



ZARZĄD
Województwa Opolskiego



PLAN TRANSPORTOWY Województwa Opolskiego 2030

Opole, grudzień 2021



ZESPÓŁ AUTORÓW:

1. Nazwisko i imię autora	mgr inż. Witold Orczyński mgr inż. Dariusz Rusnak mgr inż. Dariusz Jarysz mgr inż. Michał Bryszewski mgr Magdalena Woźniak mgr Katarzyna Rodak
2. Nazwa firmy	Pracownia Projektowa ARCHIDROG
3. Adres	ul. Grunwaldzka 21 60-783 Poznań
4. Telefon kontaktowy	61 662 60 98
5. Adres e-mail	pracownia@archidrog.pl



SPIS TREŚCI

1. Wstęp	10
1.1. Wprowadzenie	10
1.2. Cel opracowania	11
1.3. Zakres opracowania	11
1.4. Podstawy prawne opracowania	12
2. Powiązania Planu z dokumentami strategicznymi	13
2.1. Analiza spójności na poziomie wspólnotowym	13
2.2. Analiza spójności na poziomie krajowym	19
2.3. Analiza spójności na poziomie regionalnym	30
3. Uwarunkowania infrastruktury transportowej	41
3.1 Uwarunkowania funkcjonalno -przestrzenne	41
3.2. Uwarunkowania społeczno-gospodarcze	47
3.3. Uwarunkowania wynikające ze stanu wyjściowego infrastruktury transportowej	52
4. Diagnoza systemu transportowego Województwa Opolskiego	58
4.1. Transport drogowy	58
4.2. Transport kolejowy (m.in. ERTMS)	101
4.3. Transport wodny śródlądowy	112
4.4. Transport lotniczy	116
4.5. Ruch rowerowy	117
4.6. Transport multimodalny	128
4.7. Bezpieczeństwo ruchu drogowego	131
4.8. Podsumowanie części diagnostycznej	142
4.9. Obszary problemowe mające wpływ na potencjał infrastruktury transportowej	147
5. Analiza SWOT	150
5.1. Transport drogowy	150
5.2. Transport kolejowy	151
5.3. Transport wodny śródlądowy	153
6. Modele przepływów transportowych	154
6.1. Model drogowy	154
Podstawowe informacje	154
Model sieci drogowej w roku bazowym	154
Podział na rejony komunikacyjne w obszarze analizy	156
Macierze ruchu w roku bazowym	157



Parametry rozkładu ruchu w roku bazowym	158
Rozkład ruchu na modelową sieć drogową	159
8. Ochrona powietrza w kontekście planowanego rozwoju infrastruktury transportowej	170
9. Główne kierunki rozwoju transportu ujęte w Planie Transportowym	174
10. Plan działań na rzecz infrastruktury transportowej Województwa Opolskiego	176
10.1. Długoterminowa strategia – cele i zobowiązania	176
10.2. Strategia Niskoemisyjnej Mobilności	181
10.3. Kryteria wyboru projektów drogowych w ciągu dróg wojewódzkich przewidzianych do realizacji w ramach FEO na lata 2021 – 2027	188
10.4. Planowane działania realizowane przez Województwo Opolskie 2021 – 2027	192
10.5. Planowane działania w ramach sieci bazowej TEN – T i jej węzłów	205
10.6. Planowane inwestycje na sieci dróg krajowych na terenie województwa opolskiego	208
10.7. Planowane inwestycje na sieci dróg wojewódzkich na styku województw sąsiadujących z województwem opolskim	214
10.8. Planowane inwestycje priorytetowe do roku 2030 na sieci dróg w obszarze Miasta Opole	215
Wszystkie planowane inwestycje transportowe w funkcjonalnych obszarach miejskich, do których zalicza się Miasto Opole, będą musiały być zgodne z odpowiednimi Planami Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) lub innymi dokumentami planowania zrównoważonej mobilności miejskiej	220
10.9. Planowane inwestycje kolejowe na terenie województwa opolskiego	221
10.10. Planowane inwestycje gmin i powiatów	226
10.11. Planowane inwestycje w ramach Odrzańskiej Drogi Wodnej	247
10.12. Planowane działania w obszarze polityki rowerowej	249
10.13. Gradacja zadań z zakresu infrastruktury transportowej	255
10.14. Finansowanie inwestycji	258
11. Promowanie efektywnego wykorzystania infrastruktury transportowej	259
11.1. Zapewnienie większej dostępności sieci drogowej i kolejowej w regionie	259
11.2. Integracja poszczególnych rodzajów transportu oraz transport multimodalny	260
11.3. Usunięcie barier administracyjnych i technicznych utrudniających interoperacyjność sieci	261
11.4. Polepszenie jakości infrastruktury dla zapewnienia bezpieczeństwa uczestników ruchu i jej odporności na klimat	263
11.5. Wdrażanie innowacyjnych rozwiązań technologicznych	264
11.6. Propagowanie stosowania niskoemisyjnych źródeł energii i układów napędowych oraz stosowania paliw alternatywnych	267
11.7. Zmniejszenie narażenia obszarów miejskich na ujemny wpływ przebiegającego przez nie transportu kolejowego i drogowego	268
11.8. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego	269



11.9. Działania pozainwestycyjne, kompensujące negatywny wpływ proponowanych inwestycji na środowisko oraz bezpieczeństwo transportu	271
12. Sposób wdrażania i monitorowania efektów realizacji celów ujętych w Planie Transportowym	273
13. Wskaźniki rezultatów i produktu systemu transportowego ujęte w Planie Transportowym.....	277
14. Streszczenie	279
15. Słownik pojęć.....	283

ZAŁĄCZNIKI

1. Układ transportowy województwa opolskiego.
2. Planowana sieć dróg rowerowych w województwie opolskim.



SPIS TABEL

Tabela 1 Wykaz dróg krajowych w województwie opolskim	60
Tabela 2 Wykaz dróg wojewódzkich w województwie opolskim	64
Tabela 3 Najważniejsze zadania inwestycyjne realizowane ze środków własnych na sieci dróg wojewódzkich w latach 2018 – 2020	70
Tabela 4 Poziom natężenia ruchu na drogach wojewódzkich w roku 2015	75
Tabela 5 Podział środków Funduszu na poszczególne województwa w 2019 roku	78
Tabela 6 Najważniejsze zadania zrealizowane w latach 2014-2020 na drogach powiatowych	79
Tabela 7 Najważniejsze zadania z listy podstawowej w ramach RFRD w 2020 roku - powiaty	80
Tabela 8 Najważniejsze zadania zrealizowane w latach 2014-2020. na drogach gminnych	83
Tabela 9 Najważniejsze zadania z listy podstawowej w ramach RFRD w 2020 roku - gminy	85
Tabela 10 Najważniejsze zadania zrealizowane w latach 2014-2020 przez m. Opole	88
Tabela 11 Lista przewoźników, którym zezwolenie na przewóz osób w krajowym transporcie drogowym wydał Marszałek WO	94
Tabela 12 Wybrane wskaźniki charakteryzujące linie autobusowe w woj. opolskim w dzień roboczy	99
Tabela 13 Wybrane wskaźniki charakteryzujące połączenia autobusowe w woj. opolskim w dzień wolny	99
Tabela 14 Najważniejsze zadania zrealizowane w latach 2014-2020 przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w województwie opolskim	102
Tabela 15 Długość linii kolejowych	104
Tabela 16 Wykaz linii komunikacyjnych w regionalnym ruchu pociągów na terenie Województwa Opolskiego	104
Tabela 17 Potoki pasażerskie na liniach kolejowych	108
Tabela 18 Najważniejsze zadania zrealizowane w latach 2014-2020 przez RZGW	115
Tabela 19 Liczba wypadków drogowych oraz ich skutki w poszczególnych województwach	131
Tabela 20 Wskaźnik liczby zabitych i rannych wg województw w 2020 roku	132
Tabela 21 Dane o zdarzeniach drogowych jakie miały miejsce w latach 2010-2019 w województwie opolskim	132
Tabela 22 Dane liczbowe o wypadkach drogowych w poszczególnych powiatach województwa opolskiego	133
Tabela 23 Dane liczbowe o ciężko rannych w poszczególnych powiatach województwa opolskiego	133
Tabela 24 Dane liczbowe o zabitych w poszczególnych powiatach województwa opolskiego	134
Tabela 25 Wypadki drogowe w 2020 r.	134
Tabela 26 Przyczyny wypadków drogowych / wypadki śmiertelne na drogach wojewódzkich w województwie opolskim	135
Tabela 27 Poziom bezpieczeństwa na drogach wojewódzkich	138
Tabela 28 Obszary problemowe mające wpływ na potencjał infrastruktury transportowej	147
Tabela 29 Analiza SWOT – transport drogowy	150
Tabela 30 Analiza SWOT – transport kolejowy	151
Tabela 31 Analiza SWOT – transport wodny śródlądowy	153
Tabela 32 Wartości czasu poszczególnych użytkowników w roku 2010 i 2015 [zł/h]	159
Tabela 33 Ograniczenie niekorzystnego wpływu transportu drogowego na powietrze	170
Tabela 34 Szacowany spadek emisji gazów cieplarnianych w wyniku budowy obwodnic na ciągach dróg wojewódzkich	180
Tabela 35 Najważniejsze zadania zrealizowane w latach 2014-2020 w zakresie działań niskoemisyjnych	184



Tabela 36 Proponowane kryteria	188
Tabela 37 Kryterium kontynuacji ciągu komunikacyjnego - wypełnienie luk	188
Tabela 38 Kryterium natężenia ruchu	188
Tabela 39 Kryterium przygotowania do realizacji	189
Tabela 40 Kryterium kierunku docelowego	189
Tabela 41 Kryterium rozwoju gospodarczego regionu	189
Tabela 42 Kryterium zwiększenia BRD	191
Tabela 43 Planowane obwodnice w ciągu dróg wojewódzkich lata 2021 – 2027	194
Tabela 44 Planowane inwestycje Zarządu Dróg Wojewódzkich w Opolu w ciągu drogi wojewódzkiej 408.....	198
Tabela 45 Planowane inwestycje Zarządu Dróg Wojewódzkich w Opolu w ciągu drogi wojewódzkiej 409 i 423.....	199
Tabela 46 Planowane inwestycje Zarządu Dróg Wojewódzkich w Opolu w ciągu drogi wojewódzkiej 416.....	200
Tabela 47 Planowane inwestycje Zarządu Dróg Wojewódzkich w Opolu w ciągu drogi wojewódzkiej 454.....	201
Tabela 48 Planowane inwestycje Zarządu Dróg Wojewódzkich w Opolu w ciągu drogi wojewódzkiej 901.....	202
Tabela 49 Planowane inwestycje Zarządu Dróg Wojewódzkich w Opolu w ciągu drogi wojewódzkiej 414 i 429.....	203
Tabela 50 Planowane inwestycje Zarządu Dróg Wojewódzkich w Opolu – pozostałe zadania	204
Tabela 51 Planowane działania w obrębie sieci drogowej kompleksowej TEN-T w województwie opolskim	207
Tabela 52 Inwestycje planowane na drogach krajowych zarządzanych przez GDDKiA - Oddział w Opolu	208
Tabela 53 Inwestycje na drogach wojewódzkich na styku województw sąsiadujących	214
Tabela 54 Inwestycje planowane na sieci dróg w obszarze Miasta Opole	215
Tabela 55 Inwestycje kolejowe planowane do realizacji w latach 2021 – 2027	221
Tabela 56 Zestawienie propozycji inwestycyjnych w zakresie infrastruktury drogowej zgłoszonych przez JST - zadania istotne z punktu widzenia rozwoju układu komunikacyjnego województwa opolskiego	226
Tabela 57 Zestawienie propozycji inwestycyjnych w zakresie infrastruktury drogowej zgłoszonych przez JST - zadania dodatkowe	235
Tabela 58 Zestawienie propozycji inwestycyjnych w zakresie infrastruktury drogowej zgłoszonych przez JST - pozostałe zadania	244
Tabela 59 Planowane inwestycje dotyczące żeglugi śródlądowej na terenie województwa opolskiego	247
Tabela 60 Wskaźniki produktu systemu transportowego ujęte w Planie Transportowym	277
Tabela 61 Wskaźniki rezultatu systemu transportowego ujęte w Planie Transportowym	278



SPIS RYSUNKÓW

Rysunek 1 Opolska „11” – cele operacyjne na tle celów strategicznych.....	30
Rysunek 2 Podział administracyjny Województwa Opolskiego.....	42
Rysunek 3 Struktura funkcjonalno-przestrzenna Województwa Opolskiego	45
Rysunek 4 Uwarunkowania przestrzenne województwa opolskiego – poprawa dostępności regionu	46
Rysunek 5 Dostępność transportowa – uwarunkowania rozwoju	49
Rysunek 6 Najważniejsze elementy sieci TEN-T na tle województwa opolskiego.....	53
Rysunek 7 Mapa sieci dróg krajowych i wojewódzkich województwa opolskiego	54
Rysunek 8 Obszary o ekstremalnie niskiej dostępności transportowej w województwie	55
Rysunek 9 Drogi publiczne o nawierzchni twardej ulepszonej –gęstość i długość	59
Rysunek 10 Najważniejsze inwestycje drogowe zrealizowane w latach 2014-2020 na drogach krajowych na terenie województwa opolskiego	62
Rysunek 11 Mapa stanu budowy dróg krajowych 2021 r.....	63
Rysunek 12 Średniodobowy ruch pojazdów na drogach krajowych województwa w 2015 roku	74
Rysunek 13 Średniodobowy ruch pojazdów na drogach wojewódzkich w 2015 roku.....	76
Rysunek 14 Potoki pasażerskie na liniach autobusowych w dzień roboczy	98
Rysunek 15 Mapa połączeń Polregio Sp. z o.o.....	103
Rysunek 16 Mapa połączeń POLREGIO	105
Rysunek 17 Mapa Regionalnej Komunikacji Kolejowej Województwa Opolskiego	106
Rysunek 18 Odrzańska Droga Wodna.....	113
Rysunek 19 Główne kierunki rozwoju ruchu rowerowego	117
Rysunek 20 Przebieg Odrzańskiej Trasy Rowerowej	118
Rysunek 21 Rozmieszczenie terminali kontenerowych w Polsce	129
Rysunek 22 Rozmieszczenie terminali intermodalnych	130
Rysunek 23 Model sieci drogowej Polski w roku 2015.....	155
Rysunek 24 Schemat sieci objętej analizą.....	156
Rysunek 25 Podział na rejony komunikacyjne	157
Rysunek 26 Poziom natężenia ruchu w roku 2021	160
Rysunek 27 Poziom natężenia ruchu w roku 2030	161
Rysunek 28 Linie po których odbywa się ruch pociągów pasażerskich w rejonie Opolszczyzny, stan na 2019 rok.....	163
Rysunek 29 Linie, po których odbywa się ruch pociągów pasażerskich w rejonie Opolszczyzny, stan na 2019 rok.....	164
Rysunek 30 Potoki na liniach kolejowych w województwie opolskim dla roku 2019.....	165
Rysunek 31 Potoki na liniach kolejowych w województwie opolskim dla roku 2030.....	165
Rysunek 32 Miasta średniej wielkości tracące funkcje społeczno-gospodarcze oraz obszary zagrożone trwałą marginalizacją – do kryterium 5.....	190
Rysunek 33 Subregiony – do kryterium 5	191
Rysunek 34 Wykaz zadań planowanych do realizacji na sieci dróg wojewódzkich w ramach FEO 2021-2027	192



Rysunek 35 Planowana obwodnica Nisy w ciągu drogi wojewódzkiej nr 411 i 489	194
Rysunek 36 Planowana obwodnica m. Głogówek w ciągu drogi wojewódzkiej nr 416	195
Rysunek 37 Planowana obwodnica m. Strzeleczy w ciągu drogi wojewódzkiej nr 409	195
Rysunek 38 Planowana obwodnica m. Namysłów w ciągu drogi wojewódzkiej nr 454 i 451	196
Rysunek 39 Planowana obwodnica m. Boguchwałów w ciągu drogi wojewódzkiej nr 416	196
Rysunek 40 Planowana obwodnica m. Dobrzeń Wielki w ciągu drogi wojewódzkiej nr 454	197
Rysunek 41 Planowana obwodnica m. Przywory w ciągu drogi wojewódzkiej nr 423 do granicy miasta Opole	197
Rysunek 42 Planowane inwestycje w ciągu drogi wojewódzkiej nr 408	198
Rysunek 43 Planowane inwestycje w ciągu drogi wojewódzkiej nr 409 i 423	199
Rysunek 44 Planowane inwestycje w ciągu drogi wojewódzkiej nr 416	200
Rysunek 45 Planowane inwestycje w ciągu drogi wojewódzkiej nr 454	201
Rysunek 46 Planowane inwestycje w ciągu drogi wojewódzkiej nr 901	202
Rysunek 47 Planowane inwestycje w ciągu drogi wojewódzkiej nr 414 i 429	203
Rysunek 48 Sieć TEN-T – kolej, porty morskie i terminale drogowo-kolejowe	205
Rysunek 49 Sieć TEN-T – drogi, porty morskie, lotnicze i terminale drogowo-kolejowe	206
Rysunek 50 Sieć TEN-T – drogi wodne śródlądowe, porty morskie	206



1. Wstęp

1.1. Wprowadzenie

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

W województwie opolskim, począwszy od 2007 roku dokonano wielu znaczących inwestycji w zakresie rozwoju transportu i zachowania spójności pomiędzy różnymi jego gałęziami. Istotny wpływ na realizację poszczególnych przedsięwzięć wynikał z pozyskiwania środków unijnych, a także inwestycji towarzyszących, finansowanych z budżetu państwa i jednostek samorządu terytorialnego. Pomimo systematycznego inwestowania w infrastrukturę transportową w regionie, zaobserwować można w dalszym ciągu znaczne potrzeby inwestycyjne, dlatego niezbędnym jest, aby obszar województwa został wsparty w perspektywie finansowej 2021-2027.

Główną rolą Planu Transportowego Województwa Opolskiego 2030 (PTWO 2030) jest wytyczenie kierunków rozwoju systemu transportowego Województwa Opolskiego w trakcie okresu programowania 2021 – 2027 oraz nakreślenie propozycji działań w perspektywie do 2030 roku. Dokument ma za zadanie umożliwienie kompleksowego rozwoju regionalnego systemu transportowego w oparciu o główne obszary takie jak: wzmocnienie powiązań z Transeuropejską Siecią Transportową TEN-T, zwiększenie dostępności komunikacyjnej i spójności regionu, poprawę bezpieczeństwa w transporcie oraz zmniejszenie jego wpływu na środowisko.

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



1.2. Cel opracowania

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

PTWO 2030 spełnia warunek podstawowy Celu Polityki 3 pn. *Lepiej połączona Europa – mobilność i regionalne połączenia teleinformatyczne*, określony w projekcie Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 maja 2018 r. tj. kompleksowe planowanie transportu na odpowiednim poziomie (poziom regionalny). Efektami realizacji ww. celu ma być:

- udoskonalanie sieci połączeń cyfrowych,
- rozwój zrównoważonej, inteligentnej, bezpiecznej i intermodalnej sieci TEN-T odpornej na zmianę klimatu,
- rozwój zrównoważonej, inteligentnej i intermodalnej mobilności odpornej na zmianę klimatu na szczeblu krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawę dostępu do sieci TEN-T i mobilności transgranicznej,
- wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej.

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

1.3. Zakres opracowania

Rozwinięta sieć transportowa i jej dobry stan techniczny są istotnymi czynnikami warunkującymi rozwój regionu. Plan Transportowy ma na celu podniesienie jakości, likwidację różnic wewnątrzregionalnych oraz powiązanie z systemami zewnętrznymi niezbędnej do tego infrastruktury. Opolskie jest bowiem regionem o średnim poziomie i jakości tego rodzaju infrastruktury. Poziom ten jest ponadto silnie zróżnicowany przestrzennie. Wpływa to znacząco na konkurencyjność oraz możliwości inwestowania i tworzenia miejsc pracy. Z kolei, zróżnicowanie przestrzenne dostępu do poszczególnych rodzajów infrastruktury jest jedną z głównych przyczyn wewnętrznych zróżnicowań poziomu rozwoju skutkujących postępującą marginalizacją poszczególnych części województwa oraz grup mieszkańców.

Plan Transportowy uwzględni następujące elementy:

- opis stanu faktycznego tj. diagnoza: obecny stan infrastruktury, przepływy transportowe, uwarunkowania zewnętrzne itp.; prognoza: przyszły stan infrastruktury, przepływy transportowe, uwarunkowania zewnętrzne itp.
- opis pożądanego stanu docelowego (cele strategiczne / cele szczegółowe / rezultaty),
- identyfikacja problemów,
- propozycje rozwiązań, biorąc pod uwagę przyjęte stan docelowy i zidentyfikowane problemy.

Niniejszy dokument zatem diagnozuje istniejące deficyty w systemie transportowym w województwie opolskim, jak również wskazuje cele, pożądane kierunki zmiany oraz identyfikuje inwestycje, które będą realizowane w perspektywie finansowej 2021-2027 w sektorze transportu. Przedstawiony w niniejszym Planie system realizacji określa sposób jego wdrażania oraz gwarantuje, iż Plan jest wykonalny.

Przygotowano listę projektów w postaci tabelarycznej i graficznej, powiązaną bezpośrednio ze sformułowanymi celami. Zaprezentowano gradację zadań na sieci dróg wojewódzkich, które będą ubiegały się o dofinansowanie w ramach Funduszy Europejskich dla Województwa Opolskiego na lata 2021-2027. Poza gradacją wskazano ponadto 7 obwodnic na ciągach dróg wojewódzkich, równoważnych pod względem zasadności i celowości ich realizacji. W ramach podejścia wariantowego, wzięto pod uwagę kwestie ochrony środowiska i redukcje emisji gazów cieplarnianych.

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

1.4. Podstawy prawne opracowania

Plan Transportowy Województwa Opolskiego 2030 stanowi podstawę do spełnienia warunkowości podstawowej w zakresie Celu Polityki nr 3 pn. *Lepiej połączona Europa – mobilność i regionalne połączenia teleinformatyczne*, określonego w projekcie Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 maja 2018 r., ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego Plus, Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego, a także przepisy finansowe na potrzeby tych funduszy oraz na potrzeby Funduszu Azylu i Migracji, Funduszu Bezpieczeństwa Wewnętrznego i Instrumentu na rzecz Zarządzania Granicami i Wiz.

Dokument został opracowany na podstawie Umowy nr DIG.042.41.2020 z dn. 15.10.2020 r., zawartej pomiędzy Województwem Opolskim, a Pracownią Projektową ARCHIDROG Witold Orczyński.



2. Powiązania Planu z dokumentami strategicznymi

2.1. Analiza spójności na poziomie wspólnotowym

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego Plus, Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego, a także przepisy finansowe na potrzeby tych funduszy oraz na potrzeby Funduszu Azylu i Migracji, Funduszu Bezpieczeństwa Wewnętrznego i Instrumentu na rzecz Zarządzania Granicami i Wiz

Główne cele struktury i przepisów proponowanego rozporządzenia w sprawie wspólnych przepisów są następujące:

1. Znaczne ograniczenie zbędnych obciążeń administracyjnych dla beneficjentów i podmiotów zarządzających, przy jednoczesnym utrzymaniu wysokiego poziomu pewności co do legalności i prawidłowości wydatków. Jest to zasada przewodnia reformy i wyraża się ona w formie wielu uproszczeń i dostosowań w poszczególnych rozporządzeniach, w szczególności w następując sposób:

a) Utrzymanie systemów zarządzania i kontroli (i innych środków, które ułatwiają uruchomienie programu). Powszechniejsze zastosowanie „proporcjonalnych rozwiązań” w programach niższego ryzyka, w których można korzystać więcej z systemów krajowych.

b) Stosowanie uproszczonych form kosztów i płatności opartych na spełnieniu warunków.

c) Instrumenty finansowe.

2. Zwiększenie elastyczności w możliwościach dostosowania celów programu i dostępnych zasobów do zmieniających się okoliczności, a także umożliwienie dobrowolnych wkładów do instrumentów na poziomie UE w zarządzaniu bezpośrednim.

3. Lepsze dopasowanie programów do priorytetów UE i poprawa ich skuteczności. Między innymi:

a) Dostosowanie logiki interwencji i sprawozdawczości do działań wieloletnich ram finansowych oraz zwiększenie wymogów, jeśli chodzi o skupienie się na obszarach priorytetowych.

b) Ścisły związek z procedurą europejskiego semestru.

c) Ustalenie bardziej konkretnych warunków podstawowych, które muszą być utrzymane przez cały okres realizacji.

We wniosku Komisji dotyczącym wieloletnich ram finansowych na lata 2021–2027 ustalono bardziej ambitny cel uwzględniania kwestii klimatu we wszystkich programach UE – docelowy poziom unijnych wydatków przyczyniających się do wypełniania celów klimatycznych ma wynieść 25 %. Wkład programu w osiągnięcie tego celu ogólnego będzie śledzony za pomocą unijnego systemu wskaźników klimatycznych na odpowiednim poziomie dezagregacji, w tym przy użyciu, w miarę dostępności, bardziej precyzyjnych metod. Komisja nadal będzie



przedstawiała informacje pod kątem środków na zobowiązania w ujęciu rocznym, w kontekście rocznego projektu budżetu. Aby wspierać pełne wykorzystanie potencjału programu w realizacji celów klimatycznych, Komisja postara się wskazywać odpowiednie działania podczas procesów przygotowania, wdrażania, przeglądu i oceny programu.

W niniejszym rozporządzeniu dokonano uproszczenia jedenastu celów tematycznych z lat 2014–2020, sprowadzając je do pięciu jasnych celów polityki:

1. Bardziej inteligentna Europa – innowacyjna i inteligentna transformacja gospodarcza.
2. Bardziej przyjazna dla środowiska niskoemisyjna Europa.
- 3. Lepiej połączona Europa – mobilność i regionalne połączenia teleinformatyczne.**
4. Europa o silniejszym wymiarze społecznym – wdrażanie Europejskiego filaru praw socjalnych.
5. Europa bliżej obywateli – zrównoważony i zintegrowany rozwój obszarów miejskich, wiejskich i przybrzeżnych w ramach inicjatyw lokalnych.

Uproszczenie to umożliwi synergii i elastyczności między poszczególnymi komponentami w ramach danego celu, eliminując sztuczne rozróżnienia między różnymi obszarami polityki przyczyniającymi się do osiągnięcia tego samego celu. Będzie ono również stanowić podstawę dla koncentracji tematycznej w EFRR i EFS. „Warunki wstępne” z okresu 2014–2020 zastępuje się „warunkami podstawowymi”. Jest ich jednak mniej, są bardziej ukierunkowane na cele danego funduszu i – w przeciwieństwie do okresu 2014–2020 – są monitorowane i stosowane przez cały okres. Zasada ta zostanie wzmocniona: Państwa członkowskie nie będą deklarować wydatków związanych z celami szczegółowymi, dopóki nie zostaną spełnione warunki podstawowe. Dzięki temu wszystkie współfinansowane operacje będą zgodne z ramami polityki UE.

Plan Transportowy realizuje jeden z głównych celów w zakresie klimatu, a mianowicie wskazuje inwestycje, których priorytetem jest ochrona środowiska naturalnego, poprzez budowę i rozbudowę infrastruktury transportowej. Wpisuje się w 3 cel tematyczny: *Lepiej połączona Europa – mobilność i regionalne połączenia teleinformatyczne*.

Europejski Zielony Ład

Europejski Zielony Ład to nowa strategia na rzecz wzrostu, której celem jest przekształcenie UE w sprawiedliwe i prosperujące społeczeństwo żyjące w nowoczesnej, zasobooszczędnej i konkurencyjnej gospodarce, która w 2050 r. osiągnie zerowy poziom emisji gazów cieplarnianych netto i w ramach której wzrost gospodarczy będzie oddzielony od wykorzystania zasobów naturalnych.

Jej celem jest również ochrona, zachowanie i poprawa kapitału naturalnego UE oraz ochrona zdrowia i dobrostanu obywateli przed zagrożeniami i negatywnymi skutkami związanymi ze środowiskiem. Transformacja ta musi przebiegać zarazem w sprawiedliwy i sprzyjający włączeniu społecznemu sposób: na pierwszym miejscu należy stawiać ludzi i nie wolno tracić z oczu regionów, sektorów przemysłu i pracowników, którzy będą borykać się z



największymi trudnościami. Proces ten pociągnie za sobą głębokie zmiany, dlatego kluczowe znaczenie dla skuteczności nowych polityk i ich akceptacji będzie miało czynne zaangażowanie i zaufanie społeczeństwa. Potrzebny jest nowy pakt, który zjednoczy obywateli w ich różnorodności, i w ramach którego władze krajowe, regionalne i lokalne, społeczeństwo obywatelskie i sektor przemysłowy będą ściśle współpracować z instytucjami i organami doradczymi UE.

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

Transport multimodalny potrzebuje silnego wsparcia, które zwiększy skuteczność całego systemu transportu. W pierwszej kolejności należy znacznie zwiększyć rolę kolei i śródlądowych dróg wodnych w śródlądowym transporcie towarów, którego 75 % stanowi dziś transport drogowy. Będzie to wymagało środków umożliwiających lepsze zarządzanie koleją i śródlądowymi drogami wodnymi oraz zwiększenie ich możliwości przewozowych. Obok inteligentnych systemów zarządzania ruchem, możliwych dzięki digitalizacji, coraz większą rolę będzie odgrywać zautomatyzowana i oparta na sieci multimodalna mobilność. System i infrastruktura transportu w UE zostaną dostosowane tak, aby wspierały nowe zrównoważone usługi mobilności dające możliwość zmniejszenia zatorów komunikacyjnych i zanieczyszczenia środowiska, szczególnie w miastach. Komisja pomoże opracować inteligentne systemy zarządzania ruchem oraz rozwiązania typu „mobilność jako usługa” z wykorzystaniem swoich instrumentów finansowania. Cena transportu musi odzwierciedlać jego wpływ na środowisko i zdrowie

UE powinna jednocześnie rozwinąć produkcję i wprowadzanie alternatywnych, zrównoważonych paliw transportowych. Do 2025 r. potrzebne będzie około 1 mln publicznych stacji ładowania i tankowania do obsługi 13 mln bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów spodziewanych na drogach europejskich.

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

Biała Księga Transportu

Dokument ten przedstawia wizję Komisji Europejskiej dotyczącą przyszłości systemu transportowego UE. Zdefiniowany w nim program jest elementem strategii „Europa 2020” i jej inicjatywy przewodniej dotyczącej efektywnego wykorzystania zasobów.

W dokumencie tym podkreślono znaczenie jednolitego obszaru transportu, wzajemnie powiązanego



i interoperacyjnego, służącego ograniczaniu barier między państwami i zwiększaniu konkurencyjności oraz atrakcyjności przestrzeni europejskiej. W dokumencie tym sformułowana została wizja rozwoju systemu transportowego Unii Europejskiej, która obejmuje:

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

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

2. Efektywna sieć multimodalnego podróżowania i transportu między miastami

Ważne jest, aby oprócz zachęcania do wyboru alternatywnych rozwiązań transportowych (transport kolejowy, wodny), poprawić wydajność samochodów ciężarowych poprzez rozwój i wprowadzenie nowych silników, bardziej ekologicznych paliw, stosowanie inteligentnych systemów transportowych oraz dalszych środków wzmacniających mechanizmy rynkowe. W przypadku dalszych odległości opcje dekarbonizacji transportu drogowego są bardziej ograniczone, zaś multimodalny transport towarów musi stać się opłacalny dla przewoźników. Niezbędna jest skuteczna współmodalność. UE potrzebuje specjalnie zaprojektowanych korytarzy transportowych, optymalnych pod względem wykorzystania energii i emisji oraz minimalizacji wpływu na środowisko, a także atrakcyjnych ze względu na niezawodność, ograniczone zagęszczenie ruchu i niskie koszty działania i administracyjne.

Wyzwaniem jest zapewnienie zmiany strukturalnej niezbędnej do umożliwienia skutecznego konkurowania przez transport kolejowy oraz przejęcia większej proporcji transportu towarów na średnie i dalekie odległości (jak również pasażerów). Niezbędne będą znaczne inwestycje pozwalające na rozszerzenie lub unowocześnienie przepustowości sieci kolejowej. Należy stopniowo wprowadzać nowe tabory z cichymi hamulcami i sprzężeniami automatycznymi.

3. Równe szanse na całym świecie dla podróżowania na dalekie odległości i międzykontynentalnego transportu towarów

W lotnictwie należy dążyć do poprawy wydajności statków powietrznych i zarządzania ruchem. Pozwoli to na uzyskanie konkurencyjnej przewagi oraz na ograniczenie emisji. W transporcie morskim tak samo widoczna jest potrzeba zapewnienia równych warunków na szczeblu globalnym.

4. Ekologiczny transport miejski i dojazdy do pracy

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

UE wezwała do drastycznej redukcji emisji gazów cieplarnianych (GC), mając na celu ograniczenie wzrostu temperatury do maksymalnie 2°C i spowolnienie zmiany klimatu, zaś społeczność międzynarodowa potwierdziła



taką konieczność. Aby osiągnąć ten cel, oraz biorąc pod uwagę niezbędne redukcje krajów rozwiniętych ogółem, UE musi do 2050 r. ograniczyć emisje o 80–95% w porównaniu z poziomem z 1990 r. Z analizy Komisji wynika, że chociaż w innych sektorach gospodarki można uzyskać większe ograniczenia, w sektorze transportu, stanowiącym duże i wciąż rosnące źródło emisji gazów cieplarnianych, niezbędne jest ograniczenie emisji tych gazów do 2050 r. o co najmniej 60% w porównaniu z poziomem z roku 1990. Do 2030 r. należy ograniczyć emisje gazów cieplarnianych w tym sektorze o ok. 20% w porównaniu z poziomem z 2008 r. Biorąc pod uwagę znaczny wzrost emisji w sektorze transportu w ciągu ostatnich 20 lat, byłyby one i tak o 8% wyższe, niż w roku 1990.

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

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

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

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

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

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

a) Strategia na rzecz upowszechnienia połączonych i zautomatyzowanych pojazdów w Europie,

b) Ustanowienie otoczenia cyfrowego dotyczącego wymiany informacji w transporcie.

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

a) Stworzenie konkurencyjnego „ekosystemu” baterii w Europie,

b) Uzupełnienie ram legislacyjnych UE dotyczących emisji CO₂ w transporcie drogowym,

c) Nowa metoda porównywania cen paliwa skierowana do konsumentów,

d) Lepsze etykietowanie opon,



e) Wymogi dotyczące projektowania samochodów ciężarowych mające na celu ograniczenie emisji CO₂ i poprawę bezpieczeństwa,

f) Zmiana ram opodatkowania energii w celu promowania elektromobilności,

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

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

Strategia Zrównoważonej i Inteligentnej Mobilności

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

- do 2030 r.:

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

- do 2035 r.:

- duże bezemisyjne samoloty będą gotowe do wprowadzenia na rynek

- do 2050 r.:

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

Wszystkie rodzaje transportu, wskazane w Planie Transportowym, dążą do zrównoważonego rozwoju. Dokument



wskazuje konieczność zwiększenia dostępu dla ekologicznych alternatyw, celem zmniejszenia presji na ludzi i środowisko. W obszarze transportu miejskiego kontynuowane będą działania mające na celu zmniejszenie zatłoczenia motoryzacyjnego oraz uporządkowanie ruchu w miastach poprzez rozwój sieci transportu szynowego oraz innych proekologicznych form transportu miejskiego. Inwestycje będą dotyczyły przedsięwzięć w zakresie rozwoju transportu zbiorowego, wynikających z planów gospodarki niskoemisyjnej. Zaplanowane zadania obejmują również m.in. budowę, przebudowę infrastruktury transportu, zakup oraz modernizację niskoemisyjnego taboru, budowę i rozbudowę węzłów przesiadkowych, innowacyjne transportowe systemy informacji i zarządzania ruchem. W związku z koniecznością przyspieszenia wprowadzania alternatywnych paliw do sektora transportu podstawowym założeniem jest ich promowanie w ramach transportu miejskiego.

2.2. Analiza spójności na poziomie krajowym

Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku

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

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

Poprawa dostępności terytorialnej w Polsce, a także lepsze skomunikowanie w ramach UE oraz w skali globalnej bezwzględnie wymaga integracji gałęzi transportu. Głównym zadaniem takiego systemu będzie lepsze wykorzystanie potencjału gospodarczego regionów, a także ściślejsze włączenie polskiej gospodarki w gospodarkę globalną. Cel SRT2030 odnosi się zarówno do utworzenia zintegrowanego systemu transportowego, m.in. poprzez inwestycje w infrastrukturę transportową, jak i wykreowania sprzyjających warunków dla sprawnego funkcjonowania rynków transportowych i rozwoju efektywnych systemów przewozowych zapewniających tym samym tworzenie połączeń umożliwiających dostawy produktów i surowców dla przedsiębiorstw oraz ułatwiających przemieszczanie się osób.



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

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

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

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

Cele szczegółowe:

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

Cele operacyjne:

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

W dokumencie zapisano też cele operacyjne:

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

Dokument Implementacyjny uszczegóławia SRT przez określenie celów operacyjnych, jakie Polska musi osiągnąć w latach 2014-2023 w różnych gałęziach transportu, korzystając ze wsparcia funduszy UE. Jest to więc



kompleksowy plan strategiczny inwestycji transportowych, wymagany przez Komisję Europejską. Dla Opolszczyzny, dokument określa m.in. separację ruchu pasażerskiego aglomeracyjnego oraz dalekobieżnego i towarowego (prace na linii Opole –Jelcz –Wrocław), czy dostosowanie do wymagań sieci TEN-T korytarza północ –południe C-E 59 Chałupki –Opole –Wrocław –Szczecin –Świnoujście. Wśród projektów kolejowych dokument wskazuje również prace na linii kolejowej E 30 na odcinku Kędzierzyn Koźle -Opole Zachodnie (CEF). W zakresie projektów wodnych śródlądowych uwzględnia modernizację jazów odrzańskich na odcinku w zarządzie RZGW Wrocław -woj. opolskie, etap I; (Januszkowice, Wróblin, Zwanowice), modernizację jazów odrzańskich na odcinku w zarządzie RZGW Wrocław - woj. opolskie, etap II; (Krępna, Groszowice, Dobrzeń) oraz modernizację 3 długich słuz pociągowych z ich awanportami i sterowniami na stopniach wodnych: Januszkowice, Krapkowice i Opole wraz z rewitalizacją słuz krótkich dla ciągłości żeglugi śródlądowej –przystosowanie Odry do III klasy drogi wodnej.

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

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030

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

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

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

- rozwijanie i integrowanie systemów transportu zbiorowego usprawniających połączenia między miastami i ich otoczeniem oraz ważnymi dla nich sąsiadującymi ośrodkami,
- uzupełnienie i dostosowanie infr. technicznej (energetycznej, telekomunikacyjnej, wodnokanalizacyjnej) i społecznej na potrzeby rozwoju gosp. i mieszkańców oraz modernizacja infrastruktury transportowej łączącej obszary zagrożone trwałą marginalizacją z lokalnymi, subregionalnymi i regionalnymi ośrodkami rozwoju,



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

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

Krajowy Program Kolejowy do 2023 r

Krajowy Program Kolejowy określa inwestycje w zakresie transportu kolejowego oraz zasady ich realizacji do 2023 roku. Dokument realizuje strategię przyjęte przez Radę Ministrów, w tym „Strategię Rozwoju Kraju 2020” oraz „Strategię Rozwoju Transportu do 2020 z perspektywą do 2030 roku”. Krajowy Program Kolejowy obowiązuje do roku 2023, czyli do momentu, w którym kończy się możliwość dofinansowania projektów w ramach perspektywy finansowej Unii Europejskiej na lata 2014-2020. Wśród projektów na terenie województwa opolskiego znajdują się m.in.:

- Modernizacja linii kolejowej E 30, etap II. Wdrożenie ERTMS/ETCS i ERTMS/GSM-R w Polsce na odcinku Legnica – Wrocław – Opole,
- Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 61 i 700 na odcinku Częstochowa – Fosowskie,
- Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 143 na odcinku Kalety – Kluczbork,
- Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 272 na odcinku Kluczbork – Ostrzeszów,
- Prace na linii kolejowej E 30 na odcinku Kędzierzyn Koźle – Opole Zachodnie,
- Prace na liniach kolejowych nr 153, 199, 681, 682, 872 na odcinku Toszek Północ – Rudziniec Gliwicki – Stare Koźle,
- Prace na linii kolejowej nr 143 na odcinku Kluczbork – Oleśnica – Wrocław Mikołajów,
- Prace na linii kolejowej E-59 na odcinku Kędzierzyn Koźle – Chałupki (granica państwa),
- Rewitalizacja linii kolejowej nr 287 Nysa – Opole,
- Rewitalizacja linii kolejowych nr 301 i nr 293 na odcinku Opole – Kluczbork,
- Rewitalizacja linii kolejowej nr 288 Nysa – Brzeg.



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

Program Budowy Dróg Krajowych określa kierunki działań oraz priorytety inwestycyjne w zakresie rozwoju sieci dróg krajowych w Polsce. Dokonuje diagnozy stanu obecnego sektora drogowego, definiuje zarówno cele planowane do osiągnięcia, jak i kluczowe obszary stanowiące tzw. wąskie gardła w transporcie osobowym i towarowym oraz odnosi się do zobowiązań i wyzwań, jakie stoją przed Polską w najbliższym czasie. Dokument ten zakłada dokończenie budowy ciągów dróg ekspresowych i autostrad oraz budowę obwodnic w ciągach dróg krajowych. Realizacja wszystkich zadań inwestycyjnych pozwoli na stworzenie sieci autostrad oraz dróg ekspresowych. Na podstawie listy inwestycji zawartej w DI w zakresie transportu drogowego powstała lista zadań określona w Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.), w którym ujęto następujące zadania z obszaru województwa opolskiego planowane do realizacji z poziomu krajowego:

- S11 Kępno - A1
- Budowa obwodnicy Nisy
- Budowa obwodnicy Niemodlina
- Budowa obwodnicy Kędzierzyna Koźle
- Budowa obwodnicy Myśliny
- Budowa obwodnicy Praszki
- Budowa obwodnicy Olesna

Program budowy 100 obwodnic na lata 2020 – 2030

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

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

Dla województwa opolskiego wyznaczono 4 obwodnice, które będą realizowane:

1. Obwodnica Brzegu w ciągu drogi krajowej nr 39,
2. Obwodnica Lędzin w ciągu drogi krajowej nr 46,



3. Obwodnica Prudnika w ciągu drogi krajowej nr 41,
4. Obwodnica Sidziny w ciągu drogi krajowej nr 46.

W ramach listy zadań inwestycyjnych możliwych do realizacji w ramach Programu, wytypowano:

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

Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg

Pomimo systematycznej poprawy, stan polskich dróg samorządowych wciąż stanowi jedną z podstawowych barier ograniczających wzrost poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także jest czynnikiem obniżającym aktywność gospodarczą, inwestycyjną oraz konkurencyjność regionów i poszczególnych ośrodków gospodarczych.

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

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

W ramach Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg, środki przekazywane są na zasadach konkursowych, głównie na dofinansowanie budowy, przebudowy i remontu dróg powiatowych i gminnych. Wsparcie jest przyznawane na podstawie wniosków o dofinansowanie, składanych przez jednostki samorządu terytorialnego w ramach naborów przeprowadzanych na terenie każdego województwa. Za przeprowadzenie naboru oraz późniejszą ocenę wniosków o dofinansowanie odpowiadają wojewodowie.

Ze wsparcia programu korzystają powiaty i gminy województwa opolskiego. Łącznie w ramach Funduszu dofinansowanie w roku 2019 roku otrzymało:

- 29 zadań powiatowych,



- 70 zadań gminnych.

W roku 2020 dofinansowano:

- 10 zadań powiatowych,
- 29 zadań gminnych.

W roku 2021 Województwo Opolskie złożyło wnioski na zadania obwodnicowe, tj.

- Budowa obwodnicy miejscowości Nysy w ciągu drogi wojewódzkiej nr 411 i 489.
- Budowa obwodnicy miejscowości Głogówek w ciągu drogi wojewódzkiej nr 416.
- Budowa obwodnicy miejscowości Strzeleczy w ciągu drogi wojewódzkiej nr 409.

Program budowy/modernizacji przystanków kolejowych na lata 2020 – 2025

Program zakłada, że w ciągu pięciu lat powstanie 200 przystanków kolejowych w całej Polsce. Przystanki mają ułatwić skorzystanie z transportu kolejowego i wymazać białe plamy komunikacyjne. Zbudowane zostaną nowe przystanki kolejowe, odbudowane te, które od lat nie istnieją oraz wydłużane perony tam, gdzie nie mogą zatrzymywać się pociągi dalekobieżne.

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

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

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



Program Uzupelniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2028

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

Rodzaje inwestycji:

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

Zakładane efekty Programu:

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

Województwo Opolskie w złożonym do Programu wniosku, wskazało na konieczność rewitalizacji linii kolejowych nr 177 i 294 Racibórz – Raclawice Śląskie.

Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020

Zmniejszenie liczby wypadków, obniżenie o połowę liczby zabitych na polskich drogach, ograniczenie o 40 procent ilości ciężko rannych, walka z nadmierną prędkością oraz poprawa bezpieczeństwa pieszych, rowerzystów i motocyklistów – to główne założenia Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020 przyjętego 20 czerwca 2013 r. przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013 – 2020 jest kompleksowo opracowaną strategią poprawy bezpieczeństwa na polskich drogach w latach 2013 – 2020. Oparty jest na pięciu filarach: bezpieczny człowiek, bezpieczna droga, bezpieczna prędkość, bezpieczny pojazd, ratownictwo medyczne i opieka powypadkowa.

Program skierowany jest do wszystkich odpowiedzialnych za bezpieczeństwo ruchu drogowego w Polsce, a więc m.in. do parlamentu, rządu, samorządów, zarządców dróg, projektantów dróg, służb nadzoru, a także wszystkich uczestników ruchu drogowego. Wyznacza konkretne cele do osiągnięcia w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego m.in.: nie więcej niż 2 000 ofiar śmiertelnych i 6 900 ciężko rannych w 2020 roku.

Jego konstrukcja wzoruje się na – uznanych międzynarodowo – sposobach zmierzenia się z problemem bezpieczeństwa ruchu drogowego. Pierwsze z nich zakłada, że człowiek korzystający z drogi będzie zawsze popełniał błędy, a szeroko rozumiany system bezpieczeństwa ma ograniczyć konsekwencje ewentualnego zdarzenia. Drugim ważnym założeniem jest tzw. podejście 4xE, które wyznacza obszary działań i inicjatyw



potrzebne do podniesienia stanu bezpieczeństwa na drogach. Są to: inżynieria, nadzór, edukacja oraz ratownictwo. Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020 nie jest planem działań, a jedynie programem wyznaczającym kierunek, w jakim należy podążać by osiągnąć zamierzone cele.

