowanie się szaty roślinnej. Lasy, tak powszechne dawniej, dzisiaj zajmują zaledwie 21% ogólnej powierzchni parku. Są one niejedolite i silnie porozcinane polami uprawnymi. Pod względem fitosocjologicznym są jednak nadal urozmaicone i bardzo interesujące. Spotyka się tu drzewostany iglaste, bukowe oraz mieszane. Gatunkami dominującymi są: buk zwyczajny (*Fagus sylvatica*) - 28%, świerk pospolity (*Picea excelsa*) - 25%, sosna pospolita (*Pinus sylvestris*) - 19% i brzoza brodawkowata (*Betula pendula*) - 11%. W domieszce występuje: olsza (*Alnus spp.*), jesion wyniosły (*Fraxinus excelsior*), klon jawor (*Acer pseudoplatanus*), grab pospolity (*Carpinus betulus*), lipy (*Tilia spp.*) i klon zwyczajny (*Acer platanoides*).

- Stobrawski Park Krajobrazowy

Park krajobrazowy założony 28 września 1999 r. i zajmuje powierzchnię 52 600 ha. Celem utworzenia Stobrawskiego Parku Krajobrazowego jest ochrona wielu gatunków zwierząt i roślin. Na jego terenie zlokalizowane zostały ostoje ptactwa wodno-błotnego pod nazwą "Dolina Środkowej Odry". Park położony jest na terenie 12 gmin w północnej części województwa opolskiego (Dobrzeń Wielki, Dąbrowa, Kluczbork, Lasowice Wielkie, Lewin Brzeski, Lubsza, Łubniany, Murów, Pokój, Popielów, Świerczów, Wotczyn). Kompleksy leśne stanowią niemal 80% powierzchni parku. Jest to najmłodszy park krajobrazowy województwa opolskiego. Na terenie parku występuje 50 gatunków roślin chronionych oraz około 140 gatunków roślin rzadkich. Występują tu storczyki, długosz królewski, kotewka orzech wodny, lilia złotogłów, wawrzynek wilczełyko, rosziczka okrągłolistna oraz liczne storczyki: kukułka Fuchsa, kukułka szerokolistna, kukułka krwista, kruszczyk siny, kruszczyk szerokolistny, podkolan biały, listera jajowata. W parku żyje ponad 220 gatunków chronionych zwierząt (w tym 140 gatunków ptaków, wśród nich 21 gatunków globalnie zagrożonych) np.: wydra, bóbr,

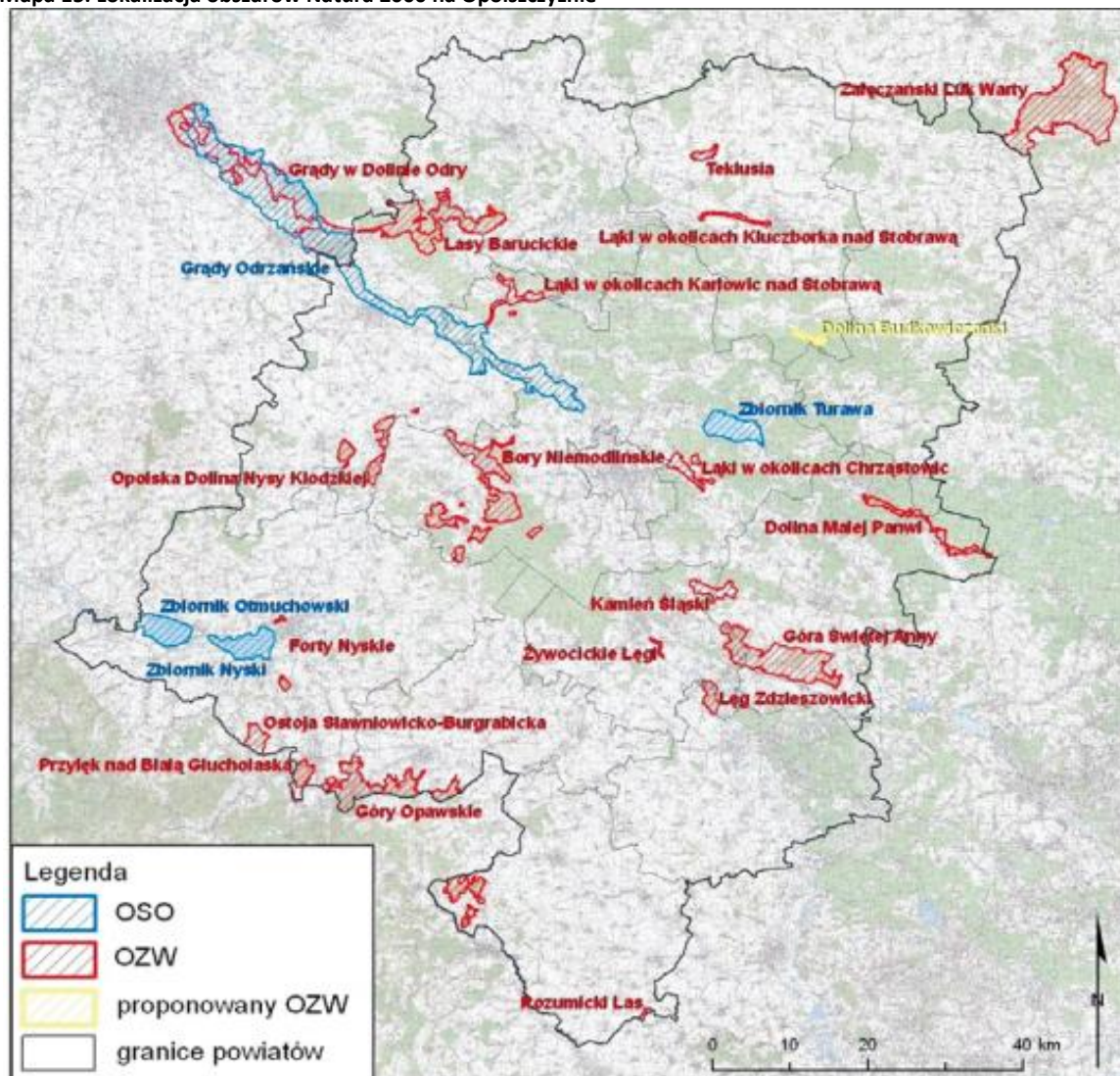
kormoran, bielik i zimorodek. Występuje tu największa ważka europejska – husarz władca. Na terenie parku występuje kilka rezerwatów przyrody: Rezerwat przyrody Barucice, Rezerwat przyrody Leśna Woda, Rezerwat przyrody Lubsza, Rezerwat przyrody Rogalice.

Obszary Natura 2000

W granicach województwa opolskiego sieć obszarów Natura 2000 obejmuje obecnie 21 obszarów o łącznej powierzchni 41 354,9 ha, co stanowi 4,4% powierzchni województwa. Są to: 4 obszary specjalnej ochrony ptaków (OSO) o łącznej powierzchni 14 160,4 ha: Zbiornik Otmuchowski, Zbiornik Nyski, Zbiornik Turawa Grądy Odrzańskie oraz 17 obszarów mających znaczenie dla Wspólnoty (OZW) o łącznej powierzchni 27 194,5 ha: Forty Nyskie, Góra Świętej Anny, Kamień Śląski, Ostoja Sławniowicko- Burgrabicka, Bory Niemodlińskie, Góry Opawskie, Dolina Małej Panwi, Lasy Barucickie, Łąki w okolicach Chrząstowic, Łęg Zdieszowicki, Łąki w okolicach Karłowic nad Stobrawą, Łąki w okolicach Kluczborka nad Stobrawą, Opolska Dolina Nysy Kłodzkiej, Przyłek nad Białą Głuchotaską, Teklusia, Rozumicki Las, Żywocickie Łęgi.

