

PLAN DZIAŁANIA
CELEM WYPEŁNIENIA WARUNKU EX-ANTE
DLA CELU STRATEGICZNEGO VII
ZRÓWNOWAŻONY TRANSPORT NA RZECZ
MOBILNOŚCI MIESZKAŃCÓW
-
PLAN TRANSPORTOWY

Cel tematyczny 7. Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej

Warunek	Kryteria wypełnienia	Spełnienie kryterium	Status warunku
7.1. Transport: Istnienie kompleksowego planu/ planów lub kompleksowych ram w zakresie inwestycji transportowych zgodnie z instytucyjną strukturą państw członkowskich (z uwzględnieniem transportu publicznego na szczeblu regionalnym i lokalnym), które wspierają rozwój infrastruktury i poprawiają łączność z kompleksową i bazową siecią TEN- T.	(1) Istnienie kompleksowego planu/ planów transportu lub ram w zakresie inwestycji transportowych spełniających wymogi prawne dotyczące strategicznej oceny oddziaływania na środowisko	Nie	Niespełniony
	(2) Istnienie kompleksowego planu/ planów transportu lub ram w zakresie inwestycji transportowych określających wkład w jednolity europejski obszar transportu zgodnie z art. 10 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013, w tym priorytetów w zakresie inwestycji w: <ul style="list-style-type: none"> – bazową i kompleksową sieć TEN-T, w których przewiduje się inwestycje w ramach EFRR i Funduszu Spójności, oraz – wtórną łączność. 	Nie	
	(3) Istnienie kompleksowego planu/ planów transportu lub ram w zakresie inwestycji transportowych określających identyfikację odpowiedniej ilości realistycznych i zaawansowanych w przygotowaniu projektów, które mają być wspierane w ramach EFRR i Funduszu Spójności	Nie	
	(4) Istnienie kompleksowego planu/ planów transportu lub ram w zakresie inwestycji transportowych określających działania mające na celu zapewnienie zdolności instytucji pośredniczących i beneficjentów do realizacji projektów	Nie	

1. Dokumenty bazowe spełniające warunki ex-ante

Plan Transportowy Województwa Opolskiego (regionalny plan transportowy)

Przy opracowaniu regionalnego planu transportowego zostaną wykorzystane następujące dokumenty:

- **Strategia Rozwoju Kraju 2020** przyjęta Uchwałą Rady Ministrów w dniu 25 września 2012 roku.

Strategia Rozwoju Kraju 2020 (ŚSRK) wytycza obszary strategiczne, w których koncentrować się będą główne działania oraz określa, jakie interwencje są niezbędne w perspektywie średniookresowej w celu przyspieszenia procesów rozwojowych. ŚSRK stanowi tym samym odniesienie dla nowej

generacji dokumentów strategicznych przygotowywanych w Polsce na potrzeby programowania środków Unii Europejskiej na lata 2014-2020.

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

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

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

- **Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)** przyjęta Uchwałą Rady Ministrów 22 stycznia 2013 roku wraz z Dokumentem Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)

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

Podstawowym celem krajowej polityki transportowej jest zwiększenie dostępności terytorialnej, poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego przez utworzenie spójnego, zrównoważonego, i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym (lokalnym), europejskim i globalnym.

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

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

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

Uszczegółowieniem Strategii jest Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.), który został przyjęty przez Radę Ministrów 24 września 2014 r. W dokumencie określono cele operacyjne w obszarach transportu drogowego, kolejowego, morskiego i wodno-śródlądowego do realizacji w latach 2014-2020 z wykorzystaniem środków unijnych. Na podstawie tych celów wyznaczono kryteria wyboru projektów do przygotowania rankingu priorytetowych inwestycji, które przyczynią się do poprawy krajowej i międzynarodowej dostępności transportowej Polski. Tym samym dokument jest kompleksowym planem strategicznych inwestycji transportowych, wymaganym przez Komisję Europejską w zakresie spełnienia przez Polskę

warunku ex-ante ustanowionego w perspektywie 2014-2020 dla otrzymania pomocy finansowej UE na realizację projektów wspierających rozwój transportu i infrastruktury transportowej.

- **Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015** przyjęty Uchwałą Rady Ministrów 25 stycznia 2011 roku.