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

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

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

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

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

I. Trwały wzrost gospodarczy oparty coraz silniej o wiedzę, dane i doskonałość organizacyjną (obszary:

Reindustrializacja, Rozwój innowacyjnych firm, Małe i średnie przedsiębiorstwa, Kapitał dla rozwoju, Ekspansja zagraniczna);

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

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

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

Zaplanowane działania w Planie Transportowym, wpisują się w cel główny SOR, a mianowicie tworzą warunki dla



wzrostu dochodów mieszkańców Polski przy jednoczesnym wzroście spójności w wymiarze społecznym, ekonomicznym, środowiskowym i terytorialnym. Inwestycje skrócą czas podróży, zmniejszą koszty transportu, zwiększając jednocześnie mobilność i dostępność.

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

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

- identyfikował kluczowe trasy kolejowe,

określał:

- wytyczne do lokalizacji terminali kontenerowych istotnych dla przewozów intermodalnych,

- podstawowe działania w zakresie ich modernizacji/budowy,

- potrzeby w zakresie taboru kolejowego służącego przewozom skonteneryzowanym,

- potrzeby w zakresie wyposażenia technicznego terminali,

- potrzeby w zakresie rozwoju systemów telematycznych i informacyjnych związanych z transportem ładunków wykorzystujących transport intermodalny,

- działania eliminujące bariery rozwoju przewozów intermodalnych, w tym opracowanie planu likwidacji barier prawnych i infrastrukturalnych do korzystania z kolejowych przewozów towarowych.

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

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



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

KPEiK przedstawia założenia i cele oraz polityki i działania na rzecz realizacji 5 wymiarów unii energetycznej:

- Bezpieczeństwa energetycznego,
- Wewnętrznego rynku energii,
- Efektywności energetycznej,
- Obniżenia emisyjności,
- Badań naukowych, innowacji i konkurencyjności.

Wyznacza następujące cele klimatyczno-energetyczne na 2030 r.:

- 7% redukcji emisji gazów cieplarnianych w sektorach nieobjętych systemem ETS w porównaniu do poziomu w roku 2005,
- 21-23% udziału OZE w finalnym zużyciu energii brutto (cel 23% będzie możliwy do osiągnięcia w sytuacji przyznania Polsce dodatkowych środków unijnych, w tym przeznaczonych na sprawiedliwą transformację), uwzględniając:
 - 14% udziału OZE w transporcie,
 - roczny wzrost udziału OZE w ciepłownictwie i chłodnictwie o 1,1 pkt. proc. średniorocznie,
 - wzrost efektywności energetycznej o 23% w porównaniu z prognozami PRIMES2007,
 - redukcję do 56-60% udziału węgla w produkcji energii elektrycznej.

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

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

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

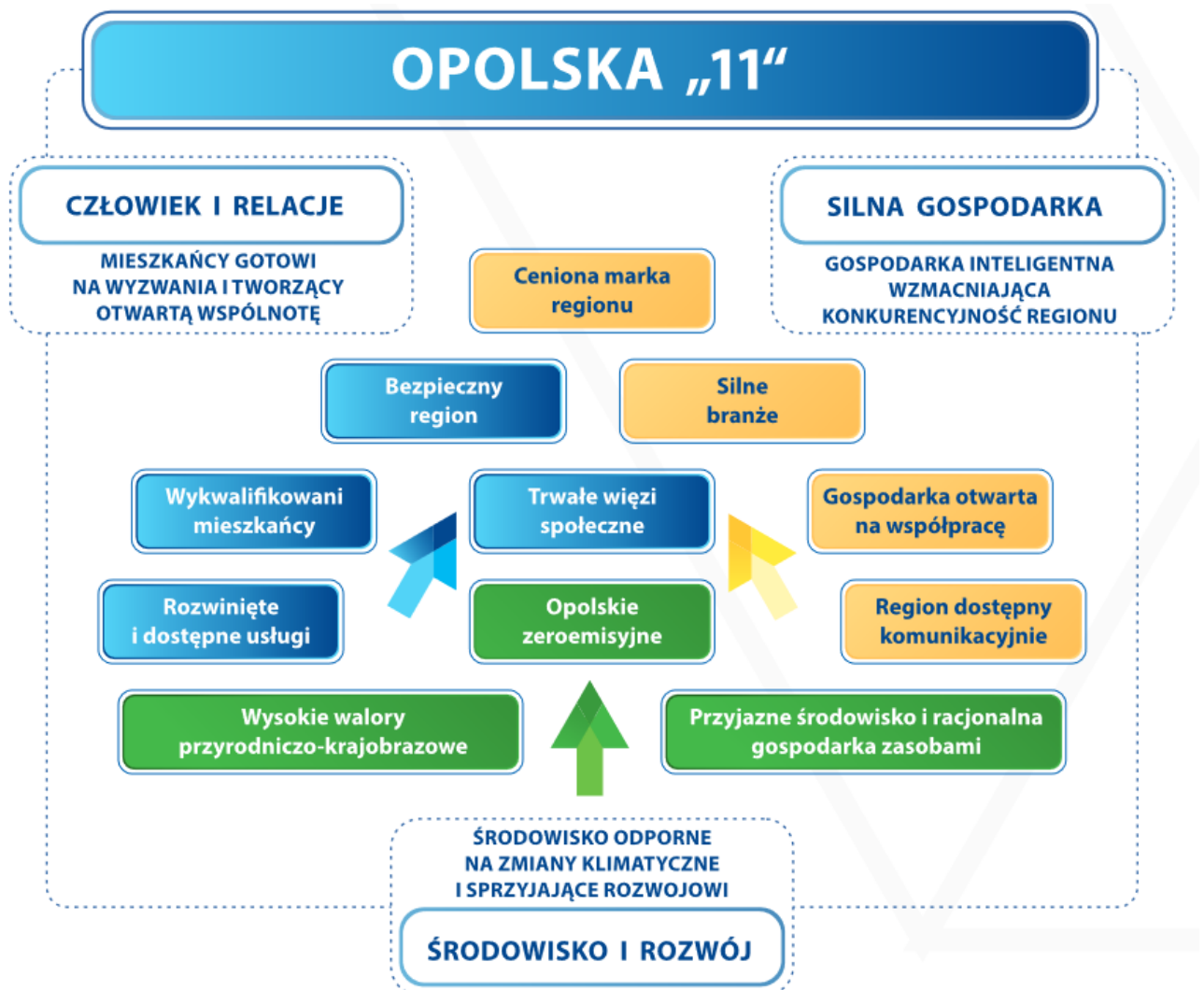
2.3. Analiza spójności na poziomie regionalnym

Strategia Rozwoju Województwa Opolskiego do 2030 roku

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

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

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



Źródło: SRWO



Cele strategiczne:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- Obszar Gospodarka: GOSPODARKA INTELIGENTNA WZMACNIAJĄCA KONKURENCYJNOŚĆ REGIONU

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

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

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

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

Plan Transportowy obejmuje zadania mające na celu rozbudowę i polepszenie stanu infrastruktury transportowej. Wszystkie działania mają na celu zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawę bezpieczeństwa użytkowników i efektywności sektora transportowego. Są spójne w tym względzie ze Strategią Rozwoju Województwa Opolskiego, w szczególności w obszarze Gospodarka (region dostępny komunikacyjnie).

W zakresie rozwoju infrastruktury komunikacyjnej Strategia wskazuje bowiem na:



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

W zakresie rozwoju transportu zintegrowanego Strategia zwraca uwagę na:

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

Powyższe działania wynikają również z Planu Transportowego.

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Opolskiego

Uchwała Nr VI/54/2019 Sejmiku Województwa Opolskiego z dnia 24 kwietnia 2019 r. (Dz. Urz. Woj. Opolskiego z 2019 r., poz. 1798 z dnia 14.05.2019 r.).

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

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

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



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

- niewystarczającej ilości przepraw mostowych przez rzekę Odrę,
- braku powiązania komunikacyjnego na kierunku północ – południe, gdzie nie wykształcił się żaden ważny korytarz transportowy, a istniejące drogi rangi międzyregionalnej i regionalnej na wielu odcinkach wymagają modernizacji i wyprowadzenia poza tereny zabudowane,
- ograniczonej przepustowości dróg, niedostosowanych parametrami technicznymi do pełnionych funkcji,
- złego stanu technicznego dróg i szlaków kolejowych,
- braku wielu obwodnic na drogach krajowych i wojewódzkich przebiegających przez tereny zabudowane, co powoduje negatywne i uciążliwe skutki dla mieszkańców w postaci nadmiernego poziomu hałasu i zanieczyszczenia powietrza,
- marginalizacji lokalnych linii kolejowych – lokalne linie kolejowe są zdekapitalizowane lub wyłączone z ruchu z powodu złego stanu technicznego;
- zaniku transportu Odrzańską Drogą Wodną – obecnie transportowe wykorzystanie rzeki Odry jest marginalne. Za taki stan rzeczy odpowiada wiele czynników z czego najistotniejsze mają miejsce poza obszarem województwa opolskiego, a ich efektem jest ograniczenie splawności Odry w jej środkowym biegu.

Wśród zasad prowadzenia polityki poprawy dostępności transportowej województwa dokument wymienia:

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



Program Ochrony Środowiska dla Województwa Opolskiego na lata 2021-2027

Uchwała nr XXXVI/365/2021 Sejmik Województwa Opolskiego z dnia 30.11.2021 r.

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

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

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

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



Program Ochrony Środowiska przed hałasem dla Województwa Opolskiego

Uchwała nr VIII/76/2019 Sejmiku Województwa Opolskiego z dnia 18.06.2019 r.

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

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

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

Odnosnie planowania przestrzennego zalecono:

- planowanie nowych odcinków dróg (w tym obwodnic) na terenach nie podlegających ochronie akustycznej, w jak największej odległości od budynków mieszkalnych,
- zabezpieczenie budynków podlegających ochronie akustycznej, przed oddziaływaniem ruchu pojazdów poprzez zastosowanie odpowiednich urządzeń ochrony środowiska, w przypadku konieczności budowy nowych odcinków dróg na terenach podlegających ochronie akustycznej.

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



Programu Ochrony Powietrza dla Województwa Opolskiego

Uchwała nr XX/193/2020 Sejmik Województwa Opolskiego z dnia 28.07.2020

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

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

- Poprawę płynności ruchu na terenach miejskich poprzez wykorzystanie inteligentnych systemów sterowania ruchem;
- Rozwój infrastruktury dla ruchu pieszego i rowerowego;
- Poprawę stanu i obniżenie emisyjności komunikacji publicznej;
- Ograniczenie emisji wtórnej pyłu poprzez czyszczenie dróg na mokro;
- Ograniczenie emisji wtórnej pyłu poprzez czyszczenie dróg na mokro po okresie zimowym;
- Ograniczanie ruchu pojazdów w centrach miast.

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

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

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

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



Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Opolskiego

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

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

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

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

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

Cel 4. Wspieranie konkurencyjności gospodarki – instrument rozwoju gospodarczego.

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

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

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

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

Kierunki szczegółowe:

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

Plan transportowy jest spójny w analizowanym dokumencie i zakłada rozwój publicznego transportu zbiorowego w regionie.



Opolska Polityka Rowerowa

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

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

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

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

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

W ramach celu głównego wyznaczono także 4 cele operacyjne:

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

Plan Transportowy zakłada promowanie transportu rowerowego poprzez rozbudowę infrastruktury (ścieżki rowerowe, parkingi, miejsca obsługi rowerzystów itp.).



Opolskie na rowery przygotowanie i realizacja koncepcji rozwoju ścieżek rowerowych w województwie opolskim wraz z kampanią edukacyjną

Głównym przedmiotem projektu jest przygotowanie dokumentu- Koncepcji zintegrowanej sieci tras rowerowych dla województwa opolskiego, który uporządkuje obecny stan infrastruktury rowerowej i rowerowych szlaków turystycznych województwa opolskiego. Dokument będzie stanowił podstawę do ustalania przebiegu tras rowerowych oraz wytyczne do projektowania i realizacji przyszłych zadań inwestycyjnych w zakresie rozwoju infrastruktury rowerowej i promocji transportu niskoemisyjnego.

Koncepcja składa się z trzech zadań:

Zadanie nr 1: Inwentaryzacja istniejących tras rowerowych oraz opracowanie koncepcji przebiegu regionalnych tras rowerowych Opolszczyzny pn. "Opolskie na rowery".

W ramach zadania zostanie przeprowadzona inwentaryzacja istniejących tras rowerowych oraz opracowany dokument – koncepcja zintegrowanej sieci tras rowerowych dla województwa opolskiego. W oparciu o kompleksową inwentaryzację będzie można zaplanować spójną sieć tras rowerowych o znaczeniu europejskim, krajowym i regionalnym na terenie województwa opolskiego. Celem koncepcji będzie ponadto wskazanie miejsc posadowienia stanowisk obsługi rowerzystów (MOR), oraz punktów krytycznych istniejącej infrastruktury koniecznych do przebudowy na potrzeby tras rowerowych.

Koncepcja przebiegu głównych ścieżek rowerowych będzie zawierać:

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



Zadanie nr 2: System Identyfikacji Wizualnej "Opolskie na rowery" oraz przeprowadzenie działań edukacyjno-informacyjnych.

W ramach zadania zaplanowano stworzenie logotypu oraz księgi znaku "Opolskie na rowery" uwzględniającej projekty graficzne, w tym m.in.: oznakowania, tablic informacyjnych, materiałów edukacyjnych. Planowana jest organizacja konferencji, spotkań i warsztatów konsultacyjnych dotyczących koncepcji "Opolskie na rowery". Konsultacje poszczególnych fragmentów tras odbywać się będą z lokalnymi władzami, stowarzyszeniami i innymi instytucjami, przedsiębiorcami oraz NGO, zainteresowanymi powstaniem tras na obszarze danego sołectwa/ gminy/ powiatu/ obszaru. Ponadto zaplanowano przeprowadzenie kampanii edukacyjno-informacyjnej dotyczącej koncepcji regionalnych tras rowerowych pn. "Opolskie na rowery", której celem jest zdiagnozowanie znajomości mieszkańców województwa w zakresie istniejącej infrastruktury rowerowej, wzrost świadomości ekologicznej mieszkańców regionu, zachęcenie ich do wyboru proekologicznych środków transportu- rowerów oraz poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym dla rowerzystów. W ramach kampanii planuje się przeprowadzenie działań w mediach, prasie lokalnej i regionalnej, Internecie oraz poprzez inne kanały informacji, w tym zakup drobnych nagród konkursowych i upominków. Ponadto zostaną opracowane i wydane publikacje, mapy i przewodniki prezentujące wybrane trasy rowerowe zidentyfikowane w ramach koncepcji Opolskie na rowery, które będą dystrybuowane m.in. podczas prowadzonej kampanii. W ramach zadania planuje się również zakup oprogramowania, grafiki i zdjęć na potrzeby dostosowania wytworzonych w ramach projektu produktów (tj. śladów GPS, map z ustalonymi trasami i innych materiałów stanowiących efekty prac wykonanych w ramach Zadania Nr 1 projektu) do ich upowszechnienia w Internecie, w mediach społecznościowych oraz umożliwienia wykorzystania tych produktów w ramach istniejących już aplikacji mobilnych oferowanych przez zewnętrznych dostawców.

Zadanie nr 3: Budowa MOR-ów, ustawianie oznakowania, przebudowa infrastruktury drogowej.

W ramach zadania zaplanowano opracowanie dokumentacji technicznej wraz z wykonaniem: oznakowania tras rowerowych, Miejsc Obsługi Rowerzystów (MOR), przebudowy elementów infrastruktury drogowej na potrzeby tras rowerowych. Opracowany w Zadaniu nr 1 dokument ma wskazać propozycje lokalizacji Miejsc Obsługi Rowerzystów (MOR), bike & ride oraz koniecznych do przebudowy elementów infrastruktury drogowej, które zostaną zrealizowane w Zadaniu Nr 3. Koszty związane z realizacją Zadania Nr 3 obejmują również zakup nieruchomości niezbędnych do pozyskania pod budowę MOR-ów. Zaplanowano postawienie tablic informacyjno-promocyjnych przy Miejscach Obsługi Rowerzystów.

Opracowany dokument, w oparciu o kompleksową inwentaryzację, pozwoli zaplanować spójną sieć tras rowerowych o znaczeniu europejskim, krajowym i regionalnym na terenie województwa opolskiego.



3. Uwarunkowania infrastruktury transportowej

W województwie opolskim, według GUS (31.12.2019 r.):

- drogi publiczne ogółem mają łączną długość 10 364,5 km, w tym autostrada A4 88,1 km,
- na 100 km² przypada średnio 8,28 km dróg krajowych,
- na 100 km² przypada średnio 72,6 km dróg gminnych i powiatowych o twardej nawierzchni,
- na 100 km² przypada średnio 20,0 km dróg gminnych i powiatowych o nawierzchni gruntowej.
- wykonano średnio 26,7 mln przewozów pasażerskich,
- liczba parkingów w systemie Parkuj i Jedź (Park & Ride) to 8 szt.
- długość linii komunikacji miejskiej na 1000 mieszkańców wyniosła 0,79,
- stan i eksploatacja taboru komunikacji miejskiej: przebieg wozów ogółem wyniósł 9 379 wozokilometrów,
- ścieżki rowerowe (drogi dla rowerów) ogółem 511 km,
- na 100 km² przypada średnio 8,4 km linii kolejowych,
- linie kolejowe eksploatowane wynoszą 786 km,
- odnotowano łącznie 614 wypadków drogowych,
- pojazdy samochodowe i ciągniki stanowiły łącznie 841 476 szt.,
- autobusy ogółem wyniosły 2 963 szt.,
- linie krajowe, regularne, komunikacji autobusowej wyniosły 472 szt.,
- linie międzynarodowe, regularne, komunikacji autobusowej wyniosły 14 szt.,
- udział obszarów prawnie chronionych w powierzchni ogółem województwa opolskiego wynosi 27,6 %, w tym obszary NATURA 2000: obszary specjalnej ochrony ptaków (OSO) stanowią 1,5%, a specjalne obszary ochrony siedlisk (SOO) 2,9%.

Łączna długość dróg krajowych w woj. opolskim wg stanu na 03.01.2021 r. wynosi 852,371 km (w tym 99,946 km dróg dwujezdniowych).

Zgodnie ze stanem na dzień 31.05.2021 r., długość dróg wojewódzkich w regionie wynosiła 932,165 km.

Według stanu na dzień 30.06.2020 r., ludność w województwie wyniosła 980,8 tys. Na dzień 28.02.2021 r. natomiast:

- przeciętne zatrudnienie w sektorze przedsiębiorstw stanowiło wartość 105,4 tys.,
- przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w sektorze przedsiębiorstw to 5003,98 zł,
- bezrobotni zarejestrowani 26,2 tys. ,
- stopa bezrobocia 7,2%,
- podmioty gospodarki narodowej 105,9 tys.

3.1 Uwarunkowania funkcjonalno -przestrzenne

Województwo opolskie położone jest w południowo-zachodniej części kraju. Od wschodu sąsiaduje z województwem śląskim, a od zachodu – z województwem dolnośląskim. Od południa region opolski sąsiaduje z krajem morawsko-śląskim i ołomunieckim w Republice Czeskiej. Pierwszy ma charakter metropolitalny (Ostrawa), natomiast drugi

charakteryzuje się podobnym do województwa opolskiego potencjałem rozwojowym. Od północy województwo opolskie graniczy z województwami wielkopolskim i łódzkim.

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

Rysunek 2 Podział administracyjny Województwa Opolskiego



Źródło: Plan zagospodarowania przestrzennego województwa opolskiego



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

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

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

- strefa centralna, obejmująca obszary wzdłuż głównej jednostki fizyczno-geograficznej regionu, tj. rozległej doliny Odry. Cechą charakterystyczną tej strefy jest koncentracja potencjału społeczno-gospodarczego (stolica województwa, 2 ośrodki subregionalne: Kędzierzyn-Koźle i Brzeg, 2 miasta o znaczeniu ponadlokalnym: Krapkowice i Strzelce Opolskie, 11 pozostałych miast) i infrastrukturalnego regionu (elementy strukturalne III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego: autostrada A4, droga alternatywna dla autostrady – DK 94, magistralne linie kolejowe E-30, E-59, odrzańska droga wodna; liczne linie przesyłowe energii, gazu, itp.). Ponadto w strefie centralnej występuje istotna koncentracja wrażliwych obszarów przyrodniczych i środowiskowych. Strefa nie jest zupełnie jednorodna, choć jej wspólnym wyróżnikiem w aspekcie rozwoju przestrzennego jest potrzeba integracji zagospodarowania z nowoczesnym transportem. Środkową część strefy centralnej zajmuje Aglomeracja Opolska – główna struktura rozwojowa regionu, także zróżnicowana wewnątrz na strefę wewnętrzną oraz zewnętrzną – peryferyjną, której zasadniczą rolą jest zapewnienie w ramach aglomeracji funkcji odpowiedniego zasobu 17 przyrodniczego przede wszystkim dla rekreacji i wypoczynku. Głównym problemem rozwojowym aglomeracji opolskiej jest niedostatek funkcji metropolitalnych. W ramach centralnej strefy wyróżniono dwa zewnętrzne obszary - zachodni: brzesko-



grodkowski oraz wschodni: kędzierzyńsko-strzelecki, jako obszary o szczególnych predyspozycjach dla rozwoju i intensyfikacji zagospodarowania, wymagające znacznego wysiłku inwestycyjnego w infrastrukturę komunikacyjną (drogi dojazdowe do węzłów autostradowych) i techniczną (uzbrajanie terenów) przy jednoczesnym usuwaniu barier i godzeniu konfliktów przestrzennych.

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

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

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




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

Jak wskazują dokumenty strategiczne, główne problemy transportowe województwa to m.in. z niewystarczającej ilości przepraw mostowych przez rzekę Odrę, braku efektywnego powiązania komunikacyjnego na kierunku północ – południe, ograniczonej przepustowości dróg, złego stanu technicznego dróg i szlaków kolejowych, braku wielu obwodnic na drogach krajowych i wojewódzkich przebiegających przez tereny zabudowane, braku bezkolizyjnych, wielopoziomowych skrzyżowań dróg i linii kolejowych, w szczególności w obszarach silnie zurbanizowanych, na szlakach o największym natężeniu ruchu, marginalizacji lokalnych linii kolejowych, niewykorzystania potencjału Odrzańskiej Drogi Wodnej.




Rysunek 3 Struktura funkcjonalno-przestrzenna Województwa Opolskiego





Węzły struktury wg. hierarchii ośrodków

-  ośrodek wojewódzki
-  ośrodek subregionalny
-  ośrodek ponadlokalny




Strefy funkcjonalno-przestrzenne

-  Centralna, Południowa, Północna
-  Aglomeracja Opolska
-  Subregiony

Powiązania funkcjonalne (pasma)

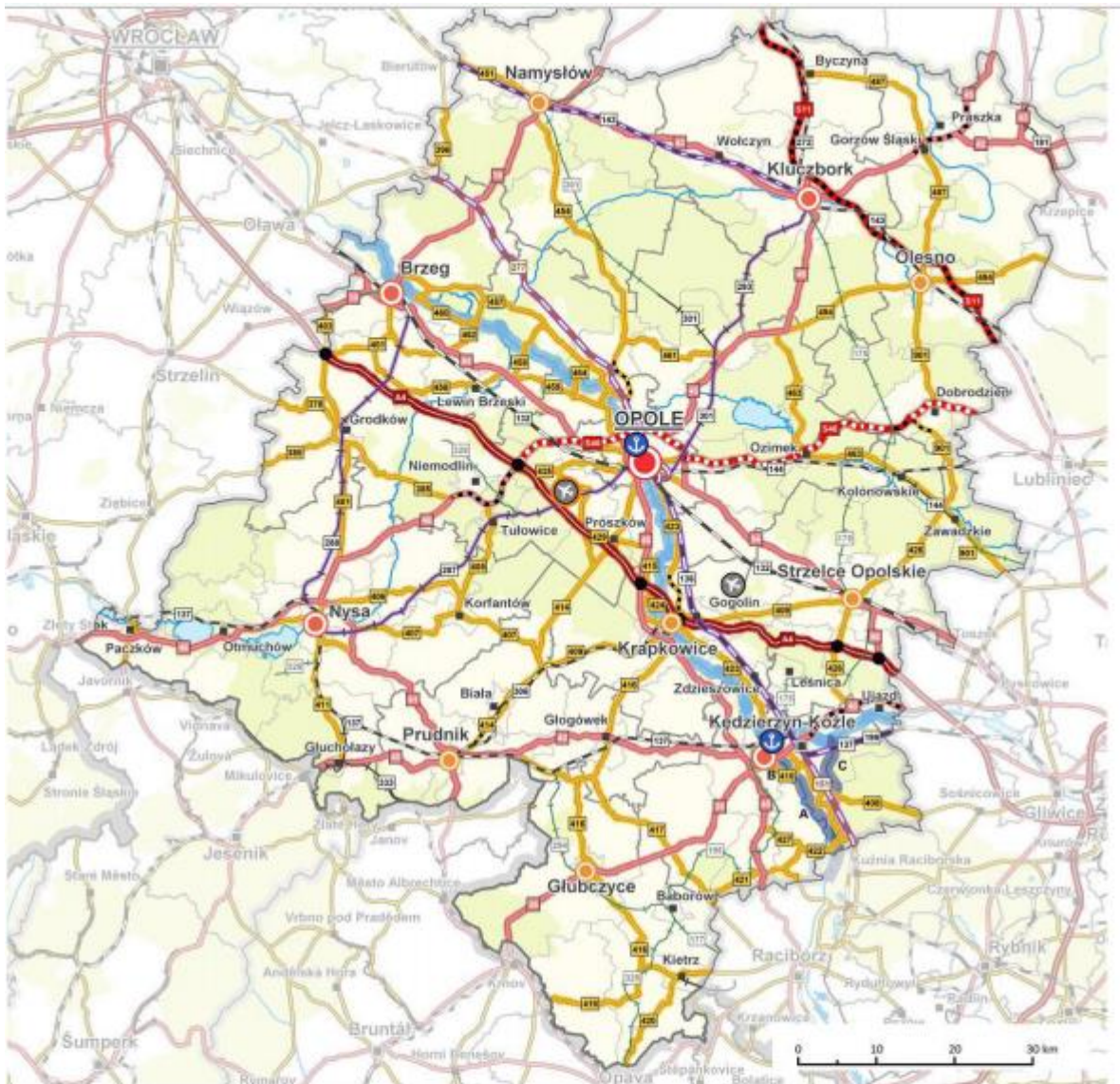
-  korytarz transportowy o znaczeniu europejskim
-  korytarz transportowy o znaczeniu krajowym i regionalnym

Obszary funkcjonalne

-  miejskie obszary funkcjonalne
-  obszary rolne
-  obszary leśno-rolne

Źródło: Plan zagospodarowania przestrzennego województwa opolskiego

Rysunek 4 Uwarunkowania przestrzenne województwa opolskiego – poprawa dostępności regionu



Oznaczenia ogólne

- OPOLE** siedziby województw
- Brzeg** siedziby powiatów
- Wolczyn** miasta inne
- granica państwa
- granice województwa
- granice powiatów
- granice gmin i miast
- rzeki
- zbiorniki wodne

Sieć drogowa

- węzeł rangi krajowej
- główne węzły regionalne
- główne węzły ponadlokalne
- węzły autostradowe

docelowy przebieg dróg:

- autostrady
- drogi ekspresowe
- drogi krajowe
- drogi wojewódzkie
- planowane drogi ekspresowe/krajowe/wojewódzkie/miejskie drogi obwodowe*
- planowana droga ekspresowa S46 o nieustalonym przebiegu

Sieć kolejowa

- o znaczeniu międzynarodowym:
- AGC - transport pasażerski
- AGTC - transport towarowy
- o znaczeniu krajowym
- pozostałe linie kolejowe
- linie kolejowe przewidziane do rewitalizacji

- linie kolejowe międzynarodowe/krajowe/pozostałe planowane do modernizacji

Komunikacja lotnicza

- lądowisko stałe
- lądowisko stałe z bazą LPR

Żegluga śródlądowa

- porty
- Odrzańska Droga Wodna
- planowany kanał żeglowny (alternatywa)

Główne elementy systemu przyrodniczego

- obszary chronione

* w przypadku istnienia kilku wariantów przebiegu dróg wybrano jeden dla zwiększenia czytelności mapy

Źródło: Plan zagospodarowania przestrzennego województwa opolskiego



3.2. Uwarunkowania społeczno-gospodarcze

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

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

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

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

Ocena dostępności kolejowej wykazała, najkorzystniejsze połączenia obszarów położonych wzdłuż najważniejszych linii kolejowych, na których częstotliwość jazdy pociągów jest najwyższa. Są to połączenia w kierunku Wrocławia i Katowic. Dodatkowo działania władz samorządu województwa w zakresie uruchamiania połączeń kolejowych

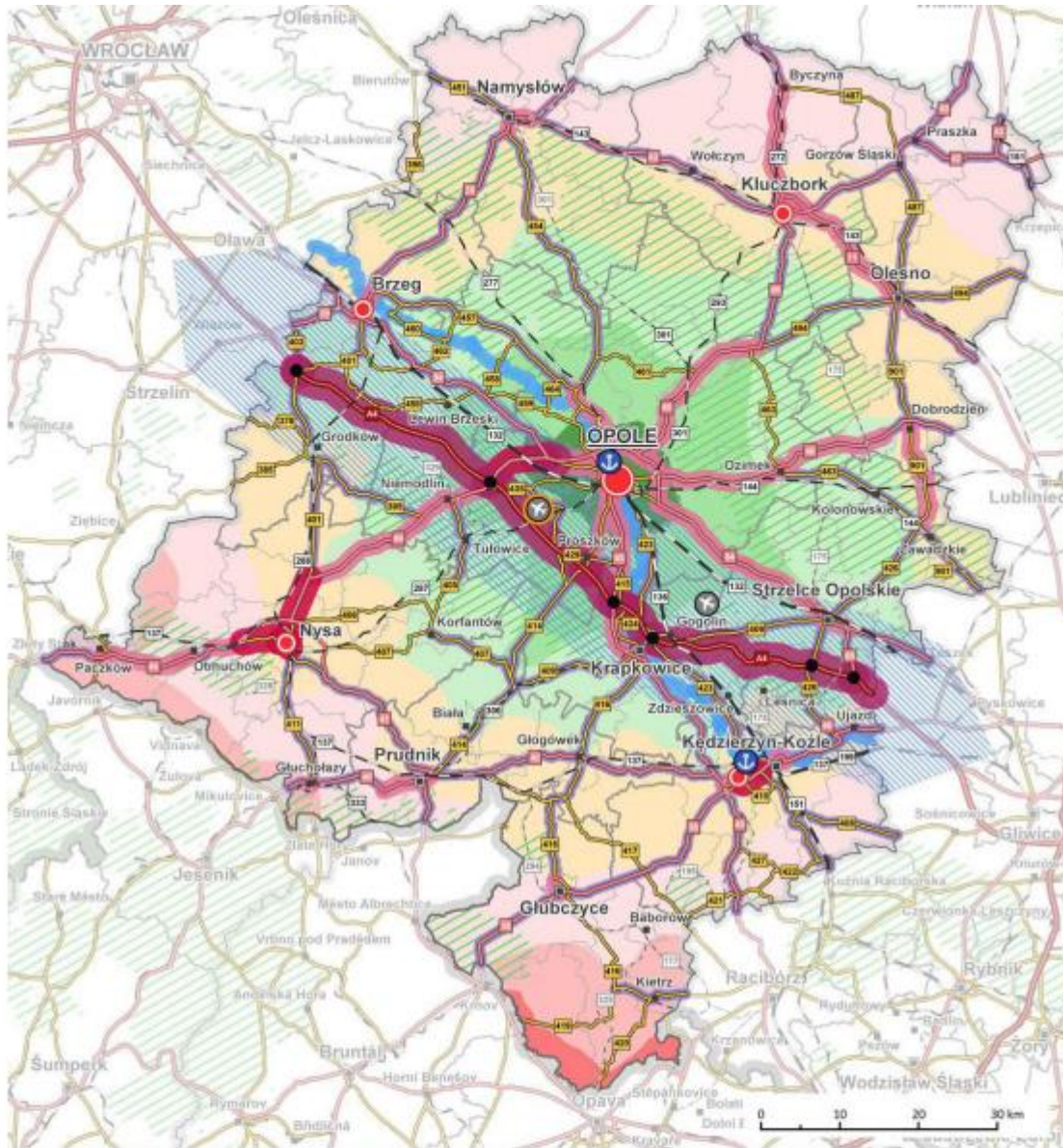


realizowanych przez szynobusy przyczyniła się do reaktywacji wyłączonych z ruchu linii kolejowych i zapewniła połączenia kolejowe obszaru powiatu nyskiego i kluczborskiego z Opolem oraz pomiędzy Nysą i Brzegiem.

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

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

Rysunek 5 Dostępność transportowa – uwarunkowania rozwoju



Oznaczenia ogólne

- OPOLE**
 siedziby województw
Brzeg
 siedziby powiatów
Wolczyn
 miasta inne
 granica państwa
 granice województwa
 granice powiatów
 granice gmin
 granice miast

- Węzły komunikacyjne i drogowe**
 węzeł rangi krajowej
 główne węzły regionalne
 węzły autostradowe

Istniejąca sieć drogowa

- autostrady i drogi ekspresowe
- drogi krajowe
- drogi wojewódzkie

Istniejąca sieć kolejowa

- koleje magistralne
- pozostałe eksploatowane
- znaczenia miejscowego
- nieczynne

Dostępność drogowa Opola (2012 r.)

- 15 min
- 30 min
- 45 min
- 60 min
- 75 min
- 90 min
- 105 min
- Korytarz sieci bazowej TEN-T Morze Bałtyckie - Morze Adriatyckie

Średnie dobowe natężenie ruchu pojazdów w 2015 roku w poj./dobę

- 2 - 7,4 tys.
- 7,5 - 14,9 tys.
- 15 - 19,9 tys.
- 20 - 32 tys.

Komunikacja lotnicza

- lądowisko stałe
- lądowisko stałe z bazą LPR

Żegluga śródlądowa

- porty
- Odrzańska Droga Wodna

Główne elementy systemu przyrodniczego

- obszary ochrony przyrody

Źródło: Plan zagospodarowania przestrzennego województwa opolskiego



Znaczący wzrost gospodarczy Polski w ostatnich latach nie przełożył się na analogiczne zmiany w województwie opolskim. Region rozwijał się wolniej, nie tylko w porównaniu z sąsiadującymi województwami, ale również względem regionów statystycznie najbiedniejszych – położonych na ścianie wschodniej. Tę niekorzystną tendencję wyjaśnia przynajmniej kilka czynników o charakterze endo- i egzogenicznym. Do najważniejszych należy niedobór inwestycji o znaczeniu strategicznym, migracyjny odpływ ludności, zmniejszający istotnie chłonność rynku regionalnego, a przede wszystkim bardzo silna konkurencja regionów sąsiadujących – przechwytyjących nie tylko bogate zasoby kapitału ludzkiego, ale i nowe inwestycje, a szczególnie bezpośrednie inwestycje zagraniczne. Wzrost gospodarczy hamowały ponadto obniżona wydajność niektórych branż gospodarki, a także niska aktywność ekonomiczna mieszkańców. Opolskie – jakkolwiek należy do regionów o średnim poziomie rozwoju gospodarczego – jest obszarem relatywnie wolnego tempa wzrostu gospodarczego.

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

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

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

Potencjał ludnościowy w głównej mierze warunkowany jest przebiegiem podstawowych procesów demograficznych związanych z ruchem naturalnym i migracyjnym. W latach 1998-2017, według GUS, proces depopulacji



determinowały przede wszystkim migracje definitywne. W ostatnich latach coraz większy wpływ na ubytek ludności ma ujemny przyrost naturalny.

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

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

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

Województwo opolskie należy do grupy małych regionów europejskich poniżej, z populacją wynoszącą poniżej miliona osób. Dane Głównego Urzędu Statystycznego wskazują, że zgodnie ze stanem na dzień 30.06.2020 r. w regionie zamieszkiwało 980 771 osób, z czego 156 745 było w wieku przedprodukcyjnym, 598 298 w wieku produkcyjnym oraz 225 728 w wieku poprodukcyjnym. W strukturze ludności 506 593 mieszkańców stanowią kobiety. Układ osadniczy regionu jest równomiernie rozwinięty, a do największych miast należy Opole (128 012 mieszkańców).

Potencjał rozwoju i atrakcyjność gospodarcza danej jednostki terytorialnej określane są w głównej mierze na podstawie liczby nowo zarejestrowanych podmiotów w rejestrze REGON, które poprzez wzrost przedsiębiorczości i zatrudnienia kształtują rozwój gospodarczy. Koncentracja nowych ośrodków decyzyjnych w sferze biznesowej, finansowej a także badawczo-rozwojowej jest natomiast istotna z punktu widzenia zdolności do rozwoju nowych technologii. Przeciętne zatrudnienie w sektorze przedsiębiorstw w listopadzie 2020 r. kształtowało się na poziomie 105,2 tys. osób i było o 2,3% niższe niż przed rokiem (w listopadzie 2019 r. – wyższe o 3,2%). Stopa bezrobocia rejestrowanego na koniec listopada 2020 r. wyniosła 6,7% i była wyższa o 1,2 p. proc. w porównaniu z listopadem 2019 roku (niższa o 0,5 p. proc.). Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w sektorze przedsiębiorstw wynosiło 4 990,83 zł i było wyższe o 5,5% niż w analogicznym miesiącu 2019 roku (przed rokiem – o 5,2%).

Według stanu na koniec listopada 2020 r. w rejestrze REGON wpisanych było 105,7 tys. podmiotów gospodarki narodowej, tj. o 1,7% więcej niż w listopadzie 2019 roku (przed rokiem – o 3,1%). W listopadzie 2020 r. do rejestru REGON wpisano 397 nowych podmiotów (o 29,1% mniej niż w październiku 2020 r.), natomiast wykreślono 228 podmiotów (o 14,9% mniej). W końcu listopada 2020 r. zawieszoną działalność miało 9,7 tys. podmiotów (o 3,0% więcej niż przed miesiącem).



Obok walorów krajobrazowych, korzystne warunki dla rozwoju turystyki tworzą zabytki kultury materialnej, wśród których wymienić można liczne obiekty sakralne i średniowieczne układy urbanistyczne miast. Atrakcją, zwłaszcza w sezonie letnim są zbiorniki i akweny wodne: jezioro Nyskie, Otmuchowskie i Turawskie wraz z bogatym zapleczem sportowo-rekreacyjnym i noclegowym. Turystów przyciąga również interesujący pejzaż regionu przygranicznego, zwłaszcza Gór Opawskich, słynący z ciekawych szlaków turystyki pieszej i rowerowej oraz nieskażonego środowiska. W okolicach Głucholaz i Złatych Hor jeszcze do niedawna funkcjonowały kopalnie, w których wydobywano złoto. Do atrakcji na terenie województwa opolskiego można zaliczyć również: Stobrawski Park Krajobrazowy, Pomniki Historii: „Góra św. Anny”, Drewniany kościół odpustowy pod wezwaniem św. Anny w Oleśnie”, „Zespół kościoła farnego pod wezwaniem św. Jakuba Starszego Apostoła i św. Agnieszki Dziewicy i Męczennicy – Nysa”, „Żelazny łańcuchowy most wiszący nad rzeką Mała Panew w Ozimku”, „Paczków – zespół staromiejski ze średniowiecznym systemem fortyfikacji”.

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

3.3. Uwarunkowania wynikające ze stanu wyjściowego infrastruktury transportowej

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

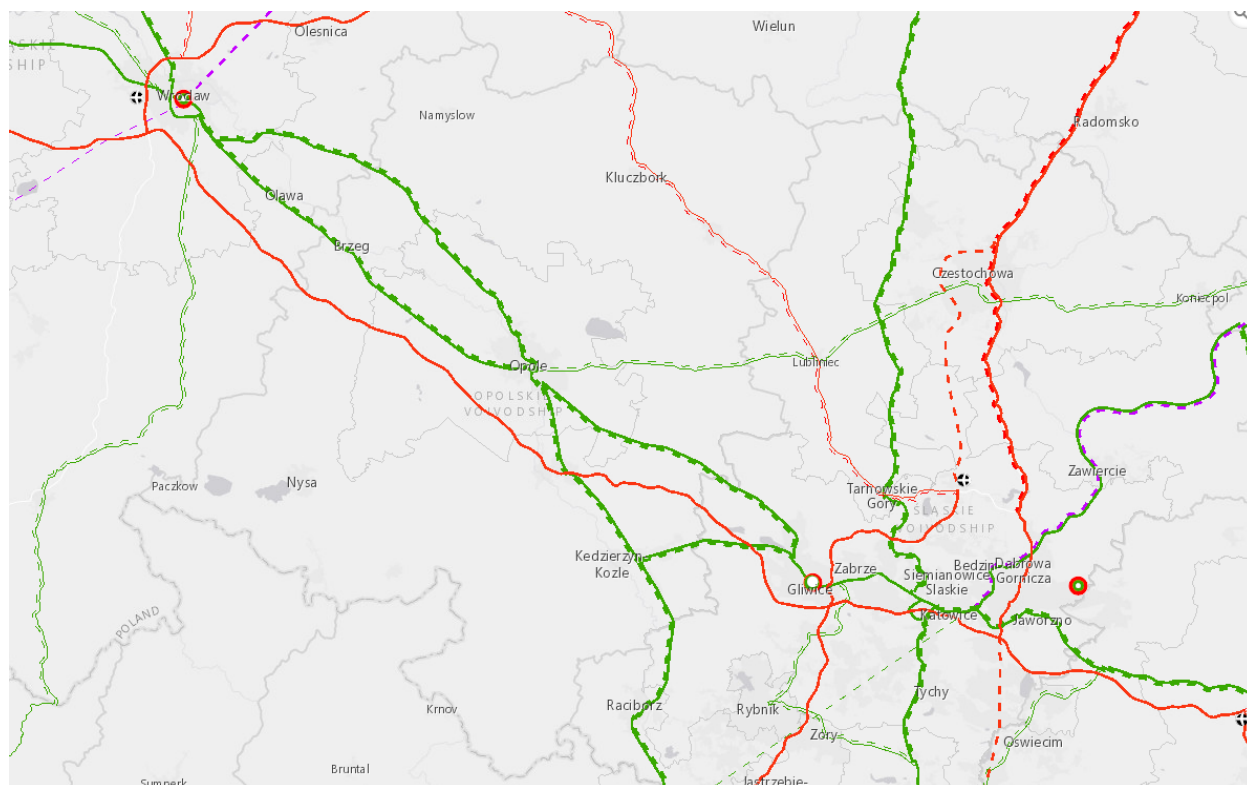
Rozwój województwa opolskiego łączy się z poprawą dostępności do infrastruktury transportowej, w skali krajowej i europejskiej, a także do centrum regionu i jego zaplecza (drogi, koleje, rzeka Odra). Posiada ono stosunkowo dobrze rozwiniętą i zróżnicowaną infrastrukturą transportową oraz znaczną gęstością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

Województwo opolskie dysponuje ogromnym atutem w postaci położenia w zasięgu oddziaływania najważniejszych, europejskich szlaków komunikacyjnych. Region leży na przecięciu jednego z dziewięciu korytarzy transportowych

bazowej sieci TEN-T: Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie, dzięki czemu leżące w korytarzach drogi i linie kolejowe włączone zostały w strategiczny system europejskiej sieci transportowej. W województwie opolskim w ramach Paneuropejskiego Korytarza Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie zidentyfikowano: Korytarz III wraz z autostradą A4 i jej alternatywą DK94 oraz linie kolejowe E30,E59,C-E59. Ponadto, na terenie woj. śląskiego w przy granicy wschodniej woj. opolskiego, znajduje się Korytarz VI wraz z autostradą A1, który powiązany jest również z Korytarzem III autostrady A4 drogami: DK46, DK11, DK45 i DW 494.

Na poniższej mapie zaznaczono najważniejsze elementy sieci TEN-T na tle województwa opolskiego. Można zauważyć, że najważniejsze drogowo-kolejowe węzły znajdują się poza obszarem regionu (najbliższe we Wrocławiu i Gliwicach). Podobnie z transportem lotniczym (najbliższe we Wrocławiu i Pyrzowicach). Mapa wskazuje autostradę A4, prowadzącą w kierunku wschód-zachód, przecinającą region przez jego środek (kolor czerwony), a także najważniejsze linie kolejowe (kolor zielony).