Dodatkowo, w niewielkich częściach w granicach Opolszczyzny zlokalizowano OZW Załęczański Łuk Warty oraz OZW Grądy w Dolinie Odry.

Mapa 15. Lokalizacja obszarów Natura 2000 na Opolszczyźnie



Źródło: RDOŚ

Tabela 39. Rezerваты przyrody w województwie Opolskim

L.p.	Rezerwat przyrody	L.p.	Rezerwat Przyrody
1	Barucice, gmina Lubsza	19	Lesisko, gmina Zdzieszowice
2	Bażany, gmina Kluczbork	20	Leśna Woda, gmina Lubsza
3	Biesiec, gmina Leśnica	21	Ligota Dolna, gmina Strzelce Opolskie
4	Blok, gmina Korfantów	22	Lubsza, gmina Lubsza
5	Boże Oko, gmina Ujazd	23	Nad Białą, gmina Głuchołazy
6	Cicha Dolina, gmina Głuchołazy	24	Olszak, gmina Głuchołazy
7	Dębina, gmina Grodków	25	Płużnica, gmina Strzelce Opolskie
8	Góra Gipsowa, gmina Kietrz	26	Prądy, gmina Dąbrowa
9	Góra Św. Anny, gmina Leśnica	27	Przylesie, gmina Olszanka
10	Grafik, gmina Leśnica	28	Przyłęk, gmina Nysa
11	Jaśkowice, gmina Pruszków	29	Przysiecz, gmina Pruszków
12	Jeleni Dwór, gmina Biała	30	Rogalice, gmina Lubsza
13	Kamieniec, gmina Lasowice Wielkie	31	Rozumice, gmina Kietrz
14	Kamień Śląski, gmina Gogolin	32	Smolnik, gmina Lasowice Wielkie
15	Kokorycz, gmina Grodków	33	Srebrne Źródła, gmina Chrzastowice
16	Komorзно, gmina Wołczyn	34	Staw Nowokuźnicki, gmina Pruszków
17	Krzywiczny, gmina Wołczyn	35	Tęczynów, gmina Strzelce Opolskie
18	Las Bukowy, gmina Głuchołazy	36	Złote Bagna, gmina Tułowice

25.3. Edukacja ekologiczna

Skuteczna ochrona środowiska wymaga udziału wszystkich podmiotów wywierających wpływ na sposób i intensywność korzystania ze środowiska, w tym przede wszystkim udziału społeczeństwa. Najważniejsze znaczenie dla proekologicznej postawy jak najszerszej części społeczeństwa ma edukacja ekologiczna oparta na rzetelnej informacji o stanie środowiska naturalnego i działaniach na rzecz jego ochrony oraz umiejętność komunikowania się z lokalną społecznością.

W ramach edukacji ekologicznej niezbędne jest promowanie postawy afiliatywnej i odpowiedzialności za wspólne dobro jakim jest czyste, bezpieczne środowisko, zdrowe społeczeństwo i rozwój gospodarczo-społeczny. W tym kontekście nabiera znaczenia promowanie zachowań takich jak użytkowanie komunikacji publicznej jako generującej niskie koszty zewnętrzne, ograniczanie wykorzystania komunikacji indywidualnej do niezbędnego minimum, zdrowy tryb życia, którego elementem jest korzystanie ze środków transportu wykorzystujących mięśnie, czy chód pieszy. Edukacja ekologiczna powinna obok wiedzy o przyrodzie pokazywać związek między kongestią drogową (zatłoczeniem) dróg, a stratami ponoszonymi przez pasażerów i gospodarkę oraz metody eliminacji negatywnych aspektów transportu na nasze życie (np. bezpieczna jazda zgodnie z przepisami powoduje niższe emisje pyłów zawieszonych i niższe stężenie hałasu), promować kulturę jazdy i znaczenie publicznego transportu.

W Województwie Opolskim są podejmowane następujące działania w celu wspomaganie i rozpowszechniania edukacji ekologicznej:

- Projekty i konkursy realizowane przez Zespół Opolskich Parków Krajobrazowych mające na celu pogłębianie świadomości ekologicznej wśród społeczeństwa.
- Projekt „NA RZECZ OCHRONY PRZYRODY ŚLĄSKA”.

Projekt finansowany ze środków Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w ramach programu priorytetowego EDUKACJA EKOLOGICZNA. W roku 2012 Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Opolu zrealizowała projekt „Na rzecz ochrony przyrody Śląska” sfinansowany ze środków Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, którego wartość wyniosła 285.000,36 zł. W ramach projektu wydano materiały edukacyjne - folder opisujący walory opolskich rezerwatów przyrody, komplet broszur poświęconych wybranym, najcenniejszym elementom opolskiej przyrody (obejmujących pięć różnych zagadnień tematycznych) oraz „gadżety”: pogładowa mapa województwa opolskiego z naniesioną lokalizacją form ochrony przyrody na Opolszczyźnie, gra Memo, której bazą są chronione gatunki (rośliny, zwierzęta) Śląska, puzzle, dla których podkładem jest rysunek nagrodzony w konkursie „Magiczny Świat Natury”, karty do gry „Piotruś” – częściowo przeznaczone do kolorowania, wykonane na bazie rysunków chronionych gatunków (rośliny, zwierzęta) Śląska, 50 stronicowy „Notatnik obserwatora przyrody” z drewnianym długopisem, drewniana linijka z kolorowym nadrukiem, której tematykę stanowią chronione gatunki (rośliny, zwierzęta) Śląska, drewniany pendrive jako forma albumu ze zdjęciami najcenniejszych przyrodniczo miejsc i elementów przyrody ożywionej i nieożywionej, z wykorzystaniem zdjęć archiwalnych z lat 50-tych XX wieku autorstwa pierwszego Wojewódzkiego Konserwatora Przyrody w Opolu. Przygotowane materiały i gadżety zostały pogrupowane i rozdystrybuowane w dwóch rodzajach pakietów (łącznie 5000 pakietów): rodzinnym i podstawowym. Pakiety rozdystrybuowane zostały w ramach punktu edukacyjnego „Przyroda Śląska” zorganizowanego podczas corocznej edycji Jarmarku Franciszkańskiego organizowanego w dniach 22-23 września 2012 r. w Opolu oraz do gimnazjów, szkół podstawowych i przedszkoli na terenie województwa opolskiego. Ponadto kampania prowadzona była w prasie o zasięgu regionalnym (woj. opolskie, śląskie i dolnośląskie) poprzez emisję 4 artykułów których tematyką stanowiła przyroda Śląska. Ponadto uruchomiono witrynę internetową www.przyrodaslaska.pl, gdzie można znaleźć w ciekawy sposób podane treści związane z przedmiotem kampanii (informacje o formach ochrony przyrody regionu, galerię zdjęć przyrodniczych, mapy, itd.):

- Prowadzenie działań informacyjnych i edukacyjnych w zakresie prawidłowego gospodarowania odpadami komunalnymi w szczególności selektywnej zbiórki.
- Działania związane z prowadzeniem edukacji i informowania społeczności lokalnej w zakresie działań, jakie należy podejmować, aby stan jakości powietrza się poprawił oraz prowadzenie inwentaryzacji źródeł powierzchniowych charakteryzujących się najwyższymi ładunkami emisji pyłów i benzo(a)piranu.
- Edukacja ekologiczna społeczeństwa zarówno w zakresie szkolnictwa, ale również poprzez akcje informacyjne i promocyjne.
- Prowadzenie działań promujących ogrzewanie zmniejszające emisję zanieczyszczeń do powietrza i działań edukacyjnych (np. ulotki, imprezy, akcje szkolne, audycje i inne) w celu uświadamiania mieszkańcom wpływu zanieczyszczeń na zdrowie.
- Organizowanie wśród dzieci i młodzieży olimpiad z wiedzy o ekologii.