Program zakłada stworzenie sieci połączeń autostradowych, dróg ekspresowych i dróg krajowych, jak również remont już istniejących dróg oraz podnoszenie ich standardu poprzez zmianę parametrów technicznych.

Limit finansowy na realizację zadań inwestycyjnych w ramach Programu został ustalony przez Radę Ministrów na poziomie 82,8 mld zł. Zakres rzeczowy Programu został dostosowany do limitu finansowego. W związku z obecnymi inwestycjami, jak również tymi planowanymi do realizacji, Program jest co jakiś czas aktualizowany. Ostatnia nowelizacja Programu miała miejsce w dniu 5 sierpnia 2014 r.

Zasadniczym celem podejmowanych działań jest stworzenie sieci drogowej o znacznie wyższych niż obecnie parametrach użytkowych, w tym powstanie zasadniczego szkieletu dróg o dużej przepustowości, stanowiących sieć połączeń pomiędzy największymi ośrodkami gospodarczymi kraju. Na skutek realizacji planu inwestycyjnego oraz działań prewencyjnych w znacznym stopniu wzrośnie również poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W nowej perspektywie finansowej 2014-2020 planowana jest kontynuacja realizacji inwestycji drogowych na drogach szybkiego ruchu, których celem będzie budowa spójnej sieci drogowej. Obok kontynuacji budowy sieci dróg szybkiego ruchu, planowana jest budowa obwodnic na drogach krajowych, których celem będzie wyprowadzenie ruchu ciężkiego poza centra miast.

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

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

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

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

- **Strategia Rozwoju Województwa Opolskiego do 2020 roku** przyjęta Uchwałą Nr XXV/325/2012 Sejmiku Województwa Opolskiego z dnia 28 grudnia 2012 roku.

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

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

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

Do celów strategicznych ujętych w SRWO 2020 zaliczamy:

- Cel strategiczny 1. Konkurencyjny i stabilny rynek pracy,
- Cel strategiczny 2. Aktywna społeczność regionalna,
- Cel strategiczny 3. Innowacyjna i konkurencyjna gospodarka,
- Cel strategiczny 4. Dynamiczne przedsiębiorstwa,
- Cel strategiczny 5. Nowoczesne usługi oraz atrakcyjna oferta turystyczno-kulturalna,
- Cel strategiczny 6. Dobra dostępność rynków pracy, dóbr i usług,
- Cel strategiczny 7. Wysoka jakość środowiska,
- Cel strategiczny 8. Konkurencyjna aglomeracja opolska,
- Cel strategiczny 9. Ośrodki miejskie biegunami wzrostu,
- Cel strategiczny 10. Wielofunkcyjne obszary wiejskie.

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

Podstawowym celem opracowania planu transportowego jest poprawa jakości systemu transportowego Województwa Opolskiego i jego rozwój zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju. Jakość systemu transportowego będzie bowiem decydującym czynnikiem, warunkującym jakość życia mieszkańców i rozwój gospodarczy obszaru objętego planem transportowym.

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

- 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 ograniczaniem 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.

- **Plan Zagospodarowania Województwa Opolskiego**

Dokument został przyjęty uchwałą Nr XLIX /357/2002 Sejmiku Województwa Opolskiego w dniu 24 września 2002 r. W chwili obecnej trwają prace nad jego aktualizacją.

Plan zagospodarowania przestrzennego określa zasady organizacji struktury przestrzennej województwa oraz zasady i kierunki zagospodarowania przestrzennego w przekroju podstawowych komponentów przestrzeni, w tym:

- uwarunkowania i zasady kształtowania środowiska przyrodniczego,
- uwarunkowania, zasady i kierunki rozwoju sieci osadniczej,

- uwarunkowania i zasady rozmieszczenia infrastruktury społecznej o znaczeniu ponadlokalnym, w aspekcie funkcjonalnym i jakości życia,
- uwarunkowania, zasady i kierunki kształtowania zintegrowanego systemu komunikacyjnego,
- uwarunkowania i zasady zagospodarowania przestrzennego sfery produkcyjnej,
- uwarunkowania, zasady i kierunki rozwoju infrastruktury technicznej (gospodarka wodna, energetyka),
- uwarunkowania i zasady zagospodarowania przestrzennego turystyki i rekreacji,
- uwarunkowania, ochrona i kształtowanie środowiska kulturowego,
- uwarunkowania i zasady zagospodarowania przestrzennego w obszarach o szczególnych preferencjach,
- problemy wspólne z województwami sąsiadującymi z województwem opolskim.