Rysunek 6 Najważniejsze elementy sieci TEN-T na tle województwa opolskiego

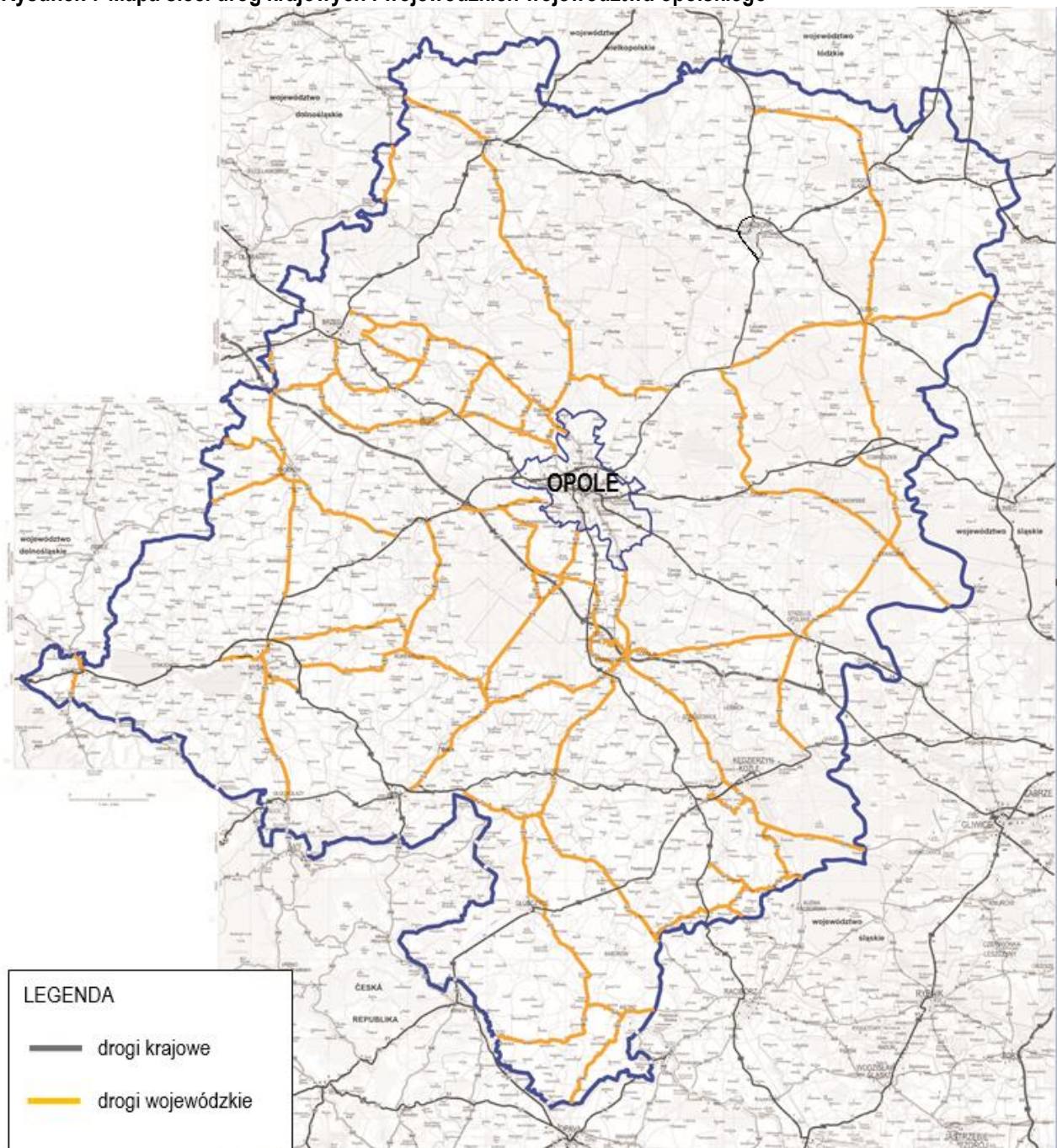


Źródło: europa.eu

Największe regionalne węzły komunikacyjne województwa opolskiego znajdują się w Opolu, Brzegu i Kędzierzynie-Koźlu. W Opolu zbiegają się: drogi krajowe nr: 45, 46 i 94; drogi wojewódzkie nr: 454, 459, 435, 414, 423; linie kolejowe nr: 132, 136, 144, 287, 301 i 277; odrzańska droga wodna z portem w Opolu - Zakrzowie i przystanią przeładunkową w Opolu – Park Przemysłowy Metalchem; w Brzegu: drogi krajowe nr: 39, 94; drogi wojewódzkie nr: 401, 457; linie kolejowe nr: 132, 288; natomiast w Kędzierzynie-Koźlu: drogi krajowe nr: 38, 40, 45; drogi wojewódzkie nr: 408, 410, 418, 423, 426; linie kolejowe nr: 136, 137, 151; odrzańska droga wodna z portem

rzecznym w Koźlu. Dodatkowe duże węzły komunikacyjne województwa opolskiego znajdują się w Kluczborku: drogi krajowe nr: 45, 42 i 11; linie kolejowe nr: 143, 272 i 293; Nysie: drogi krajowe nr: 41, 46; drogi wojewódzkie nr: 406, 407, 489 i 411; linie kolejowe nr: 137, 287 i 288 oraz Strzelcach Opolskich: drogi krajowe nr: 94, 88; drogi wojewódzkie nr 409 i 426; linia kolejowa nr: 132.

Rysunek 7 Mapa sieci dróg krajowych i wojewódzkich województwa opolskiego



Źródło: ZDW w Opolu

Analizując dane dotyczące wewnątrzregionalnej dostępności komunikacyjnej regionu można zauważyć, iż najbardziej niekorzystną dostępność do Opolą, przekraczającą 90 min. czasu przejazdu, mają mieszkańcy

najbardziej wysuniętego na południe obszaru województwa opolskiego, obejmującego część powiatu głubczyckiego (gmina Branice i Kietrz). Obszar ten leży poza głównymi korytarzami transportowymi pozbawiony jest bezpośredniego dostępu do sieci dróg krajowych, a w większości obsługiwany przez drogi niskich kategorii. Dodatkowo charakteryzuje się zróżnicowaną rzeźbą terenu, przez co większość dróg (w tym także wojewódzkich) posiada liczne wzniesienia i spadki oraz łuki poziome, co bezpośrednio przekłada się na ograniczenia w ruchu pojazdów.

Rysunek 8 Obszary o ekstremalnie niskiej dostępności transportowej w województwie



Źródło: Plan zagospodarowania przestrzennego województwa opolskiego



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

- rozwój infrastruktury komunikacyjnej,
- rozwój transportu zintegrowanego.

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

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

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

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



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

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

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



4. Diagnoza systemu transportowego Województwa Opolskiego

Zawarta w niniejszym rozdziale diagnoza systemu transportowego ma na celu identyfikację kluczowych problemów jego funkcjonowania oraz głównych parametrów, które pozwoliły na sformułowanie celów i priorytetów Planu Transportowego, a także pozwoliły wyodrębnić kryteria wyboru projektów planowanych do realizacji.

4.1. Transport drogowy

Sieć drogową publiczną Województwa Opolskiego tworzą drogi kategorii: krajowej, wojewódzkiej, powiatowej oraz gminnej. Zgodnie z art. 19 ust. 2 Ustawy z dnia 21 marca 1985 roku o drogach publicznych (Dz.U. z 2020 r. poz. 470 ze zm.) zarządcami dróg są dla dróg:

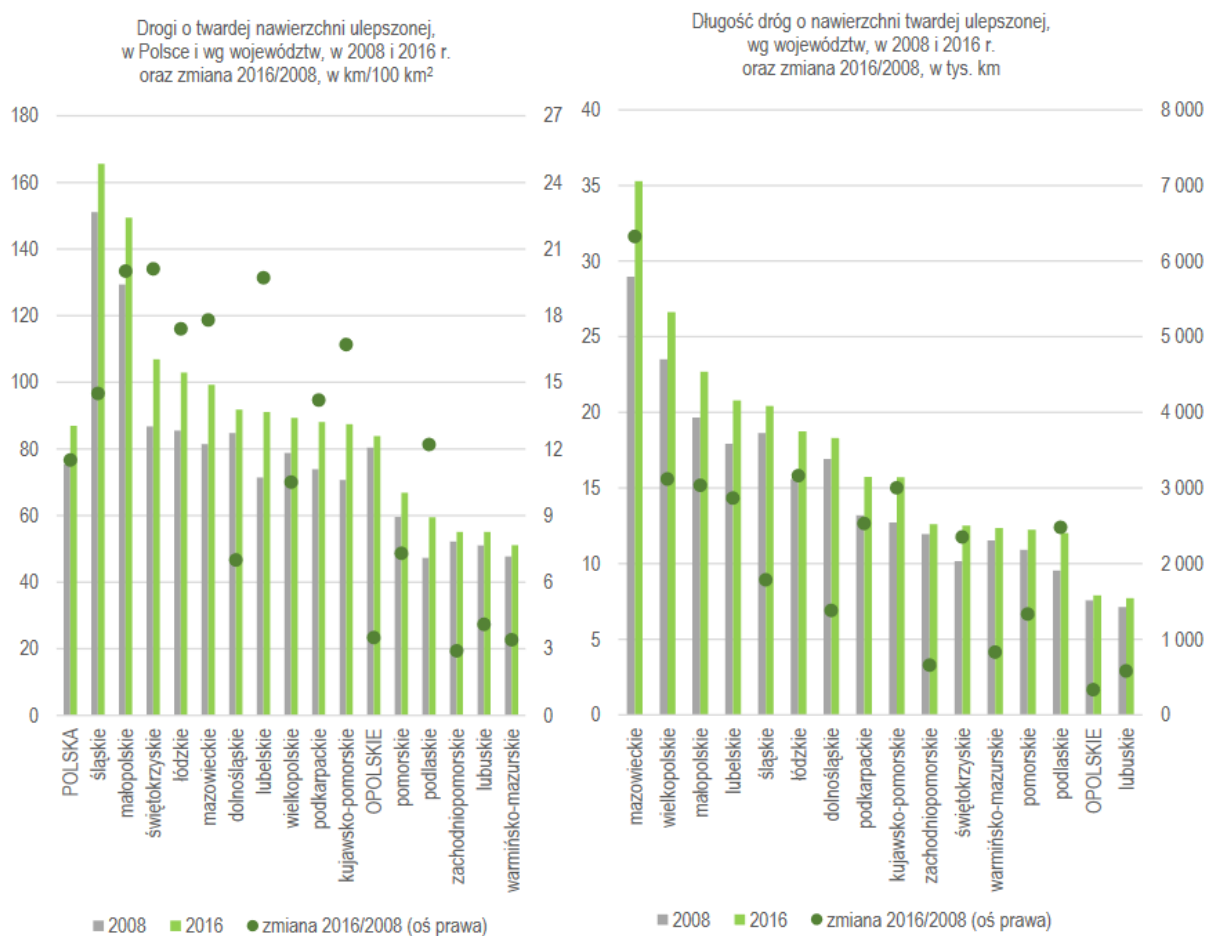
- 1/ krajowych – Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad
- 2/ wojewódzkich – zarząd województwa,
- 3/ powiatowych – zarząd powiatu,
- 4/ gminnych – wójt (burmistrz, prezydent miasta).

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

Na podstawie danych GUS, w latach 2008-2016 w całym kraju nastąpił przyrost dróg o twardej nawierzchni ulepszonej w km/100 km². Województwo opolskie, ze zmianą na poziomie 3,5km/100km² (z 80,4 km/100km² w 2008 roku do 83,9km/100 km² w 2016 roku), odbiegało znacznie in minus względem średniego wzrostu dla kraju, który wyniósł 11,5km/100km² (z 75,4 km/100 km² w 2008 roku do 86,9km/100 km² w 2016 roku) i pod względem przyrostu kilometrów dróg o twardej nawierzchni ulepszonej zajęło 14 miejsce w kraju. Gęstość dróg o twardej nawierzchni ulepszonej w km/100 km², uplasowała region na 11 pozycji w 2016 roku, co oznacza, że województwo sukcesywnie przesuwa się na dalsze miejsca w rankingu polskich regionów. W latach 2014-2015 opolskie było na 10 pozycji w rankingu województw, w 2013 roku na 9 pozycji, w latach 2011-2012 na 8 miejscu i na pozycji 7 w latach 2008-2010. Dodatkowo w latach 2008-2016 niekorzystnym zmianom uległa różnica pomiędzy wartościami wskaźnika

w województwie, a średnimi wartościami w Polsce. O ile w latach 2008-2010 region odznaczał się większą niż średnio w kraju gęstością dróg o nawierzchni twardej ulepszonej o tyle od 2013 roku różnica wzrasta na niekorzyść regionu. Długość dróg o nawierzchni twardej ulepszonej w latach 2008-2016 w województwie uległa zwiększeniu o 334,8 km (4,4%). Należy jednak zaznaczyć, że był to najmniejszy przyrost w kraju (średnia dla kraju 15,2%), a udział dróg o twardej nawierzchni ulepszonej w regionie w tym typie dróg w skali Polski, zmniejszył się o 0,3 pkt proc. (z 3,2% w 2008 roku do 2,9% w 2016 roku).

Rysunek 9 Drogi publiczne o nawierzchni twardej ulepszonej – gęstość i długość



Źródło: Główny Urząd Statystyczny

Podstawowy układ sieci drogowej w regionie, obejmujący drogi krajowe i wojewódzkie, zapewnia dostępność stolicy regionu Opola z miast o znaczeniach ponadregionalnym i regionalnym, w tym z województw sąsiednich, oraz z miast powiatowych. Drogi wojewódzkie zapewniają nie tylko powiązania wewnętrzne w regionie, są także ważnymi szlakami tranzytowymi, o charakterze alternatywnym względem szlaków krajowych, co jest źródłem dodatkowych obciążeń sieci, nie wynikających z wewnętrznych potrzeb komunikacyjnych.

Drogi krajowe

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

Tabela 1 Wykaz dróg krajowych w województwie opolskim

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

Źródło: Opracowanie własne

Autostrada A4, stanowiąca główny element paneuropejskiego korytarza transportowego Berlin-Kijów, to najistotniejszy ciąg komunikacyjny regionu. Autostrada ta jest elementem układu transportowego, który w południowej Polsce koncentruje przepływ największej masy towarów oraz osób. Jednocześnie zapewnia sprawność komunikacyjną, a tereny położone w jej bezpośrednim sąsiedztwie są bardzo atrakcyjne z punktu widzenia potencjalnych inwestorów. Koncentrują się one przy sześciu węzłach autostradowych: Brzeg, Opole Zachód, Opole Południe, Krapkowice, Kędzierzyn-Koźle, Strzelce Opolskie'. Średni dobowy ruch roczny (SDRR) w roku 2015 na międzynarodowym szlaku E40 tj. ciągu autostrady A4, w oparciu o dane z Generalnego Pomiaru Ruchu, wyniósł 28 870 pojazdów na dobę. W województwie opolskim, na odcinku autostrady A4 SDRR był wyższy



od SDRR na całym odc. E-40 w kraju i wynosił 30 155 pojazdów na dobę. Drogi krajowe stanowią ważny kontekst dla planowanych inwestycji na drogach wojewódzkich, gdyż układ komunikacyjny sieci dróg wojewódzkich powinien być z nimi spójny.

Zrealizowane inwestycje na drogach krajowych w latach 2014 – 2020

Działania na sieci dróg krajowych w regionie, na przestrzeni kilku ostatnich lat obejmowały: budowę, przebudowę i rozbudowę dróg oraz obiektów inżynierskich, wraz z realizacją zadań polegających na utrzymaniu pożądanego stanu technicznego dróg oraz podniesieniu poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Najważniejsze zadania zrealizowane przez Generalną Dyрекcyję Dróg Krajowych i Autostrad na terenie województwa opolskiego w latach 2014-2020 to:

- Budowa obwodnicy Nysy w ciągu DK 41 i 46
- Budowa obwodnicy Myśliny w ciągu DK 46

Zadania będące w trakcie realizacji robót to:

- Budowa obwodnicy Niemodlina w ciągu DK 46
- Budowa obwodnicy Kędzierzyna Koźła w ciągu DK 40,
- Budowa obwodnicy Olesna w ciągu S11,
- Budowa obwodnicy Praszki w ciągu DK 42 i 45,

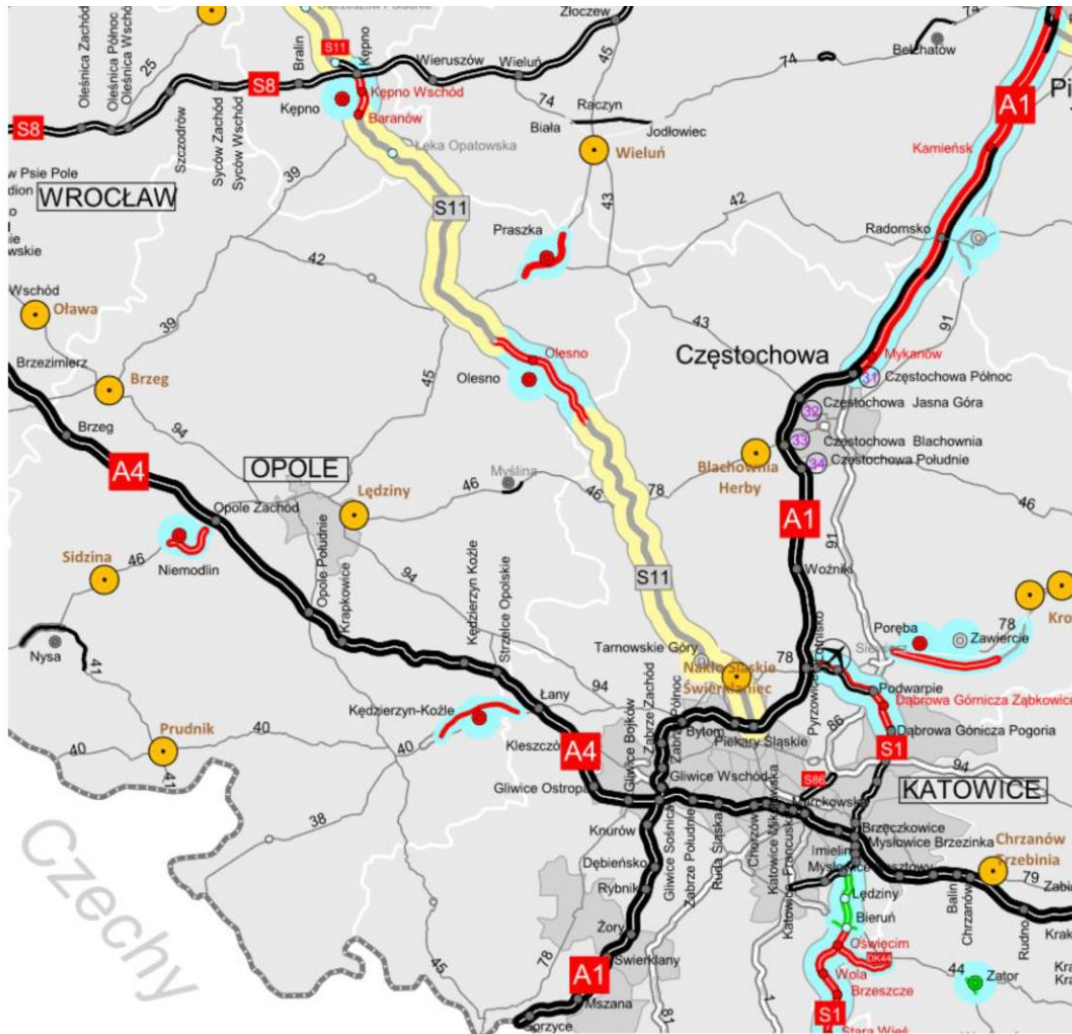
Zadania będące w trakcie prac przygotowawczych robót to:

- Budowa drogi S11 Kępno – A1 na odc. Kępno – gr. woj. opolskiego
- Budowa obwodnicy Brzegu w ciągu DK 39,
- Budowa obwodnicy Lędziny w ciągu DK 46,
- Budowa obwodnicy Sidziny w ciągu DK 46,
- Budowa obwodnicy Prudnik w ciągu DK 41,

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

W roku 2020 w realizacji było ponad 60 km dróg krajowych, a ponad 154 km w przygotowaniu. W 2019 roku rozpoczęły się prace realizacji obwodnicy Olesna w ciągu S11, Niemodlina w ciągu DK46 i Praszki w ciągu DK45, a w 2020 roku przy budowie obwodnicy Kędzierzyna-Koźła w ciągu DK40.

Rysunek 10 Najważniejsze inwestycje drogowe zrealizowane w latach 2014-2020 na drogach krajowych na terenie województwa opolskiego



OZNACZENIA:

AUTOSTRADY, DROGI EKSPRESOWE I INNE DROGI KRAJOWE

- odcinki dróg w eksploatacji – udostępnione kierowcom
- odcinki dróg w realizacji /od podpisania umowy/
- odcinki dróg w trakcie procedury przetargowej
- odcinki dróg w przygotowaniu

drogi ujęte w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych.

Obwodnice miast ujęte w Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2014–2023 (2025)

- w trakcie realizacji /od podpisania umowy/
- w trakcie procedury przetargowej
- zrealizowane
- planowane

PROGRAM BUDOWY 100 OBWODNIC

- Obwodnice w przygotowaniu w ramach Programu budowy 100 obwodnic
- Obwodnice w przetargu w ramach Programu budowy 100 obwodnic

pozostałe drogi krajowe

przejścia graniczne

WĘZŁY DROGOWE:

- węzeł drogowy istniejący/ nazwa węzła wyniesiona w teren
- węzeł drogowy w budowie
- węzeł drogowy projektowany
- numer węzła zastosowany na istniejącym oznakowaniu kierunkowym
- miasta na prawach powiatu
- granica województwa/ Oddziału GDDKiA

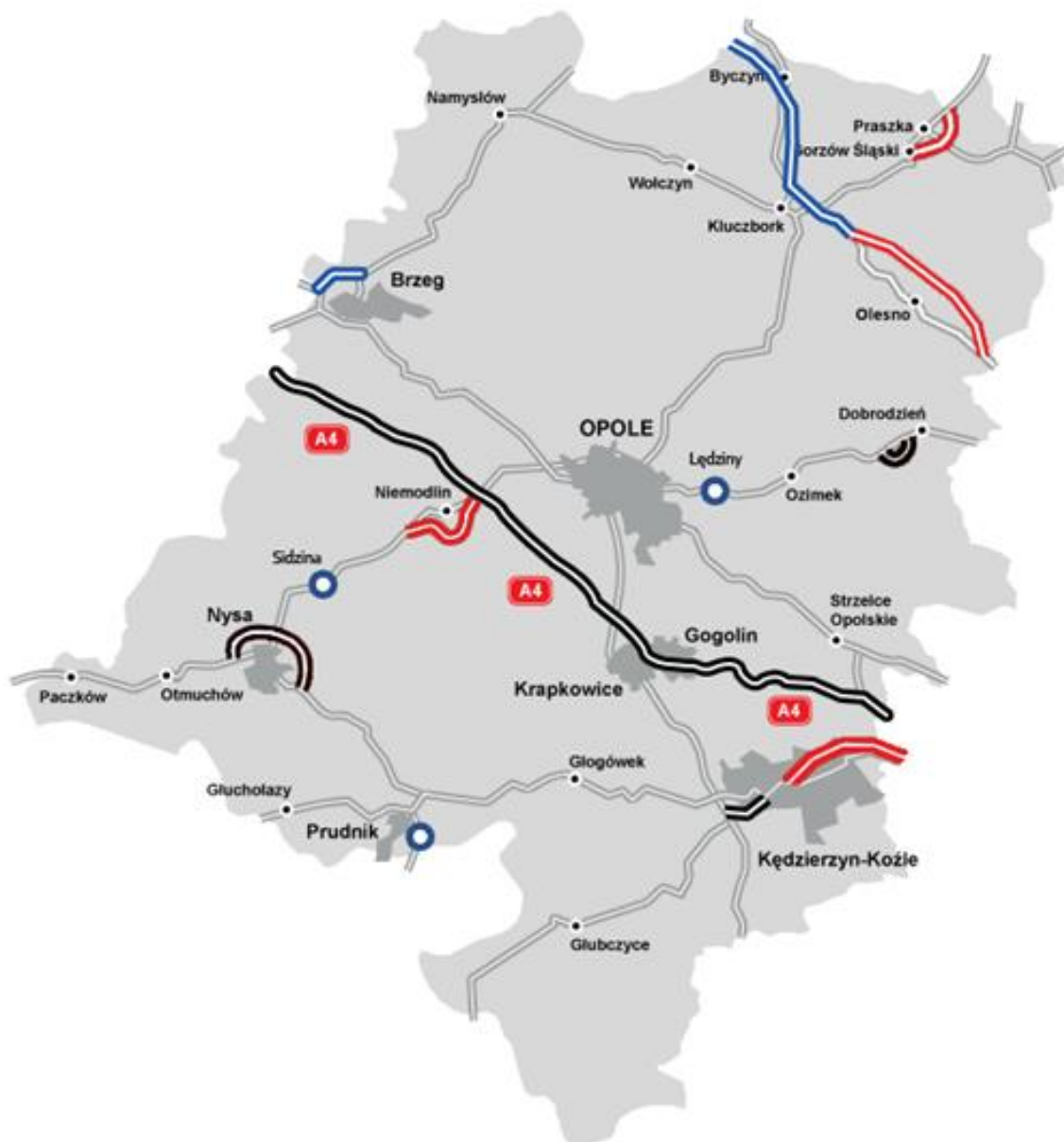
Zadania realizowane oraz przygotowywane w ramach LIMITU FINANSOWEGO dla Programu zgodnie z uchwałą nr 76/2020 Rady Ministrów z dnia 16 czerwca 2020 r. zmieniającą uchwałę w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą "Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)"

Zadania ujęte w "Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2014 - 2023 (z perspektywą do 2025r.)" poza LIMITEM FINANSOWYM dla Programu.

Źródło: GDDKiA



Rysunek 11 Mapa stanu budowy dróg krajowych 2021 r.



Legenda

	autostrady, drogi ekspresowe i obwodnice w użytkowaniu
	autostrady, drogi ekspresowe i obwodnice w realizacji
	autostrady, drogi ekspresowe i obwodnice w przetargu
	autostrady, drogi ekspresowe i obwodnice w przygotowaniu
	numery autostrad i dróg ekspresowych
	obwodnice na etapie dokumentacji studialnych

Źródło: GDDKiA



Drogi wojewódzkie

Przez teren Województwa Opolskiego przebiegają 44 drogi wojewódzkie o łącznej długości 932,165 km, których zarządcą jest Zarząd Dróg Wojewódzkich w Opolu. W ciągach dróg wojewódzkich znajdują się 144 obiekty mostowe oraz 800 przepustów o łącznej długości 3 655,67 m, a ich powierzchnia wynosi 39 869,90 m².

Tabela 2 Wykaz dróg wojewódzkich w województwie opolskim

l.p.	Nr drogi	Nazwa drogi	ogółem długość km	Długość drogi w Oddziale Terenowym [km]					
				GRODKÓW		GŁUBCZYCE		OLESNO	
1.	378	Biedzychów - droga 401	10,017	11,405 - 21,422	10,017				
2	382	Stanowice - Świdnica - Dzierżoniów - Ząbkowice Śląskie - Paczków - Gr.Państwa	5,982	71,734 - 77,716	5,982				
3.	385	Granica Państwa - Tłumaczów - Wolibórz - Ząbkowice Śląskie - Ziębice - Kopice	26,706	73,610 - 100,316	26,706				
4.	396	Bierutów - Oława - Strzelin	8,703					6,457 - 15,160	8,703
5.	401	Żłobizna /droga 94/ - Grodków - Skoroszyce - droga 46	41,942	0,000 - 41,942	41,942				
6.	403	Łukowice Brzeskie - droga 401	2,275	1,105 - 3,380	2,275				
7.	405	Niemodlin - Tułowice - Korfantów	18,479	0,000 - 18,479	18,479				
8.	406	Droga 1602 O - Jasienica Dolna - droga 405 /Włostowa/	19,414	0,000 - 19,414	19,414				
9.	407	Droga 41 - Korfantów - Łącznik - droga 414	28,576	0,000 - 21,696	21,696	21,696 - 28,576	6,880		
10.	408	Kędzierzyn-Koźle - Gliwice	20,693			0,000 - 20,693	20,693		
11.	409	Dębina - Krapkowice - Strzelce Opolskie	42,813			0,000 - 20,534	20,534	20,534 - 42,813	22,279
12.	410	Kędzierzyn-Koźle - Kobylce - Biadaczów - Rzeka Odra - droga 408 /Brzeźce/	6,778			0,000 - 6,778	6,778		
13.	411	Nysa - Głucholazy /droga 40/	22,298	0,000 - 22,298	22,298				
				OT Grodków		OT Głubczyce		OT Olesno	
14.	413	Ligota Prószkowska - droga 429	4,738			0,000 - 4,738	4,738		
15.	414	Opole /droga 46/94 obwodnica/ -Prószków - Biała - Prudnik /droga 40/	42,171			12+429 - 54,600	42,171		
16.	415	Droga 45 /Zimnice/ - Rogów Opolski - droga 409 /Krapkowice/	13,063			0,000 13,063	13,063		
17.	416	Droga 45 /Żywocice/ - Głogówek - Głubczyce - Kietrz - Racibórz	61,325			0,000 - 61,325	61,325		
18.	417	Droga 40 /Laskowice/ - Klisino - Szonów - Szczyty - Racibórz	33,984			0,000 - 33,984	33,984		
19.	418	Droga 40 /Reńska Wieś/ - Kędzierzyn-Koźle	1,858			0,000 - 1,858	1,858		
20.	419	Nowa Cerekwia - Niekazanice - Branice - Granica Państwa	16,144			0,000 - 16,144	16,144		

PTWO 2030



21.	420	Kietrz - Dzierżysław - Pilszcz - Granica Państwa	14,790			0,000 - 14,790	14,790			
22.	421	Szczyty - Błażejowice - Nędza	14,457			0,000 - 14,457	14,457			
23.	422	Droga 421 /Łany/ - Dzielnica - Przewóz - Rzeką Odra - Dziergowice	9,319			0,000 - 9,319	9,319			
24.	423	Opole - Gogolin - Krapkowice - Zdieszowice - Kędzierzyn Koźle	34,580			35,904 - 70,484	34,580			
25.	424	Gwoździec - Rzeką Odra - Odrowąż - Gogolin	6,257			0,000 - 6,257	6,257			
26.	425	Bierawa - Kuźnia Raciborska - Rudy	10,612			0,000 - 10,612	10,612			
27.	426	Zawadzkie - Strzelce Opolskie - Olszowa - Kędzierzyn-Koźle	33,671					0,000 - 33,671	33,671	
28.	427	Droga 45 - Zakrzów - Kochaniec - Roszowice - Dzielnica	6,779			0,000 - 6,779	6,779			
			OT Grodków			OT Głubczyce			OT Olesno	
29.	429	Wawelno - Komprachcice - Prószków - droga 45	19,563	0,000 - 19,563	19,563					
30.	435	Opole - Wawelno - droga 46	12,302	15,828 - 28,130	12,302					
31.	451	Oleśnica - Bierutów - Namysłów	11,915					17,950 - 29,865	11,915	
32.	454	Opole - Pokój - Namysłów	42,660					8,621 - 51,281	42,660	
33.	457	Droga 39 /Pisarzowice/ - Popielów - Dobrzeń Wielki	30,903	0,000 - 30,903	30,903					
34.	458	Obórki - Lewin Brzeski - Skorogoszcz - Popielów	30,046	0,000 - 30,046	30,046					
35.	459	Opole - Narok - Skorogoszcz	14,926	2,920 - 17,846	14,926					
36.	460	Kościeryzce - Rzeką Odra - Pawłów - Kopanie - droga 462	10,290	0,000 - 10,290	10,290					
37.	461	Kup - Jelowa	14,881					0,000 - 14,881	14,881	
38.	462	Stobrawa - Rzeką Odra - Kopanie - Łosiów - Krzyżowice	17,201	0,000 - 17,201	17,201					
39.	463	Bierzany - Ozimek - Zawadzkie	38,581					0,000 - 38,581	38,581	
40.	464	Narok - Rzeką Odra - Chróstyce	4,285	0,000 - 4,285	4,285					
41.	487	Byczyna - Gorzów Śląski - Olesno	37,653					0,000 - 37,653	37,653	
42.	489	Droga 46 /Głębinów/ - Nysa - droga 41 /Niwnica/	11,216	0,000 - 11,216	11,216					
43.	494	Bierzany - Olesno - Wręczyca Wielka - Częstochowa	35,569					0,000 - 35,569	35,569	
44.	901	Olesno - Dobrodzień - Zawadzkie - Wielowieś - Pyskowice - Gliwice /droga 78/	41,750					0,000 - 41,750	41,750	
Ogółem długość dróg w km			932,165		319,541		324,962		287,662	

Źródło: ZDW Opole, stan na 05.2021 r.



Najważniejsze ciągi komunikacyjne Opolszczyzny:

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

Ciągi drugorzędne stanowiące połączenie siedzib starostw, gmin, mniejszych miejscowości Opolszczyzny, dojazd do pogranicza polsko-czeskiego – drogi Nr 378, 382, 385, 396, 405, 406, 407, 415, 417, 418, 419, 420, 429, 435, 457, 458, 459, 461, 489 gdzie na ich uzupełniające znaczenie wskazuje również natężenie ruchu, które jest mniejsze niż w przypadku wskazanych powyżej ciągów drogowych. Jeszcze mniejsze znaczenie dla ruchu tranzytowego i właściwych powiązań w układzie drogowym na poziomie regionalnym mają drogi o bardzo małym natężeniu ruchu. Są to drogi: Nr 410, 413, 422, 421, 424, 427, 460, 462, 464.

Mimo dużej skali inwestycji podjętych w okresie programowania 2007-2013 oraz w perspektywie 2014-2020 nadal stan znacznej części dróg w regionie jest niedostateczny. Istniejący układ komunikacyjny nie zapewnia płynnego przejazdu i stwarza wiele utrudnień. To właśnie niezadowalająca funkcjonalność traktów komunikacyjnych stanowi jeden z najistotniejszych problemów w zakresie infrastruktury, z którymi zmagają się mieszkańcy Opolszczyzny jako użytkownicy tamtejszych dróg. Niewystarczające odseparowanie sieci drogowej od terenów zabudowanych, wzrastające koszty czasu, eksploatacji i ograniczone bezpieczeństwo ruchu drogowego są poważną przyczyną licznych utrudnień w codziennym funkcjonowaniu społeczności regionu.

Konieczne jest więc kontynuowanie działań inwestycyjnych mających na celu przedłużenie i połączenie poszczególnych odcinków dróg w ciągi komunikacyjne tak, aby zapewnić efektywne powiązania między ośrodkami miejskimi w regionie oraz utworzyć sieć uzupełniającą dla dróg wyższego rzędu. Ważne jest, żeby inwestycje



drogowe planowane do realizacji w perspektywie finansowej 2021-2027 były w jak największym stopniu komplementarne z projektami już zrealizowanymi, bądź będącymi w trakcie realizacji.

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

Wykonane przedsięwzięcia inwestycyjne na sieci dróg wojewódzkich miały na celu poprawę funkcjonalności układu komunikacyjnego. Celem zrealizowanych zadań było przede wszystkim:

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

W latach 2014-2020 do najważniejszych zadań realizowanych przez Zarząd Dróg Wojewódzkich na terenie województwa opolskiego można zaliczyć:

- Budowa obwodnicy miejscowości Czarnowąsy

Zakres robót obejmował budowę obwodnicy m. Czarnowąsy od km 1+083,2 do km 5+200,00. Trasa projektowanej obwodnicy rozpoczyna się węzłem drogowym północnej obwodnicy Opola w ciągu drogi krajowej nr 45, a kończy się włączeniem do drogi wojewódzkiej nr 454 pomiędzy miejscowościami Czarnowąsy i Borki.

- Poprawa dostępności do węzłów autostrady A4

Celem zapewnienia lepszego dojazdu do sieci TEN-T (autostrady A4), wykonano następujące zadania:

- Poprawa dostępności do węzłów autostrady A4 Gogolin i Olszowa. Zadanie 9. Budowa obwodnicy Dobrodzienia w ciągu drogi wojewódzkiej nr 901
- Poprawa dostępności do węzłów autostrady A4 Gogolin i Olszowa. Etap II. Zadanie 5. Budowa obwodnicy m. Malni i Choruli w ciągu drogi wojewódzkiej nr 423 na odcinku od km 20+846,46 do km 27+010,10
- Poprawa połączenia południowej części Województwa Opolskiego z autostradą A4. Zadanie 3: Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 414: Aleja Lipowa, Lubrza-Prudnik, Biała-Dobroszewice
- Poprawa dostępności do węzłów autostrady A4 Gogolin i Olszowa. Etap II. Zadanie 6. Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 901 na odcinku Kocury – Dobrodzień od km 12+715,00 do km 15+564,17.
- Poprawa dostępności do węzłów autostrady A4 Gogolin i Olszowa. Etap II. Zadanie 3. Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 426 na odc. Piotrówka – Zawadzkie od km 0+188 do km 7+896



- Poprawa połączenia południowej części Województwa Opolskiego z autostradą A4. Zadanie 7: Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 408 na odcinku Bierawa – Korzonek w km 7+500-10+220
- „Poprawa dostępności do węzłów autostrady A4 Gogolin i Olszowa. Etap 14 – Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 409 w m. Moszna w km 0+026,43 do km 2+478,82”
- Poprawa dostępności do węzłów autostrady A4 Gogolin i Olszowa. Zadanie 11. Rozbudowa układu komunikacyjnego ul. Gogolińskiej w Strzelcach Opolskich.
- Poprawa dostępności do węzłów autostrady A.4 Gogolin-Olszowa. Etap 12. Rozbudowa skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 494 w Świercze wraz z przebudową drogi w km 19+462,00-20+907,40.
- Poprawa połączenia południowej części Województwa Opolskiego z autostradą A4. Etap 13. Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 416 w miejscowości Nowa Cerekwia od km 50+275 do km 52+905
- Poprawa dostępności do węzłów autostrady A4 Gogolin i Olszowa. Etap I. Zadanie 1: Budowa nowego wiaduktu drogowego nad linią kolejową w ciągu drogi wojewódzkiej nr 426 wraz z budową tej drogi w nowym śladzie na odcinku od km 15+831,78 do km 16+279,11 w m. Strzelce Opolskie.
- Poprawa połączenia południowej części Województwa Opolskiego z autostradą A4. Etap II. Zadanie 4: Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 408 na odc. Kędzierzyn-Koźle-Stare Koźle w km od 3+300 do km 5+500
- Poprawa połączenia południowej części województwa opolskiego z autostradą A4. Zadanie 6. „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 416 w miejscowości Rzepcze od km 9+900 do km 11+450 oraz od km 11+450 do km 12+500”
- Poprawa dostępności do węzłów autostrady A4 Gogolin i Olszowa. Etap III. Zadanie 4. "Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 901 na odcinku Olesno - Nowy Wachów od km 0+045 do km 4+725".
- Poprawa dostępności do węzłów autostrady A4 Gogolin i Olszowa. Etap I. Zadanie 2. Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 494 na odc. Olesno-Łowoszków wraz z przebudową obiektu mostowego od km 16+525,48 do km 18+613,52.
- Poprawa dostępności do węzłów autostrady A4 Gogolin i Olszowa. Etap 13. Rozbudowa DW 426 w km. 21+346,50 ÷ 22+151,86 wraz z budową ronda na łącznicy autostradowej i budową drogi gminnej
- Poprawa dostępności do węzłów autostrady A4 Gogolin i Olszowa. Etap 11. Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 901 na odc. Kielcza - granica województwa w km 38+285 do 41+744
- Poprawa dostępności do węzłów autostrady A4 Gogolin i Olszowa. Zadanie 8. Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 487 na odc. Olesno – Boroszów
- Poprawa połączenia południowej części Województwa Opolskiego z autostradą A4. Etap I. Zadanie 1: Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 416 w miejscowości Pietna od km 1+144 do km 3+893.
- Poprawa połączenia południowej części Województwa Opolskiego z autostradą A4. Zadanie 9: Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 416 na odc. Głogówek – Szonów.
- Poprawa dostępności do węzłów autostrady A4 Gogolin i Olszowa. Przebudowa przepustu z kładką dla pieszych w km 4+041 w m. Zielina, mostu w km 4+445 i przepustu w km 4+515 w m. Kujawy wraz z rozbudową drogi wojewódzkiej nr 409 od km 3+890,00 w m. Zielina do km 4+628,97 w m. Kujawy



- Poprawa połączenia południowej części Województwa Opolskiego z autostradą A4 .Etap I. Zadanie 2 :Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 414 na odc. Górki - Chrząszczyce w km od 12+980 do km 14+300
- Poprawa połączenia południowej części Województwa Opolskiego z autostradą A4. Rozbudowa drogi nr 408 w m. Ortowice w km 12+193,92 - 14+300
- Poprawa dostępności do węzłów autostrady A4 Gogolin i Olszowa. Przebudowa przepustu z kładką dla pieszych w km 4+041 w m. Zielina, mostu w km 4+445 i przepustu w km 4+515 w m. Kujawy wraz z rozbudową drogi wojewódzkiej nr 409 od km 3+890,00 w m. Zielina do km 4+628,97 w m. Kujawy
- Poprawa połączenia południowej części Województwa Opolskiego z autostradą A4 .Etap I. Zadanie 2 :Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 414 na odc. Górki - Chrząszczyce w km od 12+980 do km 14+300
- Poprawa połączenia południowej części Województwa Opolskiego z autostradą A4. Rozbudowa drogi nr 408 w m. Ortowice w km 12+193,92 - 14+300
- Rozbudowa ciągu komunikacyjnego na osi północ-południe
- Rozbudowa ciągu komunikacyjnego na osi północ-południe – droga wojewódzka nr 454 – Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 454 wraz z budową ciągu pieszo-rowerowego w m. Pokój w km 28+549,25 do km 29+647,38.
- Rozbudowa ciągu komunikacyjnego na osi północ-południe - droga wojewódzka nr 454. Etap 2. Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 454 w m. Krzywa Góra wraz z przebudową obiektu mostowego.
- Rozbudowa ciągu komunikacyjnego na osi północ – południe – droga wojewódzka nr 454 - Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 454 Ładza – Pokój
- Rozbudowa ciągu komunikacyjnego na osi północ- południe - droga wojewódzka nr 454 - Etap I, zadanie nr 1 - Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 454 wraz z budową ciągu pieszo-rowerowego w m. Kup w km od 17+575 do km 19+340
- Rozbudowa ciągu komunikacyjnego na osi północ-południe - droga wojewódzka nr 454. Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 454 w m. Biestrzykowice w km 41+950 - 43+420 oraz ciągu pieszo-rowerowego w km 44+050 - 44+687
- Rozbudowa ciągu komunikacyjnego na osi północ - południe - droga wojewódzka nr 454. Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 454 na odcinku Jastrzębie - Ziemiłowice w km 45+800 - 49+200
- Rozbudowa ciągu komunikacyjnego na osi północ – południe – droga wojewódzka nr 454 - Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 454 na odcinku Biestrzykowice – Jastrzębie na odc. w km od 43+420 – do km 45+800
- Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 419 w miejscowości Branice od km 16+143,8 do km 13+270
- Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 382 od km 72+834 do km 74+451 w miejscowości Paczków
- Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 459 w miejscowości Narok w km od 8+600 do km 10+555
- Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 405 na odc. Niemodlin-Wydrowice od km 0+304,21 do km 0+700,00 oraz na odc. Tułowice-Tułowice Małe w km 3+500 do km 4+918.



- Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 417 wraz z budową mostu od km 5+954 do km 6+950 w m. Raclawice Śląskie.
- Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 407 na odcinku Pogórze - Łącznik od km 28+280 do km 30+325
- Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 461 w m. Kup w km 00+000 do km 1+350
- Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 462 w miejscowości Janów na odcinku od km 11+319 do km 12+509
- Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 401 w m. Przylesie w km 8+716,93-11+141,00
- Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 435 w m. Mechnice w km 15+700 – 16+710
- Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 451 na odcinku od km 26+980 do km 28+000 w m. Namysłów z przebudową zjazdów do stref ekonomicznych
- Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 406 w m. Wierzbie.

Zadania realizowane ze środków własnych przez ZDW w Opolu

Samorząd Województwa Opolskiego realizuje ponadto także przedsięwzięcia dotyczące rozwoju infrastruktury transportowej finansowane ze środków własnych. Inwestycje te wpisują się również w główne kierunki rozwoju określone w Planie Transportowym, gdyż dotyczą poprawy stanu infrastruktury transportowej i zwiększają bezpieczeństwo. Najważniejsze zadania inwestycyjne realizowane ze środków własnych na sieci dróg wojewódzkich w latach 2018 – 2020 prezentuje poniższa tabela.

Tabela 3 Najważniejsze zadania inwestycyjne realizowane ze środków własnych na sieci dróg wojewódzkich w latach 2018 – 2020

Zadania inwestycyjne realizowane w roku 2018				
L.p	Nazwa inwestycji	2018 r.		
		Koszt realizacji Inwestycji	dofinansowanie	środki własne
Ważniejsze zadania realizowane ze środków własnych Województwa Opolskiego				
1	Przebudowa dr. woj. nr 463 w m. Ozimek.	676 535,18 zł	-	-
2	Przebudowa dr woj. nr 463 na odcinku Ligota Turawska – Kadłub Turawski	1 629 241,63 zł	-	-
3	Przebudowa dr. woj nr 423 na odcinku Januszkowice - Kędzierzyn - Koźle od km 45+300 do km 46+299.	1 080 728,80 zł	-	-
4	Zabezpieczenie drogi wojewódzkiej nr 407 poprzez naprawę muru oporowego w Rynarcicach	293 207,84 zł	-	-
5	Budowa chodnika w ciągu dr. woj. nr 411 w m. Nowy Świętów	820 185,06 zł	-	-
6	Przebudowa dr. woj. nr 487 na odcinku Zdziechowice-Nowa Wieś	950 000,00 zł	-	-
7	Budowa chodnika w ciągu dr. woj. nr 378 w m. Gnojna	1 020 355,78 zł	-	-
Zadania współfinansowane ze środków rezerwy subwencji ogólnej Ministerstwa Infrastruktury na rok 2018				
1	Rozbudowa dr. woj. 423 w m. Januszkowice w km 41+954 do km 42+245	2 076 519,32 zł	-	-
2	Budowa mostu w ciągu dr. woj. nr 457 w miejscu mostu przeznaczonego do rozbiórki w km 15+293 w m. Stare Kolnie.	1 612 152,71 zł	-	-
3	Przebudowa odcinka dr woj. nr 385 od km 92+021 do km 92+371 i 91+022 do km 92+021 na odcinku Kopice-Krasna Góra	2 201 295,33 zł	-	-



Zadania inwestycyjne realizowane w roku 2019				
L.p	Nazwa inwestycji	2019 r.		
		Koszt realizacji Inwestycji	dofinansowanie	
Ważniejsze zadania realizowane ze środków własnych Województwa Opolskiego				
1	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 415 – ul Opolska w Krapkowicach dł 1,0 km	1 935 904,43 zł	Gmina Krapkowice 300 000 zł, Powiat Krapkowicki 40 000 zł	
2	Przebudowa DW nr 454 na odcinku Dobrzeń Wielki-Kup w km 16+200-17+567- dł. 1,37 km	1 389 393,31	Gmina Dobrzeń Wielki 200 000 zł	
3	Przebudowa drogi woj. nr 385 na odcinku Kopice-Krasna Góra w km 93+312-94+309 – 1 km	1 412 983,71	1 300 000 zł	
4	Przebudowa DW nr 423 na odcinku Januszkowice – Zdieszowice – 1 km	1 755 093,74	Gmina Zdieszowice 700 000 zł	
5	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 487 w m. Nowa Wieś – 1 km	1 568 298,07	Gmina Gorzów Śl. 40 000 zł	
6	Przebudowa chodnika w ciągu drogi woj. nr 425 w m. Lubieszów	325 970,80	Gmina Bierawa 100 000 zł	
7	Przebudowa chodnika w ciągu drogi woj. nr 407 w m. Korfantów	115 447,31	Gmina Korfantów 50 000 zł	
8	Przebudowa chodnika w ciągu drogi wojewódzkiej nr 463 w m. Ozimek	437 512,99	Gmina Ozimek 170 000 zł	
9	Przebudowa chodników w ciągu DW nr 409	458 292,24	Gmina Strzeleczyki 160 000 zł	
10	Przebudowa DW nr 407 w m. Łącznik – 0,75 km	1 037 278,61	Gmina Biała 515 286,00 zł	
11	Przebudowa chodnika DW nr 423 K-Koźle (ul. Kłodnicka)	312 224,06	Gmina K-Koźle 275 000 zł	
12	Przebudowa DW nr 494 Obłaki-Bodzanowice – 1,5 km	1 374 070,53	-	
13	Budowa wzbudzonej sygnalizacji świetlnej na DW nr 401 w m. Kolnica	108 227,70	Gmina Grodków 50 000 zł	
14	Przebudowa DW nr 409 Kujawy-Strzeleczyki – 2km	2 397 967,99	1 009 344,08 zł	
L.p	Nazwa inwestycji	2019 r.		
		Koszt realizacji Inwestycji	dofinansowanie	środki własne
Zadania współfinansowane ze środków rezerwy subwencji ogólnej Ministerstwa Infrastruktury na rok 2019				
1	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 463 na odcinku od km 10+300 do km 10+550 wraz z przebudową mostów w miejscowości Dylaki dł 0,25 km	2 706 071,27 zł	1 244 155,00 zł	1 481 916,27 zł
2	Przebudowa mostu w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 463 w km 14+774 w miejscowości Antoniów dł. 0,1 km	1 468 637,53 zł	734 318,00 zł	734 319,53
3	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 463 na odcinku Kolonowskie-Zawadzkie w km 32+719,89 – 37+983,20 (Wzmocnienie konstrukcji drogi wojewódzkiej nr 463 na odcinku Kolonowskie-Zawadzkie)	2 087 831,48 zł	236 775,00 zł	1 851 056,48 zł



Zadania inwestycyjne realizowane w roku 2020				
L.p	Nazwa inwestycji	2020 r.		
		Koszt realizacji Inwestycji	dofinansowanie	środki własne
Ważniejsze zadania realizowane ze środków własnych Województwa Opolskiego				
1	Modernizacja drogi wojewódzkiej nr 414 na odc. Chrzążczyce - Złotniki dł 1,0 km	1 178 831,84		1 178 831,84
2	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 406 w m. Jasienica Dolna - dł. 0,76 km	594 825,79	Gmina Łambinowice 100 000	494 825,79
3	Przebudowa chodnika w ciągu drogi wojewódzkiej nr 416 w m. Sucha Psina – dł. 1 km	344 400,00	Gmina Baborów 50 000	294 400
4	Przebudowa chodnika w ciągu drogi wojewódzkiej nr 463 w m. Antoniów – 0,7 km	484 153,36		484 153,36
5	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 409 na odc. Dobra Strzeleczyki – 1,31 km	2 713 665,46		2 713 665,46
6	Budowa przepustu nad drogą wojewódzką nr 385 w km 85+339 do km 86+755 – 1,42 km	1 604 712,24		1 604 712,24
7	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 487 na odcinku Uszyce-Wojśławice na dł. 1,32 km	1 727 036,80		1 727 036,80
8	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 416 na odc. Żywocice-Pietn - dł. 0,93 km	1 163 134,22		1 163 134,22
9	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 494 na odc. Bierzdzany-Szumirad – 1km	809 144,32		809 144,32
Zadania współfinansowane ze środków rezerwy subwencji ogólnej Ministerstwa Infrastruktury na rok 2020				
1	Przebudowa obiektu mostowego w m. Niewodniki dl 0,1 km	1 894 291,60	947 145,00	947 146,60
2	Przebudowa obiektu mostowego w ciągu DW nr 407 w m. Kubice dł 1,2 km	5 902 624,75	2 266 956,00	3 635 668,75
3	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 494 Olesno , ul Konopnickiej i Kościuszki – 0,62 km	1 554 553,27	82 898,00	1 471 655,27

Źródło: ZDW Opole

W 2019 roku przebudowano 39,03 km dróg na kwotę około 154 585 794,33 zł z czego 25,56 km z dofinansowania unijnego na kwotę 141 714 803 zł.