Z punktu widzenia ekologii istotnym punktem są trasy rowerowe z których mogą korzystać zarówno turyści jak i mieszkańcy. Najbardziej popularne szlaki turystyczne to szlaki w rejonie Góry Św. Anny oraz w okolicach Gór Opawskich, leżących na granicy z Czechami.

25.4. Znaczenie Planu Transportowego dla ochrony środowiska

W celu znacznej poprawy ochrony środowiska naturalnego przed emisją zanieczyszczeń i hałasem komunikacyjnym niezbędne jest jednocześnie zrealizowanie kilku zadań:

- Zwiększenie roli komunikacji publicznej w stosunku do samochodowego (i motocyklowego) transportu indywidualnego, poprzez rozwój i usprawnienie systemu transportu publicznego i jego Infrastruktury.
- Zwiększenie udziału pojazdów spełniających niskoemisyjne normy spalania oraz eliminacja pojazdów nie spełniających norm emisji spalania.
- Zwiększenie udziału pojazdów spełniających niskoemisyjne normy hałasu.
- Usprawnienie systemu komunikacyjnego w celu zapewnienia jego zwiększonej w stosunku do stanu obecnego wydajności zasobów, ograniczenie deficytu w przeliczeniu na 1 paskm, zwiększenia ilości pasażerów w dobie liczonej w paskm.

Zwiększenie roli komunikacji publicznej w stosunku do samochodowej (i motocyklowej) poprzez promocję powszechnego wykorzystania transportu publicznego w codziennych dojazdach do miejsca pracy lub nauki, w podróżach fakultatywnych zamiast samochodami lub motocyklami przyniesie znaczące efekty ekologiczne i gospodarcze. Dla przykładu w skali kraju ograniczenie liczby wypadków o połowę do poziomów występujących w krajach starej UE-12 zmniejszyłoby liczbę zabitych na drogach o ok. 1700 osób, rannych o 16 tys. osób, co wg wyliczeń inicjatywy Jaspers spowodowałoby roczne oszczędności rocznie o 9,2 mld zł. Przy założeniu generowania w woj. opolskim 3% ruchu krajowego ograniczenie liczby wypadków o ½ spowodowałoby niższe straty tym spowodowane dla regionu opolskiego aż o 275 mln zł rocznie ponoszone głównie na leczenie rannych wypadków, wypłaty ubezpieczeń społecznych i niezdolność do pracy. Dla Województwa Opolskiego ograniczenie kosztów strat w czasie wypadków to kwota ok. 13 mln zł rocznie.

Skrócenie czasu dojazdu do pracy z Kędzierzyna-Koźła do Opola z obecnego poziomu 52 minut do 30 minut dla kursu przyspieszonego i 38 minut dla zwykłego osobowego po modernizacji. Wg danych z Niebieskiej Księgi dla inwestycji unijnych koszt czasu wynosi dla pojedynczego dojazdu do pracy w 2014 r. 33,5 zł/godzinę. W przypadku jego skrócenia o 22 lub 14 minut stanowi dla pojedynczego pasażera kolei wartość mierzoną na 12,3 zł dla kursu przyspieszonego, 7,8 zł dla kursu ze wszystkimi postojami dla odcinka Kędzierzyn-Koźle – Opole. Podobną choć niższą wartość będzie miało na jeden przejazd przejście w wyniku skrócenia czasu jazdy pasażera samochodu, który wybierze kolej zamiast auta. Czas jazdy dla relacji Opole – Krapkowice z przesiadką na autobus w Gogolinie to czas jazdy w przypadku integracji rozkładowo-taryfowej po modernizacji 23 minuty dla kursu przyspieszonego i 28 minut dla kursu zwykłego wobec 40 minut bezpośrednim autobusem w czasie kursu bez kongestii drogowej. Czas jazdy pociągu z przesiadką na autobus będzie porównywalny do czasu jazdy autem.

W sytuacji modernizacji linii Nysa – Opole czas jazdy po podniesieniu prędkości z 50 na 80 km/h skróci się z ok. 82 minut do ok. 52-57 minut, czyli dla kursów bez mijanki o 30 minut do poziomu konkurencyjnego w komunikacji indywidualnej (ok. 55 minut jazdy) i bezkonkurencyjnego względem transportu autobusowego (30 minut dłuższy czas jazdy).

Podobne wskaźniki zostaną uzyskane dla taboru na 120 km/h dla relacji Opole – Strzelce Opolskie po modernizacji linii. Obecny czas 38 minuty zostanie skrócony do 26 minut, czyli czasu bezkonkurencyjnego dla jadącego zgodnie z przepisami ruchu drogowego samochodu.

Największy efekt przyniesie planowana w ramach POIiŚ rewitalizacja odcinka Kluczbork – Namysłów (Wrocław). Czas jazdy ulegnie skróceniu z 54 minut do 33 minut dla relacji łączącej oba miasta powiatowe Opolszczyzny.

Powyższe przykłady pokazują, w jakim stopniu zwiększy się do 2020 r. konkurencyjność kolei w wyniku inwestycji infrastrukturalno-taborowych. Dzięki temu sieć przewozów służby publicznej będzie mogła się opierać na kolei, gdyż prędkości komunikacyjne pociągów będą na poziomie wyższym niż jest prędkość maksymalna autobusów na drogach jednopasmowych (70 km/h) stanowiących prócz A-4 (dotąd nie wykorzystywanej do przewozów innych niż dalekobieżne) podstawę sieci drogowej województwa.

Zawsze jednak decyzja o wyborze podróży środkiem prywatnym albo środkiem publicznym należy do osoby podróżującej. Na wybór wpłynie przede wszystkim, jakość warunków podróżowania oraz koszty. Plan transportowy rozwoju komunikacji publicznej tworzy warunki do zmiany preferencji mieszkańców regionu na rzecz atrakcyjnych, dostępnych i zintegrowanych przewozów służby publicznej opartych na szkieletach komunikacji kolejowej i uzupełnionych przez linie autobusowe.

Jakość warunków podróżowania samochodem osobowym jest obecnie wyższa niż podróżowania autobusem komunikacji publicznej i koleją. Wynika to przede wszystkim z:

- większej prędkości podróży,
- swobody wyboru czasu rozpoczęcia podróży niezależnie od rozkładów jazdy przewoźnika,
- większego komfortu podróży,
- większej prywatności i bezpieczeństwa osobistego,
- przejazdem z miejsca na miejsce,
- możliwości wygodnego przewiezienia bagażu.

Także koszt przejazdu samochodem osobowym w porównaniu z przejazdem środkiem komunikacji publicznej jest często niższy, zwłaszcza w przypadku podróży większej liczby osób.