Głównym celem zagospodarowania przestrzennego województwa opolskiego jest tworzenie struktury przestrzennej, która będzie pobudzała rozwój województwa, zapewniała konkurencyjność w stosunku do otoczenia zewnętrznego i eliminowała niekorzystne różnice w warunkach życia wewnątrz regionu. Podstawową zasadą osiągnięcia celu w procesie rozwoju przestrzennego województwa jest rozwój zrównoważony uwzględniający zarówno uwarunkowania przyrodnicze, jak i potrzeby rozwoju gospodarczego.

Realizacja celu głównego odbywać się będzie poprzez cele cząstkowe, operacyjne, w dłuższym i krótszym horyzoncie czasowym.

- **Wieloletni Plan Rozwoju Sieci Dróg Wojewódzkich** przyjęty Uchwałą Nr 3296/2013 Zarządu Województwa Opolskiego w dniu 11 lutego 2013 roku.

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

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

Planowane efekty po realizacji wskazanych w Wieloletnim Planie Rozwoju Sieci Dróg Wojewódzkich przedsięwzięć inwestycyjnych:

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

2. Instytucje odpowiedzialne za wypełnienie warunku

Urząd Marszałkowski Województwa Opolskiego
Zarząd Dróg Wojewódzkich w Opolu

3. Zastosowanie warunku

Regionalny Program Operacyjny Województwa Opolskiego na lata 2014-2020

4. Ryzyko niespełnienia warunku: średnie

5. Sposób realizacji kryteriów

Kryterium 1

Projekt regionalnego planu transportowego zostanie przyjęty zgodnie z wymogami *ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko*, zgodnie z którą polityki, strategię, plany lub programy w dziedzinie m.in. transportu opracowywane lub przyjmowane przez organy administracji, wyznaczające ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko wymagają przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.

Projekt regionalnego planu transportowego, wraz z prognozą oddziaływania na środowisko, podlegać będzie opiniowaniu przez właściwe organy odpowiedzialne za kwestie środowiskowe. Zostanie także zapewniona możliwość udziału społeczeństwa w strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko.

Przy opracowaniu regionalnego planu transportowego zostaną wzięte pod uwagę ustalenia zawarte w prognozie oddziaływania na środowisko, opinie organów odpowiedzialnych za kwestie środowiskowe oraz rozpatrzone zostaną uwagi i wnioski zgłoszone w związku z udziałem społeczeństwa.

Regionalny plan transportowy wraz z prognozą oddziaływania na środowisko będą podane do publicznej wiadomości.

Kryterium 2

Regionalny plan transportowy będzie zawierał listę inwestycji regionalnych w perspektywie 2014 -2020 przyczyniających się do realizacji celów założonych w planie oraz celów szczegółowych interwencji w obszarze transportu opisanych w RPO WO na lata 2014-2020, a także celów określonych w SRT polegających na zwiększeniu dostępności transportowej oraz poprawie bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego, przez tworzenie spójnego, zrównoważonego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym.

Zapewniona zostanie, tam gdzie to możliwe komplementarność projektów realizowanych na poziomie regionalnym z projektami szczebla krajowego, które ujęte zostały w Dokumencie Implemenatcyjnym oraz w Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015. Inwestycje wskazane w DI oraz PBDK na lata 2011-2015 są zgodne z wytycznymi w zakresie rozwoju sieci TEN-T określonymi w Rozporządzeniu nr 1315/2013. Planowane inwestycje stanowią połączenie najważniejszych węzłów i połączenia z innymi krajami.

W odniesieniu do przedsięwzięć dot. połączeń drugorzędnych realizowane będą inwestycje zarówno na poziomie regionalnym (listy projektów drogowych i kolejowych) jak i krajowym (zgodnie z DI).

Kryterium 3

W regionalnym planie transportowym przedstawione zostaną listy projektów, ze wskazaniem beneficjenta, kosztu całkowitego projektu oraz planowanego źródła unijnego współfinansowania. Ponadto, będzie określony wstępny harmonogram realizacji projektów ze wskazaniem terminów realizacji następujących etapów: opracowania Studium Wykonalności, uzyskania decyzji środowiskowej, ogłoszenia pierwszego przetargu na roboty budowlane oraz zakończenia robót.