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



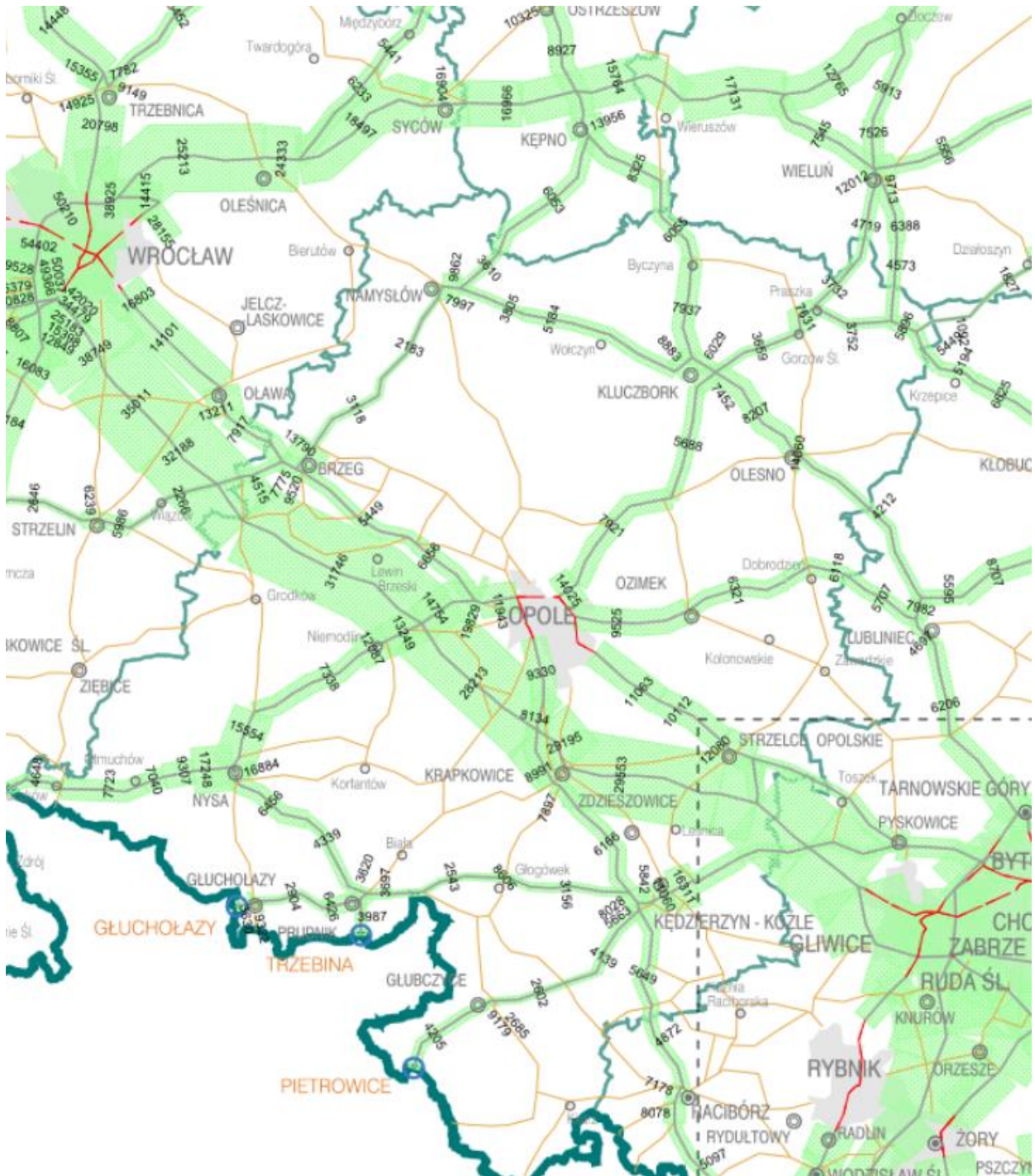
Natężenie ruchu na drogach krajowych i wojewódzkich

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

Drogi krajowe

Wyniki generalnego pomiaru ruchu z roku 2015 na sieci dróg krajowych wskazują, że średniodobowy ruch pojazdów na drogach krajowych w województwie opolskim wyniósł 9269 i w latach 2010-2015 wzrósł średnio o 6%. Na drogach o znaczeniu międzynarodowym wzrósł o 14% a na pozostałych o 1%. Droga o największym obciążeniu ruchu była autostrada A4, na której ruch kształtował się na średnim poziomie około 30 tysięcy pojazdów na dobę. Średniodobowy ruch na drogach krajowych w województwie opolskim jest niższy niż na drogach krajowych całym kraju, który wyniósł w 2015 roku 11 178 pojazdów na dobę. Natomiast obciążenie ruchem autostrady A-4 jest znacznie wyższe niż średnie obciążenie na drogach międzynarodowych w kraju, które wyniosło w 2015 roku 20 067 pojazdów na dobę. Autostrada A4 jest drogą międzynarodową o największym poziomie ruchu w Polsce – średnio 28 870 pojazdów na dobę.

Rysunek 12 Średniodobowy ruch pojazdów na drogach krajowych województwa w 2015 roku



Źródło: GDDKiA pomiar generalny ruchu



Drogi wojewódzkie

Wyniki generalnego pomiaru ruchu z roku 2015 na sieci dróg wojewódzkich wskazuje, że średniodobowy ruch pojazdów na drogach w województwie opolskim wyniósł 3309 i w latach 2010-2015 wzrósł o 1%. Dla porównania w latach 2005 – 2010 wskaźnik wzrostu ruchu wyniósł 18%.

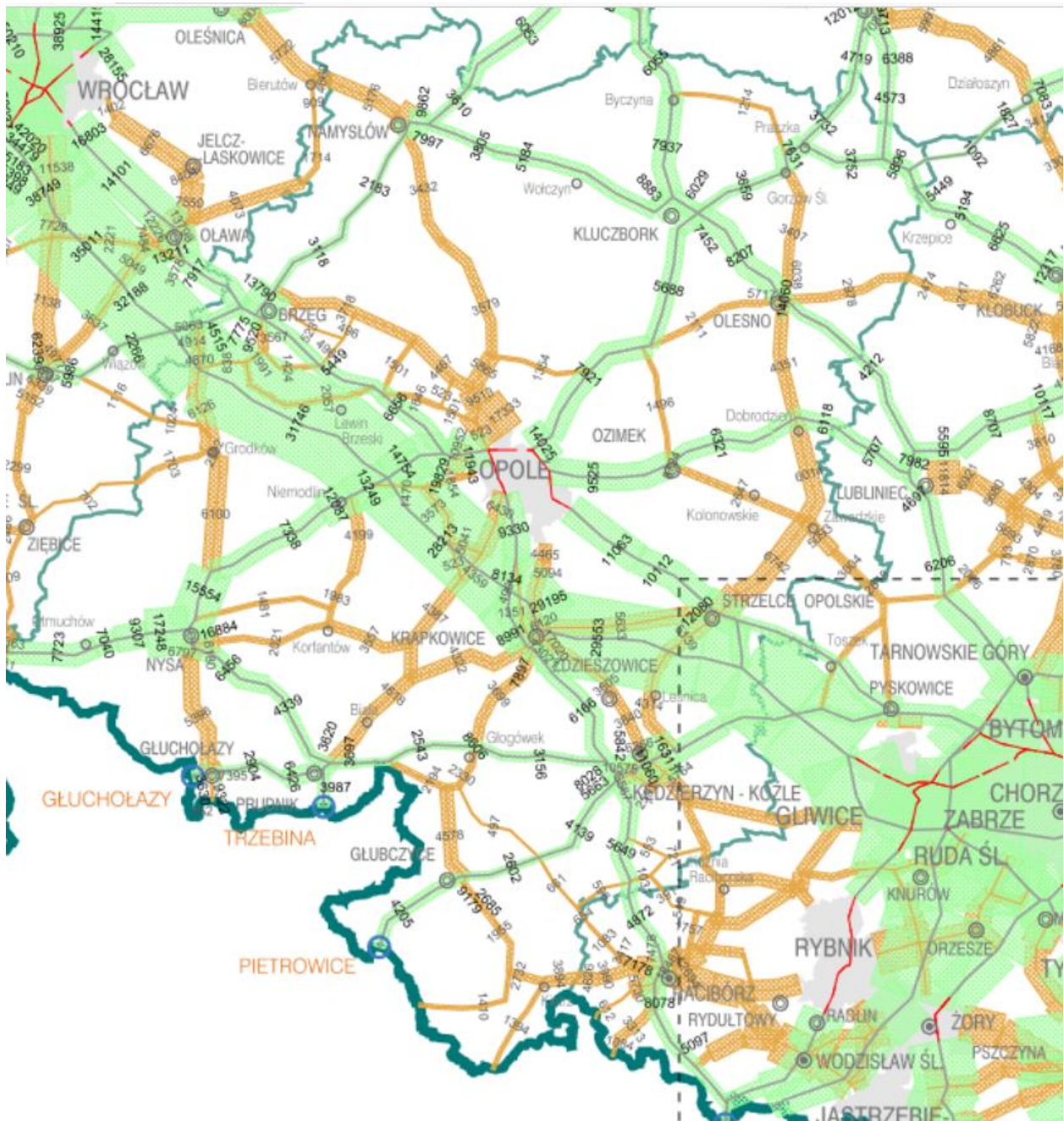
Tabela 4 Poziom natężenia ruchu na drogach wojewódzkich w roku 2015

Nr drogi wojewódzkiej	Min poziom natężenia ruchu	Max poziom natężenia ruchu	Max poziom pojazdów ciężkich
DW 378	1024	1024	13
DW 382	831	3363	320
DW 385	1703	2392	222
DW 396	1714	1714	178
DW 401	838	6126	998
DW 403	4914	4914	850
DW 405	1983	4199	197
DW 406	1481	1481	59
DW 407	2021	8180	278
DW 408	3728	9230	573
DW 409	4322	17020	646
DW 410	2591	2591	132
DW 411	852	8300	265
DW 413	523	523	33
DW 414	4357	10952	416
DW 415	1351	6120	332
DW 416	1955	4578	220
DW 417	497	2194	83
DW 418	5567	10575	116
DW 419	1410	1410	22
DW 420	1394	1394	57
DW 421	596	1031	79
DW 422	721	721	26
DW 423	3605	3605	764
DW 424	523	523	33
DW 425	2772	2772	158
DW 426	4314	10183	967
DW 427	553	553	49
DW 428	496	496	31
DW 429	3573	5041	167
DW 435	1470	1854	66
DW 451	5176	11347	647
DW 454	3432	17333	988
DW 457	3718	4467	259
DW 458	1501	2057	97
DW 459	815	1846	46
DW 460	523	523	33
DW 461	1354	1354	71
DW 462	496	1424	31
DW 463	1496	8724	157
DW 464	523	523	33
DW 465	523	523	33
DW 487	1214	5404	293
DW 494	2111	6038	561
DW 901	3004	6014	770

Źródło: GPR 2015



Rysunek 13 Średniodobowy ruch pojazdów na drogach wojewódzkich w 2015 roku



Źródło: GDDKiA pomiar generalny ruchu



Drogi powiatowe

W 2019 r. łączna długość dróg powiatowych, zgodnie z danymi GUS, wyniosła:

- o nawierzchni twardej: 3 701,4 km,
- o nawierzchni twardej ulepszonej: 3 618,9 km,
- o nawierzchni gruntowej: 194 km.

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

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

Działania w ramach sieci dróg w regionie w ostatnich kilku latach obejmowały budowę, przebudowę i rozbudowę dróg oraz obiektów inżynierskich (zarówno ze środków krajowych, jak i regionalnych), mając na celu utrzymanie właściwego ich stanu oraz sukcesywną poprawę płynności i bezpieczeństwa ruchu. Duży wkład w rozwój infrastruktury nie tylko powiatowej, ale również gminnej miał Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg (dawniej Fundusz Dróg Samorządowych), który ogłasza nabór raz do roku. Jego celem jest przyspieszenie powstawania nowoczesnej i bezpiecznej infrastruktury drogowej na szczeblu lokalnym, stanowiącej ważny element prawidłowego funkcjonowania i rozwoju gospodarki oraz przyczyniającej się do poprawy poziomu życia obywateli. Utworzenie Funduszu ma również na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego i parametrów technicznych lokalnej sieci drogowej, a także poprawę oraz zwiększenie atrakcyjności i dostępności terenów inwestycyjnych. Podział środków Funduszu na dofinansowanie zadań gminnych i powiatowych na poszczególne województwa w roku 2019 przedstawiał się następująco:

Tabela 5 Podział środków Funduszu na poszczególne województwa w 2019 roku

Nazwa województwa	w tys. zł	
	Limit dofinansowania	w tym limit na zadania wieloletnie
Województwo Dolnośląskie	206 822	50 945
Województwo Kujawsko-Pomorskie	250 672	61 746
Województwo Lubelskie	426 286	105 003
Województwo Lubuskie	136 462	33 614
Województwo Łódzkie	239 163	58 911
Województwo Małopolskie	298 120	73 435
Województwo Mazowieckie	497 599	122 570
Województwo Opolskie	94 322	23 234
Województwo Podkarpackie	270 223	66 562
Województwo Podlaskie	332 536	81 911
Województwo Pomorskie	208 006	51 236
Województwo Śląskie	234 396	57 737
Województwo Świętokrzyskie	239 634	59 027
Województwo Warmińsko-Mazurskie	277 075	68 250
Województwo Wielkopolskie	376 994	92 862
Województwo Zachodniopomorskie	174 395	42 957
RAZEM	4 262 705	1 050 000

Źródło: Sprawozdanie z realizacji zadań, na które zostało udzielone dofinansowanie ze środków Funduszu Dróg Samorządowych w 2019 roku

Łącznie w ramach Funduszu dofinansowanie w roku 2019 roku otrzymało:

- 29 zadań powiatowych,
- 70 zadań gminnych.

W roku 2020 dofinansowano:

- 10 zadań powiatowych,
- 29 zadań gminnych.

Mimo dużej skali inwestycji podjętych w okresie programowania 2014-2020 i w latach wcześniejszych, nadal stan znacznej części dróg w regionie jest niezadowalający. Konieczne jest więc kontynuowanie działań inwestycyjnych mających na celu przedłużenie i połączenie poszczególnych odcinków dróg w ciągi komunikacyjne tak, aby zapewnić efektywne powiązania między ośrodkami miejskimi w regionie oraz utworzyć sieć uzupełniającą dla dróg wyższego rzędu. Rozwój lokalnej infrastruktury drogowej stanowi przy tym działanie komplementarne do inicjatyw podejmowanych na szczeblu krajowym w odniesieniu do budowy systemu autostrad i dróg ekspresowych, przyczyniając się do stworzenia spójnego i zintegrowanego systemu transportowego. Ważne jest, żeby inwestycje drogowe planowane do realizacji w perspektywie finansowej 2021-2027 były w jak największym stopniu zgodne z projektami już zrealizowanymi, bądź będącymi w trakcie realizacji.

Najważniejsze zadania zrealizowane w latach 2014-2020 na drogach powiatowych, przy dofinansowaniu w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Opolskiego, prezentuje poniższa tabela.

Tabela 6 Najważniejsze zadania zrealizowane w latach 2014-2020 na drogach powiatowych

Tytuł zadania	JST	Zakres
Poprawa warunków transportowych na obszarze Powiatu Nyskiego poprzez przebudowę drogi 1632 O na odcinku Biała Nyska-Kalków oraz odcinka ulicy Krakowskiej i ulicy Kolejowej prowadzących do terenów inwestycyjnych w Otmuchowie.	POWIAT NYSKI	Przebudowa drogi powiatowej 1632 O i przebudowa dróg gminnych 106970 O i 106974.
Poprawa płynności ruchu w subregionie południowym poprzez budowę i przebudowę kluczowych dróg prowadzących do stref inwestycyjnych i granicy państwa	POWIAT PRUDNICKI	<ul style="list-style-type: none"> - Przebudowa drogi powiatowej nr 1615 O zapewniającej bezpośrednie dostęp do granicy państwa. Przewidziano przebudowę odcinka drogi o długości 5,65829 km. - Budowa drogi gminnej nr 106821 O w ciągu ul. Kaczkowskiego i Brodzińskiego w Nysie, stanowiącej bezpośrednie połączenie z terenami inwestycyjnymi. Przewidziano budowę odcinka drogi o długości 1,0202 km. - Budowa drogi gminnej nr 107262 O w ciągu ul. Przemysłowej w Prudniku, stanowiącej bezpośrednie połączenie z terenami inwestycyjnymi. Przewidziano budowę odcinka drogi o długości 0,513 km.
Budowa infrastruktury pieszo-rowerowej w powiecie opolskim – etap I	POWIAT OPOLSKI	W ramach realizacji projektu powstała ścieżka rowerowa o szerokości 2,50 – 3,00 m (wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 457 z betonu asfaltowego oraz wzdłuż drogi powiatowej nr 1807 O – z kostki betonowej) o łącznej długości: 3,58 km (w tym 2,36 km na terenie



		gminy Popielów, 1,05 km na terenie gminy Dobrzeń Wielki oraz 0,17 km na terenie gminy Ozimek) oraz dwa parkingi Bike&Ride.
Przebudowa drogi powiatowej nr 12010 na odcinku Głubczyce - Bogdanowice (km 0+000 do km 4+440)	POWIAT GŁUBCZYCKI	Przedmiotowy odcinek zostanie wyposażony w elementy wpływające na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym m.in. <ul style="list-style-type: none"> • zatoki autobusowe, • aktywne oznakowanie o stałej i zmiennej treści, • mierniki prędkość pojazdów, • kocie oczka.
Przebudowa drogi powiatowej nr 1549 O – Wójtowice – Sulisław celem poprawy bezpieczeństwa i ułatwienia komunikacji z terenem inwestycyjnym	POWIAT BRZESKI	Przebudowa wskazanej drogi nr 1549 O – Wójtowice – Sulisław, która łączy się z autostradą A4 (z Sulisławia do Wójtowic DP 1549 O, z Wójtowic do obwodnicy Grodkowa DW 385, z Obwodnicy Grodkowa do Węzła Przylesie DW 401), należąca do Transeuropejskiej Sieci Transportowej – TEN-T. Węzeł Autostradowy „Przylesie”- to tereny przeznaczone pod inwestycje usytuowane przy węźle autostradowym Przylesie w 194 km autostrady A-4.
Przebudowa drogi powiatowej nr 1942 O Wygoda - Wysoka - Klekotna- etap III	POWIAT OLESKI	Przebudowa drogi powiatowej nr 1942 O Wygoda – Wysoka – Klekotna - etap III”, która bezpośrednio w miejscowości Grodzisko łączy się z drogą krajową S11, należąca do Transeuropejskiej Sieci Transportowej – TEN-T.

Źródło: Opracowanie na podstawie mapadotacji.gov.pl

Ponadto środki na drogi powiatowe zostały przekazane w ramach Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg (były Fundusz Dróg Samorządowych). Najważniejsze zadania z listy podstawowej w ramach RFRD w 2020 roku dla powiatów w województwie opolskim, prezentuje poniższa tabela.

Tabela 7 Najważniejsze zadania z listy podstawowej w ramach RFRD w 2020 roku - powiaty

Jednostka Samorządu Terytorialnego	Ogółem wartość projektu (w zł)	Nazwa zadania	Rodzaj zadania	Długość odcinka (w km)
Powiat Nyski	3 680 117,26	Przebudowa drogi powiatowej nr 1680 0 na odcinku Wyszków Śląski - Konradowa	p	1,2730
Powiat Nyski	8 596 606,11	Przebudowa odcinków dróg powiatowych nr 16680. 16530, 1654 0	P	4,784
Powiat Brzeski	3 508 005,00	Przebudowa drogi powiatowej nr 1193 O ul. Bolesława Chrobrego w Brzegu - II etap	p	0,294
Powiat Prudnicki	7 986 697,81	Przebudowa drogi powiatowej nr 1206 O relacji Biała - Sowin na odcinku km 0+000 wraz ze skrzyżowaniem z ul. Nyską w Białej do miejscowości Górka Prudnicka w km 5+530 wraz z infrastrukturą towarzyszącą	p	5,530
Powiat Nyski	7 348 058,02	Przebudowa i rozbudowa drogi powiatowej nr 1663 O na odcinku obwodnica Nysy - Radzikowice	p	1,860
Powiat Oleski	1 512 601,26	Przebudowa drogi powiatowej nr 1946 O (Borki Małe - Borki Wielkie - gr. woj. Śląskiego/Wędzina/)	B	3,600



		w miejscowości Borki Małe i Borki Wielkie		
Powiat Kędzierzyński - Kozielski	1 823 016,75	Przebudowa drogi powiatowej nr 1409 O Większyce - tęże • DK nr 38: Etap 1	P	1,894
Powiat Opolski	1 177 877,63	Rozbudowa drogi powiatowej nr 1154 O Kuźnica Katowska Biedaszka w m. Stare Siolkowice, ul. Klapacz od km 7+560 do km 9+060 - etap III	B	0,500
Powiat Namysłowski	418 488,68	Przebudowa drogi powiatowej DP 1129 O na odc. Mikowice - Ligota Książęca	P	0,999
Powiat Oleski	2 649 999,55	Przebudowa drogi powiatowej nr 1911 O (Praszka - Gana - Lachowskie - Dalachów) - etap III od km 6+050 do km 9+175	P	3,125
Powiat Brzeski	7 120 893,65	Przebudowa mostu nad zalewem rz. Nysa Kłodzka w ciągu drogi powiatowej nr 1508 O w km 12+270 w Lewinie Brzeskim	P	0,498
Powiat Kędzierzyński - Kozielski	2 123 733,45	Przebudowa drogi powiatowej nr 2051 O ul. Królowej Jadwigi w Kędzierzynie - Koźlu	P	0,608
Powiat Krapkowicki	3 339 620,36	Przebudowa drogi powiatowej nr 1832 O Gogolin - Chorula od km 4+044 do projektowanego przez ZDW Opole ronda w ramach budowy obwodnicy Malni i Choruli - etap II od km 5+027 do km 6+909	P	1,882
Powiat Krapkowicki	5 255 628,35	Przebudowa drogi powiatowej nr 1811 O w zakresie budowy ścieżki pieszo- rowerowej na odcinku Komorniki - Kórnicą	P	2,503
Powiat Namysłowski	597 640,15	Remont drogi powiatowej DP 1348 O na odc. skrzyżowanie z DP 1349 O - Domaradzka Kuźnia	R	0,840
Powiat Namysłowski	963 020,51	Remont drogi powiatowej DP 1111 O na odc. DK 42 - skrzyżowanie z DP 1145 O w m. Wielołęka	R	1,491
Powiat Namysłowski	1 036 196,54	Remont drogi powiatowej DP 1132 O na odcinku Staroścín - Pleczyńska	R	1,563
Powiat Namysłowski	724 356,09	Przebudowa drogi - budowa ciągu pieszo - rowerowego przy DP 1118 O w m. Idzikowice	P	0,999
Powiat Krapkowicki	4 094 634,01	Przebudowa drogi powiatowej nr 1465 O Kromolów - Walce na odcinku od km 0+000 do km 3+460 od skrzyżowania z DP 1210 O w Kromolowie do ul. Eichendorfa w Walcach na wysokości zakładu B+K Polska - etap II od km 1+079 do km 3+460	P	2,381
Powiat Opolski	1 295 207,77	Remont - odtworzenie drogi powiatowej nr 1513 O Skarbiszowice - Tułowice od skrzyżowania z drogą powiatową nr 1717 O do m. Tułowice	R	1,290
RAZEM				37,914

B - budowa (rozbudowa), P - przebudowa, R - remont

Źródło: RFRD



Drogi gminne

W 2019 r. łączna długość dróg gminnych, zgodnie z danymi GUS, wyniosła:

- o nawierzchni twardej: 3 127,3 km,
- o nawierzchni twardej ulepszonej: 2 714,8 km,
- o nawierzchni gruntowej: 1 709,7 km.

Zgodnie z ustawą o drogach publicznych (art. 6a ust. 1) do dróg gminnych zalicza się drogi o znaczeniu lokalnym niezaliczone do innych kategorii, stanowiące uzupełniającą sieć dróg służących miejscowym potrzebom, z wyłączeniem dróg wewnętrznych.

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

Dobra infrastruktura drogowa stymuluje rozwój gospodarczy, jednakże utrzymanie jej w należyтым stanie technicznym wymaga ponoszenia nakładów na jej rozwój i modernizację, aby możliwe było sprostanie potrzebom rynku, wynikającym ze wzrostu wymiany towarowej oraz migracji mieszkańców. Stąd tak ważne jest dostosowanie istniejącej infrastruktury drogowej dla poprawy bezpieczeństwa na szlakach komunikacyjnych. Samorządy gminne równie efektywnie wykorzystywały środki zewnętrzne z programów unijnych, jak i rządowych (podobnie jak samorządy powiatowe). Zrealizowane projekty miały na celu poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, zwiększenie nośności dróg, ograniczenia negatywnego wpływu na środowisko naturalne, poprzez zastosowanie rozwiązań zmniejszających presję na środowisko. Działania niskoemisyjne i inwestycje w infrastrukturę mającą na celu promowanie innych środków transportu niż samochód, to najszerzej wykonane inwestycje na drogach gminnych, z wykorzystaniem środków z budżetu Unii Europejskiej. Ponadto zadania zapewniają dojazdy do stref inwestycyjnych, dbając o rozwój gospodarczy gmin.

Najważniejsze zadania zrealizowane w latach 2014-2020. na drogach gminnych, przy dofinansowaniu w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Opolskiego, prezentuje poniższa tabela.



Tabela 8 Najważniejsze zadania zrealizowane w latach 2014-2020. na drogach gminnych

Tytuł zadania	JST	Zakres
Budowa dróg i uzbrojenia podziemnego Regionalnego Parku Przemysłowego WSSE „Invest-Park” na terenie Gminy Nysa, w obrębach wsi Radzikowice i Goświnowice – Etap I	GMINA NYSA	Przedmiotem projektu była budowa drogi gminnej na terenie Regionalnego Parku Przemysłowego WSSE „Invest- Park”, na terenie Gminy Nysa w obrębach wsi Radzikowice i Goświnowice (Podstrefa Nysa).
Centrum Przesiadkowe w Gogolinie	GMINA GOGOLIN	Przy Centrum Przesiadkowym powstała 1 zatoka autobusowa, parking dla taksówek, 1 obiekt „parkuj i jedź” z 37 miejscami postojowymi oraz 1 obiekt „Bike&Ride” z 66 miejscami dla rowerów i motorowerów. Obiekt uwzględnia istniejącą infrastrukturę transportową, w celu ułatwienia swobodnego dojazdu na rowerze, m.in. z Krapkowic, zostanie utworzone bezpośrednie połączenie Centrum Przesiadkowego ze ścieżką rowerową na terenie Krapkowic, w tym celu wybudowana została droga rowerowa o długości:0,064km, oraz wyznaczona ścieżka rowerowa o długości: 4,26km.
Centrum Przesiadkowe w Nysie - przebudowa ulic: Kolejowa, Wrocławska, Rynek, Celna wraz z inteligentnym systemem transportu i zakupem taboru niskoemisyjnego.	GMINA NYSA	W ramach przebudowy ulic Kolejowa, Wrocławska, Rynek, Celna zostanie ograniczony indywidualny transport samochodowy w centrum Nysy a przyjęte rozwiązania z zakresu organizacji ruchu ułatwią poruszanie się pojazdów kom. zbiorowej.
"Partnerstwo na rzecz uzbrojenia terenów inwestycyjnych - przebudowa dróg w Gminach: Ujazd, Reńska Wieś i Skarbimierz"	GMINA UJAZD	Projekt zrealizowany w myśl koncepcji zrównoważonego transportu - przebudowa drogi gminnej nr 105776 O – etap IV i V – wraz z rozbudową skrzyżowania wskazanej drogi z DK nr 88, przebudowa drogi gminnej numer 107690 O, prowadzącej bezpośrednio do terenów inwestycyjnych w Pociąkarbiu – Bytków oraz przebudowa drogi gminnej prowadzącej do terenów inwestycyjnych w Gminie Skarbimierz.
Budowa ścieżek pieszo-rowerowych w Gminie Popielów i w Gminie Lewin Brzeski	GMINA POPIELÓW	W ramach projektu wykonano: - ścieżki rowerowe wraz z oświetleniem i parkingami Bike&Ride wzdłuż dróg wojewódzkich nr 457 i 458 w Gminie Popielów, - ścieżki pieszo – rowerowe wraz z oświetleniem i parkingami Bike&Ride wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 458, drogi krajowej 94, dróg gminnych – w Gminie Lewin Brzeski oraz na terenie miejscowości Lewin Brzeski.
Budowa obwodnicy miasta Kluczborka od ronda na drodze powiatowej DP 1321 O do ronda na DK 42 ul. Byczyńska w Kluczborku (ostatni etap).	GMINA KLUCZBORK	Budowa obwodnicy Kluczborka od km 6+523,15 do 7+901,38 (łącznie długość odcinka 1,37 km) z jezdnią szerokości 2x3,25m i obustronnymi pobocznymi gruntowymi szerokości 2x1,50m, budowa wiaduktu drogowego nad torami PKP, chodników i ciągu pieszo-rowerowego.
Wdrożenie kompleksowej Strategii Niskoemisyjnej w Subregionie Południowym	GMINA GŁUCHOŁAZY	Zakres rzeczowy przedsięwzięcia dotyczy działań związanych z pracami budowlanymi dotyczącymi infrastruktury transportu publicznego zmierzającą do utworzenia węzłów przesiadkowych z obiektami „P&R” i „B&R”, rozwojem infrastruktury pieszo-rowerowej oraz wdrożeniem systemów informacji pasażerskiej.



		<p>W ramach realizacji przedmiotowego projektu dostosowane zostaną dwa obiekty do osób niepełnosprawnych oraz zostaną utworzone:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 2 szt. obiektów „P&R” łącznie z 45 miejscami postojowymi, w tym 4 dla osób niepełnosprawnych, - 4,25 km infrastruktury rowerowej, - 2 szt. obiektów „B&R” łącznie z 30 stanowiskami postojowymi, - 2 szt. węzłów przesiadkowych, - 1 szt. stanowiska pomiarowego związanego z pomiarami stanu powietrza.
Zwiększenie bezpieczeństwa oraz płynności ruchu w Kędzierzynie-Koźlu poprzez rozbudowę i przebudowę ul. Wyspiańskiego.	GMINA KĘDZIERZYN-KOŹLE	<p>Przedmiotowa inwestycja dotyczyła przebudowy drogi zlokalizowanej przy ulicy Wyspiańskiego wraz z przebudową mostu i wykonaniem łącznika pomiędzy ścieżką pieszo-rowerową biegnącą na wale przeciwpowodziowym po stronie prawobrzeżnej mostu, a układem ścieżek rowerowych na rondzie po stronie lewobrzeżnej przy wykorzystaniu istniejącego mostu.</p>
Przebudowa głównego ciągu komunikacyjnego na terenie Strefy Ekonomicznej w Strzelcach Opolskich	GMINA STRZELCE OPOLSKIE	<p>W wyniku projektu została przebudowana 0,68 km drogi gminnej obejmujące budowę infrastruktury podnoszącej bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego na zmodernizowanym odcinku oraz dostosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych.</p> <p>Projekt obejmował rozwiązania pozytywnie wpływające na środowisko naturalne: budowę separatorów wód oraz kanalizacji deszczowej, wykorzystanie materiałów z recyklingu (ponad 30%), montaż oświetlenia LED.</p>
Zagospodarowanie terenu pod centrum przesiadkowe w Brzegu	GMINA BRZEG	<p>Produkty projektu:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Liczba obiektów dostosowanych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami: 1 szt. -Liczba wybudowanych obiektów „parkuj i jedź”: 1 szt. -Liczba miejsc postojowych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź”: 76 szt. -Długość wspartej infrastruktury rowerowej: 0,04 km -Liczba wybudowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych: 1 szt. -Liczba miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź”: 3 szt.
Skomunikowanie terenu inwestycyjnego „Koźle Port” poprzez budowę drogi wraz z niezbędną infrastrukturą.	GMINA KĘDZIERZYN-KOŹLE	<p>Budowa nowego odcinka drogi gminnej o długości 0,295 km, łączącej ul. Kłodnicką (drogę wojewódzką nr 423) z ul. Elewatorową w Kędzierzynie-Koźlu, w granicy strefy B ochrony konserwatorskiej. Droga skomunikowała tereny inwestycyjne w otoczeniu Portu Koźle z drogą wojewódzką nr 423.</p>
Poprawa parametrów technicznych oraz warunków bezpieczeństwa poprzez przebudowę dróg gminnych do terenów inwestycyjnych w miejscowości Stare Koźle	GMINA BIERAWA	<p>Przebudowa ciągu dróg do terenów inwestycyjnych Gminy Bierawa w Starym Koźlu ma umożliwić dojazd do tych terenów samochodów o dużym tonażu, które obsługiwać będą zarówno w fazie budowy, jak i w fazie prowadzenia działalności gospodarczej podmioty gospodarcze. Projektowana obok jezdni ścieżka rowerowa ma zapewnić bezpieczny dojazd pracowników do jednostek gospodarczych, które powstaną na terenach inwestycyjnych.</p>

Źródło: Opracowanie na podstawie mapadotacji.gov.pl

Ponadto środki na drogi gminne zostały przekazane w ramach Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg (były Fundusz Dróg Samorządowych). Najważniejsze zadania z listy podstawowej w ramach RFRD w 2020 roku dla gmin w województwie opolskim, prezentuje poniższa tabela.

Tabela 9 Najważniejsze zadania z listy podstawowej w ramach RFRD w 2020 roku - gminy

Jednostka Samorządu Terytorialnego	Ogółem wartość projektu (w zł)	Nazwa zadania	Rodzaj zadania	Długość odcinka (w km)
Gmina Nysa	24 554 417,66	Budowa dróg i uzbrojenia podziemnego Regionalnego Parku Przemysłowego WSSE Invest Park na terenie Gminy Nysa, w obrębach wsi Radzikowice i Goświnowice - etap II	B	2,5660
Gmina Grodków	1 564 522,00	Przebudowa układu komunikacyjnego obręb Półwiosek wraz z odwodnieniem - etap I	P	1,0130
Gmina Brzeg	2 651 833,21	Przebudowa ulicy Platanowej w Brzegu	P	0,506
Gmina Łubniany	342 500,00	Przebudowa ul. Prosta DG 102637 O, ul. Sportowa DG 102638 O - droga gminna, m. Kolanowice, Gmina Łubniany	P	0,3400
Gmina Chrząstowice	689 582,90	Przebudowa drogi gminnej ul. Szkolnej w Lędzinach	P	0,350
Gmina Głubczyce	2 714 810,60	Przebudowa drogi ulicy Raciborskiej w Głubczycach	P	0,900
Gmina Nysa	0,00	Budowa drogi na terenie po byłym poligonie przy ul. Orłąt Lwowskich	B	0,000
Gmina Wołczyn	413 993,99	Przebudowa ulicy Klonowej w Skalągach	P	0,561
Gmina Prudnik	940 728,98	Przebudowa ulicy Legionów w Prudniku	P	0,402
Gmina Łubniany	1 564 655,00	Budowa drogi gminnej - ulicy Bratków w Luboszcach	B	0,645
Gmina Kędzierzyn - Koźle	1 080 602,61	Remont ulic: Brzozowej, Wiśniowej, Lipowej, Topolowej, Jaśminowej, Kalinowej, Akacyjowej, Gajowej w Kędzierzynie - Koźlu	R	1,423
Gmina Popielów	709 270,42	Przebudowa drogi gminnej nr 101803 O - ul. Wodociągowej w miejscowości Kurznie	P	1,145
Gmina Byczyna	888 601,41	Budowa ulic Lazara i Kwasowskiego w Byczynie	B	0,509
Gmina Skarbimierz	2 978 152,96	Przebudowa drogi gminnej nr 102019 O - ul. Pępicka	P	2,530
Gmina Gorzów Śląski	782 714,87	Przebudowa drogi gminnej nr 100849 O - ul. Powstańców Śląskich w Gorzowie Śląskim	P	0,471
Gmina Głubczyce	2 897 533,05	Przebudowa drogi ulicy Powstańców w Głubczycach	P	0,860
Gmina Namysłów	248 453,96	Budowa drogi gminnej w Woskowicach Małych	B	0,403
Gmina Świerczów	533 533,41	Przebudowa drogi gminnej nr 101713 O w m. Biestrzykowice ul. Ludowa	P	0,840
Gmina Popielów	331 115,32	Budowa ul. Leśnej w miejscowości Karłowice wraz z budową oświetlenia	B	0,282
Gmina Krapkowice	329 869,95	Przebudowa drogi wewnętrznej ul. 1000 - lecia w Krapkowicach	P	0,138
Gmina Gogolin	1 917 570,00	Budowa wraz z rozbudową drogi gminnej, ulicy Dębowej i ulicy Krótkiej w Gogolinie	B	0,990
Gmina Dobrzeń Wielki	596 349,36	Rozbudowa odcinka drogi gminnej ul. Korfanteo w m. Dobrzeń Wielki	B	0,580
Gmina Reńska Wieś	166 419,07	Budowa drogi gminnej - ul. Tęczowej w Większycach	B	0,391



Gmina Wołczyn	496 912,21	Remont drogi gminnej nr 100432 O ul. Traugutta w Wołczynie	R	0,229
Gmina Grodków	1 323 513,17	Przebudowa ulic Kochanowskiego i Dąbrowskiej w Grodkowie	P	0,655
Gmina Dobrodzień	109 044,01	Przebudowa ul. Szkolnej w Bzinicy Nowej	P	0,226
Gmina Korfantów	1 164 868,02	Przebudowa drogi w miejscowości Gryzów	P	0,829
Gmina Pokój	142 130,66	Przebudowa drogi gminnej wewnętrznej ul. 1 Maja w m. Domaradzka Kuźnia o dl. 508 mb	P	0,508
Gmina Reńska Wieś	545 641,10	Budowa drogi z infrastrukturą towarzyszącą - ul. Spokojna w Więszycach	B	0,347
Gmina Brzeg	227 787,57	Remont ul. Mlecznej w Brzegu	R	0,104
Gmina Praszka	543 539,46	Przebudowa drogi gminnej nr 100933 O - ul. Curie - Skłodowskiej wraz z przebudową skrzyżowania z ul. Kolorową w Praszce - Etap I	P	0,220
Gmina Kluczbork	1 668 360,75	Remont nawierzchni obwodnicy miasta Kluczborka od DK45 w Kuniowie do ronda przy ul. Fabrycznej w Kluczborku	R	0,247
Gmina Wilków	899 380,33	Przebudowa drogi relacji Bukowie - Gorzesław	P	1,677
Gmina Prószków	1 181 259,47	Przebudowa drogi gminnej nr 104827 O ul. Strażackiej w miejscowości Przysiecz	P	0,558
Gmina Reńska Wieś	259 082,85	Budowa drogi gminnej - ul. Żabnik w Długomiłowicach	B	0,302
Gmina Dobrodzień	160 307,13	Przebudowa ul. Polnej w Ligocie Dobrodzieńskiej	P	0,310
Gmina Popielów	453 756,38	Przebudowa drogi publicznej łączącej Popielów z Popielowską Kolonią - droga gminna nr 101820 O	P	1,238
Gmina Ujazd	678 084,78	Przebudowa drogi gminnej nr 105734 O ul. Jaryszowska w m. Zimna Wódka	P	0,347
Gmina Brzeg	103 584,85	Remont ul. Lekarskiej w Brzegu	R	0,057
Gmina Pawłowiczki	575 245,38	Przebudowa drogi gminnej nr 108467 O Ostroźnica-Chrósty	P	2,400
Gmina Bierawa	314 998,12	Przebudowa drogi gminnej ul. Wierzbowej w miejscowości Stare Koźle etap I	P	0,147
Gmina Zawadzkie	480 665,33	Remont ulicy Powstańców Śląskich w Zawadzkim	R	0,190
Gmina Kietrz	264 284,63	Remont drogi publicznej gminnej nr 108813 O	R	0,350
			RAZEM	28,786

B - budowa (rozbudowa), P - przebudowa, R - remont

Źródło: RFRD



Miasto Opole

Opole cechuje korzystne położenie komunikacyjne. Jako miasto wojewódzkie położone jest w centralnej części regionu. Układ drogowy Opola opiera się przede wszystkim na głównych arteriach komunikacyjnych o randze krajowej oraz wojewódzkiej, które stanowią o istotnej funkcji tranzytowej miasta. Uzupełnieniem sieci komunikacyjnej są drogi o znaczeniu powiatowym i gminnym. Problemem, z jakim boryka się miasto, jest niewystarczająca liczba przepraw mostowych przez rzekę Odrę. Kolejnym utrudnieniem jest stale rosnące zapotrzebowanie na miejsca parkingowe w obrębie centrum. W dalszym ciągu system infrastruktury rowerowej na terenie Opola nie jest w pełni spójny, co wprowadza utrudnienia w poruszaniu się po mieście tego rodzaju środkiem transportu.

Na południe od miasta przebiega autostrada A4. Dojazd do niej zapewnia sieć dróg niższego rzędu. Opole posiada dobrze rozbudowaną sieć ulic tworzoną przez drogi krajowe oraz wojewódzkie. Podstawowy drogowy układ transportowy Opola, o zasięgu lokalnym, regionalnym, ponadregionalnym oraz międzynarodowym, tworzą:

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

Przebieg dróg krajowych i wojewódzkich nakłada się na podstawową sieć głównych ulic miasta, służących do obsługi powiązań międzydzielnicowych. Istniejący układ uliczno-drogowy Opola, mimo licznych remontów i modernizacji, jest nadal układem o wielu niedostatkach w zakresie funkcjonalności, parametrów, warunków ruchu, stanu technicznego nawierzchni ulic. Słabą stroną jest to, że wiele odcinków ulic przebiegających przez miasto ciągle jeszcze nie spełnia

najwyższych parametrów technicznych. Niskie standardy sieci drogowej mają swoje odzwierciedlenie w stanie bezpieczeństwa na ulicach Opola oraz negatywnym oddziaływaniu na otoczenie (emisja hałasu i zanieczyszczenie powietrza). Pod względem funkcjonalnym istniejący układ uliczno-drogowy charakteryzuje się brakiem w pełni wykształconych ciągów łączących podstawowe struktury zagospodarowania miasta oraz brakiem segregacji różnych rodzajów ruchu. Rosnący ruch samochodowy (również ciężarowy), doprowadza do wyczerpywania się przepustowości w godzinach szczytu na podstawowym układzie ulicznym miasta Opola oraz na wielu odcinkach i skrzyżowaniach w centralnej części miasta. Główne ulice w mieście są także podstawowymi trasami komunikacji autobusowej, a ich przebieg oraz sprawne funkcjonowanie warunkuje jakość komunikacji zbiorowej. Autobusy, poprzez stanie w zatorach mają opóźnienia.

Dotychczasowe inwestycje drogowe w Opolu przyczyniły się bezpośrednio do wzrostu konkurencyjności miasta poprzez poprawę dostępności do infrastruktury transportowej. Najważniejsze zadania zrealizowane w latach 2014-2020 przez miasto Opole, prezentuje poniższa tabela.