Zatem dla zapewnienia konkurencyjności transportu publicznego wobec transportu indywidualnego należy położyć nacisk na jakość publicznych usług przewozowych i ich koszt. O jakości transportu publicznego decydują m.in.:

- Dostępność komunikacyjna stanowiąca połączenie częstotliwości, konkurencyjnej prędkości komunikacyjnej i ceny usługi.
- Czas przejazdu.
- Dostępność i zasięg sieci komunikacyjnej transportu publicznego na jednolitej taryfie.
- Komfort podróżowania.
- Punktualność, niezawodność mierzona procentem realizacji kursów, bezpieczeństwo podróży.

Koszt natomiast zależy od wysokości opłat za korzystanie z komunikacji publicznej. Wysokość tych opłat zależy z kolei m.in. od ekonomiczności środka transportu, jakim wykonywane są usługi publiczne, dlatego dobór taboru dla transportu publicznego powinien być optymalną wypadkową zastosowania kryterium maksymalnej ochrony środowiska i ekonomiczności eksploatacji pojazdu.

Plan Transportowy może wspomagać dalsze zmniejszanie poziomu emisji zanieczyszczeń ze źródeł komunikacyjnych poprzez promowanie działań, mających na celu:

- Przejmowanie przez transport zbiorowy pasażerów korzystających obecnie z komunikacji indywidualnej.
- Wykorzystanie synergii inwestycji w modernizację linii kolejowych z modernizacją taboru i poprawą oferty kolei regionalnej realizowane przez Województwo Opolskie, jako uzupełnienie programu centralnego POIiŚ.

- Ograniczanie transportochłonności komunikacji indywidualnej.
- Wzrost wydajności komunikacji publicznej (do realizacji zwiększonej pracy przewozowej potrzeba przy jednolitych taryfach mniejszej pracy eksploatacyjnej w wyniku wyeliminowania dublowania się kursów różnych przewoźników).
- Rozwój istniejącej sieci pomiarowej, jakości powietrza w mieście.
- Poprawę jakości paliw wykorzystywanych w przewozach publicznych.
- Popularyzację środków transportu zbiorowego (w tym międzypowiatowego i międzygminnego).
- Wzrost udziału ruchu rowerowego poprzez rozwój infrastruktury rowerowej i jej promocję na styku z transportem publicznym.
- Wprowadzenie strefy płatnego parkowania w centrach miast.
- Stworzenie nowych parkingów w celu wprowadzenia parkingów „Parkuj i Jedź” w węzłach intermodalnych w celu zwiększenia przewozów użyteczności publicznej.
- Eliminowanie z ruchu pojazdów niespełniających norm emisji zanieczyszczeń (np. poprzez kontrole drogowe).
- Działania edukacyjne dla kształtowania proekologicznych zachowań komunikacyjnych (np. dzień bez samochodu).
- Modernizację dróg i ulic w celu uspokojenia ruchu oraz rozbudowę obwodnic i wyprowadzenie ruchu tranzytowego z obszarów gęstej zabudowy.
- Poprawę stanu technicznego pojazdów i autobusów komunikacji publicznej (np. zastąpienie starego taboru pojazdami spełniającymi normy spalania wyższe niż EURO 4).
- Ograniczenie indywidualnego ruchu samochodów na rzecz komunikacji zbiorowej.
- Poprawę inżynierii ruchu dla uzyskania płynności ruchu miejskiego np. poprzez synchronizację sygnalizacji świetlnej z uwzględnieniem potrzeb komunikacji zbiorowej.
- Zastosowanie mokrego czyszczenia ulic.
- Mechanizmy obciążeń dodatkowych fiskalnych dla pojazdów o długim okresie eksploatacji, dużym zużyciu paliwa na pojazd, emitujących duże ilości pyłów.

Plan Transportowy omawia charakterystykę ogólną obszaru oraz jego sieć komunikacyjną, a także zasady organizacji rynku przewozów. Dokument wskazuje istotne – z punktu widzenia zapewnienia ciągłości wykonywania przewozów o charakterze użyteczności publicznej – połączenia pośród istniejącej sieci komunikacyjnej regionu.

Plan Transportowy stanowi więc jedynie ocenę istniejącej sieci komunikacyjnej, ze wskazaniem sposobu efektywnego jej wykorzystania oraz z uwzględnieniem potrzeb zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, jest to więc dokument wtórny wobec wcześniej obowiązujących zamierzeń inwestycyjnych zarówno jednostek samorządu terytorialnego (województw, powiatów, gmin), jak i urzędów administracji centralnej (jak np. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad czy Zarząd Dróg Wojewódzkich w Opolu) i nie ustala ram dla późniejszej realizacji przedsięwzięć, mogących oddziaływać na środowisko.

CZĘŚĆ **VIII.**

ROZWÓJ PUBLICZNEGO
TRANSPORTU ZBIOROWEGO

26. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Kierunki rozwoju transportu publicznego w Województwie Opolskim winny być definiowane przez organizatorów transportu publicznego w oparciu o zasady jego zrównoważonego rozwoju. Zakłada on poszukiwanie optymalnego podziału zadań pomiędzy transport publiczny i indywidualny.

Podstawowym zadaniem organizatora transportu na terenie województwa opolskiego jest zwiększenie dostępności komunikacyjnej mieszkańcom województwa oraz poprawę konkurencyjności transportu publicznego.

26.1. Kierunki ogólne

Podstawowym szkieletem komunikacyjnym województwa opolskiego jest sieć kolejowa, wokół której powinna być budowana oferta przewozowa komunikacji autobusowej miejskiej, podmiejskiej i dalekobieżnej. W związku z powyższym autobusowa oferta przewozowa powinna tą nadrzędność uwzględniać oraz łączyć miejsca, w których transport szynowy nie jest realizowany.

Integracja transportu publicznego z indywidualnym

Celem integracji transportu publicznego z indywidualnym jest kształtowanie pożądanego podziału zadań przewozowych. Zgodnie z tendencjami zrównoważonego rozwoju obowiązującymi w Unii Europejskiej podział zadań przewozowych w transporcie powinien kształtować się w proporcji 75% transport publiczny - 25% transport indywidualny. Jednak biorąc pod uwagę rzeczywistą sytuację ruchu w województwie - powszechne dążenie do posiadania samochodów prywatnych, jako minimalne pożądane w przyszłości proporcje przyjmuje się podział 50% - 50%.

W celu integracji tego transportu pożądanym działaniem byłoby:

- preferowanie komunikacji publicznej szczególnie ważne w Opolu,
- budowa parkingów przy stacjach kolejowych,
- budowa parkingów typu „parkuj i jedź” w węzłach przesiadkowych oraz centrach komunikacyjnych.

Taka sytuacja wynika z następujących uwarunkowań:

- Zapewnienie możliwości przemieszczania wszystkim mieszkańcom, szczególnie tym, którzy nie mogą lub nie chcą korzystać z komunikacji indywidualnej (cel socjalny).
- Umożliwienie w akceptowalnym tempie przemieszczanie się w tych obszarach, w których korzystanie z samochodu jest z różnych względów niewskazane lub nieefektywne (cel funkcjonalny).
- Stworzenie alternatywy dla korzystania z samochodu prywatnego (cel ekologiczny, wynikający ze strategii zrównoważonego rozwoju).

Zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego

Bardzo ważnym elementem kierunków rozwoju transportu publicznego są podejmowanie przez jego organizatora wysiłki w celu zwiększania atrakcyjności transportu publicznego, z jednoczesnym zmniejszaniem poziomu korzystania z komunikacji indywidualnej. Cel ten można uzyskać poprzez usprawnienie komunikacji zbiorowej pod względem dostępności, niezawodności, podniesienia poziomu bezpieczeństwa, komfortu i elastyczności. Optymalny dla województwa opolskiego stopień ich realizacji podaje poniższa tabela. O atrakcyjności transportu publicznego decyduje również poprawa możliwości zakupu biletów, poprzez różne

kanały dystrybucji np. smartfony, internet, biletomaty w autobusach oraz na obszarach z ograniczoną dostępnością do kiosku. Będzie to miało wpływ na podniesienie punktualności.

Tabela 40. Standardy jakości usług w publicznym transporcie zbiorowym

Lp.	Postulat	Opis
1.	Punktualność	<ul style="list-style-type: none"> • Udział odjazdów opóźnionych do 5 min: mniejszy niż 5%. • Udział kursów przyspieszonych powyżej 1 min: mniejszy niż 1%.
2.	Wygoda	<ul style="list-style-type: none"> • Wskaźnik przeciętnego wieku taboru do 10 lat powyżej 50%. • Dodatkowe wyposażenie pojazdów, zapewniające wygodę i bezpieczeństwo podróżowania, np. klimatyzacja. • Wyposażenie w niską podłogę, w co najmniej 30% powierzchni pojazdu.
3.	Niezawodność	Wskaźnik realizacji rozkładu jazdy mierzony liczbą wykonanych kursów: 98-100%.
4.	Dostępność	<ul style="list-style-type: none"> • Udział przystanków wyposażonych w wiaty przystankowe: przynajmniej 40%. • Gęstość przystanków/km²: 4-5.
5.	Regularność	Utrzymanie zasady regularnej (rytmicznej) obsługi głównych ciągów komunikacyjnych, realizowanej wspólnie przez kilka linii, – jako nadrzędnej wytycznej do konstrukcji rozkładów jazdy, dążenie do regularnych odjazdów także w ramach każdej z linii.
6.	Częstotliwość	<p>Standardy częstotliwości obowiązujące na liniach:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. głównych (nawet, co 30-60 minut), b. pozostałych: <ul style="list-style-type: none"> • w dni robocze – w godz. 5-18, co 60/120 min, w pozostałych porach (od 3-5 i 18-23), co 120 min, • w soboty – co 60/180 min, • w niedziele - co 60/180 min, zmniejszona liczba linii. <p>Kursowanie linii pozostałych powinno odbywać się z zachowaniem stałych taktów odjazdów z dopuszczeniem uzasadnionych wyjątków.</p>
7.	Prędkość	Dążenie do jak najwyższego poziomu prędkości komunikacyjnej.
8.	Bezpośredniość połączeń	Wprowadzenie statystycznie istotnych połączeń bezpośrednich, zgłaszanych w badaniach preferencji komunikacyjnych mieszkańców.
9.	Koszt	<ul style="list-style-type: none"> • Utrzymanie relacji ceny biletu miesięcznego do jednorazowego nie więcej niż 30:1. • Analiza ekonomiczna wprowadzenia biletów krótkookresowych i dobowych. • Wprowadzenie biletów długookresowych o większej opłacalności dla pasażerów.
10.	Informacja	<ul style="list-style-type: none"> • Informacja dynamiczna w punktach przesiadkowych. • Szeroka informacja statyczna na przystankach. • Rozkład jazdy w internecie – wraz z wyszukiwarką połączeń zintegrowaną z rozkładem jazdy pociągów oraz przewoźników prywatnych. • Rozkłady jazdy dostępne w autobusach.

Poprawa infrastruktury komunikacyjnej

Organizator transportu publicznego powinien starać się wprowadzać rozwiązania dotyczące infrastruktury komunikacyjnej jak najbardziej przyjazne dla pasażerów, co w szczególności oznacza, że sieć przystanków powinna zapewniać:

- Możliwość wygodnego (najlepiej bezpośredniego) dojazdu z dowolnego punktu całego obszaru obsługiwanego komunikacją publiczną do miast województwa i ważnych jego punktów.
- Odległość do przystanków, możliwą do przebycia przez każdego z użytkowników komunikacji publicznej w sposób bezpieczny i wygodny.

Należy stworzyć sieć o jak największej gęstości, by ułatwić wygodne korzystanie z komunikacji publicznej jak największej liczbie pasażerów. W praktyce powinno to oznaczać odległość między przystankami nieprzekraczającą 1000 m w rejonach wiejskich i ok. 300 m w rejonach o dużej gęstości zamieszkania lub o dużym natężeniu ruchu pieszego.

26.2. Kierunki szczegółowe

Budowa zintegrowanego intermodalnego centrum komunikacyjnego Opole Główne oraz uzupełniających centrów przesiadkowych

Budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych pomiędzy regionalnym transportem kolejowym, lokalnym i regionalnym transportem autobusowym, komunikacją miejską oraz transportem indywidualnym stanowi szansę rozwoju wszystkich systemów transportu publicznego, który podnosi jego konkurencyjność. Zintegrowany intermodalny węzeł przesiadkowy powinien zapewnić, co najmniej jak najkrótsze i bezpośrednie przejście po między różnymi rodzajami środków transportu (najlepiej w systemie od drzwi do drzwi). Konieczne jest również zniwelowanie wszelkich przeszkód dla osób niepełnosprawnych.

Aktualnie największym problemem występującym w Opolu jest rozproszenie przystanków komunikacji miejskiej w okolicach Dworca Głównego PKP i brak sprawnej komunikacji pomiędzy nimi a stacją kolejową, pozwalającej na dokonanie wygodnych przesiadek.

Propozycję utworzenia zintegrowanego węzła przesiadkowego w Opolu zawarto w krajowym planie transportowym, w którym stwierdzono, iż w Opolu występuje powiązanie krajowych przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym z innymi środkami transportu publicznego.

W województwie Opolskim możliwe jest zdefiniowanie dwóch typów zintegrowanych węzłów:

- **Węzeł główny (Opole)** – Intermodalne centrum komunikacyjne, w których zachodziłyby procesy integracji na poziomie wojewódzkim pomiędzy systemami komunikacji kolejowej regionalnej i międzyregionalnej, autobusowej regionalnej i międzyregionalnej oraz komunikacji miejskiej. Zadaniem tego węzła komunikacyjnego jest zbieranie potoków pasażerskich osób dojeżdżających do Opola oraz wyjeżdżającym poza region. Rolę najważniejszego, podstawowego zintegrowanego węzła przesiadkowego z kolei na autobusową komunikację regionalną oraz komunikację miejską spełniać powinien dworzec kolejowy Opole Główne. Należy jednak szczegółowo przeanalizować możliwość zapewnienia odpowiednich warunków dla zatrzymywania się w tym miejscu wszystkich regionalnych połączeń autobusowych oraz linii komunikacji miejskiej możliwie blisko wejścia głównego do budynku dworca kolejowego wraz z budową odpowiedniej ilości parkingów (Parkuj i Jedź) dla transportu indywidualnego.
- **Węzły wspomagające** – Są to kluczowe na terenie województwa stacje kolejowe zintegrowane z komunikacją autobusową i indywidualną. Zadaniem takiego węzła jest dowożenie do kluczowego węzła komunikacyjnego w Opolu. Węzły wspomagające to: Kluczbork, Namysłów, Kędzierzyn-Koźle, Strzelce Opolskie, Brzeg, Nysa, Olesno.