W związku z wymogiem priorytetyzacji projektów w planie, planowane przedsięwzięcia zostaną przedstawione zgodnie z uzyskaną liczbą punktów (gdzie oceniano m. in. gotowość projektu do realizacji). Należy przy tym zauważyć, że w ramach projektów strategicznych w Województwie Opolskim za priorytetowe uznano ciągi drogowe rozprowadzające ruch z i do autostrady A4 jako głównego generatora ruchu oraz elementu III transeuropejskiego korytarza transportowego na osi wschód-zachód.

Kryterium 4

Regionalny plan transportowy będzie zawierał opis działań do zrealizowania przez beneficjentów mających na celu osiągnięcie przez nich zdolności do efektywnego przygotowania i realizacji

zidentyfikowanych projektów transportowych. W przypadku projektów zarządzanych przez podmioty krajowe (PKP PLK), w regionalnym planie transportowym znajdzie się odniesienie do działań z zakresu zwiększenia zdolności administracyjnych przewidzianych w DI.

Zdolność instytucjonalna instytucji zaangażowanych we wdrażanie RPO WO na lata 2014-2020 zostanie uwzględniona w RPO WO na lata 2014-2020, w szczególności dotyczy to beneficjentów projektów, dla których w ramach pomocy technicznej przewidziano działania ukierunkowane na podnoszenie kompetencji.

5. Przewidywany termin spełnienia warunków

Grudzień 2016 roku.

6. Plan działań na rzecz wypełnienia warunku:

Lp.	Planowane działania	Podmiot odpowiedzialny	Termin realizacji
1.	Decyzja dotycząca organizacji prac nad regionalnym planem transportowym	UMWO	grudzień 2014
2.	Zebranie i analiza materiałów wejściowych oraz określenie zakresu niezbędnych do wykonania prac	UMWO	styczeń – luty 2015
3.	Badanie natężenia ruchu na drogach wojewódzkich	ZDW w Opolu	cały rok
4.	Uzgodnienie zakresu i stopnia szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko dla projektu regionalnego planu transportowego	UMWO	marzec 2015
5	Opracowanie projektu regionalnego planu transportowego	UMWO	kwiecień – grudzień 2015
6	Przyjęcie projektu regionalnego planu transportowego przez Zarząd Województwa Opolskiego	ZWO	styczeń 2015
7	Opracowanie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko	Wykonawca OOS	luty 2015-czerwiec 2016
8	Przeprowadzenie konsultacji społecznych	UMWO	Lipiec - sierpień 2016
9	Analiza wyników przeprowadzonych konsultacji społecznych	UMWO	sierpień - wrzesień 2016
10	Sporządzenie sprawozdania z wyników konsultacji społecznych	UMWO	wrzesień 2016
11	Przyjęcie regionalnego planu transportowego po konsultacjach, opiniowaniu i uzgodnieniach przez Zarząd Województwa Opolskiego oraz jego przedstawienie na Sejmiku Województwa Opolskiego	ZWO	listopad 2016

12	Podanie do publicznej wiadomości informacji o przyjęciu dokumentu i o możliwościach zapoznania się z jego treścią wraz z jego uzasadnieniem i podsumowaniem	UMWO	grudzień 2016
----	---	------	---------------

7. Projekty strategiczne projektowane do realizacji w ramach RPO WO 2014-2020 – Cel strategiczny VII

Budowa obwodnicy Piastowskiej Miasta Opola od ul. Niemodlińskiej do obwodnicy północnej – etap II część I: odcinek ul. Wrocławska – Obwodnica Północna – szacunkowy koszt 16,5 mln euro.

Budowa obwodnicy Piastowskiej ma priorytetowe znaczenie dla dalszego rozwoju miasta i całego regionu opolskiego. Projekt zakłada wykonanie fragmentu drogi obwodowej miasta, który umożliwi powiązanie południowej i północnej części regionu poza ścisłym centrum Miasta Opola, a także poprawę dostępności do terenów inwestycyjnych. Wyprowadzenie ruchu poza ścisłą zabudowę mieszkaniową nie tylko poprawi warunki mieszkańców, ale również zmniejszy zatępy komunikacyjne. Przedmiotowe zadanie jest również elementem rozbudowy układu komunikacyjnego Województwa Opolskiego na osi północ-południe, co jest szczególnie istotne z uwagi na rozbudowę Elektrowni Opole o dwa nowe bloki energetyczne i związanym z tym zwiększone natężenie ruchu (dowóz pracowników i materiałów, wywóz odpadów), co będzie miało miejsce również po zakończeniu tej inwestycji.