Tabela 10 Najważniejsze zadania zrealizowane w latach 2014-2020 przez m. Opole

Tytuł zadania	Program	Zakres
Budowa obwodnicy piastowskiej w Opolu odcinek od obwodnicy północnej do ul. Krapkowickiej Etap II- od węzła Niemodlińska do obwodnicy północnej	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020	Głównym celem projektu było odciążenie korytarza drogi krajowej nr 45 dla ograniczenia ponadnormatywnych oddziaływań występujących na ulicach Domańskiego i Partyzanckiej w Opolu. Budowa drogi zapewnia także lepsze warunki dojazdu do obszarów przemysłowych i handlowych w zachodniej części miasta, a poprzez węzły wpływa na poprawę dostępności komunikacyjnej terenów przyległych, poprawę bezpieczeństwa użytkowników dróg oraz otwiera możliwość wykorzystania terenów przyległych na potrzeby rozwoju miasta.
Poprawa funkcjonowania systemu transportu publicznego oraz zastosowanie rozwiązań zwiększających bezpieczeństwo ruchu drogowego w obrębie stacji kolejowej Opole Wschód	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020	Zakres projektu obejmował m.in.: - budowę autobusowego węzła przesiadkowego, - przebudowę odcinków dróg: DW nr 435 (ul. Batalionów Chłopskich/ul. Boh. Monte Cassino), drogi powiatowej – ul. Oleska, dróg gminnych: ul. Katowicka, ul. Kusocińskiego/ul. Rataja, ul. Nysy Łużyckiej. - utworzenie dróg łącznikowych umożliwiających połączenie ciągu głównego DW435 z układem komunikacyjnym w rejonie dworca kolejowego Opole Wschód oraz skomunikowanie ul. Oleskiej z ul. Katowicką (prawoskręt), - realizację skrzyżowania DW435 z ul. Oleską i ul. Katowicką oraz Rataja i Kusocińskiego w jedno zintegrowane skrzyżowanie z wyspą centralną i wykorzystaniem wew. powierzchni akumulacyjnych dla relacji skrętnych, - budowę prawoskrętu z ul. Oleskiej do węzła przesiadkowego, - skomunikowanie ul. Katowickiej, Boh. Monte Cassino z ul. Oleską i ul. Rataja (poprzez przebicie w nasypie kolejowym) wraz z przebudową niezbędnej infras. PKP, - budowę obiektów inżynierskich i murów oporowych w ciągach projektowanych dróg, - przy ul. Rataja dowiązanie istniejącego parkingu do układu komunikacyjnego,



		<ul style="list-style-type: none"> - budowę parkingu P&R przy ul. Oleskiej i ul. Kusocińskiego z dowiązaniem do nowego układu komunikacyjnego, - budowę 2 parkingów B&R w rejonie dworca PKP (183 miejsca postojowe), - włączenie do projektowanego układu komunikacyjnego wszystkich kierunków możliwych do wykorzystania przez komunikację autobusową do/z nowoprojektowanych zatok autobusowych, - budowę ciągów pieszych i rowerowych, - budowę sygnalizacji świetlnej, - przygotowanie infrastruktury pod budowę systemu informacji pasażerskiej.
<p>Czysta komunikacja publiczna – zwiększenie mobilności mieszkańców Aglomeracji Opolskiej oraz modernizacja infrastruktury towarzyszącej transportowi publicznemu – etap I</p>	<p>Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020</p>	<p>Zakres rzeczowy obejmował m.in.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inwestycja taborowa – zakup 61 nowych niskoemisyjnych autobusów miejskich o normie EURO 6, w tym: 43 pojazdów maxi, diesel (dł. ok. 12 m); 15 pojazdów mega, diesel (dł. ok. 18 m); 3 pojazdy midi, diesel (dł. ok. 10 m). - Zakup pojazdu obsługi technicznej (holownika) - Kompleksową modernizację zajezdni autobusowej - Rozbudowa sieci transportu miejskiego o systemy i urządzenia służące elektronicznej obsłudze pasażerów i poszerzeniu zakresu świadczonych usług.
<p>Bezpieczny transport w Opolu</p>	<p>Regionalny Program Operacyjny Województwa Opolskiego 2014-2020</p>	<p>Projekt pn. „Bezpieczny transport w Opolu” swoim zakresem przedmiotowym objął zbiór zadań realizowanych na obszarze Aglomeracji Opolskiej mających wpłynąć na rozwój zrównoważonej intermodalnej mobilności miejskiej oraz ograniczenie emisji zanieczyszczeń uciążliwych dla środowiska i generowanych przez zmotoryzowanych użytkowników dróg (przede wszystkim CO₂). W ramach zintegrowanego przedsięwzięcia wykonane zostały następujące zadania inwestycyjne:</p> <p>Zadanie nr 1: „Budowa mostu w ciągu ul. Niemodlińskiej nad Kanałem Ulgi wraz z budową kładki technologicznej z dopuszczeniem ruchu pieszo-rowerowego”, jako inwestycja docelowo zmierzająca do: – przebudowy ul. Niemodlińskiej i jej infrastruktury towarzyszącej (ścieżki rowerowe, chodniki) z zamiarem poprawy jej warunków użytkowych dla ruchu kołowo-pieszego, – budowy sąsiedniej możliwości przeprawy pieszo-rowerowej.</p> <p>Zadanie nr 2: „Budowa ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż ul. Budowlanych w ramach rozbudowy ul. Budowlanych”</p> <p>Zadanie nr 3: „Budowy ścieżki rowerowej wzdłuż ul. Marka z Jemielnicy w ramach zadania Budowa ścieżek rowerowych”</p> <p>Zadanie nr 4: „Rozbudowa ulic Niemodlińskiej i Spychalskiego na odcinku od ul. Wojska Polskiego do Kanału Ulgi wraz z budową ścieżki rowerowej”</p> <p>Zadanie nr 5: „Przebudowa kładki pieszo-rowerowej przez rzekę Odrę, w ciągu ul. 11 Listopada w Opolu”</p> <p>Zadanie nr 6: „Zakup i montaż tablic dynamicznej informacji pasażerskiej – 4 szt.”</p> <p>Zadanie nr 7: „Budowa i modernizacja oświetlenia ulicznego w Opolu”</p> <p>Zadanie nr 8: „Oświetlenie – dokumentacja techniczna</p>



Czas na rower - Budowa ścieżek pieszo-rowerowych w Aglomeracji Opolskiej	Regionalny Program Operacyjny Województwa Opolskiego 2014-2020	<p>Produkty projektu:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wybudowane drogi dla rowerów 21,36 km - Obiekty „Bike&Ride” 4 szt. - Miejsca postojowe w „Bike&Ride” 44 szt. - Liczba wybudowanych obiektów „parkuj i jedź” 2 szt. - Liczba miejsc postojowych „parkuj i jedź” 8 szt. - Liczba miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź” 1 szt.
Czas na przesiadkę w Aglomeracji Opolskiej	Regionalny Program Operacyjny Województwa Opolskiego 2014-2020	<p>Produkty projektu:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wybudowane drogi dla rowerów 5,72 km - Obiekty „Bike&Ride” 3 szt. - Miejsca postojowe w „Bike&Ride” 40 szt. - Liczba wybudowanych obiektów „parkuj i jedź” 2 szt. - Liczba miejsc postojowych „parkuj i jedź” 366 szt. - Liczba miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych w wybudowanych obiektach „parkuj i jedź” 15 szt.
Budowa, rozbudowa i przebudowa infrastruktury niskoemisyjnego transportu publicznego w Opolu - etap I	Regionalny Program Operacyjny Województwa Opolskiego 2014-2020	<p>W ramach zintegrowanego przedsięwzięcia wykonane zostały:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Budowa centrum przesiadkowego w rejonie dworca kolejowego Opole Zachodnie. - Budowa centrum przesiadkowego w rejonie dworca kolejowego Opole Grotowice. - Budowa kładki pieszo-rowerowej nad Kanalem Ulgi w ciągu ul. Parkowej (ul. Bolkowskiej) w Opolu. - Budowa ciągu pieszo-rowerowego w ciągu ul. Sołtysów. - Zakup i montaż tablic dynamicznej informacji pasażerskiej i parkingowej oraz zakup biletomatów (Opole Zachodnie i Opole Grotowice) – 2 tablice parkingowe, 6 tablic informacji pasażerskiej, 3 biletomaty.
Przebudowa dróg do terenów inwestycyjnych w gminach: Opole, Dobrzeń Wielki i Tarnów Opolski	Regionalny Program Operacyjny Województwa Opolskiego 2014-2020	Zakres rzeczowy obejmował przebudowę dróg w 3 lokalizacjach: Opolu, Chróścicach i Tarnowie Opolskim.
Elektromobilne Opole	Regionalny Program Operacyjny Województwa Opolskiego 2014-2020	Projekt dotyczy zakupu nowych autobusów elektrycznych wraz z niezbędną infrastrukturą ładowania w celu elektryfikacji linii komunikacji miejskiej nr 25 w Opolu.
Rozbudowa DW 435 w Opolu obręb Żerkowice od km 13 + 947 do km 15 + 599	Regionalny Program Operacyjny Województwa Opolskiego 2014-2020	Inwestycja polegała na rozbudowie drogi DW 435 na odcinku o dł. 1,652 km.

Źródło: Opracowanie na podstawie mapadotacji.gov.pl

Zrealizowane inwestycje przyczyniły się do podniesienia potencjału miasta Opolą, dążąc do poprawy prestiżu oraz zmniejszenia różnicowania jakości życia w regionie. Przyczyniły się do polepszenia warunków życia mieszkańców, wspomogły zrównoważony rozwój Opolą i poprawiły jego atrakcyjność inwestycyjną. Niezwykle ważnymi aspektami jest również likwidacja barier architektonicznych i obniżenie wydatków Beneficjenta na energię i transport. Inwestycje w działania niskoemisyjne znajdują się w prawie każdym podejmowanym zadaniu.



Transport autobusowy

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

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

Zasady organizacji i funkcjonowania regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym w transporcie (w tym w transporcie drogowym i kolejowym), czy zasady finansowania regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym określa Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tj. Dz.U. 2020 poz. 1944). Organizatorem publicznego transportu zbiorowego, w zależności od zasięgu przewozów, jest gmina, związek międzygminny, powiat (miasto na prawach powiatu), związek powiatów, związek powiatowo-gminny, województwo lub minister właściwy do spraw transportu. Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym powierza organizatorowi do wykonania trzy zadania (art.8):

- planowanie rozwoju transportu,
- organizowanie publicznego transportu zbiorowego,
- zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

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



- Marszałek jest organizatorem publicznego transportu kolejowego, który pochłania znaczne środki z budżetu województwa, a organizowanie transportu autobusowego wymagałoby wygospodarowania dodatkowych środków.
- Od 2017 r. co roczne zmiany przepisów przedłużających ważność zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów pasażerskich, powodują zachowanie prawa do rekompensat z tytułu stosowania ulg ustawowych dla wszystkich przewoźników, a nie tylko dla operatorów publicznego transportu zbiorowego. W konsekwencji przewoźnicy komercyjni obsługują wszystkie rentowne linie autobusowe, pozostawiając małe miejscowości bez dostępu do komunikacji.
- Brak prawa wyłącznego linii użyteczności publicznej (czyli na liniach, na których organizatorami JST nie mogliby jeździć przewoźnicy komercyjni) – co spowodowałoby możliwość pakietowania linii dochodowych z deficytowymi, pomimo zapisu w Rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dot. usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego.

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

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

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

- wprowadzić prawo wyłączne dla linii użyteczności publicznej, co spowodowałoby możliwość pakietowania linii dochodowych z deficytowymi,



- zmienić finansowanie transportu autobusowego poprzez całkowitą zmianę zasad dystrybucji funduszu autobusowego – środki funduszu powinny być do dyspozycji samorządów bez żadnych ograniczeń, które obecnie obowiązują, typu - dopłaty tylko do nowych linii, tylko 1 zł do wozokilometra,
- ujednoczyć ulgi ustawowe w przewozach kolejowych i autobusowych,

Wprowadzenie powyższych rozwiązań pozwoliłoby na odpowiednią koordynację rozkładów jazdy w transporcie autobusowym i kolejowym, pakietowania linii użyteczności publicznej rentownych z nierentownymi, wprowadzenie wspólnego biletu. W tej sytuacji dostępna w ramach Funduszu autobusowego pula środków prawdopodobnie byłaby wykorzystana i wystarczająca do efektywnej organizacji transportu publicznego wraz z likwidacją „białych plam” dostępności komunikacyjnej na terenie województwa opolskiego.

Transport drogowy w latach 2018-2020 kształtował się następująco:

- **Transport drogowy w 2018 r.**

Na dzień 31 grudnia 2018 roku w regionie funkcjonowało 36 przewoźników posiadających 225 zezwoleń wydanych na wykonywanie regularnych i regularnych specjalnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, wydanych przez Marszałka Województwa Opolskiego.

W 2018 roku 27 przewoźników drogowych otrzymało dopłaty na łączną kwotę 24 464 138,34 zł

- **Transport drogowy w 2019 r.**

Na dzień 31 grudnia 2019 roku w regionie funkcjonowało 36 przewoźników posiadających 247 zezwoleń wydanych na wykonywanie regularnych i regularnych specjalnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, wydanych przez Marszałka Województwa Opolskiego.

W 2019 roku 25 przewoźników drogowych otrzymało dopłaty na łączną kwotę 25 455 233,84 zł

- **Transport drogowy w 2020 r.**

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

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

Zezwolenia na przewóz osób w krajowym transporcie drogowym wydają – poza Marszałkiem – również Prezydenci/Burmistrzowie/Wójtowie i Starostowie. Lista przewoźników, którym zezwolenie na przewóz osób w krajowym transporcie drogowym wydał Marszałek Województwa Opolskiego, przedstawia poniższa tabela.



Tabela 11 Lista przewoźników, którym zezwolenie na przewóz osób w krajowym transporcie drogowym wydał Marszałek WO

L.p.	Nazwa	Miejscowość
1	Usługi Transportowo - Turystyczne "MARCELL" Cebula Czesław	Strzelce Opolskie
2	Zakład Gospodarczy "ORLAND" Sp. z o.o. Żędowice	Zawadzkie
3	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Kluczborku Sp. z o.o.	Kluczbork
4	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Strzelcach Opolskich Spółka Akcyjna	Strzelce Opolskie
5	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Głubczycach Sp. z o.o.	Głubczyce
6	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Nysie Sp. z o.o.	Nysa
7	Usługi Transportowe Janusz Pechta	Głuchołazy
8	Usługi Transportowe Jaromin Zakliński	Gorzów Śląski
9	Biuro Przewozowe "GRAND TOUR VENUS" Zubeil Krzysztof	Kadłub Turawski
10	Przewóz Osób Autokarem Dariusz Wesołowski	Ostrówek
11	Krajowy i Międzynarodowy Przewóz Osób Wojnakowski	Opole
12	"SANDREX" Witka Jacek	Brzeg
13	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o. w Brzegu	Brzeg
14	Komercyjne Linie Autobusowe LUZ Sp. z o.o.	Opole
15	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o.	Namysłów
16	Usługi Transportowe Beata Aleksandra Jeziorowska	Olesno
17	Andrzej Folmer FOLTRANS	Gogolin
18	INTER Sp. z o.o.	Strzelce Opolskie
19	Opolskie Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej S.A.	Opole
20	Przewóz Osób Andrzej Siwik	Byczyna
21	Zbigniew Paradowski Przedsiębiorstwo Usługowo-Handlowe "EUROTAM"	Tułowice
22	EURO-BUS Kurowski Bogdan	Nysa
23	"ABX 2 BUS" Milena Bem	Rudniki
24	SINDBAD Sp. z o.o.	Opole
25	Przedsiębiorstwo Handlowo-Usługowe "MARBUS" Mariusz Leszczyński	Strzelin
26	Usługi Transportowe Auto-Komis Skup-Sprzedaż Samochodów Pośrednictwo Zygmunt Józef	Paczków
27	Zakład Usług Komunalnych Sp. z o.o.	Baborów
28	"WIDERA" Widera Jarosław	Prószków
29	"TIGER - BUS" Michał Osowski	Jugów
30	MOTOMIX Łukasz Jeziorowski	Olesno
31	Biuro Podróży Opawy Wojciech Tokarz Sp. J.	Głuchołazy
32	GREGORIO Usługi Autokarowe Grzegorz Perewizny	Nysa
33	WEGATUR Krzysztof Ocipiński	Rozwada
34	Firma Wielobranżowa " Bartosz Dorociak"	Wilków
35	GTVBUS Polska Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością	Walce
36	JAMBOR - Jerzy Jambor	Opole
37	Gmina Dobrodzień Zakład Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej w Dobrodzieniu	Dobrodzień
38	Martin Bus Przewóz Osób ul. Główna 15, Łagiewniki Wielkie, 42-772 Pawonków	Łagiewniki Wielkie
39	Irena Lewandowska - Usługi Transportowe Biuro Turystyczne " LEW-TRANS"	Prudnik
40	J@MBOR - Ryszard Jambor	Opole
41	Omega Smak Podróży Aneta Zielony	Ochodze
42	EUROBUS Kurowski Piotr Sp. z o.o.	Nysa

Źródło: UMWO, stan na 07.2021 r.



Na terenie województwa funkcjonuje związek celowy powiatowo-gminy „Jedź z Nami”, utworzony przez powiat strzelecki oraz gminy powiatu strzeleckiego:

- Izbicko
- Jemielnica,
- Kolonowskie,
- Leśnica,
- Strzelce Opolskie,
- Ujazd,
- Zawadzkie.

Celem związku jest wykonywanie zadań obejmujących ogół spraw dotyczących lokalnego transportu zbiorowego, pełniąc rolę organizatora publicznego transportu zbiorowego w rozumieniu ustawy z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. z 2020 r. poz. 1944 ze zm.). W szczególności do zadań Związku należy realizowanie zadań w zakresie: zapewnienia funkcjonowania pasażerskiej komunikacji zbiorowej na obszarach powiatu oraz gmin objętych działaniem Związku, koordynowania rozkładów jazdy linii przebiegających przez obszar powiatu, zapewniania funkcjonowania pasażerskiej komunikacji w zakresie dowozu uczniów do szkół i przedszkoli. Na terenie powiatu strzeleckiego, przed utworzeniem Związku, ilość połączeń determinowana była rachunkiem ekonomicznym, stąd też tendencja była niestety taka, że część kursów do części miejscowości w latach poprzednich była obcinana i ograniczana. Po utworzeniu Związku, mieszkańcy powiatu strzeleckiego poprzez swoich wójtów, burmistrzów i związek celowy mają wpływ na tę całą siatkę połączeń i sami decydują o tym, jakie kursy i dokąd są potrzebne pasażerom. Niestety na pozostałym obszarze województwa opolskiego problem z dostępnością do komunikacji autobusowej wciąż występuje.

Ustawa z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz.U. z 2021 r. poz. 717), dała możliwość przywracania lokalnych połączeń autobusowych. Dofinansowanie można było uzyskać na linię komunikacyjną nie funkcjonujących od co najmniej 3 miesięcy przed wejściem w życie ustawy i na które umowa o świadczenie usług dotyczących publicznego transportu zbiorowego zostanie zawarta po jej wejściu w życie. Dzięki ustawie mieszkańcy, przede wszystkim z mniejszych miejscowości, mogliby dotrzeć środkami transportu publicznego do pracy, szkół, placówek zdrowia i instytucji kultury. Zwiększenie siatki połączeń autobusowych stworzyłoby także możliwość znalezienia pracy w miejscowościach, do których dojazd był dotychczas utrudniony lub niemożliwy.

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

- samorzady nie były przygotowane na uruchomienie nowych linii,



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

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

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

We wrześniu 2019 r. Wojewoda Opolski ogłosił dodatkowy nabór wniosków z kwotą 10 510 859,07 zł. W drugim naborze wnioski złożyło 7 JST na łączną kwotę 61,1 tys. zł. W województwach lubuskim, warmińsko-mazurskim i wielkopolskim nie został złożony ani jeden wniosek. Od 13.11.2019 r. do 29.11.2019 r., można było składać wnioski na nowy rok budżetowy. Wysokość środków dla województwa opolskiego na rok 2020 wyniosła 31 045 690,35 zł. Złożono 16 wniosków na łączną kwotę 3,6 mln zł. przez gminy: Chrzastowice, Dobrodzień, Głucholazy, Gogolin, Grodków, Kluczbork, Krapkowice, Lubrza, Ozimek, Świerczów, Walce, Zdieszowice, przez powiaty: kędzierzyński – kozielski, nyski, prudnicki oraz związek Powiatowo – Gminny „Jedź z Nami”.



Badania napełnień na liniach użyteczności publicznej oraz zachowań i preferencji komunikacyjnych pasażerów

Na podstawie badania napełnień na liniach użyteczności publicznej oraz zachowań i preferencji komunikacyjnych pasażerów w woj. opolskim ("TRAKO" WIERZBICKI I WSPÓLNICY S.J. 2015 r.), największe potoki pasażerskie na liniach autobusowych w województwie opolskim można zauważyć w sytuacji, gdy nie istnieje konkurencja ze strony kolei lub czasy przejazdów kolejną nie są atrakcyjne dla pasażera. Największe potoki pasażerskie odnotowano na trasach między powiatem opolskim, a:

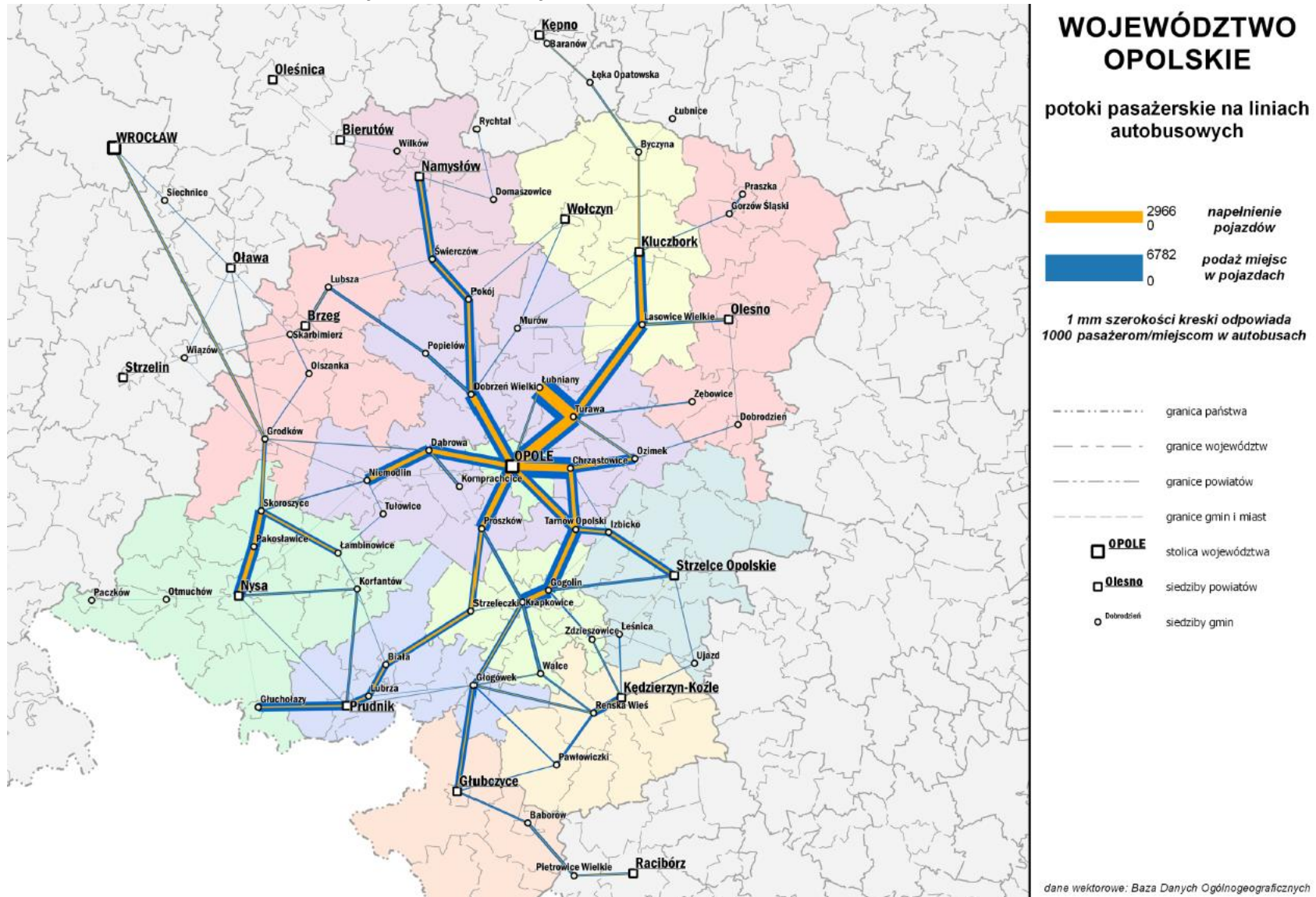
- miastem Opole (największy obszar ciężenia dla całości województwa),
 - powiatem krapkowickim (brak połączeń kolejowych w największym mieście – Krapkowicach),
 - powiatem kluczborskim (linia kolejowa oddziałuje na inne obszary niż transport autobusowy);
- a także między powiatami krapkowickim i prudnickim (brak połączeń kolejowych).

Istotne są również trasy pomiędzy powiatami opolskim i strzeleckim (przewozy kolejowe konkurują z dobrze rozwiniętymi przewozami autobusowymi), nyskim i prudnickim (tu także przewozy kolejowe konkurują z dobrze rozwiniętymi przewozami autobusowymi) oraz namysłowskim i opolskim (brak połączeń kolejowych).

Połączenia o największej liczbie pasażerów są to zazwyczaj poranne kursy dowożące uczniów i pracowników do celu podróży (szkoła, uczelnia, praca) między godzinami 6:00 a 8:00. Szczyt popołudniowy jest bardziej rozłożony w czasie (między 14:00, a 17:00) ze względu na różne pory zakończenia aktywności. Najmniejszą liczbę pasażerów zanotowano w przypadku bardzo wczesnych połączeń (przed 5:00) oraz w dni wolne. Największe potoki pasażerskie na liniach autobusowych można zauważyć w sytuacji, gdy nie istnieje konkurencja ze strony kolei lub parametry połączeń kolejowych nie są atrakcyjne.

Z uwagi na COVID-19 i pandemię, która rozpoczęła się w 2020 roku, badania napełnień na liniach drogowego transportu zbiorowego nie były możliwe do zaktualizowania. Rok 2020 jest niemiernodajny z uwagi m.in. na wprowadzony lockdown. Izolacja domowa czy ograniczona możliwość przemieszczania się wpłynęła na zmniejszenie liczby pasażerów oraz zmniejszyła wpływy z biletów.

Rysunek 14 Potoki pasażerskie na liniach autobusowych w dzień roboczy



Źródło: Badania napelnień na liniach użyteczności publicznej oraz zachowań i preferencji komunikacyjnych pasazerów w woj. opolskim (2015)

Tabela 12 Wybrane wskaźniki charakteryzujące linie autobusowe w woj. opolskim w dzień roboczy

Wybrane wskaźniki charakteryzujące linie autobusowe w granicach woj. opolskiego w dzień roboczy					
Połączenia między powiatami:	Liczba kursów w dzień roboczy	Liczba zbadanych kursów w dzień roboczy	Liczba pasażerów przejeżdżająca przez ekran	Średnia liczba pasażerów w kursie przejeżdżająca przez ekran	Maksymalna liczba pasażerów przewiezionych 1 kursem przez ekran
Powiat brzeski - Powiat namysłowski	2	6	19	3	7
Powiat brzeski - Powiat nyski	47	26	246	9	27
Powiat brzeski - Powiat olawski	5	6	60	10	21
Powiat brzeski - Powiat opolski	21	19	221	12	49
Powiat głubczycki - Powiat kędzierzyńsko-kozielski	8	5	19	4	15
Powiat głubczycki - Powiat prudnicki	48	29	263	9	26
Powiat głubczycki - Powiat raciborski	14	3	33	10	19
Powiat kędzierzyńsko-kozielski - Powiat krapkowicki	37	22	149	7	47
Powiat kędzierzyńsko-kozielski - Powiat prudnicki	26	10	65	6	22
Powiat kędzierzyńsko-kozielski - Powiat strzelecki	13	8	57	7	22
Powiat kępiński - Powiat kluczborski	13	38	475	13	43
Powiat kępiński - Powiat namysłowski	4	1	9	7	9
Powiat kluczborski - Powiat namysłowski	5	84	781	9	45
Powiat kluczborski - Powiat oleski	30	40	449	11	43
Powiat kluczborski - Powiat opolski	83	48	404	8	39
Powiat kluczborski - Powiat wieruszowski	2	13	112	8	33
Powiat krapkowicki - Powiat opolski	146	47	466	10	38
Powiat krapkowicki - Powiat prudnicki	87	32	270	8	36
Powiat krapkowicki - Powiat strzelecki	40	9	104	12	23
Powiat m. Opole - Powiat opolski	624	282	2074	7	58
Powiat namysłowski - Powiat oleśnicki	2	444	3975	9	63
Powiat namysłowski - Powiat opolski	54	22	153	7	38
Powiat nyski - Powiat opolski	50	30	349	12	36
Powiat nyski - Powiat prudnicki	93	32	346	11	34
Powiat oleski - Powiat opolski	23	48	349	7	26
Powiat opolski - Powiat strzelecki	55	43	490	11	45
Powiat strzelecki - Powiat tarnogórski	1	1	6	6	6

Źródło: Badania napełnień na liniach użyteczności publicznej oraz zachowań i preferencji komunikacyjnych pasażerów w woj. opolskim (2015)

Tabela 13 Wybrane wskaźniki charakteryzujące połączenia autobusowe w woj. opolskim w dzień wolny

Wybrane wskaźniki charakteryzujące linie autobusowe w granicach woj. opolskiego w dni wolne					
Połączenia między powiatami:	Liczba kursów w soboty i niedziele	Liczba zbadanych kursów w soboty i niedziele	Liczba pasażerów przejeżdżająca przez ekran	Średnia liczba pasażerów w kursie przejeżdżająca przez ekran	Maksymalna liczba pasażerów przewiezionych 1 kursem przez ekran
Powiat brzeski - Powiat nyski	43	29	279	10	26
Powiat brzeski - Powiat olawski	5	2	9	5	6
Powiat głubczycki - Powiat prudnicki	19	13	75	6	16
Powiat głubczycki - Powiat raciborski	8	3	19	6	13
Powiat kluczborski - Powiat oleski	4	5	56	11	16
Powiat kluczborski - Powiat opolski	35	22	256	12	28
Powiat krapkowicki - Powiat opolski	44	34	307	9	40
Powiat krapkowicki - Powiat prudnicki	29	18	245	14	40
Powiat m. Opole - Powiat opolski	211	122	1349	11	40
Powiat namysłowski - Powiat opolski	19	11	140	13	23
Powiat nyski - Powiat opolski	19	10	69	7	14
Powiat nyski - Powiat prudnicki	24	15	150	10	29
Powiat oleski - Powiat opolski	3	3	13	4	9
Powiat opolski - Powiat strzelecki	28	15	123	8	23

Źródło: Badania napełnień na liniach użyteczności publicznej oraz zachowań i preferencji komunikacyjnych pasażerów w woj. opolskim (2015)



Wśród pasażerów widać tendencję do korzystania z jak najmniejszej liczby środków transportu, co minimalizuje zarówno czas przejazdu (nie trzeba tracić czasu na przesiadkę), jak i ponoszone koszty (nie trzeba kupować kilku biletów). Przewoźnicy najczęściej organizują linie komunikacyjne w taki sposób, by istniała możliwość przejazdu pomiędzy różnymi miejscowościami z dużą penetracją miast. Integracja rozkładowa pomiędzy przewoźnikami nie istnieje lub jest minimalna, co zmusza pasażera do wyboru konkretnego przewoźnika. Problemem są miejsca, do których komunikacja autobusowa nie dojeżdża z uwagi na brak rentowności linii dla przewoźnika. Mniej pasażerów przynosi straty, co najczęściej skutkuje zamknięciem połączenia lub zmiany jego trasy. Tam, gdzie występuje duży potok pasażerów częstotliwość kursów jest wystarczająca i są to kierunki np. Kluczbork, Strzelce Opolskie, Krapkowice, Głubczyce, Prudnik. Innym aspektem związanym z częstotliwością jest konieczność zapewnienia właściwej obsługi transportem publicznym w trakcie i poza szczytem komunikacyjnym.

Transport publiczny zależny jest w dużym stopniu od pasażerów kierujących się do pracy lub miejsca nauki (szkoła, uczelnia). Podróże te odbywają się w określonych porach dnia. Poza szczytem komunikacyjnym zainteresowanie przejazdami spada zazwyczaj do niskiego poziomu i prowadzenie przewozów w tym przedziale czasowym może nie być opłacalne.

Wśród ankietowanych zapytanych, co powinno ulec zmianie w funkcjonowaniu transportu publicznego, połowa oczekuje obniżenia cen biletów. Brak biletów okresowych może być utrudnieniem przy codziennym korzystaniu z transportu publicznego. W efekcie wzrastają koszty przejazdów, w skrajnych przypadkach dorównując kosztom paliwa do własnego pojazdu.

Należy podjąć działania mające na celu utworzenie integracji biletowej oraz uruchomienia wachlarza biletów okresowych, co przyczyni się do popularyzacji transportu publicznego. Do tej pory wspólny bilet funkcjonuje tylko na trasach Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego Sp. z o.o., w Opolu z połączeniami kolejowymi realizowanymi przez POLREGIO Sp. z o.o. Dotyczy on komunikacji pomiędzy dziewięcioma stacjami kolejowymi na terenie Miasta Opola: Opole Główne, Opole Gostawice, Opole Groszowice, Opole Grotowice, Opole Wschodnie, Opole Zachodnie, Opole Borki, Opole Chmielowice, Opole Czarnowąsy. Pasażerowie posiadający bilet okresowy pozamiejski mogą korzystać z połączeń kolejowych realizowanych przez POLREGIO Sp. z o.o. wyłącznie pomiędzy stacjami na terenie Opola. Jeden wspólny bilet na województwo i dotyczący tylko stolicy regionu to zdecydowanie za mało. Planowane są jednak dalsze działania POLREGIO Sp. z o.o. wspólnie z przewoźnikami autobusowymi, celem zwiększenia integracji biletowej w województwie. Równoległe należy dążyć do utrzymania cen biletów lub ich obniżenia oraz ujednoczenia informacji pasażerskiej. W dotychczasowych działaniach przewoźników można zauważyć sukcesywną wymianę taboru na autobusy spełniające normy EURO 6, co planowane jest również na najbliższe lata.



4.2. Transport kolejowy (m.in. ERTMS)

Według danych z 2019 r. opracowanych przez Urząd Transportu Kolejowego, województwo opolskie charakteryzuje wskaźnikiem wykorzystania w wysokości 5,5 przejazdów kolejowych na statystycznego mieszkańca. Łączna długość eksploatowanych linii kolejowych w województwie opolskim w 2018 r. to 782 km. Liczba pasażerów wszystkich spółek wykonujących przewozy w tym regionie wyniosła 5,5 mln, podczas gdy w 2015 r. było to 5,3 mln pasażerów. Wskaźnik wykorzystania dla województwa opolskiego przy stosunkowo gęstej sieci kolejowej wskazuje, że potencjał kolei w tym regionie nie jest wykorzystywany. Jednym z powodów jest niska jakość infrastruktury kolejowej i wynikające stąd wydłużone czasy przejazdu.

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

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

- magistralna linia kolejowa nr 132 relacji Bytom – Wrocław na odcinku Opole - Groszowice – Lipki – Wrocław, będąca fragmentem międzynarodowych tras kolejowych E 30 i E 59,
- magistralna linia kolejowa nr 136 relacji Opole Groszowice – Kędzierzyn-Koźle, będąca fragmentem międzynarodowych tras kolejowych E 30 i C-E 59,
- magistralna linia kolejowa nr 137 relacji Katowice – Legnica na odcinku Kędzierzyn- Koźle – Sławięcice – Katowice, będąca fragmentem międzynarodowej trasy kolejowej E 30,
- magistralna linia kolejowa nr 151 relacji Kędzierzyn-Koźle – Chałupki na odcinku Kędzierzyn-Koźle – Dziergowice, będąca fragmentem międzynarodowych tras kolejowych C-E 59.
- magistralna linia kolejowa nr 132 relacji Bytom – Wrocław na odcinku Opole - Groszowice – Strzelce Opolskie – Błotnica Strzelecka – Bytom, będąca fragmentem międzynarodowej trasy kolejowej C 30,
- pierwszorzędna linia kolejowa nr 277 relacji Opole – Jelcz – Wrocław będąca, fragmentem międzynarodowych tras kolejowych C 30 i C 59.

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



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

Tabela 14 Najważniejsze zadania zrealizowane w latach 2014-2020 przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w województwie opolskim

Tytuł zadania	Program	Zakres
Prace na liniach kolejowych nr 153, 199, 681, 682, oraz 872 na odcinku Toszek Północ - Rudziniec Gliwicki - Stare Koźle	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020	Projekt obejmował prace o charakterze rehabilitacyjnym na następujących odcinkach linii kolejowych: 1. Linia kolejowa nr 153, na odcinku: Toszek Północ – Rudziniec Gliwicki od km 0,300 do km 19,318, to jest o długości 19,018 km; odcinek o znaczeniu państwowym, dwutorowy, zelektryfikowany, objęty międzynarodowymi umowami AGC i AGTC. W wybranym wariantcie rehabilitacja linii 153 obejmuje tor 1 (obecnie nieprzejezdny), natomiast tor 2 będzie podlegać punktowej naprawie; 2. Linia kolejowa nr 199, na odcinku: Rudziniec Gliwicki – Kędzierzyn Koźle KKA od km 49,100 do km 61,600, to jest o długości 12,500 km; odcinek o znaczeniu państwowym, jednotorowy, zelektryfikowany; 3. Linia kolejowa nr 681, linia kolejowa na odcinku: Nowa Wieś – Stare Koźle od km 0,000 do km 3,390, to jest o długości 3,390 km; odcinek o znaczeniu państwowym, jednotorowy, zelektryfikowany; 4. Linia kolejowa nr 682, na odcinku: Nowa Wieś – Kędzierzyn Koźle KKB od km 0,000 do km 2,500, to jest o długości 2,500 km; linia o znaczeniu lokalnym, zelektryfikowana, jednotorowa; 5. Linia kolejowa nr 872, na odcinku: Nowa Wieś – Kędzierzyn Koźle KKC od km 61,600 do km 63,000, to jest o długości 1,400 km; odcinek o znaczeniu lokalnym, zelektryfikowany, jednotorowy.
Rewitalizacja linii kolejowej nr 287 Nysa - Opole	Regionalny Program Operacyjny Województwa Opolskiego 2014-2020	Projekt obejmował przeprowadzenie rewitalizacji w celu odtworzenia parametrów techniczno-konstrukcyjnych wraz z robotami towarzyszącymi. Zakres rzeczowy zadania to głównie prace odtworzeniowe w zakresie nawierzchni kolejowej na długości 47,43 km, podtorza, urządzeń sterowania ruchem i telekomunikacji oraz elementów elektroenergetyki. Zrealizowana inwestycja pozwoliła na przywrócenie parametrów konstrukcyjnych linii kolejowej i zwiększenie jej przepustowości.
Rewitalizacja linii kolejowych nr 301 i 293 na odcinku Opole – Kluczbork	Regionalny Program Operacyjny Województwa Opolskiego 2014-2020	Przedmiotem projektu jest przygotowanie dokumentacji przedprojektowej i projektowej niezbędnej do realizacji przedsięwzięcia „Rewitalizacja linii kolejowej nr 301 i 293 na odcinku Opole – Kluczbork”.
Rewitalizacja linii kolejowej nr 288 Nysa - Brzeg	Regionalny Program Operacyjny Województwa Opolskiego 2014-2020	Przedmiotem Projektu jest przygotowanie dokumentacji przedprojektowej i projektowej niezbędnej do realizacji przedsięwzięcia „Rewitalizacja linii kolejowej nr 288 Nysa – Brzeg”. Uzyskana dokumentacja w wyniku Projektu pozwoli na podjęcie prac na linii kolejowej nr 288 na odcinku Nysa - Brzeg.

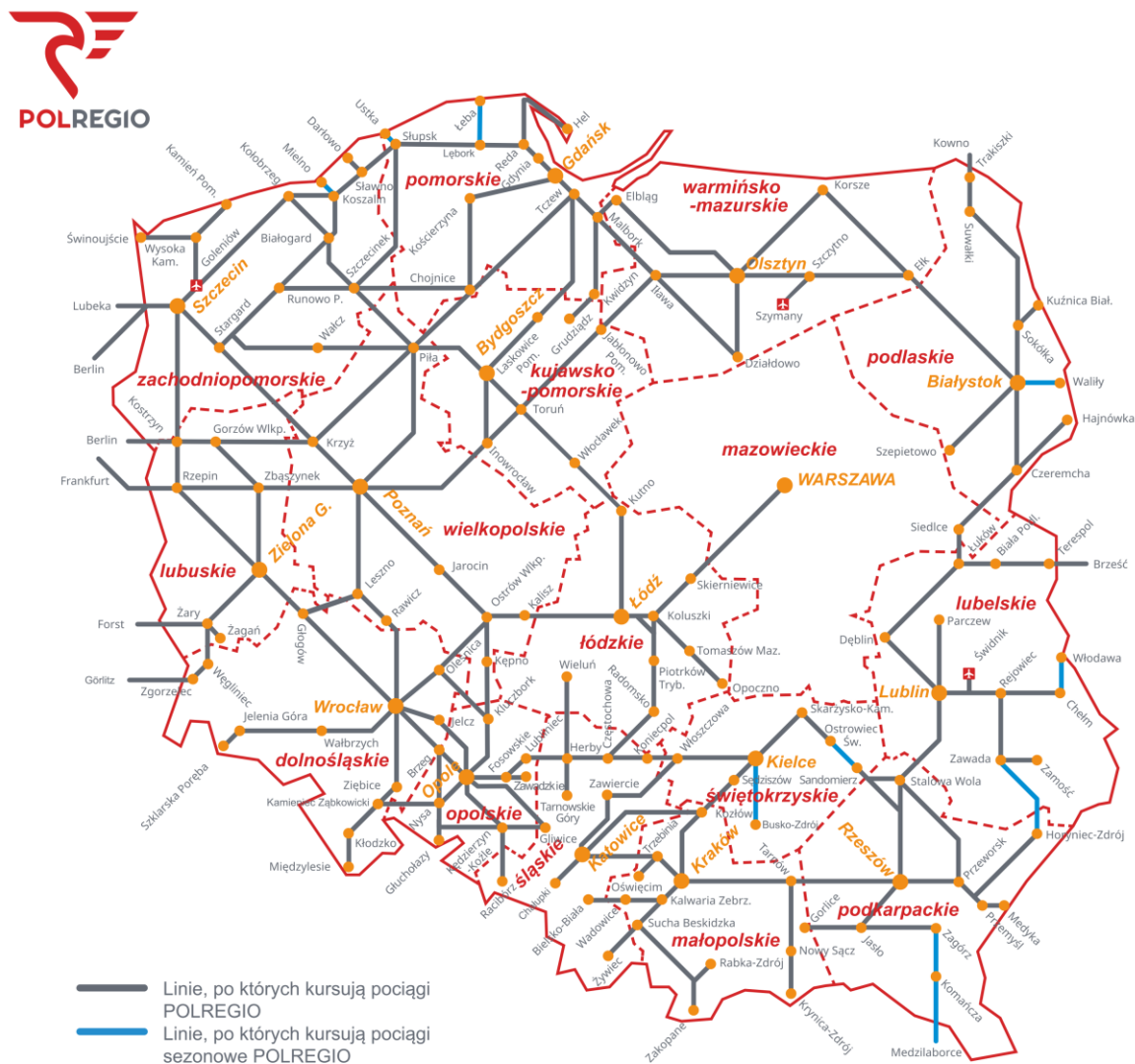
Źródło: Opracowanie na podstawie mapadotacji.gov.pl



Regionalna komunikacja kolejowa Województwa Opolskiego

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

Rysunek 15 Mapa połączeń Polregio Sp. z o.o.



Źródło: Polregio Sp. z o.o.

Polregio Sp. z o.o. i Samorząd Województwa Opolskiego podpisały w dniu 12 listopada 2020 r. 10-letnią umowę na świadczenie usług publicznych w zakresie przewozów kolejowych w województwie opolskim. Będzie obowiązywała od 13 grudnia 2020 r. do 14 grudnia 2030 r. i przewiduje pracę eksploatacyjną na poziomie blisko 32,5 mln pockm (dokładnie: 32 444 560,580 pockm). Założono, że pociągi w ciągu 10 lat pokonają odległość ponad 32 mln kilometrów (dane wg Polregio Sp. z o.o.)

Tabela 15 Długość linii kolejowych

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

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Polregio Sp. z o.o.