Z pewnością konkurencyjność transportu publicznego będzie zwiększana poprzez integrację transportu kolejowego, autobusowego i indywidualnego. W celu realizacji powyższych planów odnośnie węzłów przesiadkowych niezbędne będzie nawiązanie współpracy Samorządu Województwa Opolskiego z innymi samorządami gmin oraz właścicielami istniejących dworców w regionie.

Integracja taryfowa i biletowa

Szkieletem transportu publicznego w województwie opolskim jest kolej regionalna, która zgodnie z definicją przyjętą przez UITP (Międzynarodowa Unia Transportu Publicznego), to regularne, nieturystyczne przewozy kolejowe, operujące na terytorium większym niż miasto (aglomeracja) i mniejszym niż obszar całego kraju. Określenie to obejmuje, zatem niejako dwa różne segmenty rynku: dojazdy aglomeracyjne, obsługiwane przez kolej typowo miejską, odznaczającą się wysoką częstotliwością kursowania, docierającą do centrum aglomeracji i dysponującą ułatwiającym wymianę pasażerów taborom (podobnym do metra). Typowy przejazd dla tego typu kolei to podróż trwająca ok. 30 minut, na trasie o długości maksimum 15-20 km. Obok tego rodzaju przejazdów występują podróże w strefie dużo większej niż terytorium aglomeracji, na dystansie ok. 70 km., trwające od ok. 30 do 60 minut, charakteryzujące się większymi odstępami między przystankami oraz niższą częstotliwością kursów. Mimo istotnych różnic, obydwa systemy stają się coraz bardziej powiązane, szczególnie w ostatnich latach, z uwagi na kierunki rozwoju współczesnych miast. Integracja ma miejsce albo już na poziomie tego samego przewoźnika, bądź ma postać wspólnych systemów taryfowych, wspólnych biletów, skoordynowanych rozkładów, etc.

W ostatnich dwóch dekadach można mówić o rozkwicie transportu szynowego w Unii Europejskiej, stał się on najpopularniejszym i nierzadko najbardziej komfortowym środkiem transportu zbiorowego. Dzięki konsekwentnej polityce rewitalizacji i wspierania tego środka transportu, a także w obliczu rozrastających się aglomeracji i zwiększonej kongestii dróg, w szczególności kolej regionalna zanotowała ogromny rozwój, o czym świadczą statystyki: koleje regionalne i podmiejskie przewożą 90% ogólnej liczby pasażerów kolei oraz wypracowują 50% pasażerokilometrów rocznie.

Dynamiczny rozwój kolei regionalnych to nie tylko rozbudowa infrastruktury i inwestycje w tabor; nowoczesne systemy transportu regionalnego to, z jednej strony, koordynacja działań wielu operatorów transportu w obrębie aglomeracji i regionu, z drugiej – korzystanie z innowacyjnych rozwiązań w zakresie tworzenia wizerunku, informacji, bezpieczeństwa, jak również systemów sprzedaży i dystrybucji biletów.

Kluczowym zagadnieniem staje się tutaj integracja, która dokonuje się na bardzo wielu płaszczyznach, podporządkowanych zwykle nadrzędnemu celowi tworzenia spójnego, sprawnego i przyjaznego dla mieszkańców kompleksowego systemu transportu zbiorowego, obejmującego przewozy kolejowe i autobusowe.

Ta integracja dotyczy systemów opłat za przejazd. W tym zakresie, w wielu wypadkach koleje regionalne przystępują do wspólnych projektów, których liderami są zarządy transportu poszczególnych aglomeracji.

W tym kontekście można rozróżnić:

- integrację taryfową,
- integrację systemów biletowych.

Potwierdzeniem tych tendencji są również badania ankietowe przeprowadzone na terenie województwa, z których to wynika, że aż 12% respondentów autobusów i 11% respondentów kolei zwracało uwagę na integrację biletową. W związku z powyższym poprawa dostępności komunikacyjnej w najbliższych latach na terenie województwa opolskiego musiałaby się wiązać z po pierwsze **integracja taryf**, która pozwala pasażerowi zrealizować podróż od punktu startowego do punktu docelowego w zamian za taką samą opłatę, niezależnie od wybranego środka transportu. Po drugie **integracja biletowa**, gdy istnieje możliwość zapłacenia tym samym biletom w każdym z wybranych środków transportu.

Dlaczego integracja, również w zakresie taryf i biletów, jest korzystnym procesem? Dla pasażera, w przypadku podróży różnymi środkami transportu, wymóg kupowania kilku różnych biletów często ma efekt zniechęcający, z uwagi na konieczność straty czasu, stania w kolejkach, itp. Zarówno użytkownicy, jak i przewoźnicy tracą wiele czasu na operacje związane z biletami. Ponadto wielokrotne płacenie sprawia, że pasażer ma większą świadomość kosztu podróży niż w przypadku, gdyby odbył ją własnym samochodem, co może sprawiać wrażenie, że transport publiczny jest droższy niż w rzeczywistości, tym samym odstraszać od korzystania z niego.

Harmonizacja taryf wraz z integracją systemów biletowych ułatwia korzystanie z transportu zbiorowego, bowiem efektywny system biletowy posiada istotny wpływ na klientów. System ten powinien być możliwie najprostszy, przejrzysty i wygodny dla pasażera, tak, aby w decydującym momencie podjął on decyzję o skorzystaniu właśnie z tego środka transportu. Dlatego Województwo Opolskie w najbliższych latach powinno traktować integrację taryfowo-biletową, jako jeden z najważniejszych priorytetów. W tym aspekcie bardzo pomocne okazują się nowe technologie, które oferują ogromne możliwości tworzenia sprawnych, wygodnych i atrakcyjnych zarówno dla użytkownika, jak i operatora systemów poboru opłat za przejazd.

W związku z powyższym rekomendowanym działaniem byłoby szeroko przeprowadzona integracja taryfowa.

Integracją taryfową zgodnie planem w miarę podpisywanych porozumień powinna objąć miejscowości wokół centrów komunikacyjnych, docelowo przez integrację biletów strefowych z biletami komunikacji miejskiej w Opolu, Kędzierzynie-Koźlu, Nysie, Brzegu. Model musi być wprowadzany etapami, aby każda ze stron (organizator – operatorzy – pasażerowie) zobaczyła korzyści wynikające z synergii systemów transportowych.

Wybór operatora na liniach użyteczności publicznej

Wyznaczenie sieci o charakterze użyteczności publicznej jest istotne z punktu widzenia dalszego finansowania transportu publicznego w województwie. Refundacje z tytułu stosowania ulg ustawowych realizowane są z budżetu Państwa. Obecnie refundacje te stosowane są na wszystkich liniach, zgodnie z wydanymi zezwoleniami na przewóz osób w krajowym transporcie drogowym. Poczynając od 1 stycznia 2017 r. refundacje z tytułu stosowania ulg ustawowych realizowane będą wyłącznie na liniach, które uzyskają status linii użyteczności publicznej. Przewoźnicy realizujący przewozy na tych liniach określane będą, jako Operatorzy tych linii. Pozostali przewoźnicy na obsługiwanych przez siebie liniach będą mogli, ale nie będą zobowiązani do stosowania ulg ustawowych.