Poprawa dostępności do węzłów autostrady A4 Gogolin i Olszowa – szacunkowy koszt 57,1 mln euro.

Poprawa dostępności do węzłów autostrady A4 Gogolin i Olszowa jest projektem wieloetapowym obejmującym przebudowę dróg wojewódzkich:

- nr 487, 494, 901, 426 z powiązaniem miejscowości Gorzów Śląski, Olesno, Dobrodzień, Zawadzkie, Strzelce Opolskie z węzłem autostrady A4 Olszowa,
- nr 423 i 409 poprzez budowę obwodnicy miejscowości Malni i Choruli i ściślejsze powiązanie Opola z węzłem autostrady A4 Gogolin przy jednoczesnej rozbudowie układu komunikacyjnego prowadzącego do terenów inwestycyjnych Gminy Gogolin oraz zlokalizowanych w miejscowości Strzelce Opolskie.

Zakres ww. zadań jest komplementarny z wcześniej zrealizowanymi przedsięwzięciami w ramach ZPORR oraz RPO 2007-2013 oraz wykonanymi ze środków własnych przez Województwo Opolskie i Miasto Opole.

Realizacja ww. przedsięwzięć jest również zgodna z Strategią Rozwoju Województwa Opolskiego do 2020 roku oraz Wieloletnim Planem Rozwoju Sieci Dróg Wojewódzkich przyjętym Uchwałą Nr 3269/2013 Zarządu Województwa Opolskiego z dnia 11 lutego 2013 roku.

Osiągnięcie założonych celów w sposób zasadniczy poprawi stan techniczny dróg wojewódzkich oraz wpłynie na zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wzmocnione zostanie powiązanie obszarów we wschodniej części województwa oraz pośrednio przez przygotowywaną przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad budową autostrady A1.

Wszystkie wymienione w niniejszym projekcie drogi charakteryzują się dużym i bardzo dużym natężeniem ruchu ze znaczącym udziałem pojazdów ciężarowych. Drogi te są jednocześnie priorytetowymi ciągami komunikacyjnymi w środkowej i wschodniej części Województwa Opolskiego o charakterze ponadregionalnym (ciąg dróg nr 487, 494, 901 i 426) oraz regionalnym (nr 423 i 409) łączące jednocześnie jedne z największych miejscowości Opolszczyzny, w tym również stolicę regionu i stolicę powiatów (Opole, Kędzierzyn-Koźle, Strzelce Opolskie, Krapkowice, Olesno).

Ponadto budowa obwodnicy miejscowości Malnia i Chorula ma również przyczynić się do lepszego powiązania terenów inwestycyjnych zlokalizowanych na południu Opola – w tzw. dzielnicy Metalchem (Opole – Grotowice), dla których droga wojewódzka nr 423 jest główną arterią komunikacyjną.

Zadania:

1. Rozbudowa wiaduktu nad linią PKP oraz odcinka drogi wojewódzkiej nr 426 w m. Strzelce Op.,
2. Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 494 na odc. Olesno – Łowoszków wraz z przebudową obiektu mostowego,
3. Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 426 na odc. Piotrówka- Zawadzkie,
4. Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 901 na odc. Olesno – Nowy Wachów,
5. Budowa obwodnicy m. Malni i Choruli w ciągu drogi wojewódzkiej nr 423,
6. Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 901 na odcinku Kocury – Dobrodzień,
7. Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 487 na odc. Olesno – Boroszków,
8. Budowa obwodnicy Dobrodzienia w ciągu drogi wojewódzkiej nr 901,
9. Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 901 na odc. Pietraszów – Zawadzkie,
10. Rozbudowa układu komunikacyjnego ul. Gogolińskiej w Strzelcach Opolskich.

Poprawa połączenia południowej części Województwa Opolskiego z autostradą A4 -szacunkowy koszt 26,7 mln euro.