Tabela 16 Wykaz linii komunikacyjnych w regionalnym ruchu pociągów na terenie Województwa Opolskiego

Wykaz linii komunikacyjnych w regionalnym ruchu pociągów na terenie Województwa Opolskiego			
Lp.	Stacja początkowa	Stacja docelowa	Przebieg trasy
1.	Opole Główne	Kędzierzyn Koźle	Opole Główne – Opole Groszowice; Opole Grotowice; Przywory Opolskie; Górażdże; Gogolin; Jasiona; Zdieszowice; Raszowa – Kędzierzyn Koźle
2.	Opole Główne	Wrocław Główny	Opole Główne – Opole Zachodnie; Chróścina Opolska; Dąbrowa Niemodlińska; Przecza; Lewin Brzeski; Łosiów; Brzeg; Lipki – granica woj. Wrocław Główny
3.	Opole Główne	Nysa Wschodnia – Nysa	Opole Główne – Opole Zachodnie; Opole Chmielowice; Komprachcice; Szydłów; Tułowice; Sowin; Łambinowice; Budziszowice; Jasienica Dolna; Mańkowice; Kubice; Wyszaków Śląski; Nysa Wschodnia – Nysa
4.	Opole Główne	Kluczbork	Opole Główne – Opole Gosławice; Kotórz Mały; Osowiec Przystanek; Jełowa; Kały; Laskowice Oleskie; Tuły; Bukowo; Borkowice – Kluczbork
5.	Opole Główne	Gliwice	Opole Główne – Opole Groszowice; Tarnów Opolski; Kamień Śląski; Szymiszów; Strzelce Opolskie; Błotnica Strzelecka – granica woj. Gliwice
6.	Opole Główne	Kolonowskie – Zawadzkie	Opole Główne (stacja początkowa) – Suchy Bór; Chrząstowice; Dębska Kuźnia; Ozimek; Krasiejów; Staniszcze Małe; Fosowskie; Kolonowskie – Zawadzkie
7.	Opole Główne	Wrocław Główny	Opole Główne (stacja początkowa) – Opole Wschodnie; Opole Czarnowasy; Opole Borki; Dobrzeń Wielki; Chróścice; Popielów; Karłowice; Tarnowiec Brzeski; Mąkoszyce; Rogalice; Borucice – granica woj. Wrocław Główny
8.	Kędzierzyn Koźle	Nowy Świątów – Nysa	Kędzierzyn Koźle – Kędzierzyn Koźle Przystanek; Kędzierzyn Koźle Zachodnie; Pokrzywnica; Twardawa; Głogówek; Raclawice Śląskie; Dytmarów; Prudnik; Szybowice; Nowy Las; Nowy Świątów – Nysa
9.	Nysa	Wrocław Główny	Nysa – Myśliczyn; Pakosławice; Skoroszyce; Chróścina Nyska; Stary Grodków; Grodków Śląski; Lipowa Śląska; Czeska Wieś; Olszanka; Brzeg; Lipki – granica woj. Wrocław Główny
10.	Kluczbork	Wrocław Główny	Kluczbork – Smardy; Wolczyn; Wierzbica Górna; Domaszowice; Gręboszów; Namysłów; Wilków Namysłowski – granica woj. Wrocław Główny
11.	Kluczbork	Lubliniec	Kluczbork – Bąków; Stare Olesno; Olesno Śląskie; Sowczyce – granica woj. Lubliniec
12.	Kluczbork	Kępno/Ostrów Wlkp.	Kluczbork – Krzywizna; Biskupice k/Kluczborka; Byczyna Kluczborska; Kostów – granica woj. Kępno/Ostrów Wlkp.
13.	Kędzierzyn Koźle	Gliwice	Kędzierzyn Koźle stacja początkowa – Sławęcice – granica woj. Gliwice



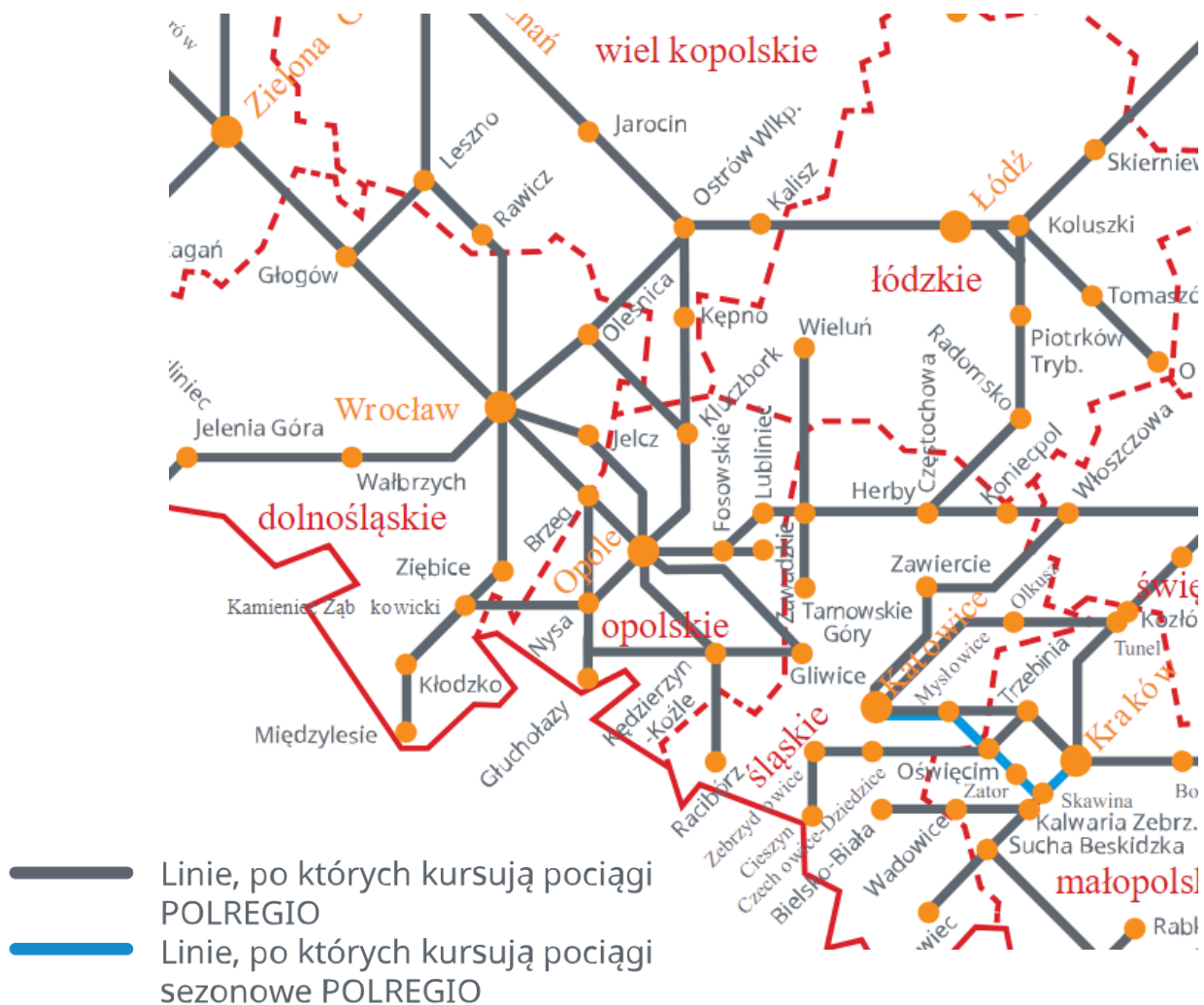
14.	Kędzierzyn Koźle	Racibórz	Kędzierzyn Koźle – Kędzierzyn Koźle Azoty; Bierawa; Dziergowice – granica woj. Racibórz
15.	Wieluń Dąbrowa	Tarnowskie Góry	Wieluń Dąbrowa – granica woj. – Janinów; Jaworzno k/Wielunia – granica woj. Tarnowskie Góry
16.	Nysa	Głuchołazy Miasto	Nysa – Nowy Świątów; Głuchołazy – Głuchołazy Miasto (Mikulovice)
17.	Nysa	Kłodzko Główne	Nysa – Goświnowice; Wójcice; Otmuchów; Otmuchów Jezioro; Paczków – granica woj. Kłodzko Główne
18.	Opole Główne	Częstochowa	Opole Główne (stacja początkowa) – Suchy Bór; Chrząstowice; Dębska Kuźnia; Ozimek; Krasiejów; Staniszcze Małe; Fosowskie; Pludry – granica woj. Częstochowa

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Polregio Sp. z o.o.

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

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

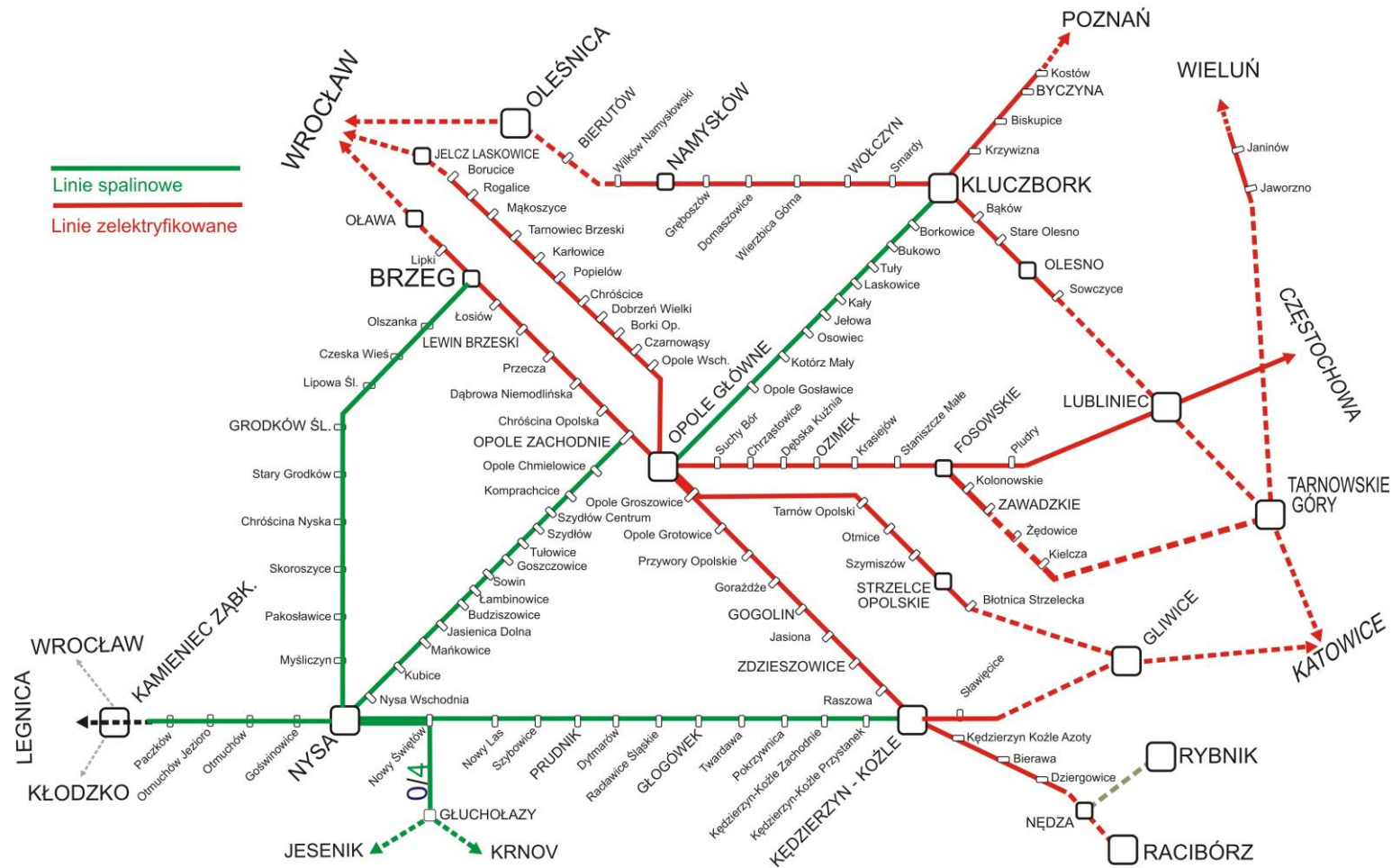
Rysunek 16 Mapa połączeń POLREGIO



Źródło: Polregio Sp. z o.o.

Rysunek 17 Mapa Regionalnej Komunikacji Kolejowej Województwa Opolskiego

REGIONALNA KOMUNIKACJA KOLEJOWA WOJEWÓDZTWA OPOLSKIEGO



Źródło: Polregio Sp. z o.o.

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

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

Porozumienie zostało początkowo zawarte na rozkład jazdy 2019/2020, a następnie podpisano kolejne, które obowiązują w rozkładach 2020/2021, 2021/2022 oraz 2022/2023. Dzięki takiemu rozwiązaniu mieszkańcy Opolszczyzny zyskali nowy kierunek podróży, gdyż część składów jadących do Lublińca kieruje się do Katowic (w rozkładach 2019/2020 i 2020/2021) lub też do Częstochowy (od rozkładu 2021/2022).

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

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



Tabela 17 Potoki pasażerskie na liniach kolejowych

Lp.	Linia kolejowa	Liczba dni kursowania	średnio pasażerów w dobie w dzień roboczy	średnio pasażerów w dobie w dzień wolny
1.	Opole – Wrocław	7	5200	2500
2.	Opole – K-Koźle	7	1800	730
3.	Opole – Nysa	7	800	450
4.	Opole - Kluczbork	7	200	150
5.	Opole - Gliwice	7	950	400
6.	Opole - Zawadzkie	7	660	150
7.	Kluczbork – Wrocław	7	1700	1300
8.	Kluczbork – Ostrów Wlkp.	7	190	50
9.	Kluczbork – Lubliniec	7	250	200
10.	Nysa – Brzeg	7	200	100
11.	K-Koźle – Racibórz	7	440	320
12.	K-Koźle – Gliwice	7	420	300
13.	Opole – Częstochowa	2	40 (kursuje tylko w piątki)	50 (kursuje tylko w niedziele)
14.	Nysa – Glucholazy	2	X	25
15.	Nysa – Kłodzko	2	X	30
16.	Nysa – K-Koźle	7	200	140
17.	Opole – Wrocław p. Jelcz Laskowice	5	300	X

Źródło: POLREGIO sp. z o.o., UMWO, XI 2019

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

Oprócz inwestycji w infrastrukturę kolejową, niezbędne są inwestycje w tabor dla poprawy konkurencyjności i atrakcyjności tego środka transportu oraz jego dostępności dla osób z ograniczoną zdolnością ruchową. To priorytetowe zadanie samorządu, celem poprawy komfortu podróżowania i zachęcenia mieszkańców do korzystania z kolei. Na terenie Województwa Opolskiego znaczna część połączeń, realizowana była przy wykorzystaniu przestarzałego taboru kolejowego, rozwijającego maksymalną prędkość do 110 km/h.. Ponadto, wykorzystywany tabor uniemożliwiał osobom niepełnosprawnym samodzielne korzystanie z przewozów regionalnych. Samorząd Województwa podjął więc decyzję o zakupie 7 Elektrycznych Zespołów Trakcyjnych, co opisano poniżej.



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

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

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

W ramach RPO WO2014-2020 wykonano m.in. (Tabela 14): rewitalizację linii kolejowej nr 287 Nysa – Opole (roboty budowlane), rewitalizację linii kolejowych nr 301 i 293 na odcinku Opole – Kluczbork oraz rewitalizację linii kolejowej nr 288 Nysa – Brzeg (przygotowanie dokumentacji przedprojektowej i projektowej). W latach 2014-2020 do najważniejszych zadań kolejowych realizowanych przez Samorząd Województwa na terenie województwa opolskiego można zaliczyć:

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

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

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

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

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



Unijna strategia wdrażania Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym ERTMS

Jak podaje Urząd Transportu Kolejowego, ERTMS Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym to ujednolicony system sterowania ruchem kolejowym, który umożliwi poruszanie się pociągów na sieciach kolejowych poszczególnych państw bez konieczności instalacji i znajomości krajowych systemów, to podstawowy środek prowadzący do wdrożenia interoperacyjności, który obejmuje:

- Europejski System Sterowania Pociągiem ERTMS/ETCS
- Globalny System Kolejowej Radiokomunikacji Ruchomej ERTMS/GSM-R

ETCS zapewnia sygnalizację kabinową, jak i kontrolę pracy maszynisty przy zwiększonym poziomie bezpieczeństwa. System ten opiera się na cyfrowej transmisji danych poprzez (w zależności od poziomu): eurobalisy, europętle, łączność radiową GSM-R lub moduły STM (umożliwiające pobieranie danych z rozwiązań narodowych), poprzez które przesyłane są informacje dotyczące m.in. maksymalnej prędkości pociągu. W porównaniu z dotychczas stosowanymi rozwiązaniami na polskiej kolei, kluczową cechą jest sygnalizacja kabinowa, która pozwala na zobrazowanie sytuacji panującej na linii kolejowej na pulpicie w pojeździe kolejowym, a nie jak dotąd – tylko na semaforach wzdłuż linii kolejowej. Takie rozwiązanie pozwala na odpowiednią reakcję i dostosowanie jazdy do panujących warunków. Wdrożenie sygnalizacji kabinowej eliminuje również ewentualne błędy ludzkie, wynikające np. z braku widoczności semaforów czy z nieznanomości przez maszynistę szlaku. Jeśli pociąg prowadzony jest niezgodnie z poleceniem ETCS, na początku system sygnalizuje tę niezgodność, a w razie potrzeby rozpoczyna hamowanie. Zgodnie z wymaganiami prawnymi, system ETCS jest niezbędny do jazdy pociągu z prędkością powyżej 160 km/h, lub jednoosobowej obsługi trakcyjnej powyżej 130 km/h.

GSM-R kolejowa odmiana cyfrowej łączności komórkowej GSM przeznaczona do transmisji danych wykorzystywanych jako nośnik danych dla systemu ETCS i systemów dyspozytorskich oraz do zapewnienia komunikacji głosowej z maszynistą.

Wdrażanie systemu ERTMS podyktowane jest zarówno przesłankami ekonomicznymi oraz względami bezpieczeństwa.

Jako korzyści wynikające z zabudowania ERTMS najczęściej wskazuje się na :

- wzrost przepustowości na istniejących liniach: jako system oparty na transmisji ciągłej ERTMS zmniejsza czas następstwa pociągów umożliwiając uzyskanie 40% większej przepustowości istniejącej infrastruktury;
- większe bezpieczeństwo dla pasażerów: ETCS zapewnia większe zautomatyzowanie procesu prowadzenia pociągów niż dotychczasowe systemy sterowania ruchem kolejowym;
- wyższe prędkości: ERTMS umożliwia prowadzenie pociągów z prędkością nawet 500 km/h;
- niższe koszty produkcji: jeden sprawdzony, wspólny dla całej Unii Europejskiej system jest łatwiejszy w produkcji, instalacji i utrzymaniu przyczyniając się do poprawy konkurencyjności kolei;



- niższe koszty utrzymania: ERTMS poziomu 2 nie wymaga sygnalizacji przytorowej, co znacznie obniża koszty;
- wspólny rynek dostaw dla zarządców infrastruktury: klienci mogą zamówić podzespoły w każdym miejscu w Europie dzięki czemu rynek jest bardziej konkurencyjny;
- większa niezawodność: zastosowanie ERTMS poprawia niezawodność przewozów i ich punktualność.

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

Projekt jednolitego systemu sterowania ruchem kolejowym ma zapewnić tzw. interoperacyjność transportu kolejowego, czyli możliwość swobodnego poruszania się pociągów po sieciach kolejowych poszczególnych państw bez konieczności zatrzymywania się na granicach oraz wymiany lokomotyw lub maszynistów. Na terenie województwa opolskiego, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., zrealizowało projekt pn. Modernizacja linii kolejowej E30, etap II. Wdrożenie ERTMS/ETCS i ERTMS/GSM-R w Polsce na odcinku Legnica - Wrocław – Opole, w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013. Inwestycja obejmowała zaprojektowanie, zbudowanie i uruchomienie systemu ERTMS (ETCS poziom 2 i GSM-R) wraz ze wszystkimi podsystemami pomocniczymi, niezbędnymi dla poprawnej pracy tego systemu na odcinku Legnica - Wrocław - Opole. System ETCS poziom 2 obejmował zaprojektowanie, instalację i uruchomienie urządzeń RBC i wyposażenia przytorowego na odcinku linii kolejowej E 30 od stacji Legnica do stacji Opole oraz zintegrowanie systemu ETCS z systemem GSM-R. Zabudowane zostały dwa Centra Sterowania Radiowego (RBC) w LCS Wrocław Muchobór i LCS Opole Zachodnie oraz balisy, kodery LEU i interfejsy w ilości niezbędnej do prawidłowej realizacji wszystkich funkcji systemu ETCS poziom 2. Obszar pełnego nadzoru systemu ERTMS/ETCS poziom 2 obejmuje wszystkie tory szlakowe (dla obu kierunków jazdy) oraz wszystkie tory stacyjne na 27 posterunkach ruchu, na których realizowane są przebiegi pociągowe. Urządzenia ERTMS/ETCS poziom 2 zostały przystosowane do współpracy z urządzeniami sterowania ruchem kolejowym, systemami zabezpieczenia przejazdów kolejowych oraz z urządzeniami detekcji stanów awaryjnych taboru (DSAT). Wdrożenie systemu ERTMS miało na celu spełnienie wymagań norm europejskich dla interoperacyjności sieci kolejowej we Wspólnocie, poprzez ułatwienie dostępu do polskiej infrastruktury dla zagranicznych operatorów, zwiększenie płynności ruchu, wzrost poziomu jego bezpieczeństwa, usprawnienie metod wymiany informacji, poprawę niezawodności i punktualności przewozów.



4.3. Transport wodny śródlądowy

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

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

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

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

Rysunek 18 Odrzańska Droga Wodna



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

Przebieg Odry na terenie województwa opolskiego:

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

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

Opolski odcinek Odrzańskiej Drogi Wodnej jest dobrze wyposażony w obiekty obsługi transportowej takie jak: porty, jazy i śluzy, przeładownie, stocznie i zakłady naprawcze oraz nabrzeża przeładunkowe. Obecnie są one wykorzystywane w niewielkim stopniu, jednak posiadają duże rezerwy przeładunkowe i produkcyjne. W Kędzierzynie-Koźlu (przy ujściu Kanału Gliwickiego do Odry) znajduje się jest jeden z największych w Polsce



portów żeglugi śródlądowej. Inwestycja w budowę terminali składowo-przeładunkowych w Kędzierzynie-Koźlu to strategiczny element krajowego planu rozwoju żeglugi śródlądowej. To także istotny punkt w planie budowy korytarza logistycznego na Odrze realizowanego przez Polskę, Niemcy i Czechy. Zajmując ponad 20 ha powierzchni i dysponując nabrzeżem o długości ponad 3 kilometrów port, na rozwidleniu Odry i Kanału Gliwickiego, jest największym tego typu obiektem w kraju. Projekt ma szansę przywrócić lata świetności zapomnianemu portowi, który jeszcze w latach '60 i '70 był głównym, krajowym ośrodkiem logistycznym w transporcie na kierunkach północ-południe, a także jednym z największych i najszybciej rozwijających się portów przeładunkowych w Europie. Ogromnym atutem inwestycji, docenianym przez czołowe krajowe i europejskie firmy zajmujące się produkcją oraz dystrybucją chemii przemysłowej, jest lokalizacja na przecięciu najważniejszych szlaków transportowych w regionie. O sile projektu świadczyć może również potencjał płynący z otoczenia silnie uprzemysłowionych miast – górnictwo, energetyka, przemysł stalowy, samochodowy i chemiczny. Port ma szansę stać się nową gospodarczą wizytówką Kędzierzyna-Koźla. Inwestycja, która reaktywując rzeczny transport śródlądowy, stanie się akceleratorem dla kolejnych dużych inwestycji infrastrukturalnych, tworzących setki nowych miejsc pracy i podnoszących gospodarczą atrakcyjność regionu. Największym problemem portu jest brak połączenia kolejowego, który zwiększyłby możliwości przeładunkowe terminalu.

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

Rozwój transportu rzeczny w Polsce uwarunkowany jest przez budowę sieci odpowiedniej jakości dróg wodnych i przyległej do niej infrastruktury. Niemale znaczenie ma również edukacja społeczna; transport rzeczny należy do najtańszego i najbardziej przyjaznego dla środowiska rodzaju transportu. W celu zwiększenia jakości infrastruktury,

Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, sukcesywnie inwestuje i modernizuje sieć. Najważniejsze zadania zrealizowane w latach 2014-2020, prezentuje poniższa tabela.

Tabela 18 Najważniejsze zadania zrealizowane w latach 2014-2020 przez RZGW

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

Źródło: Opracowanie na podstawie mapadotacji.gov.pl



4.4. Transport lotniczy

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

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

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

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

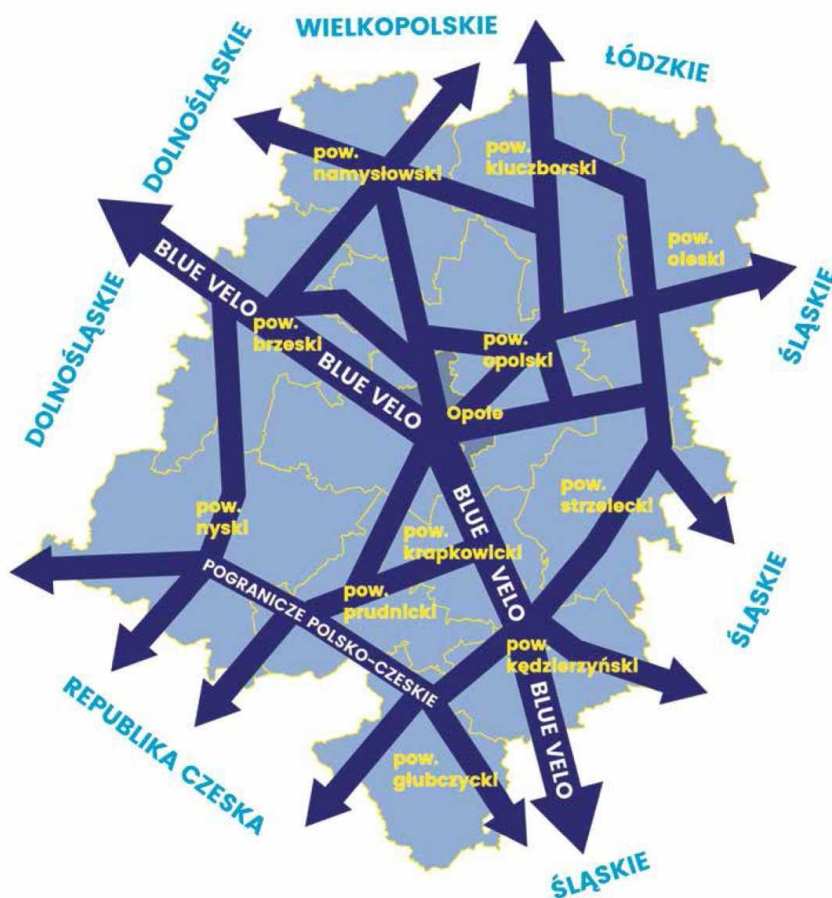


4.5. Ruch rowerowy

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

- Trasa krajowa nr 3 i 6 w ramach Odrzańskiej Trasy Rowerowej „Blue Velo”,
- Euro-Velo 9 i trasa krajowa nr 12 na pograniczu polsko -czeskim,
- ciągi dróg krajowych: 46/41/94/39,
- ciągi dróg wojewódzkich: DW 401/408/409/411/414/426/454/901,
- drogi rowerowe w ramach strategii niskoemisyjnych (powiaty i gminy).

Rysunek 19 Główne kierunki rozwoju ruchu rowerowego



Źródło: Opolska Polityka Rowerowa

Odrzańska Trasa Rowerowa – Blue Velo

- podstawowa oś rozwoju ruchu rowerowego na terenie województwa opolskiego.

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

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

Rysunek 20 Przebieg Odrzańskiej Trasy Rowerowej



Źródło: Opolska Polityka Rowerowa

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

Głównym przedmiotem projektu jest przygotowanie dokumentu - Koncepcji zintegrowanej sieci tras rowerowych dla województwa opolskiego, który uporządkuje obecny stan infrastruktury rowerowej i rowerowych szlaków turystycznych województwa opolskiego. Dokument będzie stanowił podstawę do ustalania przebiegu tras rowerowych oraz wytyczne do projektowania i realizacji przyszłych zadań inwestycyjnych w zakresie rozwoju infrastruktury rowerowej i promocji transportu niskoemisyjnego.



Koncepcja składa się z trzech zadań:

Zadanie nr 1: Inwentaryzacja istniejących tras rowerowych oraz opracowanie koncepcji przebiegu regionalnych tras rowerowych Opolszczyzny pn. "Opolskie na rowery".

W ramach zadania zostanie przeprowadzona inwentaryzacja istniejących tras rowerowych oraz opracowany dokument – koncepcja zintegrowanej sieci tras rowerowych dla województwa opolskiego. W oparciu o kompleksową inwentaryzację będzie można zaplanować spójną sieć tras rowerowych o znaczeniu europejskim, krajowym i regionalnym na terenie województwa opolskiego. Celem koncepcji będzie ponadto wskazanie miejsc posadowienia stanowisk obsługi rowerzystów (MOR), oraz punktów krytycznych istniejącej infrastruktury koniecznych do przebudowy na potrzeby tras rowerowych.

Koncepcja przebiegu głównych ścieżek rowerowych będzie zawierać:

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

Zadanie nr 2: System Identyfikacji Wizualnej "Opolskie na rowery" oraz przeprowadzenie działań edukacyjno-informacyjnych.

W ramach zadania zaplanowano stworzenie logotypu oraz księgi znaku "Opolskie na rowery" uwzględniającej projekty graficzne, w tym m.in.: oznakowania, tablic informacyjnych, materiałów edukacyjnych. Planowana jest organizacja konferencji, spotkań i warsztatów konsultacyjnych dotyczących koncepcji "Opolskie na rowery". Konsultacje poszczególnych fragmentów tras odbywać się będą z lokalnymi władzami, stowarzyszeniami i innymi instytucjami, przedsiębiorcami oraz NGO, zainteresowanymi powstaniem tras na obszarze danego sołectwa/ gminy/



powiatu/ obszaru. Ponadto zaplanowano przeprowadzenie kampanii edukacyjno-informacyjnej dotyczącej koncepcji regionalnych tras rowerowych pn. "Opolskie na rowery", której celem jest zdiagnozowanie znajomości mieszkańców województwa w zakresie istniejącej infrastruktury rowerowej, wzrost świadomości ekologicznej mieszkańców regionu, zachęcenie ich do wyboru proekologicznych środków transportu- rowerów oraz poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym dla rowerzystów. W ramach kampanii planuje się przeprowadzenie działań w mediach, prasie lokalnej i regionalnej, Internecie oraz poprzez inne kanały informacji, w tym zakup drobnych nagród konkursowych i upominków. Ponadto zostaną opracowane i wydane publikacje, mapy i przewodniki prezentujące wybrane trasy rowerowe zidentyfikowane w ramach koncepcji Opolskie na rowery, które będą dystrybuowane m.in. podczas prowadzonej kampanii. W ramach zadania planuje się również zakup oprogramowania, grafiki i zdjęć na potrzeby dostosowania wytworzonych w ramach projektu produktów (tj. śladów GPS, map z ustalonymi trasami i innych materiałów stanowiących efekty prac wykonanych w ramach Zadania Nr 1 projektu) do ich upowszechnienia w Internecie, w mediach społecznościowych oraz umożliwienia wykorzystania tych produktów w ramach istniejących już aplikacji mobilnych oferowanych przez zewnętrznych dostawców.

Zadanie nr 3: Budowa MOR-ów, ustawianie oznakowania, przebudowa infrastruktury drogowej.

W ramach zadania zaplanowano opracowanie dokumentacji technicznej wraz z wykonaniem: oznakowania tras rowerowych, Miejsc Obsługi Rowerzystów (MOR), przebudowy elementów infrastruktury drogowej na potrzeby tras rowerowych. Opracowany w Zadaniu nr 1 dokument ma wskazać propozycje lokalizacji Miejsc Obsługi Rowerzystów (MOR), bike & ride oraz koniecznych do przebudowy elementów infrastruktury drogowej, które zostaną zrealizowane w Zadaniu Nr 3. Koszty związane z realizacją Zadania Nr 3 obejmują również zakup nieruchomości niezbędnych do pozyskania pod budowę MOR-ów. Zaplanowano postawienie tablic informacyjno- promocyjnych przy Miejscach Obsługi Rowerzystów.

Opracowany dokument, w oparciu o kompleksową inwentaryzację, pozwoli zaplanować spójną sieć tras rowerowych o znaczeniu europejskim, krajowym i regionalnym na terenie województwa opolskiego.

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

Miasto Opole jako lider wraz z partnerami tj.: Gminą Krapkowice, Gminą Prószków, Gminą Dobrzeń Wielki, Gminą Komprachcice, Gminą Gogolin, Gminą Tarnów Opolski i Gminą Strzeleczy realizuje w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Opolskiego na lata 2014-2020, projekt pn.: „Czas na rower – Budowa ścieżek pieszo – rowerowych w Aglomeracji Opolskiej”.

Okres realizacji projektu: 30.04.2018 r. – 31.10.2021 r.

Według danych UM Opole, projekt obejmuje zbiór zadań realizowanych na obszarze Aglomeracji Opolskiej, mających wpłynąć na rozwój zrównoważonej intermodalnej mobilności oraz ograniczenie emisji zanieczyszczeń uciążliwych dla środowiska i generowanych przez zmotoryzowanych użytkowników dróg, w tym redukcji CO2.



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

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

Niniejszy cel główny zostanie zrealizowany w efekcie osiągnięcia następujących celów szczegółowych:

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

Zakres rzeczowy obejmuje budowę następujących ścieżek pieszo – rowerowych na terenie miasta Opola (wg UM Opole):

- rozbudowę drogi powiatowej nr 2001 O – budowa ciągu pieszo – rowerowego wzdłuż Ojca Edwarda Frankiewicza w Opolu;
- budowę ścieżki rowerowej na odcinku od Pl. Kazimierza do ul. Wrocławskiej;
- przebudowę chodników wzdłuż ul. Sosnkowskiego (od ul. Okulickiego do ul. Horoszkiewicza) i ul. Horoszkiewicza z dostosowaniem do funkcji ciągów pieszo –rowerowych;
- budowę ciągu pieszo rowerowego wzdłuż Al. Wincentego Witosa;
- przebudowę chodnika wzdłuż ul. Ozimskiej (od pływalni do ul. Plebiscytowej) z dostosowaniem do funkcji ciągu pieszo –rowerowego;
- budowę ścieżki rowerowej wzdłuż ul. Budowlanych od ronda przy ul. Składowej do ul. Usługowej;
- przebudowę chodników wzdłuż ul. Tysiąclecia (od ul. Ozimskiej do ul. Grudzickiej) i ul. Grudzickiej (od ul. Tysiąclecia do ul. Wschodniej) z dostosowaniem do funkcji ciągów pieszo –rowerowych;
- budowę ciągu pieszo – rowerowego wzdłuż ul. Opolskiej od istniejącego ciągu przy salonie Lellek Group do granicy Sławic;
- przebudowę chodnika wzdłuż ul. Nysy Łużyckiej (od ul. Bonczyka do ul. Wrocławskiej) z dostosowaniem do funkcji ciągu pieszo – rowerowego;
- budowę ścieżki rowerowej wzdłuż obwodnicy północnej od ul. Częstochowskiej do drogi transportu rolnego (prawa strona) Ścieżki rowerowe i ciągi pieszo – rowerowe, m. Opole;
- przebudowę chodników wzdłuż ul. Pużaka (od ul. Sosnkowskiego do ul. Tarnopolskiej) z dostosowaniem do funkcji ciągów pieszo – rowerowych;
- budowę ciągu pieszo – rowerowego wzdłuż ul. Wrocławskiej od ul. Wspólnej do istniejącego ciągu przy CWK;



- budowę ciągu pieszo – rowerowego w ramach rozbudowy ul. Krapkowickiej na odcinku od Bolkowskiej do ul. Krapkowickiej (DK45) wraz z połączeniem z ciągiem od ronda im. Politechniki Opolskiej;
- przebudowę ciągu pieszego wzdłuż ul. Ozimskiej na odcinku od ul. Głogowskiej do ul. Tysiąclecia z dostosowaniem do funkcji ciągu pieszo – rowerowego;
- budowę ciągu pieszo – rowerowego wzdłuż ul. Ojca Edwarda Frankiewicza – lewa strona od ul. Przeskok do ul. Kredytowej.

Zakres rzeczowy w Gminie Krapkowice obejmuje:

- budowę ścieżki rowerowej łączącej halę sportową im. Władysława Piechoty z południową częścią Krapkowic;
- utworzenie parkingów park&ride i bike&ride w Krapkowicach;
- wykonanie instalacji oświetlenia zewnętrznego przy użyciu lamp solarnych LED 5.

Zakres rzeczowy w Gminie Prószków obejmuje:

- budowę ścieżki pieszo – rowerowej wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 415 na terenie miejscowości Zimnice Wielkie i Zimnice Małe;
- wykonanie nowego oświetlenia ścieżki na całej długości planowanej inwestycji;
- wiaty parkingowej dla rowerów;
- miejsc postojowych typu bike&ride.

Zakres rzeczowy w Gminie Dobrzeń Wielki obejmuje:

- rozbudowę drogi wojewódzkiej nr 457 – ul. Wrocławska w zakresie budowy ścieżki pieszo-rowerowej na odcinku od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 454 – ul. Namysłowska do budynku nr 32 w m. Dobrzeń Wielki;
- budowę oświetlenia ulicznego dla potrzeb przejść dla pieszych;
- przebudowę kanalizacji deszczowej,
- przebudowę istniejących linii napowietrznych telefonicznych na odcinku budowanego ciągu pieszo-rowerowego.

Zakres rzeczowy w Gminie Komprachcice obejmuje:

- budowę ciągu pieszo-rowerowego w pasie dróg wojewódzkich nr 429 i 435;
- budowę ciągu pieszo-rowerowego ul. Lipowa w Osinach;
- budowę i przebudowę infrastruktury drogowej i pieszo-rowerowej ul. Bursztynowej w Komprachcicach;
- budowę odwodnienia oraz budowę oświetlenia terenu.



Zakres rzeczowy w Gminie Gogolin obejmuje:

- budowę ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż ul. Wierzbowej w Gogolinie;
- budowę oświetlenia przejść dla pieszych;
- rozbudowę oświetlenia ścieżki rowerowej.

Zakres rzeczowy w Gminie Strzeleczycki obejmuje:

- budowę ścieżki rowerowej wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 409, na odcinku Steblów (od granicy gminy) – Moszna;
- przebudowę sieci kanalizacji deszczowej;
- budowę oświetlenia ulicznego;
- budowę parkingu bike&ride.

Zakres rzeczowy w Gminie Tarnów Opolski obejmuje:

- budowę ścieżki pieszo-rowerowej wzdłuż ul. Ks. Klimasa w miejscowości Tarnów Opolski;
- rozbudowę oświetlenia ścieżki rowerowej;
- budowę parkingu bike&ride;
- budowę wiaty rowerowej oraz przystankowej.

Ścieżki pieszo-rowerowe na drogach wojewódzkich

W ramach realizacji inwestycji w ciągu dróg wojewódzkich powstają m.in. ciągi pieszo – rowerowe.

Wykaz ścieżek pieszo-rowerowych w ciągu dróg wojewódzkich

Rok 2018

Tytuł zadania: Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 414 na odcinku Smolarnia- Krobusz w km 24+565–35+760

- budowa ścieżki pieszo – rowerowej , dł 5,2 km

Tytuł zadania: Rozbudowa dr. woj. nr 414 na odcinku Krobusz- Biała

- budowa ścieżki pieszo – rowerowej , dł 1,8 km

Tytuł zadania: Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 414 na odcinku Przysiecz – Dzików

- budowa ścieżki pieszo – rowerowej , dł 1,1 km

Tytuł zadania: Rozbudowa drogi woj. nr 407 w m. Konradowa

- budowa ścieżki pieszo – rowerowej , dł. 1,6 km

Tytuł zadania: Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 401 na odcinku Grodków – Pakostawice- Etap I

- budowa ścieżki pieszo – rowerowej , dł. 4,2 km

Tytuł zadania: Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 901 w m. Bzinica Stara od km 21+560 do km 22+960

- budowa ścieżki pieszo – rowerowej , dł. 1,076 km

Tytuł zadania: Obwodnica m. Grodkowa w ciągu dróg wojewódzkich nr 401 i 385 w km 21+850 – 28+337,17



- budowa ścieżki pieszo – rowerowej , dł. 0,3 km

Tytuł zadania: Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 401 na odcinku Grodków Pakosławice. -Etap II (dł. ok. 7 km)

- budowa ścieżki pieszo – rowerowej , dł. 1 km

Tytuł zadania: Przebudowa drogi woj. nr 411 na odcinku Bodzanów - Głuchołazy w km 15+434 do km 17+435

- budowa ścieżki pieszo – rowerowej , dł. 1,6 km

Tytuł zadania: Budowa chodnika i kanalizacji deszczowej drogi woj. nr 457 w miejscowości Kościerzycy

- budowa ścieżki pieszo – rowerowej , dł. 2,2 km

Tytuł zadania: Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 901 na odcinku Kocury - Dobrodzień

- budowa ścieżki pieszo – rowerowej , dł. 1,756 km

Tytuł zadania: Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 901 na odc. Kocury - Malichów

- budowa ścieżki pieszo – rowerowej , dł. 0,207 km

Tytuł zadania: Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 901 na odcinku Olesno - Nowy Wachów

- budowa ścieżki pieszo – rowerowej , dł. 2,408 km

Tytuł zadania: Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 463 w m. Kolonowskie

- budowa ścieżki pieszo – rowerowej , dł. 2,406 km

Tytuł zadania: Budowa ścieżki pieszo rowerowej wraz ze wzmocnieniem w ciągu drogi wojewódzkiej nr 416 na

odc. Głubczyce - Sady - budowa ścieżki pieszo – rowerowej , dł. 2,1 km

Tytuł zadania: Budowa ciągu pieszo- rowerowego przy drodze woj. Nr 451 w m. Namysłów

- budowa ścieżki pieszo – rowerowej , dł. 0,727 km

Tytuł zadania: Rozbudowa drogi woj. nr 426 na odc. Piotrówka - Strzelce Opolskie w km 7+862 do 15+846,41

- budowa ścieżki pieszo – rowerowej , dł. 8,4 km

Tytuł zadania: Zawadzkie – odcinek wybudowany przed 1999 roku – przejęty przez ZDW w Opolu

- budowa ścieżki pieszo – rowerowej , dł. 1,469 km

Tytuł zadania: Przebudowa DW nr 423 na odcinku Januszkowice – Zdieszowice

- budowa ścieżki pieszo – rowerowej , dł. 1,7 km

Tytuł zadania: Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 458 w m. Popielów

- budowa ścieżki pieszo – rowerowej , dł. 5,4 km

Tytuł zadania: Przebudowa drogi woj. Nr 411 od granicy państwa do m. Głuchołazy

- budowa ścieżki pieszo – rowerowej , dł. 2,4 km

Tytuł zadania: Rozbudowa drogi woj. Nr 423 w m. Przywory w km 17+226 do 18+766

- budowa ścieżki pieszo – rowerowej , dł. 1,6 km

Tytuł zadania: Przebudowa drogi woj. nr 405 wraz z budową ścieżki pieszo-rowerowej w m. Wydrowice

- budowa ścieżki pieszo – rowerowej , dł. 0,8 km

Tytuł zadania: Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 405 na odc. Niemodlin – Wydrowice od km 0+304,21 do km

0+700,00 oraz na odc. Tułowice – Tułowice Małe w km 3+500 do km 4+918

- budowa ścieżki pieszo – rowerowej , dł. 1,1 km



Tytuł zadania: Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 429 Polska Nowa Wieś - Komprachcice

- budowa ścieżki pieszo – rowerowej , dł. 1,3 km

Tytuł zadania: Budowa chodnika i kanalizacji deszczowej drogi woj. nr 409 w miejscowości Steblów

- budowa ścieżki pieszo – rowerowej , dł. 2,5 km

Tytuł zadania: Rozbudowa drogi woj. nr 463 w m. Krasiejów

- budowa ścieżki pieszo – rowerowej , dł. 1,698 km

Tytuł zadania: Budowa chodnika, i kanalizacji deszczowej w ciągu drogi woj.nr 457 w miejscowości Stare Siołkowice

- budowa ścieżki pieszo – rowerowej , dł. 1,0 km

Tytuł zadania: Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 409 w Strzelcach Opolskich

- budowa ścieżki pieszo – rowerowej , dł. 1,07 km

Tytuł zadania: Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 457 Borki - Dobrzeń Wielki - Kup

- budowa ścieżki pieszo – rowerowej , dł. 8,679 km

Tytuł zadania: Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 457 Stare Siołkowice-Dobrzeń Wielki

- budowa ścieżki pieszo – rowerowej , dł. 4,5 km

Tytuł zadania: Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 416 w miejscowości Pietna od km 1+144 do km 3+893

- budowa ścieżki pieszo – rowerowej , dł. 2,75 km

Tytuł zadania: Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 414 na odcinku Górki-Chrząszczyce od km 12+980 do km 14+300

- budowa ścieżki pieszo – rowerowej , dł. 0,85 km

Tytuł zadania: Rozbudowa ciągu pieszo - rowerowego DW 418 ul Głubczycka w Kędzierzynie Koźlu

- budowa ścieżki pieszo – rowerowej , dł. 0,81 km

Tytuł zadania: Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 408 na odc. K-K - Stare Koźle

- budowa ścieżki pieszo – rowerowej , dł. 2,03 km

Tytuł zadania: Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 454 w miejscowości Kup od km 17+575 do km 19+340

- budowa ścieżki pieszo – rowerowej , dł. 2,03 km

Tytuł zadania: Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 494 na odc. Olesno – Łowoszków wraz z przebudową obiektu mostowego od km 16+525,48 do km 18+613,52

- budowa ścieżki pieszo – rowerowej , dł. 1,47 km

Tytuł zadania: Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 901 w m. Olesno

- budowa ścieżki pieszo – rowerowej , dł. 3,007 km

Tytuł zadania: Rozbudowa skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 494 w m. Świercze wraz z przebudową drogi w km 16+462,00 – 20+907,40

- budowa ścieżki pieszo – rowerowej , dł. 0,396 km

Tytuł zadania: Rozbudowa dr. woj nr 487 na odcinku Olesno- Boroszków

- budowa ścieżki pieszo – rowerowej , dł. 6,517 km

Tytuł zadania: Budowa chodnika, wraz z poszerzeniem jezdni w ciągu drogi wojewódzkiej nr 463 w miejscowości Antoniów



- budowa ścieżki pieszo – rowerowej , dł. 1,85 km

Tytuł zadania: Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 901 w km 7+670-10+625 (na odcinku Nowy Wachów-Kocury), 15+860-16+810 (w. m Dobrodzień) 24+850-26+750 (na odcinku Pludry- Pietraszów)

- budowa ścieżki pieszo – rowerowej , dł. 0,639 km

Tytuł zadania: Przebudowa drogi woj. nr 426 na odcinku Wierchlesie - Piotrówka

- budowa ścieżki pieszo – rowerowej , dł. 0,769km

Tytuł zadania: Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 409 w m. Gogolin

- budowa ścieżki pieszo – rowerowej , dł. 4,012 km

Tytuł zadania: Modernizacja drogi woj. 426 na odcinku Zalesie Śl.-Sławięcice

- budowa ścieżki pieszo – rowerowej , dł. 0,086 km

Rok 2019

Tytuł zadania: „Rozbudowa ciągu komunikacyjnego na osi północ – południe – droga wojewódzka nr 454 - Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 454 na odcinku Biestrzykowice – Jastrzębie na odc. w km od 43+420 – do km 45+800”

budowa ścieżki pieszo-rowerowej o szer. 3,5m i dł. ok. 0,8 km;

Tytuł zadania: „Rozbudowa ciągu komunikacyjnego na osi północ-południe – droga wojewódzka nr 454 – Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 454 Ładza-Pokój”

budowa ciągu pieszo rowerowego; dł. ok. 1,35 km;

Tytuł zadania: „Poprawa połączenia południowej części Województwa Opolskiego z autostradą A4. Zadanie 7: Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 408 na odcinku Bierawa-Korzonek w km 5+500-10+220”

budowa ciągu pieszo-rowerowego; dł. ok. 2,00 km;

Tytuł zadania: Poprawa dostępności do węzłów autostrady A4 Gogolin i Olszowa. Zadanie 11: Rozbudowa układu komunikacyjnego ul. Gogolińskiej w Strzelcach Opolskich.

przebudowa ścieżki pieszo-rowerowej; dł. ok. 1,5 km;

Tytuł zadania: Poprawa dostępności do węzłów autostrady A4 Gogolin i Olszowa. Zadanie 8. Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 487 na odc. Olesno – Boroszów

budowę ciągu pieszo – rowerowego; dł. ok. 0,5 km;

Rok 2020

Tytuł zadania: „Rozbudowa ciągu komunikacyjnego na osi północ – południe – droga wojewódzka nr 454. Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 454 w m. Biestrzykowice w km 41+950 -43+420 oraz ciągu pieszo-rowerowego w km 44+050 – 44+687”

- budowa ciągu pieszo-rowerowego w km 44+050-44+687; dł. ok. 0,637 km;

Tytuł zadania: „Poprawa dostępności do węzłów autostrady A4 Gogolin i Olszowa. Przebudowa przepustu z kładką dla pieszych w km 4+041 w m. Zielina, mostu w km 4+445 i przepustu w km 4+515 w m. Kujawy



wraz z rozbudową drogi wojewódzkiej nr 409 od km 3+890,00 w m. Zielina do km 4+628,97 w m. Kujawy”

- budowa nowych chodników i ciągu pieszo-rowerowego; dł. ok. 0,73 km;

Tytuł zadania: „Rozbudowa ciągu komunikacyjnego na osi północ - południe - droga wojewódzka nr 454. Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 454 na odcinku Jastrzębie - Ziemiłowice w km 45+800 - 49+200”

- budowę prawostronnego ciągu pieszo-rowerowego. dł. ok. 0,6 km;

Łączna długość ścieżek pieszo-rowerowych przy drogach wojewódzkich wynosi: 108,629 km.