W związku z powyższym w przypadku Województwa Opolskiego wybór operatora w przewozach kolejowych powinien być dokonywany na podstawie przetargu w trybie ustawy *-Prawo zamówień publicznych*. W przypadku przewozów autobusowych preferowanym trybem wyboru operatora jest tryb koncesyjny. Należy podkreślić, że oba ww. tryby wyboru operatora są tylko i wyłącznie rekomendowane, jako najlepsze przy wyborze operatora, ale nie wyklucza to zastosowania wyboru operatora na podstawie jakiegokolwiek innego trybu przewidzianego w Ustawie.

W przypadku przewozów autobusowych najbardziej efektywnym trybem wyboru takiego operatora powinna być koncesja. Gdyby tryb koncesyjny nie doprowadził do wyboru operatora, to dopuszcza się jego wybór w drodze bezpośredniego przyznania linii lub sieci użyteczności publicznej. W przypadku trybu koncesyjnego wybór operatora mógłby się odbywać na poszczególne linie, bądź na pewne grupy tych linii. Jednym z podstawowych kryteriów przetargu na udzielenie koncesji powinna być liczba kursów w dobie na każdej linii. W ten sposób Województwo Opolskie będzie miało aktywne narzędzie w kreowaniu autobusowej polityki przewozowej. Taka sytuacja może poprawić dostępność komunikacyjną mieszkańcom województwa opolskiego. Proponowana pożądana liczba kursów na liniach kolejowych objętych użytecznością publiczną przedstawia się następująco:

Tabela 41. Proponowana liczba pociągów na liniach (odcinkach linii) kolejowych objętych użytecznością publiczną

Lp.	Skąd	Dokąd	Liczba dobowych połączeń
1	OPOLE	BRZEG	38
2	OPOLE	KĘDZIERZYN-KOŹLE	38
3	KĘDZIERZYN-KOŹLE	NYSA przez Prudnik	14
4	OPOLE	ZAWADZKIE	18
5	OPOLE	NYSA (Głuchołazy - Głuchołazy Miasto/ granica państwa)	18
6	OPOLE	KLUCZBORK	12
7	NYSA	BRZEG (WROCLAW)	10
8	BRZEG	WROCLAW	36
9	KLUCZBORK	NAMYSŁÓW (Wrocław)	22
10	OPOLE	JELCZ-LASKOWICE (Wrocław)	2
11	NYSA	KAMIENIEC ZĄBKOWICKI (Kłodzko)	4
12	OPOLE	STRZELCE OPOLSKIE	24
13	STRZELCE OPOLSKIE	GLIWICE	20
14	KĘDZIERZYN-KOŹLE	GLIWICE	18
15	KĘDZIERZYN-KOŹLE	RACIBÓRZ	18
16	KLUCZBORK	LUBLINIEC przez Olesno	12
17	(Tarnowskie Góry) HERBY NOWE	WIELUŃ DĄBROWA przez Janinów	10
18	OPOLE	CZĘSTOCHOWA (Łódź)	4
19	KLUCZBORK	KĘPNO (Poznań)	10

Zakres obsługiwanych tras oraz ilości połączeń na liniach wybiegających poza teren województwa opolskiego może być korygowany na mocy porozumień między właściwymi województwami (zgodnie z porozumieniem stron).

Poprawa oferty przewozowej poprzez zakup nowego taboru kolejowego

Jak już wspominaliśmy podstawowym kręgosłupem komunikacyjnym województwa jest transport szynowy. Sieć kolejowa w województwie opolskim dwukrotnie przewyższa gęstość sieci w innych częściach kraju. Przez region przebiegają linie kolejowe o istotnym znaczeniu dla komunikacji krajowej i zagranicznej (trasy Drezno-Moskwa, Malmo-Chałupki). W planach jest rozbudowa i modernizacja szlaków kolejowych, która pozwoli na przewożenie większej liczby osób i towarów z większą prędkością.

W roku 2009 zakończono realizację projektu pn. Zakup pojazdów szynowych w ramach RPO województwa opolskiego na lata 2007-2013 na łączną kwotę 42.029.000 zł w tym dofinansowanie ze środków unijnych w wysokości 31.214.938,30 zł oraz wkład własny w wysokości 10.814.061,70 zł. W ramach tego projektu zakupiono 5 sztuk spalinowych zespołów trakcyjnych.

W związku z dużym wsparciem Unii Europejskiej w finansowanie infrastruktury i taboru kolejowego w perspektywie finansowej 2014-2020 gdzie na ten cel będzie zarezerwowane równie dużo środków finansowych jak w poprzedniej perspektywie. W kolejnych latach zaplanowano następne inwestycje w zakup i modernizację taboru oraz dodatkowo na rewitalizację regionalnych linii kolejowych tj. Opole – Kluczbork, Opole – Nysa i Opole – Brzeg.

Rozwój komunikacji lotniczej i wodnej

Rozwój transportu lotniczego na bazie lotniska w Kamieniu Śląskim mógłby w znaczny sposób zaktywizować region poprzez lepszą i szybszą komunikację szczególnie w układzie międzyregionalnym i międzynarodowym. Dlatego inwestycje w kierunku uruchomienia regularnych połączeń lotniczych byłyby rekomendowanym działaniem w okresie następnym kilkunastu – kilkudziesięciu lat, w zależności od warunków ekonomicznych, gospodarczych i demograficznych województwa.

Rzeka Odra jest naturalnym ciągiem komunikacyjnym, który biegnie równolegle do autostrady A4. Wkrótce powinna stać się międzynarodową trasą żeglugi śródlądowej. Ten pełen możliwości szlak wodny biegnie przez teren województwa opolskiego od portu w Kędzierzynie-Koźlu na południu regionu po Lipki na granicy z województwem dolnośląskim. Istotną rolę w komunikacji wodnej odgrywają też Kanał Kędzierzyński i Kanał Gliwicki. Najważniejsze porty znajdują się w Kędzierzynie-Koźlu oraz Opolu.

Pozostałe działania poprawiające konkurencyjność transportu publicznego

Oprócz dobrej organizacji zrównoważony transport publiczny potrzebuje również innowacyjnych rozwiązań. Przykładem takiej usługi może być wprowadzenie połączeń na żądanie np. zgłoszenie telefoniczne lub za pośrednictwem poczty elektronicznej. Jest to rodzaj stałej linii z wyznaczonymi na stałe przystankami, ale bez stałego rozkładu jazdy. Takie połączenie uruchamiane jest wyłącznie, gdy pasażer wcześniej poprosi o zapewnienie dojazdu. Rozwiązanie takie mogłoby się sprawdzić na terenach wiejskich i słabo zurbanizowanych.

Należy dążyć do wyposażenia pociągów osobowych w modemy, anteny zewnętrzne i wewnętrzne umożliwiające pasażerom dostęp do *WiFi* poprzez laptopy, tablety czy smartfony.

Realizacja Planu Transportowego oraz stan jego wdrażania powinno być poddane stałemu monitorowaniu przez wyspecjalizowane zespoły merytoryczne Urzędu Marszałkowskiego Województwa Opolskiego w następujących zakresach:

- Kontrolowanie realizacji umów w zakresie wykonywania przez operatorów przewozów na liniach użyteczności publicznej.
- Optymalizowanie sieci linii użyteczności publicznej, standardów połączeń oraz taryf i cen biletów.
- Ewidencjonowanie biletów ulgowych i kwot refundowania operatorom ulg.
- Badanie popytu na usługi transportu publicznego.