Poprawa połączenia południowej części Województwa Opolskiego jest projektem wieloetapowym obejmującym przebudowę dróg wojewódzkich:

- nr 416 z powiązaniem miejscowości Głubczyce i Głogówek z węzłami autostrady A4 „Dąbrówka” i „Gogolin”,
- nr 408 z powiązaniem Kędzierzyna-Koźła z Gliwicami oraz Kędzierzyna-Koźła z węzłem „Ostropa” znajdującym się na terenie Województwa Śląskiego,
- nr 414 połączenie przejścia granicznego Trzebina-Bartultovice z węzłem autostrady A4 „Dąbrówka” oraz Opolem.

Zakres ww. zadań jest komplementarny z wcześniej zrealizowanymi przedsięwzięciami w ramach ZPORR oraz RPO 2007-2013, a także wykonanymi ze środków własnych przez Województwo Opolskie.

Realizacja ww. przedsięwzięć jest również zgodna z Strategią Rozwoju Województwa Opolskiego do 2020 roku oraz Wieloletnim Planem Rozwoju Sieci Dróg Wojewódzkich przyjętym Uchwałą Nr 3269/2013 Zarządu Województwa Opolskiego z dnia 11 lutego 2013 roku.

Wymienione w niniejszym projekcie drogi charakteryzują się dużym natężeniem ruchu. Drogi te są jednocześnie priorytetowymi ciągami komunikacyjnymi w południowej części województwa o charakterze ponadregionalnym.

Droga wojewódzka nr 416 łączy centrum regionu (Aglomerację Opolską) z południową częścią Województwa Opolskiego (Głogówkiem, Głubzycami) oraz Województwem Śląskim (Racibórz). Jest to również droga rozprowadzająca ruch na pograniczu polsko-czeskim.

Z kolei droga wojewódzka nr 408 łączy Kędzierzyn-Koźle z Gliwicami.

Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 414 jest z kolei determinowana wcześniej rozpoczętym planem inwestycyjnym, którego celem było skomunikowanie byłego, jedynepełnotowarowego przejścia granicznego na terenie Województwa Opolskiego, z autostradą A4 – węzeł Dąbrówka oraz w szerszym ujęciu z Opolem. Działania inwestycyjne na drodze wojewódzkiej nr 414 prowadzone są od prawie 10 lat z wykorzystaniem środków finansowych budżetu województwa opolskiego oraz dofinansowania w ramach ZPORR 2004-2006, a także RPO WO 2007-2013.

Zadania:

1. Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 416 w m. Pietna,
2. Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 414 na odc. Górki – Chrzęszczyce,
3. Budowa obwodnicy Alei Lipowej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 414,

4. Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 408 na odc. Kędzierzyn-Koźle – Stare Koźle,
5. Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 408 na odc. Brzeźce – Stare Koźle,
6. Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 414 na odc. Lubrza – Prudnik,
7. Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 416 na odc. Pietna – Ściborowice – Rzepcze,
8. Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 408 na odc. Bierawa – Korzonek,
9. Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 408 w m. Ortowice,
10. Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 408 na odc. Kotlarnia – Goszyce,
11. Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 416 na odc. Głogówek – Szonów,
12. Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 414 na odc. Biała – Dobroszewice.

Budowa obwodnicy miejscowości Czarnowąsy – szacunkowy koszt 40 mln euro.

Budowa obwodnicy m. Czarnowąsy w ciągu drogi wojewódzkiej nr 454 jest I Etapem zadania pn.: „Budowa obwodnicy m. Dobrzeń Wielki, Dobrzeń Mały, Borki i Czarnowąsy do połączenia z infrastrukturą komunikacyjną miasta Opole”.

Zakres ww. zadania jest komplementarny z wcześniej zrealizowanymi przedsięwzięciami ze środków własnych przez Województwo Opolskie oraz ze środków RPO WO 2007 - 2013 przez Miasto Opole.

Realizacja ww. przedsięwzięcia jest również zgodna z Strategią Rozwoju Województwa Opolskiego do 2020 roku oraz Wieloletnim Planem Rozwoju Sieci Dróg Wojewódzkich przyjętym Uchwałą Nr 3269/2013 Zarządu Województwa Opolskiego z dnia 11 lutego 2013 roku.

Osiągnięcie założonych celów w sposób zasadniczy poprawi stan techniczny drogi wojewódzkiej nr 454 oraz wpłynie na zwiększenie bezpieczeństwa i płynności ruchu.