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

Najbardziej rozwinięty system ścieżek rowerowych ma miasto Opole – ponad 89,800 km. Przez teren województwa przebiega Międzynarodowa trasa rowerowa EuroVelo 9. Prowadzi ona od Gdańska do wybrzeża Adriatyku w Chorwacji, liczy sobie łącznie prawie 2 tysiące kilometrów. To jedna z 15 tras prowadzących po całej Europie. EuroVelo 9 biegnie przez Dolny Śląsk, z Wrocławia i przecina Opolskie na trasie Paczków-Unikowice-Ujeździec-Meszno-Kałków-Nysa-Morów-Ilawa-Biskupów-Gierałcice-Rudawa-Bodzanów aż do przejścia granicznego w Głuchołazach (ok. 65 km). Do regionalnych tras rowerowych można zaliczyć m.in.

- Opole – Moszna (ok. 65 km) – dojazd do jednego z najbardziej znanych obiektów zabytkowych na ziemi opolskiej – Pałacu w Mosznej, Trasa wyznaczona przez miejscowości Opole-Osinę-Komprachcice-Prószków – Moszna.,
- Szlakiem sanktuariów, trasa: Góra Św. Anny - Kamień Śląski - Tomice - Izbicko – Utrata,
- Szlakiem dawnego rzemiosła i pomników przyrody (ok. 44km), Gościnne zagrody (ok. 40 km) – w rejonie Kluczborka,
- Trasy rowerowe na pograniczu polsko-czeskim m.in. na Pradziada (ok. 40 km), Głuchołazy - Złote Hory - Rejviz – Jeseník (ok. 50 km), Łąka Prudnicka-Złote Hory-Dębowiec (ok. 24 km), Głubczyce – Opawica (ok. 48 km), Szlak Złotych Górników (ok. 8 km), Prudnik - Jindrichov (ok. 10 km), Szlak Czarownic (233 km, w tym województwie opolskim 95 km),
- Trasy rowerowe R9, R16, R17, R57, R60.



4.6. Transport multimodalny

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

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

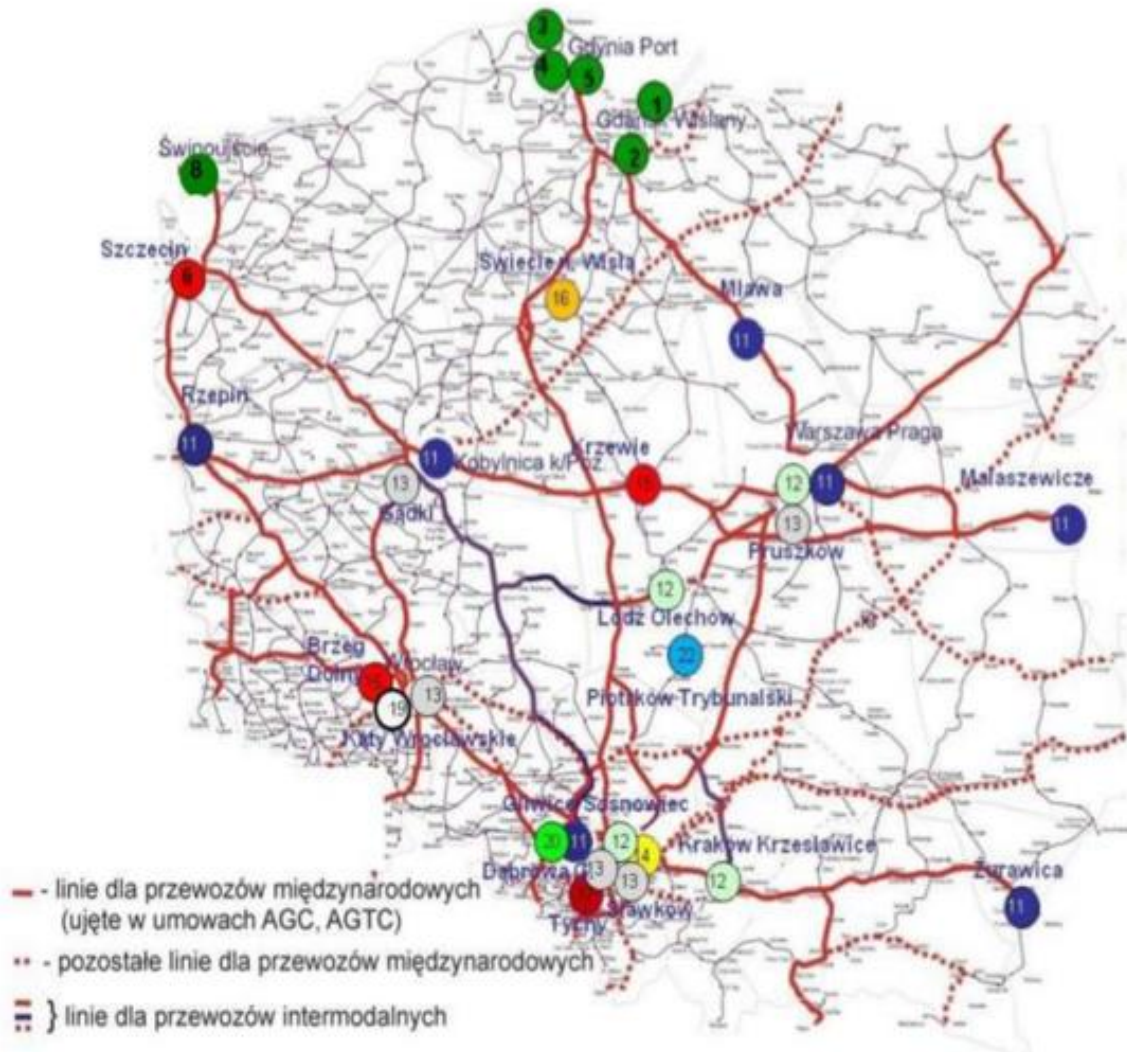
Celem transportu multimodalnego jest zmniejszenie kosztów transportu, zminimalizowanie czasu dostarczenia produktu oraz ulepszenie i usprawnienie drogi produktu od producenta do odbiorcy. Od wielu lat trwałą tendencją w globalnym transporcie jest wzrost udziału przewozów ładunków w kontenerach. Zmiany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

Transport multimodalny jest uważany za najwłaściwszą formę transportu zrównoważonego. Powiązanie różnych środków transportu w sprawny łańcuch pozwala na uzyskanie wielorakich efektów. Oprócz efektywności ekonomicznej, najważniejszym rezultatem transportu multimodalnego jest ograniczenie negatywnego wpływu na środowisko naturalne. Spedycja multimodalna nie ogranicza zakresu przewożonych towarów. Wykorzystywane w tym rodzaju transportu kontenery pozwalają przewieźć każdy ładunek.

Na terenie Polski w 2019 r. zlokalizowanych było 38 aktywnych terminali, z tego:

- 6 obsługiwało przesyłki morze-kolej, morze-droga (terminale morskie),
- 32 obsługiwało przesyłki kolej-droga (terminale lądowe)

Rysunek 21 Rozmieszczenie terminali kontenerowych w Polsce

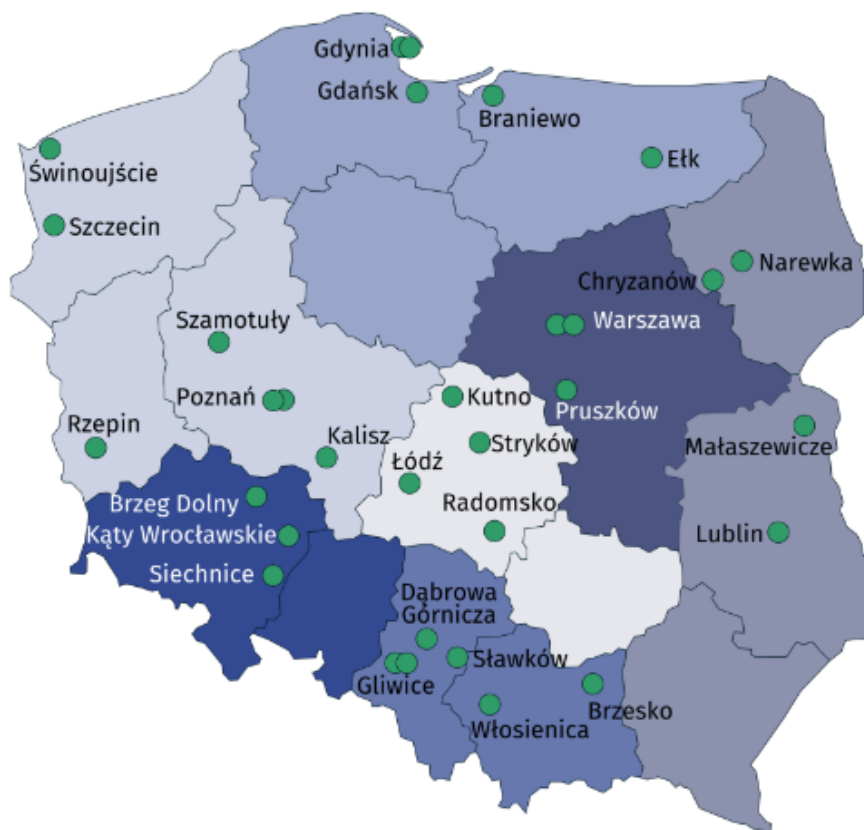


Źródło: Gajewska Teresa, Szkoa Maciej, *Analiza transportu intermodalnego w Polsce*, *Logistyka* 3/2015

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

Województwo opolskie w przypadku transportu multimodalnego, stanowi białą plamę na mapie Polski, co obrazuje poniższy rysunek.

Rysunek 22 Rozmieszczenie terminali intermodalnych



Źródło: GUS, *Transport intermodalnyw Polsce w 2019r.*

Transport multimodalny w Polsce ma bardzo duże rezerwy, jeżeli chodzi o możliwości dalszego rozwoju. Także na terenie województwa opolskiego nie są wykorzystane jego możliwości. Atutem regionu jest duża gęstość linii kolejowych, które przy odpowiednim zarządzaniu mogą odciążać transport drogowy. Niewykorzystane liczne bocznice, mogą posłużyć w przyszłości m.in. do przeładunków materiałów i surowców. Ponadto zwiększenie roli transportu kolejowego ma pozytywny wpływ na środowisko – m.in. ochrona kompleksów leśnych przed wycinką. W połączeniu z rozwojem infrastruktury, transport multimodalny może z powodzeniem wpisać się w rynek transportowy. Warto wspomnieć o prężnie rozwijającym się porcie w Kędzierzynie-Koźlu (przy ujściu Kanału Gliwickiego do Odry) - jednym z największych w Polsce portów żeglugi śródlądowej. Inwestycja w budowę terminali składowo-przeładunkowych w Kędzierzynie-Koźlu to strategiczny element krajowego planu rozwoju żeglugi śródlądowej i być może w przyszłości sprawi, że port będzie konkurował z najważniejszymi terminalami w Polsce. Kierunki rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r. wskazują zasadność budowy terminalu intermodalnego w Kędzierzynie-Koźlu (drogowy i kolejowy).

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

4.7. Bezpieczeństwo ruchu drogowego

W 2020 r. liczba wypadków drogowych w poszczególnych województwach była w każdym przypadku niższa niż w 2019 roku.

Tabela 19 Liczba wypadków drogowych oraz ich skutki w poszczególnych województwach

Województwa	Wypadki		Zabici		Ranni	
	Ogółem	2019= 100%	Ogółem	2019= 100%	Ogółem	2019= 100%
Dolnośląskie	1 578	81,8	165	76,7	1 794	78,9
Kujawsko – pomorskie	827	88,0	134	63,5	859	88,2
Lubelskie	931	81,7	156	91,8	947	76,8
Lubuskie	607	92,0	76	82,6	677	87,4
Łódzkie	2 436	72,7	221	92,5	2 763	68,3
Małopolskie	2 265	72,2	157	89,2	2 563	69,0
Mazowieckie (bez KSP)	1 774	78,2	286	92,3	2 013	75,2
Opolskie	488	79,5	65	89,0	538	76,5
Podkarpackie	1 167	78,8	132	84,1	1 240	72,6
Podlaskie	430	73,5	78	73,6	451	72,7
Pomorskie	1 848	80,5	169	105,6	2 236	80,6
Śląskie	2 383	80,4	189	95,0	2 715	76,2
Świętokrzyskie	831	78,7	96	73,3	953	76,8
Warmińsko-mazurskie	1 040	85,4	115	111,7	1 186	79,8
Wielkopolskie	2 822	72,5	217	77,8	3 234	70,8
Zachodniopomorskie	927	75,9	101	78,3	1 012	72,0
KSP	1 186	77,3	134	84,3	1 282	74,8
POLSKA	23 540	77,7	2 491	85,6	26 463	74,6

Źródło: Wypadki drogowe w Polsce w 2020 roku, KGP 2021.

Główne przyczyny wypadków w 2020 roku stanowiło:

- niedostosowanie prędkości do warunków ruchu,
- nieudzielanie pierwszeństwa przejazdu,
- nieprawidłowe wyprzedzanie,
- nieprawidłowe zachowanie wobec pieszego

Województwo opolskie pod względem liczby zabitych na 100 wypadków drogowych zajmuje 5 miejsce w Polsce (dane dla 2020 roku).

Tabela 20 Wskaźnik liczby zabitych i rannych wg województw w 2020 roku

Województwa	Wypadki	Zabici	Ranni	Wskaźnik liczby zabitych na 100 wypadków	Wskaźnik liczby rannych na 100 wypadków
Dolnośląskie	1 578	165	1 794	10,5	113,7
Kujawsko-pomorskie	827	134	859	16,2	103,9
Lubelskie	931	156	947	16,8	101,7
Lubuskie	607	76	677	12,5	111,5
Łódzkie	2 436	221	2 763	9,1	113,4
Małopolskie	2 265	157	2 563	6,9	113,2
Mazowieckie (bez KSP)	1 774	286	2 013	16,1	113,5
Opolskie	488	65	538	13,3	110,2
Podkarpackie	1 167	132	1 240	11,3	106,3
Podlaskie	430	78	451	18,1	104,9
Pomorskie	1 848	169	2 236	9,1	121,0
Śląskie	2 383	189	2 715	7,9	113,9
Świętokrzyskie	831	96	953	11,6	114,7
Warmińsko-mazurskie	1 040	115	1 186	11,1	114,0
Wielkopolskie	2 822	217	3 234	7,7	114,6
Zachodniopomorskie	927	101	1 012	10,9	109,2
KSP	1 186	134	1 282	11,3	108,1
POLSKA	23 540	2 491	26 463	10,6	112,4

Źródło: Wypadki drogowe w Polsce w 2020 roku, KGP 2021.

Analizując dane za lata 2010 -2019 w województwie opolskim obserwuje się systematyczny spadek liczby zdarzeń drogowych.

Tabela 21 Dane o zdarzeniach drogowych jakie miały miejsce w latach 2010-2019 w województwie opolskim

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

Źródło: Opolski Wojewódzki Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2020 – 2021

Tabela 22 Dane liczbowe o wypadkach drogowych w poszczególnych powiatach województwa opolskiego

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

Źródło: Opolski Wojewódzki Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2020 – 2021

Tabela 23 Dane liczbowe o ciężko rannych w poszczególnych powiatach województwa opolskiego

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

Źródło: Opolski Wojewódzki Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2020 – 2021

Tabela 24 Dane liczbowe o zabitych w poszczególnych powiatach województwa opolskiego

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

Źródło: Opolski Wojewódzki Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2020 – 2021

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

Tabela 25 Wypadki drogowe w 2020 r.

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

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

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

Analiza w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach wojewódzkich Województwa Opolskiego za 2019 rok wskazuje, że na drogach wojewódzkich liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych wyniosła 14 osób, co oznacza 26 % spadek w stosunku do liczby ofiar roku 2018 – tj. 19 ofiar śmiertelnych. Odnotowany jednocześnie został spadek liczby wypadków, rok do roku, o 12 %. Stwierdzono 110 wypadków w stosunku do liczby wypadków w roku 2018 w ilości 125 zdarzeń. Liczba rannych w wypadkach wyniosła 120 osób i również w stosunku procentowym jest to liczba mniejsza o 41% w stosunku do roku ubiegłego. Ze względu na charakter i częstotliwość odnotowanych wystąpień zdarzeń śmiertelnych, przyczyny wypadków na drogach wojewódzkich przedstawiały następująco:

Tabela 26 Przyczyny wypadków drogowych / wypadki śmiertelne na drogach wojewódzkich w województwie opolskim

Lp.	Przyczyna wypadku	Ilość
1.	Inne przyczyny; przyczyny nieustalone	5
2.	Niedostosowanie prędkości do warunków na drodze	3
3.	Wtargnięcie na jezdnię	2
4.	Nie zachowanie bezpiecznej odległości	1
6.	Nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu	1
7.	Nieprawidłowe wymijanie	1
8.	Poruszanie się niewłaściwą stroną jezdni	1
Łącznie		14

Źródło: Analiza w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach wojewódzkich Województwa Opolskiego za 2019 rok

W Powiecie Brzeskim odnotowano największą ilość wypadków ze skutkiem śmiertelnym (5 szt.), które wystąpiły na drogach wojewódzkich, jednak brak jest przesłanek wskazania lokalizacji, gdzie stwierdzona byłaby kumulacja zdarzeń. Na drogach wojewódzkich brak jest jednoznacznych wskazań do określenia miejsca lub danej drogi wojewódzkiej, na której dochodziłoby do powtarzających się wypadków. Dla największej liczby przyczyn wypadków brak było możliwości ich jednoznacznego określenia, a tym samym brak jest bezpośredniego związku z zapisami prawa o ruchu drogowym. Do dużej liczby zdarzeń doszło z przyczyn, które nie zostały ustalone. Stosunkowo duża ilość wypadków spowodowana została niefrasobliwością uczestników ruchu drogowego np.: niedostosowanie prędkości do warunków pogodowych lub wtargnięcie na jezdnię przed pojazdem.



Komisja Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego zleciła wprowadzenie zmian organizacji ruchu mających na celu podniesienie poziomu bezpieczeństwa na drogach wojewódzkich Powiatu Brzeskiego tj.:

1. DW nr 401 w m. Kolnica - wprowadzenie wzbudzonej sygnalizacji świetlnej przejścia dla pieszych. nowa organizacja ruchu dla włączenia drogi gminnej ul. Sportowej do drogi wojewódzkiej.
2. DW nr 462 / 460 w m. Kopanie zmiana pierwszeństwa na skrzyżowaniu dróg wojewódzkich. .
3. DW nr 401 obw. Grodkowa wprowadzenie fluorescencyjnych tablic zespolonych „Uwaga wypadki”.
4. DW nr 385 obr. m. Krasna Góra – wprowadzenie oznakowania krawędziowego P-7c i P-7d.
5. Dw nr 401 Krzyżowice – korekta oznakowania łuku poziomego oraz obszaru zabudowanego.
6. DW 401 odc. Obórki – Przylesie korekta oznakowania pionowego łuków.

W roku 2019 na terenie województwa opolskiego zrealizowane zostały inwestycje, które oprócz poprawy bezpieczeństwa na drogach, przyczyniły się również do zwiększenia płynności ruchu, poprawę klimatu akustycznego, zmniejszenia kosztów eksploatacji skrócenia czasu podróży pasażerów i zwiększenia komfortu podróży.

W roku 2019 oddane zostały do użytku lub rozpoczęto następujące inwestycje:

1. Budowa obwodnicy Malni i Choruli w ciągu DW nr 423.
2. Rozbudowa DW nr 414 Lubrza – Prudnik; Biała – Dobroszewice.
3. Rozbudowa DW 416 w m. Nowa Cerekwia.
4. Rozbudowa DW nr 454 na odc. Biestrzykowice – Jastrzębie.
5. Rozbudowa DW nr 435 w m. Mechnice.
6. Rozbudowa DW nr 382 w m. Paczków.
7. DW nr 407 rozbudowa w m. Pogórze.
8. DW nr 408 rozbudowa na odcinku Bierawa – Korzonek.
9. Rozbudowa DW nr 461 na odc. Kup – Brynica.
10. DW nr 415 przebudowa w m. Krapkowice.
11. Odcinek Dobrzeń Wielki -Kup przebudowa DW nr 454.
12. Przebudowa DW nr 385 na odcinku Kopice – Krasna Góra.
13. Przebudowa DW 423 na odc. Januszkowice – Zdieszowice.
14. Przebudowa DW nr 487 w m. Nowa Wieś.

Przeprowadzono również szereg inwestycji związanych z przebudową chodników, budową sygnalizacji świetlnej przy przejściach dla pieszych, budową oświetlenia oraz bieżącymi remontami. Poniżej przedstawiono wykaz zrealizowanych przez ZDW w Opolu zadań, dotyczących poprawy bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych w ciągu dróg wojewódzkich.



- 1) „Budowa wzbudzonej sygnalizacji świetlnej na przejściu dla pieszych w m. Kup – Droga Wojewódzka nr 454, ul. 1 Maja”
Finansowanie: dotacja Gminy Dobrzeń Wielki w wysokości 95 940,00 zł – 100% wartości
- 2) „Budowa dedykowanego oświetlenia ulicznego przejścia dla pieszych w ciągu drogi wojewódzkiej nr 487 w m. Gorzów Śląski, ul. Oleska”
Finansowanie: ze środków własnych
- 3) „Budowa dedykowanego oświetlenia przejść dla pieszych w ciągu dróg wojewódzkich będących w administracji ZDW Opole, z podziałem na zadania”:
-zadanie 1: budowa przejścia dla pieszych w ciągu drogi wojewódzkiej nr 435 w m. Mechnice
Finansowanie: ze środków własnych oraz dofinansowanie z Gminy Dąbrowa w wysokości 15 899,84 zł
-zadanie 2: budowa przejścia dla pieszych wraz z oświetleniem w ciągu drogi wojewódzkiej nr 426 w m. Jemielnica
Finansowanie: ze środków własnych oraz dofinansowanie z Gminy Jemielnica w wysokości 50% wartości zadania – tj. 17 671,41 zł
-zadanie 3: budowa dedykowanego oświetlenia przejścia dla pieszych w ciągu drogi wojewódzkiej nr 451 w m. Wilków
Finansowanie: ze środków własnych
- 4) „Budowa wzbudzonej sygnalizacji świetlnej na przejściu dla pieszych w Chróścicach – droga wojewódzka nr 457, ul. Powstańców Śląskich”
Finansowanie: dotacja Gminy Dobrzeń Wielki 94 943,70 zł – 100% wartości
- 5) Budowa przejścia dla pieszych na DW 494 (ul. Konopnickiej) w Oleśnie. Gmina Olesno zrealizowała budowę oświetlenia na przedmiotowym przejściu
- 6) Budowa oświetlenia na przejściu dla pieszych w m. Zalesie Śląskie na osiedlu Popice – DW 426
Finansowanie: ze środków własnych
- 7) Zadania wykonane w ramach programu ograniczania przestępczości i aspołecznych zachowań Razem bezpieczniej im. Władysława Stasiaka na lata 2018-2020:
 - a. „Zwiększenie bezpieczeństwa w ciągu drogi wojewódzkiej nr 426 w miejscowości Jemielnica”,
 - b. „Poprawa bezpieczeństwa pieszych na drodze wojewódzkiej nr 401 w m. Kolnica na terenie Województwa Opolskiego”,
 - c. „Poprawa bezpieczeństwa pieszych na drodze wojewódzkiej nr 422 w m. Łany na terenie Województwa Opolskiego”,
 - d. „Poprawa bezpieczeństwa pieszych na drodze wojewódzkiej nr 423 w m. Przywory na terenie Województwa Opolskiego”.

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

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

Dodatkowo wskazano planowane inwestycje infrastrukturalne, ukierunkowane na usunięcie zidentyfikowanych zagrożeń.

Tabela 27 Poziom bezpieczeństwa na drogach wojewódzkich

Nr drogi i jej odcinka		Poziom bezpieczeństwa	Planowane inwestycje infrastrukturalne, ukierunkowane na usunięcie zidentyfikowanych zagrożeń
378		A	–
382		B	–
385		B	–
396		A	–
401	DK 94 – węzeł A4 Brzeg	C	Poprawa parametrów technicznych, poprawa bezpieczeństwa niechronionych użytkowników drogi poprzez budowę chodników/ścieżek pieszo-rowerowych oraz zatok autobusowych (Żłobizna)
	Węzeł A4 Brzeg – obwodnica Grodkowa	B	–
	Obwodnica Grodkowa	D	Przebudowa skrzyżowań na obwodnicy
	Obwodnica Grodkowa – DK 46	B	–
403		C	Wykonanie audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego celem ustalenia przyczyn powstawania zdarzeń drogowych oraz zaproponowania adekwatnych rozwiązań
405		B	Poprawa bezpieczeństwa niechronionych użytkowników drogi poprzez budowę chodników/ścieżek pieszo-rowerowych (przy obwodnicy Niemodlina, Korfantów – Ulianówka)
406		B	–
407		B	Poprawa parametrów technicznych, poprawa bezpieczeństwa niechronionych użytkowników drogi poprzez budowę chodników/ścieżek pieszo-rowerowych
408		C	Ujednolicenie parametrów technicznych, przebudowa skrzyżowań, budowa zatok autobusowych, poprawa bezpieczeństwa niechronionych użytkowników drogi poprzez budowę chodników/ścieżek pieszo-rowerowych (m.in. Kędzierzyn-Koźle, Ortowice, Kottlarnia, Goszyce)
409	Dębina – Krapkowice	C	Ujednolicenie parametrów technicznych, budowa zatok autobusowych, poprawa bezpieczeństwa niechronionych użytkowników drogi poprzez budowę chodników/ścieżek pieszo-rowerowych; budowa obwodnicy miejscowości Strzelczki
	Krapkowice – Gogolin	C	Przebudowa skrzyżowań, poprawa bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych, poprawa parametrów technicznych
	Gogolin – Strzelce Opolskie	C	Powiązanie wcześniej zrealizowanych inwestycji poprzez ujednolicenie parametrów technicznych
410		A	–
411		C	Wyprowadzenie ruchu ze ścisłego centrum Nysy poprzez wykonanie obwodnicy i jej powiązanie z układem obwodnic w



			ciągu dróg krajowych. Poprawa bezpieczeństwa niechronionych użytkowników drogi poprzez budowę chodników/ścieżek pieszo-rowerowych (Polski Świątów, Nowy Świątów). Budowa ścieżki rowerowej wzdłuż DW 411 łączącej poszczególne miejscowości
	413	A	–
414	Opole –Prószków	B	Rozbudowa drogi na wlocie do miejscowości Prószków, budowa ścieżki pieszo-rowerowej łączącej Prószków ze Złotnikami
	Prószków – Biała	C	Rozbudowa drogi przebiegającej przez Prószków, w tym budowa ronda na skrzyżowaniu z DW 429. Poprawa bezpieczeństwa niechronionych użytkowników drogi poprzez budowę chodników/ścieżek pieszo-rowerowych w Prószkowie.
	Biała – Prudnik	B	–
415	DK 45 – Krapkowice	B	Podniesienie parametrów technicznych obiektów inżynierskich
	Krapkowice	C	Przebudowa drogi wraz z poprawą bezpieczeństwa niechronionych użytkowników
416	DK 45 – Głogówek	C	Ujednolicenie parametrów technicznych, przebudowa skrzyżowań, budowa obwodnicy Głogówka w celu wyprowadzenia ruchu ze ścisłego centrum miasta
	Głogówek – Głubczyce	C	Kontynuacja rozpoczętych zamierzeń inwestycyjnych polegających na ujednoliceniu parametrów technicznych a w przypadku przebiegu przez miejscowości budową chodników i ścieżek pieszo-rowerowych oraz właściwym doświetleniem przejść dla pieszych
	Głubczyce – Kietrz	C	Budowa obwodnicy miejscowości Boguchwałów w celu poprawy bezpieczeństwa wszystkich użytkowników drogi nr 416
	Kietrz – granica województwa	C	Rozbudowa drogi wraz z budową zatok autobusowych, oświetleniem przejść dla pieszych i poprawą parametrów technicznych
	417	A	–
	418	C	Budowa ciągów pieszo-rowerowych, poprawa oświetlenia przejść dla pieszych
419	Skrzyżowanie z drogą powiatową 1201 O	C	Przebudowa skrzyżowania
	Pozostałe odcinki	A	–
	420	B	–
	421	A	–
	422	A	–
423	Opole – węzeł A4 Krapkowice	C	Budowa obwodnicy miejscowości Przywory w celu powiązania układu komunikacyjnego miasta Opola z węzłem autostrady A4 Krapkowice, a także z drogą powiatową nr 1712 O. Wyprowadzenie ruchu poza ścisłą zabudowę mieszkaniową, a tym samym zmniejszenie negatywnego oddziaływania ruchu drogowego
	Węzeł A4 Krapkowice – Kędzierzyn-Koźle	C	Ujednolicenie parametrów technicznych, budowa zatok autobusowych, poprawa bezpieczeństwa niechronionych użytkowników drogi poprzez budowę chodników/ścieżek pieszo-rowerowych (Zdzieszowice, Obrowiec, Kędzierzyn-Koźle)
	424	A	–
	425	B	Budowa ciągu pieszo-rowerowego w m. Bierawa do połączenia z DW 408
426	Zawadzkie – Strzelce Opolskie	C	Budowa ronda na skrzyżowaniu z ul. Zakładową w m. Strzelce Opolskie; właściwe oświetlenie przejść dla pieszych m.in. w miejscowości Jemielnica



	Strzelce Opolskie – Kędzierzyn- Kozłże	C	Przebudowa układu komunikacyjnego ulic: Parkowej, Kozielskiej, Dolińskiej, Mickiewicza
427		A	–
429	Wawelno - Prószków	B	Budowa chodników oraz ścieżek pieszo-rowerowych w przebiegu przez tereny zabudowane (Wawelno)
	Prószków – DK 45	C	Poprawa parametrów technicznych na odc. Prószków – DK 45 w tym budowa chodników, przebudowa skrzyżowań, budowa ronda na skrzyżowaniu z DK 45
435		B	–
451	Namysłów – Wilków	C	Budowa obwodnicy miejscowości Namysłów w celu wyprowadzenia ruchu ze ścisłego centrum miasta i powiązania z budowanym rondem na drodze krajowej nr 39, a tym samym zmniejszenie negatywnego oddziaływania ruchu drogowego
	Wilków – granica województwa	B	–
454	Opole – Kup	C	Budowa obwodnicy miejscowości Dobrzeń Mały i Dobrzeń Wielki w powiązaniu z układem komunikacyjnym jaki występuje na terenie Elektrowni Opole i dowiązaniem do wcześniej zrealizowanej inwestycji pn.: „Budowa obwodnicy miejscowości Czarnowasy”, a tym samym zmniejszenie negatywnego oddziaływania ruchu drogowego
	Kup – DK 39	C	Ujednolicenie parametrów technicznych, przebudowa skrzyżowań, budowa zatok autobusowych, poprawa bezpieczeństwa niechronionych użytkowników drogi poprzez budowę chodników/ścieżek pieszo-rowerowych (m.in. Pokój, Krogulna, Świerczów)
457		B	Budowa rodna na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką nr 458 i drogą powiatową 1150 O w centrum miejscowości Popielów
458		B	Budowa drogi dla rowerów
459		B	–
460		A	–
461		B	Podniesienie parametrów technicznych obiektów inżynierskich wraz z rozbudową drogi i przebudową skrzyżowań
462		A	–
463	Bierdzany – Ozimek	B	Rozbudowa drogi wojewódzkiej w miejscowości Kadłub Turawski wraz z budową ronda na skrzyżowaniu z drogą powiatową 1705 O i budową chodnika
	Ozimek – Zawadzkie	C	Podniesienie parametrów technicznych obiektów inżynierskich wraz z rozbudową drogi
464		A	–
487	Byczyna – Gorzów Śląski	B	–
	Gorzów Śląski – Olesno	C	Rozbudowa drogi przebiegającej przez teren miejscowości Olesno w powiązaniu do budowanego węzła na drodze ekspresowej nr 11. Budowa ciągu pieszo-rowerowego na tym samym odcinku w celu poprawy bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów. Powiązanie inwestycji z wcześniej zrealizowanej na DW 494.
489		C	Wyprowadzenie ruchu ze ścisłego centrum Nysy poprzez wykonanie obwodnicy i jej powiązanie z układem obwodnic w ciągu dróg krajowych
494	Bierdzany – Olesno	C	Poprawa bezpieczeństwa poprzez rozbudowę, w pierwszej kolejności, odcinków przebiegających przez tereny zabudowane wraz z budową chodników lub ścieżek pieszo-rowerowych (Łowoszków, Chudoba, Wędrynia).



	Olesno – granica województwa	B	–
901	Olesno – Dobrodzień	C	Ujednoczenie parametrów technicznych i nawiązanie do wcześniej zrealizowanych inwestycji. Budowa drogi dla rowerzystów
	Dobrodzień – Zawadzkie	C	Poprawa bezpieczeństwa ruchu poprzez rozbudowę dróg w miejscowościach Pietraszów i Pludry
	Zawadzkie – granica województwa	C	Budowa ciągu pieszo-rowerowego oraz rozbudowa drogi

Źródło: Województwo Opolskie



4.8. Podsumowanie części diagnostycznej

Województwo opolskie, mimo przebiegu korytarzy TEN-T: drogowego i kolejowego, nie odgrywa znaczącej roli w transporcie. Jest najmniejszym regionem w Polsce, a według danych GUS (30.06 2020 r.) również województwem z najmniejszą liczbą mieszkańców – 980 771 osób. W swoim sąsiedztwie graniczy z bardzo silnymi i ważnymi regionami – a mianowicie z województwem dolnośląskim, ze stolicą we Wrocławiu oraz województwem śląskim ze stolicą w Katowicach. Obydwie metropolie posiadają ważne centra przesiadkowe i przeładunkowe, marginalizując rolę i znaczenie Opolszczyzny. Ponadto, w niezadowalającym stanie znajduje się istniejąca infrastruktura regionu, mimo systematycznych działań naprawczych.

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

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

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

Na sieci dróg krajowych i wojewódzkich wybudowane zostały obwodnice (4 na drogach krajowych, 3 na drogach wojewódzkich), jednakże potrzeby są znacznie większe. Wciąż wiele miejscowości stanowi znaczące ograniczenie płynności ruchu, bliska zabudowa ogranicza rozbudowę istniejącej infrastruktury tworząc tym samym zagrożenie

bezpieczeństwa dla uczestników ruchu drogowego. Wyprowadzenie ruchu z terenów zabudowanych to ważny element priorytetów inwestycyjnych na kolejne lata.

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

Powiaty i gminy Opolszczyzny w ostatnich latach zwiększyły nakłady na gospodarkę niskoemisyjną, zachęcając mieszkańców do zmiany preferencji komunikacyjnych i wybierania innych środków transportu niż samochód (autobusy, kolej, rowery). Celem zrealizowanych projektów była poprawa poziomu i jakości życia społeczności lokalnych oraz ograniczenie zanieczyszczenia powietrza, poprzez przyspieszony rozwój czystych, bezpiecznych, spójnych, funkcjonalnych i efektywnych form transport publicznego i niezmotoryzowanego transportu indywidualnego. Poprzez inwestycje w ekologiczny transport publiczny, działania dotyczące przebudowy infrastruktury miejskiej wyprowadzającej z centrów miast indywidualny ruch samochodowy, integrację funkcjonowania poszczególnych podsystemów transportowych czy inne inwestycje wynikające z planów gospodarki niskoemisyjnej i programów ochrony powietrza, zmniejszono ilości zanieczyszczeń wprowadzanych do środowiska naturalnego.

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

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



pory zakończenia aktywności. Najmniejszą liczbę pasażerów notuje się w przypadku bardzo wczesnych połączeń oraz w dni bez nauki szkolnej. Miasto Opole wspólnie z POLREGIO Sp. z o.o. wprowadziło wspólny bilet. Obowiązuje on jednak tylko pomiędzy dziewięcioma stacjami kolejowymi na terenie miasta. Planowane są kolejne integracje, wspólnie z przewoźnikami autobusowymi, co będzie znaczącym udogodnieniem dla pasażerów. Należy w dalszym ciągu mieć również na uwadze poprawę stanu technicznego dróg na dojazdach do dworców autobusowych i kolejowych.

Analizując ruch na drogach w województwie opolskim zauważymy, że co roku zwiększa się ruch pojazdów oraz liczba ich użytkowników. Wyniki generalnego pomiaru ruchu z roku 2015 na sieci dróg krajowych wskazują, że średniodobowy ruch pojazdów na drogach krajowych w województwie opolskim wyniósł 9269 i w latach 2010-2015 wzrósł średnio o 6%. Wyniki generalnego pomiaru ruchu z roku 2015 na sieci dróg wojewódzkich wskazuje, że średniodobowy ruch pojazdów na drogach w województwie opolskim wyniósł 3309 i w latach 2010-2015 wzrósł o 1%. Dla porównania w latach 2005 – 2010 wskaźnik wzrostu ruchu wyniósł 18%.

Obszar województwa opolskiego charakteryzuje się dużą gęstością sieci linii kolejowych. Przebiegają magistrale kolejowe objęte transportowymi umowami międzynarodowymi: AGC (E-30 Zgorzelec-Wrocław-Katowice-Kraków-Przemyśl i E-59 Świnoujście-Szczecin-Wrocław-Chałupki) oraz AGTC (CE-59 Świnoujście-Szczecin- Wrocław-Opole-Chałupki i CE-30 Zgorzelec-Wrocław-Katowice-Medyka), które wykazują najwyższą efektywność i obciążenie ruchem kolejowym. Ponadto na odcinku linii kolejowej E30 Legnica - Wrocław – Opole funkcjonuje systemu ERTMS (ETCS poziom 2 i GSM-R) wraz ze wszystkimi podsystemami pomocniczymi. Regionalna komunikacja kolejowa województwa opolskiego jest również dobrze rozwinięta, jednakże wymaga rewitalizacji utraconych połączeń i pilnych działań naprawczych istniejącej infrastruktury, celem zwiększenia prędkości przejazdu.

Najwięcej pasażerów podróżuje na trasie Wrocław – Opole – Kędzierzyn-Koźle oraz Opole-Gliwice i to właśnie na tej linii częstotliwość połączeń jest największa. Do linii o umiarkowanej liczbie pasażerów należą:

- Nr 143 – Kluczbork – Oleśnica – Namysłów - Wrocław;
- Nr 136 (E30) - Opole-Kędzierzyn-Koźle
- Nr 151 Kędzierzyn-Koźle – Racibórz;
- Nr 144 - Opole – Fosowskie
- Nr 61 – Fosowskie - Częstochowa

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



przywrócenie połączeń na liniach niezelektryfikowanych pomiędzy Kluczborkiem, a Opolem, Nysą a Brzegiem czy Nysą i Kłodzkiem.

Podobnie jak w przypadku dostępności drogowej, również dostępność kolejowa najgorzej kształtuje się w południowych gminach Opolszczyzny, w tym najbardziej na terenie powiatu głubczyckiego. Powiat głubczycki jest bowiem jedynym w województwie, który od 20 lat nie ma połączeń kolejowych. Jest jednak szansa na zmianę tej niekorzystnej sytuacji, gdyż planowana jest rewitalizacja linii kolejowych nr 177 i 294 Racibórz–Raclawice Śląskie–Baborów–Głubczyce. Powiat Namysłowski natomiast, ma ograniczoną możliwość połączeń kolejowych z miastem Opole poprzez nieaktywną linię kolejową 301 Jelowa – Namysłów.

Województwo Opolskie stara się jednak rozwijać przewozy kolejowe. Uruchomiono pociągi na liniach Opole–Częstochowa i Nysa – Kłodzko. Warty rozważenia byłoby utworzenie kolei aglomeracyjnej, kursującej wokół Opola, gdzie potoki pasażerskie są największe. Obecnie w Aglomeracji Opolskiej pasażerskie przewozy kolejowe realizowane są na 7 liniach kolejowych, które organizuje i finansuje Województwo Opolskie. Oferta przewozowa, ze względu na ograniczoną liczbę połączeń, nie jest w pełni atrakcyjna, toteż wielu mieszkańców Aglomeracji porzuca ten środek lokomocji na rzecz innych środków transportu, przede wszystkim samochodów osobowych. Szansą na zwiększenie wielkości realnego popytu na transport kolejowy jest stworzenie systemu przewozów aglomeracyjnych. Kolej aglomeracyjna do swoich głównych zalet zalicza dużą częstotliwość kursów i przystanków, brak konieczności rezerwacji miejsc. Rozkład jazdy jest nierównomierny i dostosowany do potoków pasażerskich – tym samym korzyści są zarówno dla pasażerów jak i operatora. Ponadto tabor (najczęściej zespoły trakcyjne), ułatwia szybką wymianę pasażerów i jest dostosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych. Połączenia aglomeracyjne są konkurencją głównie dla transportu samochodowego. Wymagają jednak integracji systemu biletowego.

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

Rzeka Odra, która przepływa centralnie przez województwo opolskie, razem z Kanałem Gliwickim tworzy szlak transportowy łączący Góry i Dolny Śląsk z portami morskimi Zespołu Portowego Szczecin-Świnoujście i jest to najważniejsza droga wodna w Polsce. Opolski odcinek Odrzańskiej Drogi Wodnej jest dobrze wyposażony w obiekty obsługi transportowej takie jak: porty, jazy i śluzy, przeładownie, stocznie i zakłady naprawcze oraz nabrzeża przeładunkowe, jednakże wciąż widoczne są znaczne zapóźnienia inwestycyjne w dostępnej infrastrukturze. W Kędzierzynie-Koźlu (przy ujściu Kanału Gliwickiego do Odry) znajduje się jest jeden z największych w Polsce portów żeglugi śródlądowej. Mimo takich uwarunkowań, transportowe wykorzystanie rzeki Odry jest marginalne. Rzeka powyżej Kędzierzyna-Kośla posiada klasę żeglowności Ia, co wyklucza efektywny transport ładunków.



Udrożnienie Odrzańskiej Drogi Wodnej zależy od rządu RP i zakresu działań Wód Polskich, które powinny w taki sposób kształtować politykę transportu śródlądowego, aby wykorzystać w pełni możliwości rozwojowe obszarów przyległych do Odry.

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

Z każdym rokiem na terenie województwa wzrasta liczba ścieżek rowerowych. Prowadzą one głównie wzdłuż ciągów drogowych, zapewniając segregację ruchu i zwiększając bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego. Budowa węzłów przesiadkowych stanowi istotny generator ruchu rowerowego. Warto również wspomnieć o szlakach turystycznych, do których dostęp rowerem jest dodatkowym atutem i atrakcją. Największym mankamentem sieci rowerowej w regionie jest brak ciągłości sieci, odcinki – często w terenach niezabudowanych, nieoświetlone, bez poboczy, które zwiększają ryzyko wypadku czy kolizji.

Transport multimodalny, tak popularyzowany w Europie i na świecie, rozwijający się także w Polsce, jest zmarginalizowany na Opolszczyźnie. Od wielu lat trwałą tendencją w globalnym transporcie jest wzrost udziału przewozów ładunków w kontenerach. Na terenie regionu nie funkcjonują terminale o znaczeniu krajowym, a infrastruktura portu w Kędzierzynie-Koźlu czy Opolu- Park Przemysłowy Metalchem, nie dorównuje jeszcze takim ośrodkom jak położone w ościennych województwach Kąty Wrocławskie, Gliwice czy Łódź. Być może w przyszłości obydwie porty będą stanowiły podwaliny do budowy transportu multimodalnego.

Analizując stan bezpieczeństwa ruchu drogowego, można zauważyć systematyczny spadek zdarzeń drogowych w ostatniej dekadzie (lata 2010-2020). Zarządcy infrastruktury podejmują skuteczne działania dotyczące stosowania elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego w projektach infrastrukturalnych i wdrażają je przy realizowanych inwestycjach. Efektem tych kroków jest spadek liczby wypadków: z 837 w roku 2010 do 488 w roku 2020, a zatem aż o ponad 58%. Mniejsza liczba zdarzeń na drogach w roku 2020 może być spowodowana pandemią COVID-19, wprowadzonym czasowym zakazem przemieszczania się i ograniczeniami wynikającymi z podróży. Należy jednak kontynuować wdrażanie elementów BRD w projekty infrastrukturalne, gdyż dają one widoczne efekty, zwiększając bezpieczeństwo na drogach.