Spis tabel

Tabela 1. Najważniejsze pojęcia używane w dokumencie	15
Tabela 2. Najważniejsze obiekty użyteczności publicznej w Województwie Opolskim	19
Tabela 3. Placówki związane z edukacją w Województwie Opolskim w 2012 roku	22
Tabela 4. Liczba uczniów w roku szkolnym 2011/2012 w Województwie Opolskim	22
Tabela 5. Gęstość zaludnienia w powiatach Województwa Opolskiego (wg stanu na dzień 31.12.2013 r.)	24
Tabela 6. Udział poszczególnych grup wiekowych w strukturze ludności Województwa Opolskiego	24
Tabela 7. Wartość dodana brutto według rodzajów działalności	32
Tabela 8. Liczba osób bezrobotnych i stopa bezrobocia w Województwie Opolskim.	33
Tabela 9. Liczba prywatnych pojazdów samochodowych w latach 2005 – 2011 w kraju i w Województwie Opolskim	35
Tabela 10. Największe zakłady przemysłowe Województwa Opolskiego	36
Tabela 11. Specjalne Strefy Ekonomiczne w Województwie Opolskim	38
Tabela 12. Inne formy organizacyjne sprzyjające rozwojowi gospodarstwu w Województwie Opolskim	41
Tabela 13. Sieć drogowa w Województwie Opolskim i w całej Polsce w roku 2011	46
Tabela 14. Drogi krajowe w Województwie Opolskim	47
Tabela 15. Sieć dróg wojewódzkich w Województwie Opolskim	49
Tabela 16. Czynne linie kolejowe w kraju i w Województwie Opolskim	53
Tabela 17. Linie kolejowe przebiegające przez teren Województwa Opolskiego, na których prowadzony jest ruch pasażerski	53
Tabela 18. Pozostałe linie kolejowe przebiegające przez obszar Województwa Opolskiego	54
Tabela 19. Analiza SWOT	59
Tabela 20. Podstawowe dane dotyczące sieci przewoźników autobusowych	64
Tabela 21. Grupy korytarzy transportowych	65
Tabela 22. Pociągi Spółki Przewozy Regionalne dofinansowywane przez Samorząd Województwa Opolskiego w latach 2008-2014.	72
Tabela 23. Łączne wyniki badań napełnień wg linii kolejowych	74
Tabela 24. Dobowe potoki pasażerskie na stacjach kolejowych na terenie Województwa Opolskiego	78
Tabela 25. Dobowe potoki pasażerskie na stacjach kolejowych położonych poza terenem Województwa Opolskiego, związane z ruchem kolejowym przechodzącym przez teren Województwa Opolskiego	78
Tabela 26. Przybliżone, średnie wartości napełnień na poszczególnych trasach	80
Tabela 27. Infrastruktura w kluczowych węzłach komunikacyjnych	87
Tabela 28. Porównanie oferty kolejowej i autobusowej na wybranych trasach	90
Tabela 29. Udział poszczególnych grup wiekowych w strukturze ludności Województwa Opolskiego – dane GUS	97
Tabela 30. Połączenia do objęcia siecią użyteczności publicznej.	98
Tabela 31. Kwoty refundacji wypłaconych przewoźnikom autobusowym	114
Tabela 32. Dochody i wydatki Województwa Opolskiego	114
Tabela 33. Wydatki materialne budżetu Województwa Opolskiego	115
Tabela 34. Porównanie oferty kolejowej i autobusowej na wybranych trasach	115
Tabela 35. Europejskie standardy emisji spalin EURO.	125
Tabela 36. Prognozowane zapotrzebowanie na tabor kolejowy wraz z rezerwą	147
Tabela 37. Relacje autobusowe do uruchomienia w ramach wspólnego biletu	148
Tabela 38. Gęstość przystanków w poszczególnych powiatach oraz gęstość ludności powiatów (bez powiatów grodzkich)	156
Tabela 39. Rezerwy przyrody w województwie Opolskim	173
Tabela 40. Standardy jakości usług w publicznym transporcie zbiorowym	182
Tabela 41. Proponowana liczba pociągów na liniach (odcinkach linii) kolejowych objętych użytecznością publiczną	186

Spis rysunków

Rysunek 1. Dane historyczne i prognoza zmian liczby mieszkańców Województwa Opolskiego wg GUS	26
Rysunek 2. Dane historyczne i prognoza zmian liczby mieszkańców Województwa Opolskiego wg GUS – udział poszczególnych grup wiekowych	26
Rysunek 3. Obecna struktura wiekowa mieszkańców Województwa Opolskiego (rok 2013).....	27
Rysunek 4. Prognozowana struktura wiekowa mieszkańców Województwa Opolskiego w roku 2025.....	28
Rysunek 5. Prognozowana struktura wiekowa mieszkańców Województwa Opolskiego w roku 2035.....	28
Rysunek 6. Współczynnik dzietności w Polsce i na świecie w roku 2011.....	29
Rysunek 7. Porównanie piramidy wieku krajów młodych i krajów starzejących się.....	30
Rysunek 8. Dane historyczne i prognoza zmiany liczby samochodów osobowych w Województwie Opolskim ..	35
Rysunek 9. Dopłaty do biletów ulgowych dla przewoźników autobusowych – brutto w zł.	114
Rysunek 10. Udział emisji zanieczyszczeń pyłowych i gazowych wg rodzajów działalności	165
Rysunek 11. Rozkład średniorocznych stężeń dwutlenku siarki w województwie opolskim na podstawie pomiarów pasywnych	166
Rysunek 12. Rozkład średniorocznych stężeń dwutlenku azotu w województwie opolskim na podstawie pomiarów pasywnych	166
Rysunek 13. Wyniki klasyfikacji stref uzyskane w ocenie jakości powietrza za rok 2012 dla kryterium ochrony zdrowia.....	167
Rysunek 14. Wyniki klasyfikacji stref uzyskane w ocenie jakości powietrza za rok 2012 dla kryterium ochrony zdrowia.....	168

Spis map

Mapa 1. Gęstość zaludnienia w Województwie Opolskim (wg stanu na dzień 31.12.2013 r.)	23
Mapa 2. Ludność w podziale na grupy wiekowe (wg stanu na 31.12.2013 r.).....	25
Mapa 3. Bezrobocie w Województwie Opolskim (według stanu na 31.12.2013 r.)	34
Mapa 4. Specjalne Strefy Ekonomiczne na terenie Województwa Opolskiego (2013 r.)	39
Mapa 5. Sieć dróg krajowych na terenie Województwa Opolskiego	48
Mapa 6. Drogi wojewódzkie na terenie Województwa Opolskiego	51
Mapa 7. Obszary o niskiej dostępności drogowej w Województwie Opolskim	58
Mapa 8. Sieć połączeń autobusowych – grupa A.....	67
Mapa 9. Sieć połączeń autobusowych – grupy A i B	68
Mapa 10. Sieć połączeń autobusowych – grupy A, B i C.....	69
Mapa 11. Linie kolejowe obejmujące Województwo Opolskie	71
Mapa 12. Potoki podróżnych w ruchu kolejowym na terenie Województwa Opolskiego	75
Mapa 13. Sieć połączeń na liniach użyteczności publicznej w wojewódzkich przewozach pasażerskich w Województwie Opolskim.	102
Mapa 14. Planowana sieć kolejowa w Krajowym Planie Transportowym.	110
Mapa 15. Lokalizacja obszarów Natura 2000 na Opolszczyźnie	172