Budowa obwodnicy miejscowości Czarnowąsy pozwoli na wyprowadzenie ruchu tranzytowego z miejscowości Czarnowąsy po nowym śladzie drogi, poza zabudową ww. miejscowości oraz zapewni obsługę komunikacyjną dla PGE Elektrownia Opole i firm zlokalizowanych w jej pobliżu, szczególnie biorąc pod uwagę obecnie trwające prace związane z rozbudową Elektrowni Opole o dwa nowe bloki energetyczne i ciągle zwiększający się udział ruchu ciężarowego do i z Elektrowni Opole.

W projekcie tym partnerem jest Miasto Opole, na terenie którego nastąpi połączenie planowanej obwodnicy Czarnowąs z Obwodnicą Północną Opola poprzez przebudowy węzeł komunikacyjny na ulicy Sobieskiego, który otrzymał dofinansowanie w ramach RPO WO 2007-2013.

Rozbudowa ciągu komunikacyjnego na osi północ-południe – droga wojewódzka nr 454 – szacunkowy koszt 25 mln euro.

Droga wojewódzka nr 454 stanowi najważniejszy ciąg komunikacyjny na osi północ-południe w Województwie Opolskim (w połączeniu z drogą wojewódzką nr 414). Droga ta rozprawdza ruch z Opola w kierunku Namysłowa i Województwa Dolnośląskiego i Łódzkiego. Jest to najdogodniejsze połączenie centralnej i południowej części województwa z drogami krajowymi nr 39 oraz 8. Droga ta charakteryzuje się dużym i bardzo dużym natężeniem ruchu od 11 648 pojazdów na dobę (na odc. Opole – Borki) do 3863 pojazdów na dobę (na odc. Świerczów – Namysłów).

Na terenie Gminy Dobrzeń Wielki sąsiadującej z Miastem Opola ulokowana została Elektrownia Opole wokół, której powstało wiele równych firm. Znaczna ilość surowców do przedmiotowych firm, jak i gotowych wyrobów przewożona jest transportem samochodowym zarówno od strony południowej, jak i północnej. Stwarza to bardzo duże problemy komunikacyjne zarówno w obrębie samej Elektrowni, na drogach do niej prowadzących i na styku z Obwodnicą Północną Miasta Opola.

Budowa dwóch nowych bloków energetycznych spowoduje dodatkowy wzrost natężenia ruchu: w okresie budowy, jak i po jej zakończeniu (dowóz materiałów i wywóz popiołów). Przewiduje się również wzrost atrakcyjności terenów przy Elektrowni Opole, co przyczyni się do dodatkowego zwiększenia obciążenia drogi wojewódzkiej nr 454.

Dlatego też niezbędne jest podjęcie działań infrastrukturalnych, które w sposób zasadniczy ograniczą negatywne skutki zwiększonego natężenia ruchu na drodze wojewódzkiej nr 454.

Pierwszym etapem przebudowy przedmiotowego ciągu drogowego jest zrealizowana inwestycja Miasta Opola polegająca na budowie węzła drogowego na styku ulic Budowlanych i Sobieskiego z Obwodnicą Północną Opola.

Następnymi etapami będzie budowa obwodnicy miejscowości Czarnowąsy (gdzie partnerem będzie Miasto Opole).

Kolejnymi działaniami będzie przystosowanie dalszych odcinków drogi wojewódzkiej nr 454 do nacisku 115 kN/oś, poprawa bezpieczeństwa ruchu na przejściach przez miejscowości (budowa chodników, ścieżek pieszo-rowerowych, przebudowa skrzyżowań) oraz dostosowanie parametrów obiektów inżynierskich do zwiększonego natężenia ruchu.

Realizacja ww. przedsięwzięć jest zgodna ze Strategią Rozwoju Województwa Opolskiego do 2020 roku oraz Wieloletnim Planem Rozwoju Sieci Dróg Wojewódzkich przyjętym Uchwałą Nr 3269/2013 Zarządu Województwa Opolskiego z dnia 11 lutego 2013 roku.

Osiągnięcie założonych celów w sposób zasadniczy poprawi stan techniczny drogi wojewódzkiej nr 454 oraz wpłynie na zwiększenie bezpieczeństwa i płynności ruchu.

Zadania:

- rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 454 w m. Kup,
- rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 454 w m. Krzywa Góra wraz z przebudową obiektu mostowego,
- rozbudowa i remont poszczególnych odcinków drogi wojewódzkiej nr 454, w tym działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowych o znaczeniu regionalnym - szacunkowy koszt 32,95 mln euro.

Projekt związany jest z przebudową i modernizacją (rewitalizacją) odcinków linii kolejowych o znaczeniu regionalnym, co wpłynie na kompleksową poprawę parametrów technicznych, w tym m.in.: likwidację ograniczeń prędkości, skrócenie czasu przejazdu, zwiększenie przepustowości linii kolejowych, poprawę bezpieczeństwa ruchu, podwyższenie komfortu podróżowania, zwiększenie mobilności mieszkańców oraz dostosowanie infrastruktury przystankowej do potrzeb osób z ograniczoną sprawnością ruchową.

Projekt jest powiązany ze Strategią Rozwoju Województwa Opolskiego do 2020 roku, w ramach realizacji celu strategicznego - Dobra dostępność rynków pracy, dóbr i usług.

Realizacja projektu w połączeniu z nowoczesnym taborem zakupionym w ramach RPO WO 2007-2013 oraz planowanym do zakupu i modernizacji w perspektywie 2014-2020, przyczyni się do wzrostu zainteresowania i konkurencyjności regionalnych i międzywojewódzkich przewozów kolejowych względem transportu drogowego, co wpłynie korzystnie na środowisko naturalne.

Przebudową (rewitalizacją) zostaną objęte regionalne linie kolejowe, a mianowicie:

- Nysa – Opole Zachodnie (nr 287),
- Opole Główne – Kluczbork (nr 293, 301),
- Nysa – Brzeg (nr 288).

Projekt jest komplementarny ze zrealizowanymi, realizowanymi planowanymi do realizacji inwestycjami w sieć kolejową na szczeblu krajowym, zapewnia połączenie kolejowych węzłów regionalnych z siecią TNT.

Opolskie mobilne! - Usprawnienie transportu zbiorowego regionu i aglomeracji opolskiej – szacunkowy koszt 18,2 mln euro.

Zwiększenie dostępności usług transportu kolejowego, poprawa komfortu podróżowania i mobilności mieszkańców regionu i Aglomeracji Opolskiej, bezpieczeństwa ruchu, ograniczenie hałasu, dostępności dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej oraz dla osób podróżujących z rowerami, wózkami dziecięcymi. Wprowadzenie nowoczesnych rozwiązań wpływających na komfort podróży,

tj. m.in.: wyposażenie w klimatyzację przestrzeni pasażerskiej, wizualna i dźwiękowa informacja dla pasażera, skrócenie czasu przejazdu dzięki podniesieniu parametrów trakcyjnych pojazdów.

Realizacja projektu w połączeniu z przebudową i modernizacją (rewitalizacją) linii kolejowych o znaczeniu regionalnym przyczyni się do wzrostu zainteresowania szynowym transportem zbiorowym, w stosunku do indywidualnych środków transportu oraz przewozów drogowych, co wpłynie korzystnie na środowisko naturalne.

Projekt jest kontynuacją działań Województwa Opolskiego rozpoczętych w 2004 roku, prowadzonych ze wsparciem RPO WO 2007-2013 i związanych z wprowadzeniem nowoczesnego taboru kolejowego do świadczenia usług publicznych w zakresie regionalnych i międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich. Projekt jest powiązany ze "Strategią Rozwoju Województwa Opolskiego do 2020 roku", w ramach realizacji celu strategicznego - Dobra dostępność rynków pracy, dóbr i usług. Wprowadzenie do obsługi podróżnych nowoczesnego taboru, wpłynie na obniżenie zużycia energii elektrycznej, obniżenie kosztów eksploatacji i zapewni odpowiedni poziom usług przewozowych.

Wykaz skrótów:

ZWO – Zarząd Województwa Opolskiego

UMWO – Urząd Marszałkowski Województwa Opolskiego

ZDW – Zarząd Dróg Wojewódzkich

OOŚ – Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko

RPO WO – Regionalny Program Operacyjny Województwa Opolskiego

ZPORR – Zintegrowany Program Operacyjny Rozwoju Regionalnego (realizowany w latach 2004-2007)