4.9. Obszary problemowe mające wpływ na potencjał infrastruktury transportowej

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

Tabela 28 Obszary problemowe mające wpływ na potencjał infrastruktury transportowej

L.p.	Obszar problemowy	Uzasadnienie
1.	Niska dostępność transportowa województwa (zewnętrzna i wewnętrzna)	<p>Województwo opolskie chociaż posiada odpowiadający potrzebom przestrzennym układ transportowy, wciąż nie zapewnia takiej samej jakości, częstotliwości i poziomu obsługi komunikacji. Najważniejsze inwestycje skupiają się wokół autostrady A4, a im dalej od autostrady, szczególnie na południe, tym dostępność znacząco spada. Pogranicze polsko-czeskie ma ograniczoną dostępność transportową, przejawiającą się m.in. małą częstotliwością kursowania autobusów i pociągów:</p> <ul style="list-style-type: none"> - powiat głubczycki – brak linii kolejowej, 1 droga krajowa, 3 drogi wojewódzkie, gminy Kietrz i Branice nie mają dostępu do transportu autobusowego, - powiat prudnicki – 1 linia kolejowa, 2 drogi krajowe, 2 drogi wojewódzkie, - powiat nyski – 2 linie kolejowe, 2 drogi krajowe, 5 dróg wojewódzkich). <p>Obszary peryferyjne są niedoinwestowane i wymagają wsparcia, celem wyrównania szans w porównaniu z innymi powiatami w regionie. Spójny system powiązań transportowych pomiędzy miastami województwa ma kluczowe znaczenie w kontekście dostępności do rynków pracy, placówek edukacyjnych, ochrony zdrowia i kultury, w tym zwłaszcza do Opola – stolicy województwa.</p> <p>Region nie ma dróg ekspresowych, a Opole można byłoby lepiej skomunikować z regionem poprzez budowę nowego węzła autostradowego.</p> <p>Bliskość dwóch dużych ośrodków Wrocławia (województwo dolnośląskie) oraz Katowic (województwo śląskie), marginalizuje rolę Opola, jak i całego regionu, pod względem ważnych miejsc o znaczeniu transportowym. Dysproporcję widać nie tylko w transporcie drogowym i kolejowym, lecz również w lotniczym i multimodalnym. Wrocław i Katowice są bardzo istotnymi węzłami przesiadkowymi w południowej Polsce, łączącymi ważne szlaki krajowe i międzynarodowe. Porty lotnicze w Katowicach (Pyrzowice) oraz Wrocławiu, znajdują się odpowiednio na 4 i 5 pod względem liczby obsługiwanych pasażerów w Polsce. Terminalne w Kątach Wrocławskich czy Gliwicach działają prężnie i włączone zostały do sieci TEN-T. Położenie Opolszczyzny pomiędzy metropoliami o znacznie wyższym stopniu rozwoju infrastruktury transportowej może znacząco ograniczyć przepustowość sieci w międzyregionalnych, krajowych i międzynarodowych przepływach potoków ładunków oraz osób.</p>



2.	<p>Zła jakość istniejącej infrastruktury</p>	<p>Stan i jakość infrastruktury transportowej jest jednym z najważniejszych kryteriów oceny poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego. Warunkuje ponadto wzrost ekonomiczny. Zapóźnienia inwestycyjne infrastruktury transportowej, wynikająca z niewystarczających środków finansowych, ograniczają konkurencyjność oraz tempo wzrostu gospodarczego Opolszczyzny.</p> <p>Infrastruktura transportowa, chociaż systematycznie modernizowana, wciąż wykazuje znaczący stopień degradacji, bądź braki w ciągłości sieci. Dotyczy to wszystkich obszarów transportowych:</p> <ul style="list-style-type: none"> - drogi – nawierzchnia wielu odcinków jest w złym stanie technicznym, a parametry niedostosowane do 115 kN/oś. Wiele fragmentów dróg, w tym również tych prowadzących w miejscowościach, nie ma segregacji ruchu (brak chodników, ścieżek rowerowych), zatok autobusowych, występują nienormalne łuki. Taki stan wpływa znacząco na obniżenie bezpieczeństwa ruchu drogowego i negatywny wpływ na środowisko naturalne. Brak płynności ruchu powoduje nadmierną emisję zanieczyszczeń związanych z wydzieleniem spalin. Ponadto zauważyć można braki w ciągłości sieci np. niedostateczna liczba przepraw przez rz. Odrę, zbyt mała liczba bezkolizyjnych przejazdów przez linie kolejowe, powodująca spadek płynności ruchu. - transport autobusowy i kolejowy – problemem jest zarówno sam tabor, wyeksploatowany, negatywnie oddziałujący na środowisko, nieprzystosowany do obsługi osób niepełnosprawnych, jak i stan infrastruktury technicznej, zwiększającej czas przejazdu i jednocześnie zmniejszającej komfort podróży. Problemem jest również zła jakość dróg doprowadzająca ruch do dworców. - transport wodny śródlądowy – najniższa klasa żeglowności od Kędzierzyna Koźla w górę Odry, niedostateczne wyposażenie i stan infrastruktury, z uwagi na niewielki stopień wykorzystania Odry jako szlaku żeglownego.
3.	<p>Niedostateczna liczba obwodnic</p>	<p>Sieć drogowa województwa opolskiego wymaga podjęcia działań rozwojowych, udrażniających tzw. „wąskie gardła” sieci transportowej. Stanowią je niewątpliwie miejscowości ze zwartą zabudową mieszkaniową, uniemożliwiającą rozbudowę istniejącej infrastruktury. To także miejscowości na terenie których krzyżują się ważne szlaki komunikacyjne regionu i zasadnym jest wyprowadzenie ruchu z terenu zabudowanego.</p> <p>Nieodpowiedni system transportowy, nieadekwatny do potrzeb użytkowników infrastruktury, powoduje wiele niedogodności i staje się przyczyną ograniczenia przepustowości ciągów drogowych oraz jakości obsługi użytkowników. Stan istniejący wciąż obniża poziom i jakość życia mieszkańców, ograniczając możliwość rozwoju podmiotów gospodarczych, utrudnia mobilność użytkowników, a także ujemnie wpływa na wizerunek województwa opolskiego. Przekłada się to na negatywne oddziaływanie na społeczeństwo oraz środowisko poprzez emisję spalin, drgania, hałas, wypadki i kolizje, utrudnienia związane z komunikacją lokalną.</p> <p>Budowa obwodnic nie tylko zwiększa oszczędności czasu w przewozach pasażerskich i towarowych, to również element zwiększający bezpieczeństwo ruchu drogowego.</p> <p>Obwodnicą o największym znaczeniu dla regionu jest obejście Olesna, które znajdować się będzie w ciągu drogi ekspresowej S11 (zadanie po zakończeniu będzie stanowiło jedyny fragment drogi ekspresowej na</p>



		<p>terenie Opolszczyzny). Wyprowadzenia ruchu z terenu zabudowanego wymagają również Grobniki, Głubczyce, Brzeg, Kędzierzyn-Koźle, Prudnik, Praszki, Sidzinę, Niemodlin, Łędziny, Dębska Kuźnia, Grodziec, Strzelce Opolskie i Namysłów (w ciągu dróg krajowych), a także Nysa, Głogówek, Strzeleczyki, Namysłów, Boguchwałów, Dobrzeń Wielki i Przywory. Miasto Opole wymaga natomiast budowy Obwodnicy Piastowskiej i Południowej.</p>
4.	<p>Obszary narażone na niebezpieczeństwo powodzi</p>	<p>Obszary szczególnego zagrożenia powodzią na terenie województwa opolskiego, PZPWO wyznaczył łącznie w 48 gminach (Baborów, Bierawa, Branice, Brzeg, Byczyna, Cisek, Dąbrowa, Dobrzeń Wielki, Głogówek, Głubczyce, Głuchołazy, Gogolin, Gorzów Śląski, Grodków, Kędzierzyn-Koźle, Kietrz, Kolonowskie, Korfantów, Krapkowice, Lewin Brzeski, Lubrza, Lubsza, Łambinowice, Lubniany, Namysłów, Niemodlin, Nysa, Olesno, Olszanka, Opole, Otmuchów, Paczków, Popielów, Praszka, Proszków, Prudnik, Reńska Wieś, Skarbimierz, Skoroszyce, Strzeleczyki, Tarnów Opolski, Tułowice, Turawa, Ujazd, Walce, Wilków, Zawadzkie, Zdieszowice). Główne priorytety rozwoju na obszarach zagrożonych powodzią winny koncentrować się na podnoszeniu stopnia bezpieczeństwa przestrzeni i społeczeństwa, ochroną i funkcjonalnością środowiska przyrodniczego oraz optymalnym rozwojem gospodarki. Naczelnym celem rozwoju przestrzennego obszaru jest przeciwdziałanie skutkom powodzi i prewencyjna ochrona przeciwpowodziowa. W sytuacji powodzi infrastruktura transportowa może zostać zniszczona, ważne jest zatem, aby procesy inwestycyjne, już od prac projektowych, uwzględniały ryzyka klimatyczne.</p>

Źródło: Opracowanie własne



5. Analiza SWOT

5.1. Transport drogowy

Tabela 29 Analiza SWOT – transport drogowy

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



<p>zrównoważonego,</p> <ul style="list-style-type: none"> - budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych, - wprowadzanie wspólnego biletu, umożliwiającego łączenie ofert różnych przewoźników, - rozwój elektromobilności, - rozwój turystyki, - dalsze skuteczne pozyskiwanie środków zewnętrznych na rozwój infrastruktury, 	
--	--

5.2. Transport kolejowy

Tabela 30 Analiza SWOT – transport kolejowy

MOCNE STRONY	SŁABE STRONY
<ul style="list-style-type: none"> - odpowiadający potrzebom przestrzennym układ kolejowej sieci transportowej w przewozach pasażerskich i towarowych, - duża gęstość sieci linii kolejowych, - przebieg linii o znaczeniu europejskim, w tym w ramach III paneuropejskiego korytarza transportowego - promienista sieć linii kolejowych, które zbiegają się w Opolu w centrum regionu, - wykorzystanie funduszy unijnych na zakup taboru, - wykorzystanie funduszy unijnych w rozwój infrastruktury, - posiadany własny nowoczesny tabor kolejowy, - wysoki poziom bezpieczeństwa komunikacyjnego, - niski poziom ingerencji w środowisko naturalne 	<ul style="list-style-type: none"> - zły stan infrastruktury kolejowej wynikający z zapóźnieni inwestycyjnych, - ograniczona przepustowość, - mała częstotliwość połączeń kolejowych na obszarach peryferyjnych, - dłuższy czas przejazdu z uwagi na zły stan techniczny infrastruktury, - rozproszony system zarządzania infrastrukturą transportową, - brak połączeń kolejowych w powiecie głubczyckim, - częstszy wybór komunikacji indywidualnej niż zbiorowej, w związku z poprawą infrastruktury drogowej, - brak wspólnych rozwiązań transportu publicznego kolejowego /autobusowego /miejskiego - brak współpracy na poziomie lokalnym dla rozwoju wspólnych rozwiązań transportowych. - Częściowy niedostateczny stan techniczny taboru, ograniczający dostępność do infrastruktury, w tym komunikacji publicznej, dla osób niepełnosprawnych, - zła jakość dróg doprowadzających ruch do dworców kolejowych, - brak wystarczającej ilości miejsc parkingowych, wiat rowerowych w obrębie dworców kolejowych i przystanków



SZANSE	ZAGROŻENIA
<ul style="list-style-type: none"> - podniesienie dopuszczalnych prędkości na liniach kolejowych i zarazem zwiększenie ich przepustowości, - zwiększenie atrakcyjności transportu kolejowego poprzez inwestycje w nowoczesny tabor, przystosowany dla potrzeb osób z ograniczoną sprawnością ruchową, - rozwój systemu ERTMS, - powstanie kolei aglomeracyjnej, - wykorzystanie czynników rozwojowych wynikających z położenia regionu, - zmiana modelu mobilności w kierunku transportu zrównoważonego, - rewitalizacja istniejących linii kolejowych oraz reaktywowanie linii zawieszonych do statusu czynnych, - budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych, - zakupy taboru kolejowego przez Województwo Opolskie z udziałem funduszy własnych i funduszy unijnych, - dalsze skuteczne pozyskiwanie środków zewnętrznych na rozwój infrastruktury, - budowa nowych przystanków kolejowych, przy powstających osiedlach czy parkach przemysłowych - wykorzystanie transportu drogowego do dowozu pasażerów z małych miejscowości do przystanku kolejowego, - budowa regionalnej taryfy skoncentrowanych na profity dla różnych grup pasażerów. 	<ul style="list-style-type: none"> - zmniejszanie poziomu nakładów finansowych na inwestycje infrastrukturalne, - zmniejszenie poziomu nakładów finansowych na zakupy/modernizację taborowe - zagrożenie ograniczaniem i likwidacją istniejących połączeń kolejowych przez organizatorów przewozów, - spadek demograficzny i dalsza depopulacja obszarów peryferyjnych, - utrzymywanie „preferencyjnych” zasad ruchu kolejowego dalekobieżnego względem relacji regionalnych - wydłużające się czasy przejazdów pociągów.

5.3. Transport wodny śródlądowy

Tabela 31 Analiza SWOT – transport wodny śródlądowy

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



6. Modele przepływów transportowych

6.1. Model drogowy

Podstawowe informacje

Model ruchu wykorzystany w niniejszej prognozie ruchu jest oparty na Krajowym Modelu Ruchu. Modelowa sieć drogową obejmuje wszystkie drogi krajowe i wojewódzkie oraz w razie potrzeby jest uzupełniona o drogi niższych kategorii.

Obszar Polski został podzielony na rejony komunikacyjne odpowiadające powiatom grodzkim i ziemskim. Wydzielono 379 rejonów komunikacyjnych. Dodatkowo każdemu drogowemu przejściu granicznemu również przyporządkowano rejon komunikacyjny, których jest 89. W sumie model drogowy składa się z 468 rejonów komunikacyjnych.

Rozkłady ruchu na modelową sieć drogową wykonano z wykorzystaniem metody rozkładu „Incremental” – przerostowej oraz funkcji uogólnionego kosztu podróży, która zawiera koszty czasu użytkowników, eksploatacji pojazdów, opłaty za przejazd po drogach płatnych i komfort, który odzwiercudla wyższą skłonność użytkowników do podróży po drogach oferujących lepsze parametry techniczne (autostradach i dwujezdniowych drogach ekspresowych).

Kompleksowe dane dotyczące natężenia ruchu dla dróg krajowych i wojewódzkich zawarto w pkt. 4.1. Transport drogowy.

Model sieci drogowej w roku bazowym

Modelowa sieć drogową składa się z ponad 16 tysięcy odcinków podzielonych na 9 podstawowych kategorii:

- autostrady,
- drogi ekspresowe dwujezdniowe,
- drogi ekspresowe jednojezdniowe,
- drogi dwujezdniowe,
- drogi jednojezdniowe o szerokości pasa ruchu 3,5 m i utwardzonym poboczu, o szerokości co najmniej 1,5 m,
- drogi jednojezdniowe o szerokości pasa ruchu co najmniej 3,5 m z poboczem gruntowym,
- drogi jednojezdniowe o szerokości pasa ruchu co najmniej 3,0 m z poboczem gruntowym,
- dwujezdniowe odcinki ulic miejskich,
- jednojezdniowe odcinki ulic miejskich.

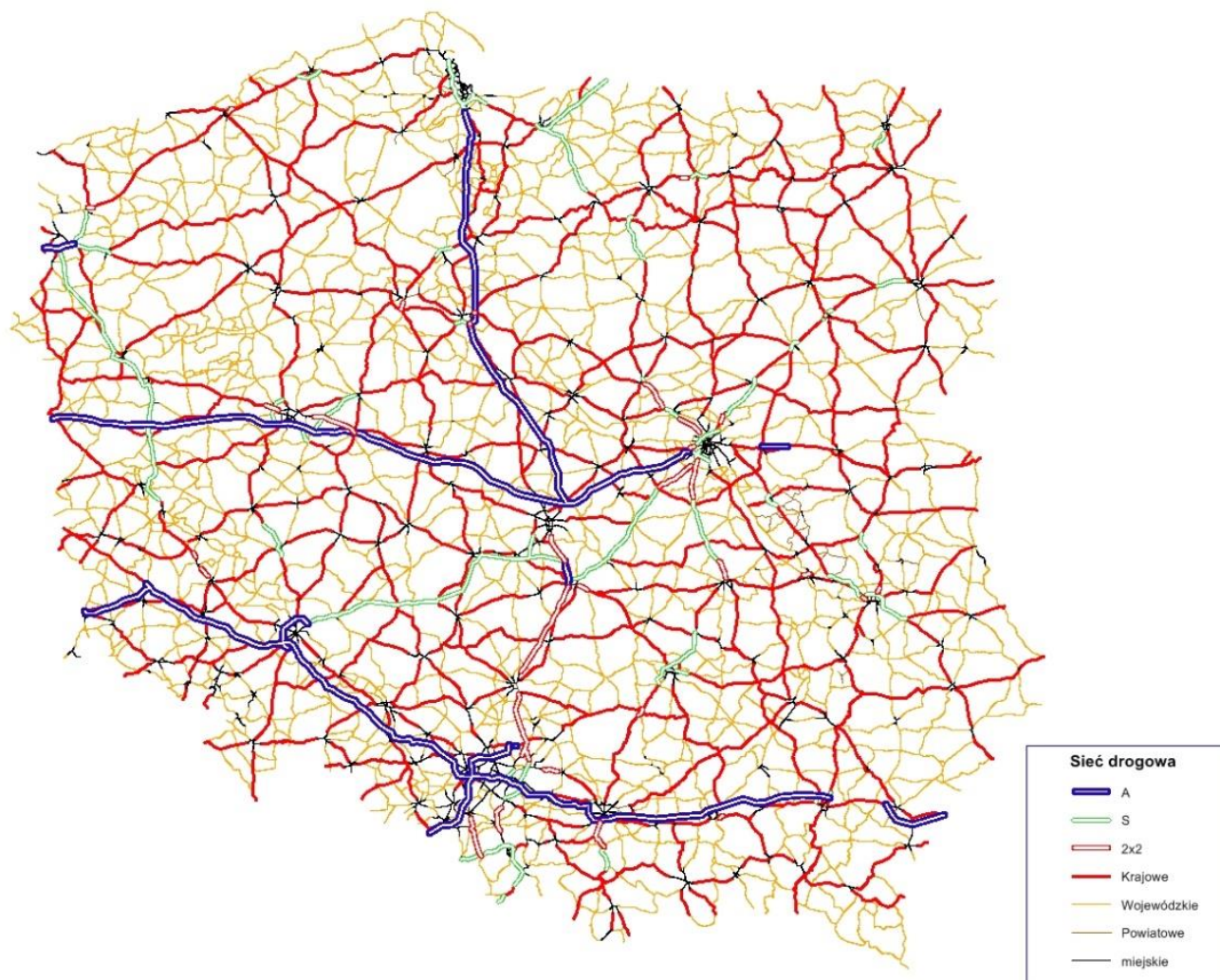
Wszystkie ww. odcinki (z wyłączeniem autostrad, dróg ekspresowych oraz ulic) zostały dodatkowo podzielone na drogi krajowe, wojewódzkie i powiatowe. Autostrady podzielono na odcinki płatne i bezpłatne. Ponadto na odcinki dwu i trzypasowe. Również drogi ekspresowe podzielono na dwu i trzypasowe oraz na odcinki miejskie i zamieskie. Ulice podzielono na klasy: Z, G, i Gp oraz na odcinki z sygnalizacją oraz bez sygnalizacji.



W sumie sieć drogowa została podzielona na 43 kategorie modelowych odcinków dróg.

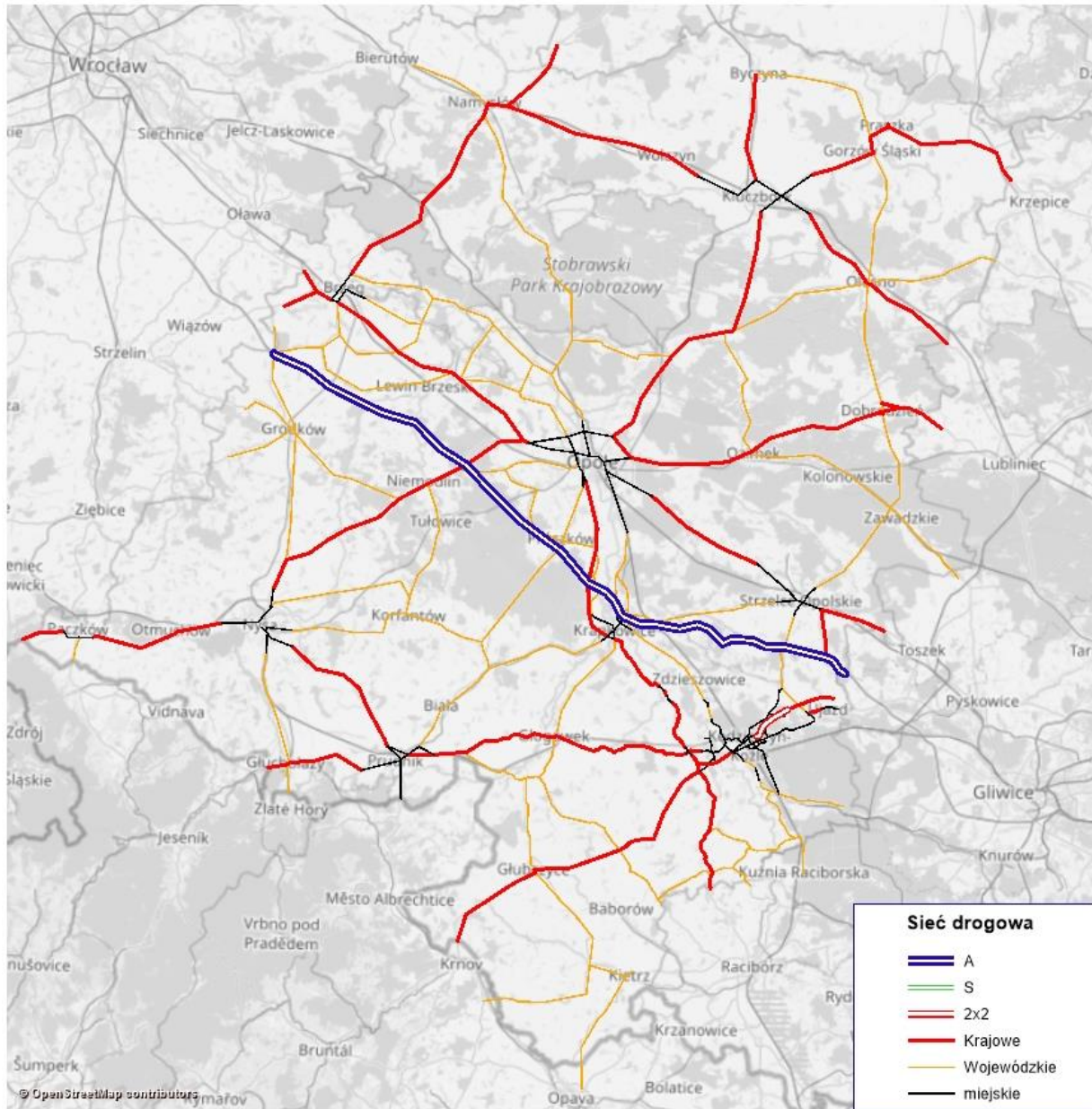
Na rysunkach poniżej przedstawiono model sieci drogowej Polski w roku bazowym 2015 oraz model obszaru analizy.

Rysunek 23 Model sieci drogowej Polski w roku 2015



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 24 Schemat sieci objętej analizą



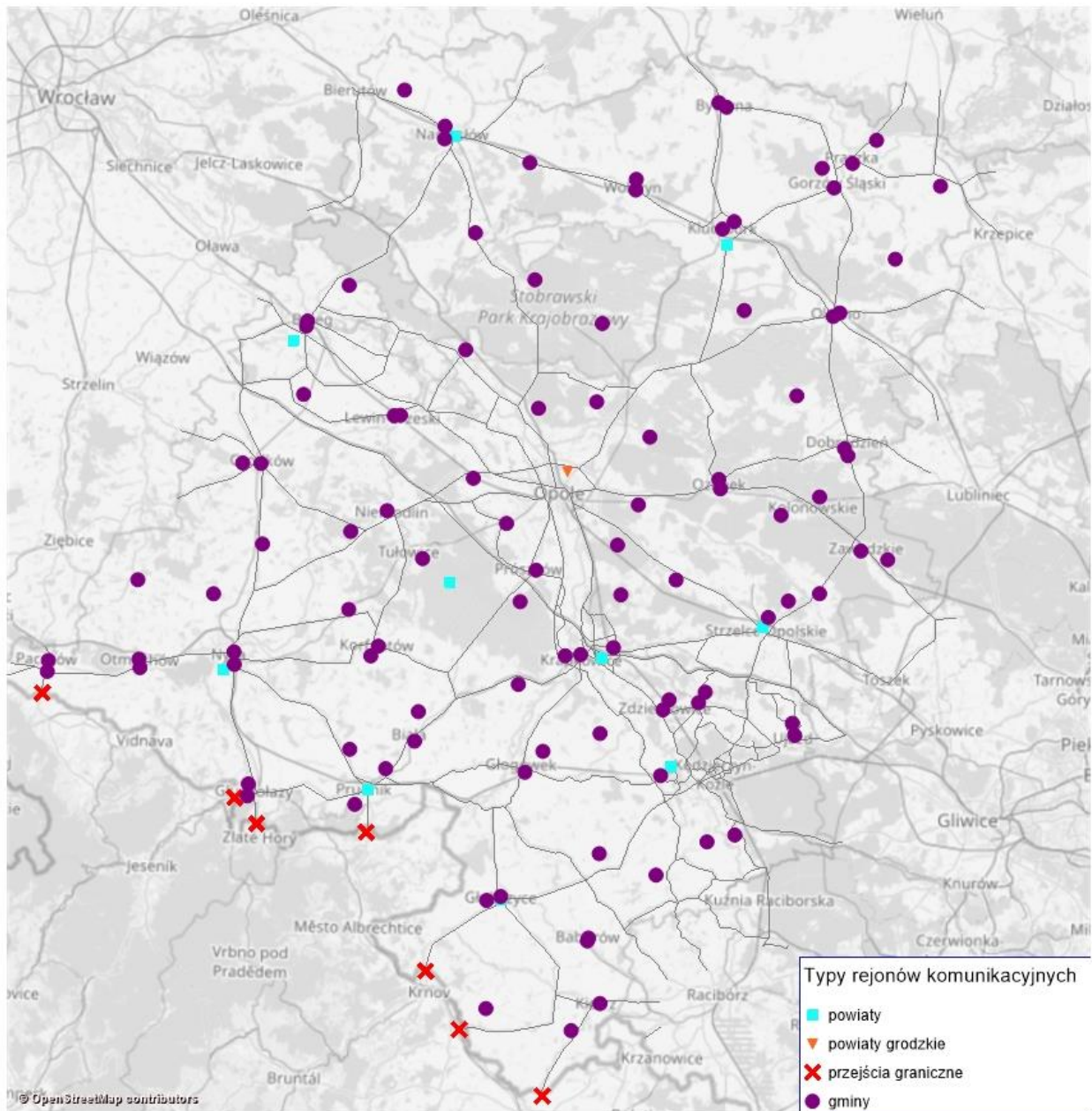
Źródło: Opracowanie własne

Podział na rejony komunikacyjne w obszarze analizy

W celu uzyskania lepszego odwzorowania potoków ruchu w obszarze analizy, podstawowy podział na rejony komunikacyjne został uszczegółowiony. Rejony komunikacyjne, przez które przebiega analizowany odcinek autostrady A4 oraz rejony w bezpośrednim sąsiedztwie, zostały podzielone na rejony komunikacyjne odpowiadające obszarom gmin. Wprowadzono 38 dodatkowych rejonów, które powstały z wydzielenia rejonów powiatów. Na rysunku poniżej pokazano uszczegółowiony podział na rejony komunikacyjne.



Rysunek 25 Podział na rejony komunikacyjne



Źródło: Opracowanie własne

Macierze ruchu w roku bazowym

Model przemieszczania się pojazdów został oparty na podziale użytkowników pojazdów na siedem kategorii:

- podróże samochodami osobowymi w motywacjach służbowych,
- podróże samochodami osobowymi w motywacjach z domu do pracy (podróże o długości do 50 km),
- podróże samochodami osobowymi w motywacjach turystycznych,
- podróże samochodami osobowymi w motywacjach innych niż powyższe,
- podróże samochodów dostawczych,
- podróże samochodów ciężarowych,



- podróże samochodów ciężarowych z przyczepami lub naczepami.

Dla każdej grupy użytkowników opracowano macierze podróży przy podstawowym podziale na rejony komunikacyjne.

Parametry rozkładu ruchu w roku bazowym

Oprócz modelu sieci drogowej oraz macierzy ruchu, do wykonania poprawnych rozkładów ruchu konieczne jest przygotowanie parametrów, które odwzorowują zachowania komunikacyjne użytkowników dróg. Do parametrów tych należą:

- koszty czasu użytkowników,
- koszty eksploatacji pojazdów,
- inne czynniki wpływając na zachowania, takie jak zróżnicowane koszty komfortu podróży różnymi kategoriami dróg, koszty opłat za przejazd po sieci dróg płatnych.

Zgodnie z zasadami przyjętymi w innych, wcześniejszych opracowaniach z zakresu modelowania ruchu, koszt czasu użytkowników poruszających się po drogach zmienia się wprost proporcjonalnie do zmian PKB. Wzrost wartości czasu ma na celu odwzorowanie bogacenia się społeczeństwa, co przekłada się na większe zainteresowanie drogami, które oferują wyższy standard oraz krótszy czas podróży, nawet w przypadku konieczności poniesienia dodatkowych opłat za przejazd. Wartość czasu użytkowników pojazdów osobowych została określona na podstawie analizy wyników wcześniejszych opracowań dla czterech kategorii użytkowników, podróżujących w następujących motywacjach:

- z domu do pracy (krótkie podróże codzienne),
- służbowych,
- turystycznych,
- innych.

Samochody towarowe zostały podzielone na trzy kategorie:

- samochody dostawcze,
- samochody ciężarowe,
- samochody ciężarowe z przyczepami lub naczepami.

Ze względu na brak innych źródeł danych, dla każdej motywacji obliczono wartości czasu w roku 2005, na podstawie wyników badań deklarowanych preferencji użytkowników wykonanych w Polsce pod koniec lat 90 i pierwszych latach nowego wieku (ostatnie badanie deklarowanych preferencji dla użytkowników dróg zostało przeprowadzone w 2006 roku, w ramach studium ruchu dla projektowanego odcinka autostrady A1 Stryków – Pyrzowice). Wartości dla kolejnych lat zostały oszacowane na podstawie zmian wielkości PKB.

W tabeli poniżej przedstawiono wartości czasu przyjęte w modelach roku 2010 i 2015 w podziale na kategorie użytkowników.

Tabela 32 Wartości czasu poszczególnych użytkowników w roku 2010 i 2015 [zł/h]

Rok	dom-praca-dom	służbowa	turystyczna	inna
2010	16,4	36,9	15,0	22,9
2015	20,3	45,6	18,6	28,4
Rok	dostawcza	ciężarowe	cież. z przycz./nacz.	
2010	43,6	52,2	90,0	
2015	53,9	64,5	111,2	

Koszty eksploatacji pojazdów są odzwierciedleniem kosztów, jakie musi ponieść każdy użytkowników w podróży na paliwo i inne koszty eksploatacyjne. W modelu roku bazowego przyjęto następujące wielkości kosztów eksploatacyjnych dla poszczególnych kategorii pojazdów:

- samochody osobowe – 0,30 zł/km,
- samochody dostawcze – 1 zł/km,
- samochody ciężarowe – 2 zł/km,
- samochody ciężarowe z przyczepami lub naczepami – 3 zł/km.

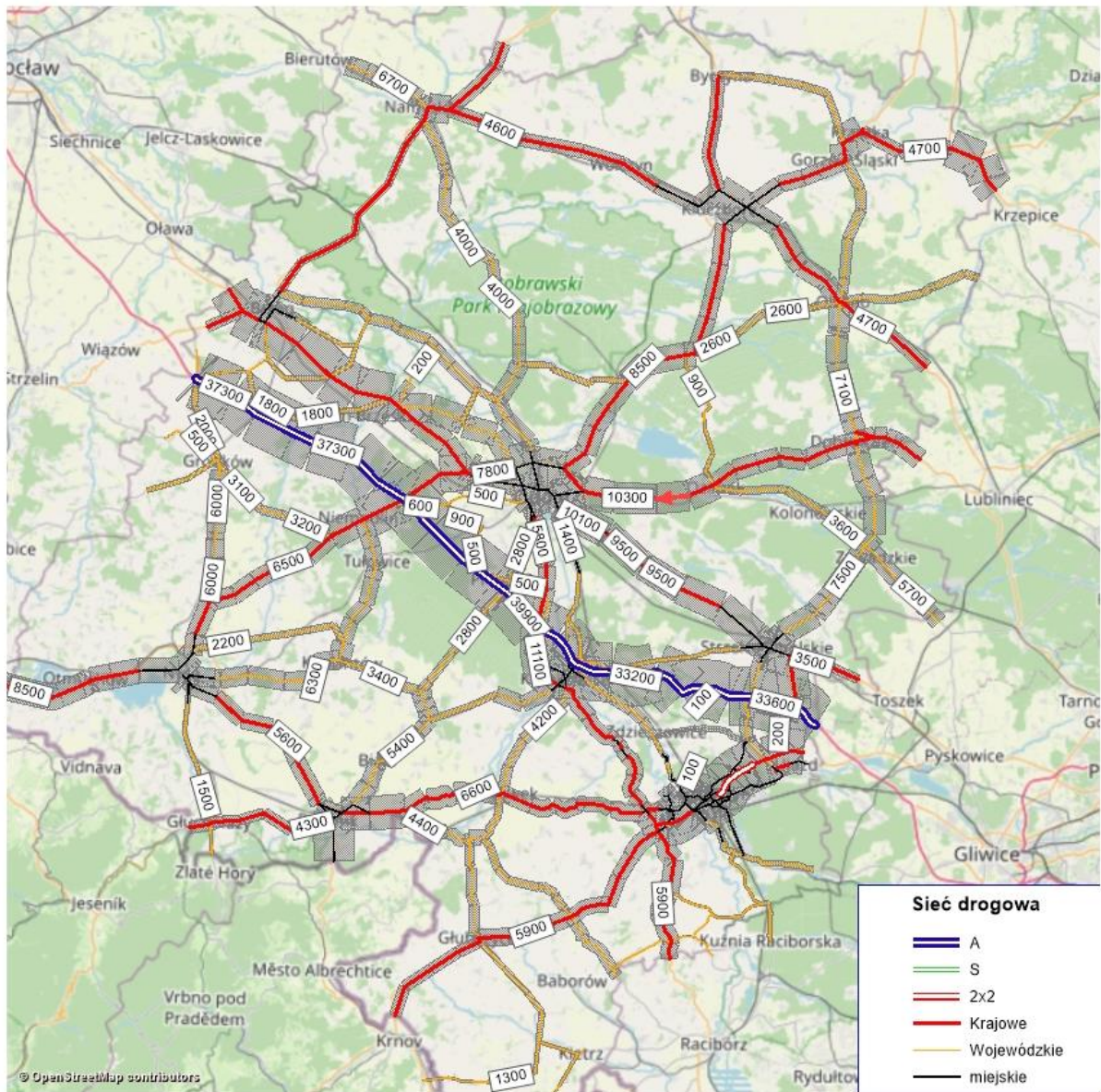
Koszty przejazdu użytkowników po drogach płatnych (w systemie koncesyjnym oraz VIATOLL) zostały przyjęte w roku bazowym na odcinkach dróg płatnych w obowiązującej wysokości.

Rozkład ruchu na modelową sieć drogową w roku bazowym

Na podstawie modelu sieci dla roku bazowego, macierzy podróży dla podstawowego podziału na rejony komunikacyjne, wyników GPR 2015, wykonano rozkłady ruchu na sieć drogową w celu sprawdzenia poprawności przyjętych założeń w modelu ruchu. W ponad 80% wybranych przekrojów uzyskano zgodność rozkładów ruchu z wynikami pomiarów na poziomie $\pm 25\%$. Następnie sprawdzono poprawność opracowanego modelu ruchu dla uszczegółowionego podziału na rejony komunikacyjne.

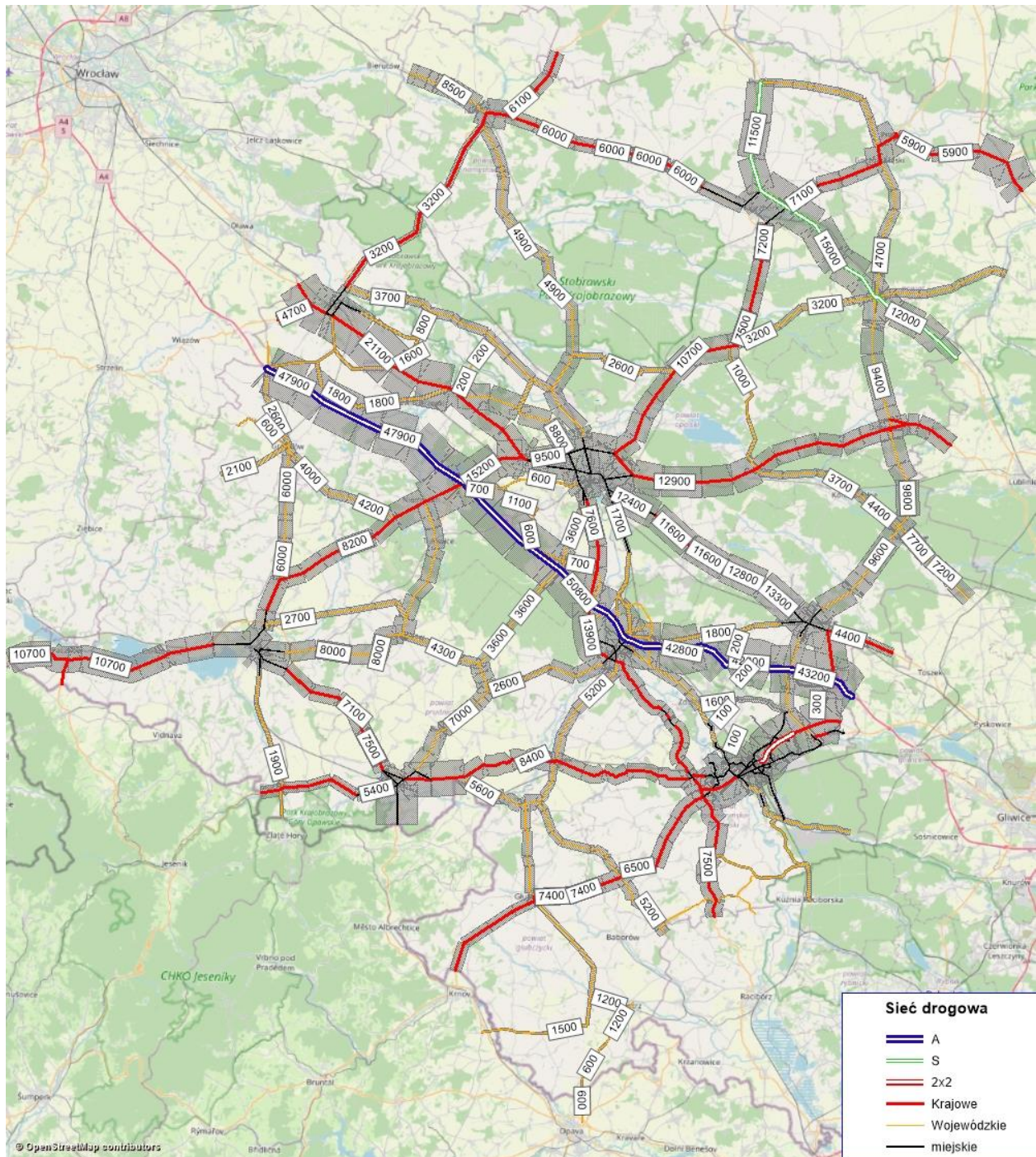
Na rysunkach poniżej przedstawiono wyniki rozkładu dla roku 2021 i 2030 i lokalizację przekrojów kontrolnych.

Rysunek 26 Poziom natężenia ruchu w roku 2021



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 27 Poziom natężenia ruchu w roku 2030



Źródło: Opracowanie własne

Z przedstawionych dwóch modeli rozkładu ruchu z roku 2021 i 2030 wyraźnie widać, że w województwie opolskim nastąpi znaczący przyrost średniodobowego poziomu natężenia ruchu wyrażonego w pojazdach rzeczywistych na dobę. W rejonie Opola na autostradzie A4 nastąpi wzrost poziomu ruchu o ponad 27%, co będzie generowało w znacznym stopniu wzrost ruchu na całym układzie komunikacyjnym, powiązanim z autostradą. Dla przykładu, na drodze wojewódzkiej 426 nastąpi wzrost ruchu o ponad 35%.



6.2. Model kolejowy

Model kolejowy został przygotowany w oparciu o Zintegrowany Model Ruchu (ZMR), CUPT, maj 2021. Podstawowym celem opracowania ZMR było wsparcie ministerstw i innych instytucji w procesie planowania oraz podejmowania decyzji inwestycyjnych zapewniających wiarygodną, dostępną, bezpieczną, komfortową oraz odporną infrastrukturę transportową, zaplanowaną na poziomie stymulującym rozwój gospodarczy kraju i pozwalającą na redukcję kosztów zewnętrznych. ZMR jest również modelem przygotowanym do wspierania planowania na poziomie regionalnym i lokalnym, które może wynikać zarówno z modelu krajowego jak i powstających modeli regionalnych. ZMR stanowi model bazowy i wyjściowy dla planowania regionalnego i lokalnego.

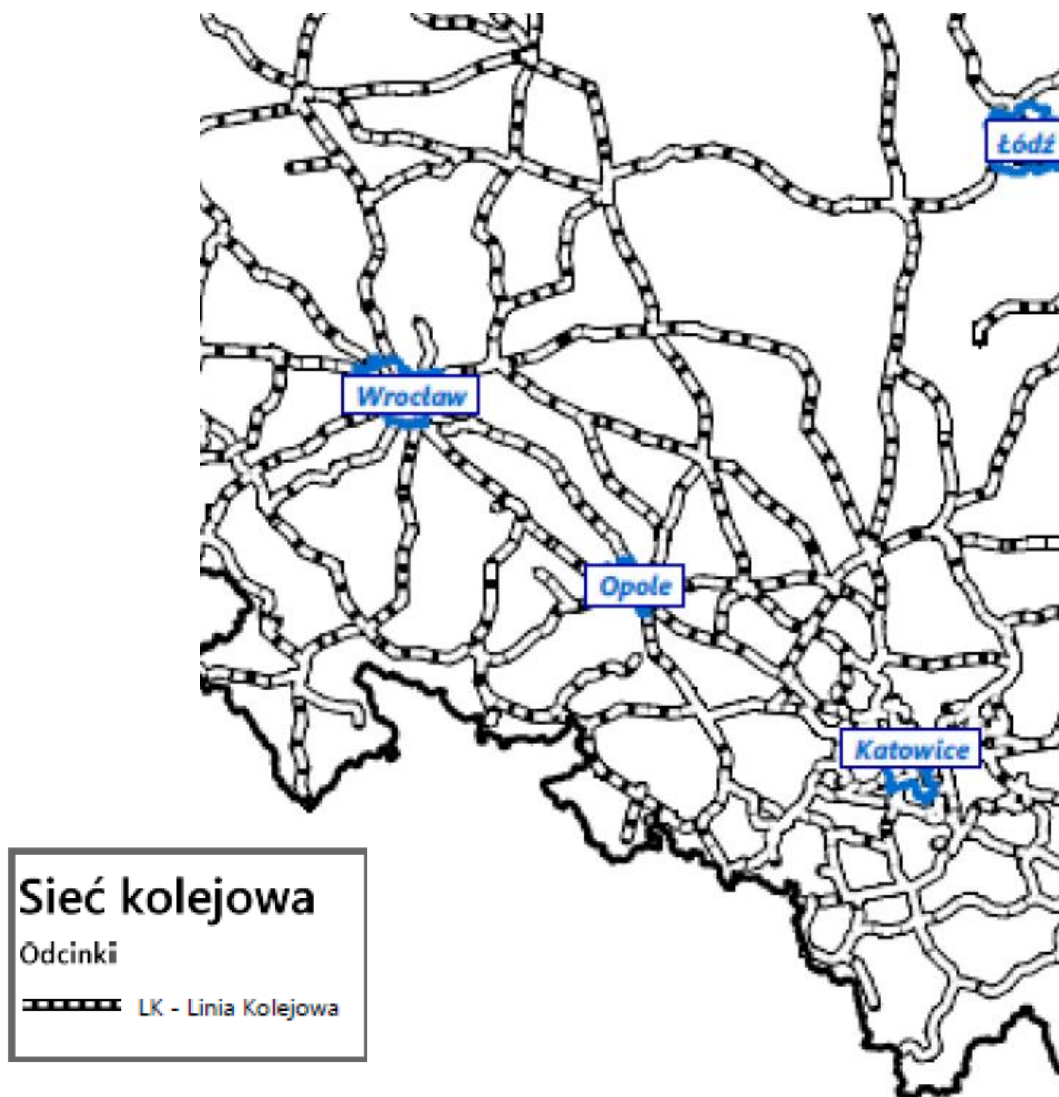
Poziom szczegółowości modelu sieci jest adekwatny do przyjętego poziomu szczegółowości rejonów komunikacyjnych. Przyjęto rejon komunikacyjny jako gminy, zapewniając odpowiednie połączenia drogowe pomiędzy rejonami. Zdecydowano się na zastosowanie podziału terytorialnego (gmin) aktualnego na rok 2019.

Sieć kolejowa modelu powstała w oparciu o dostępne informacje o przebiegu sieci, lokalizacji przystanków i stacji oraz parametrach infrastruktury. Wykorzystane źródła danych obejmują:

- Sieć transportową opracowaną w ramach projektu „Analiza sektora transportu wodnego śródlądowego w zakresie wynikających z modernizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej oraz Drogi Wodnej rzeki Wisły” - w zakresie geometrii sieci (lokalizacji węzłów oraz odcinków kolejowych), nazwy i lokalizacji przystanków i stacji kolejowych;
- Mapę Interaktywną Linii Kolejowych: mapa.plk-sa.pl – w zakresie weryfikacji poprawności zbudowanego modelu sieci;
- Mapę linii kolejowych w Polsce zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - w zakresie weryfikacji poprawności zbudowanego modelu sieci;
- Niezależne serwisy poświęcone kolejnictwu, np. Ogólnopolska Baza Kolejowa – w zakresie weryfikacji poprawności zbudowanego modelu sieci;
- Sieć transportową opracowaną w ramach Modelu IKMR2015 - w zakresie weryfikacji nazw stacji i przystanków kolejowych.

Poniższa mapa przedstawia stan sieci kolejowej na 2019r.

Rysunek 28 Linie po których odbywa się ruch pociągów pasażerskich w rejonie Opolszczyzny, stan na 2019 rok.



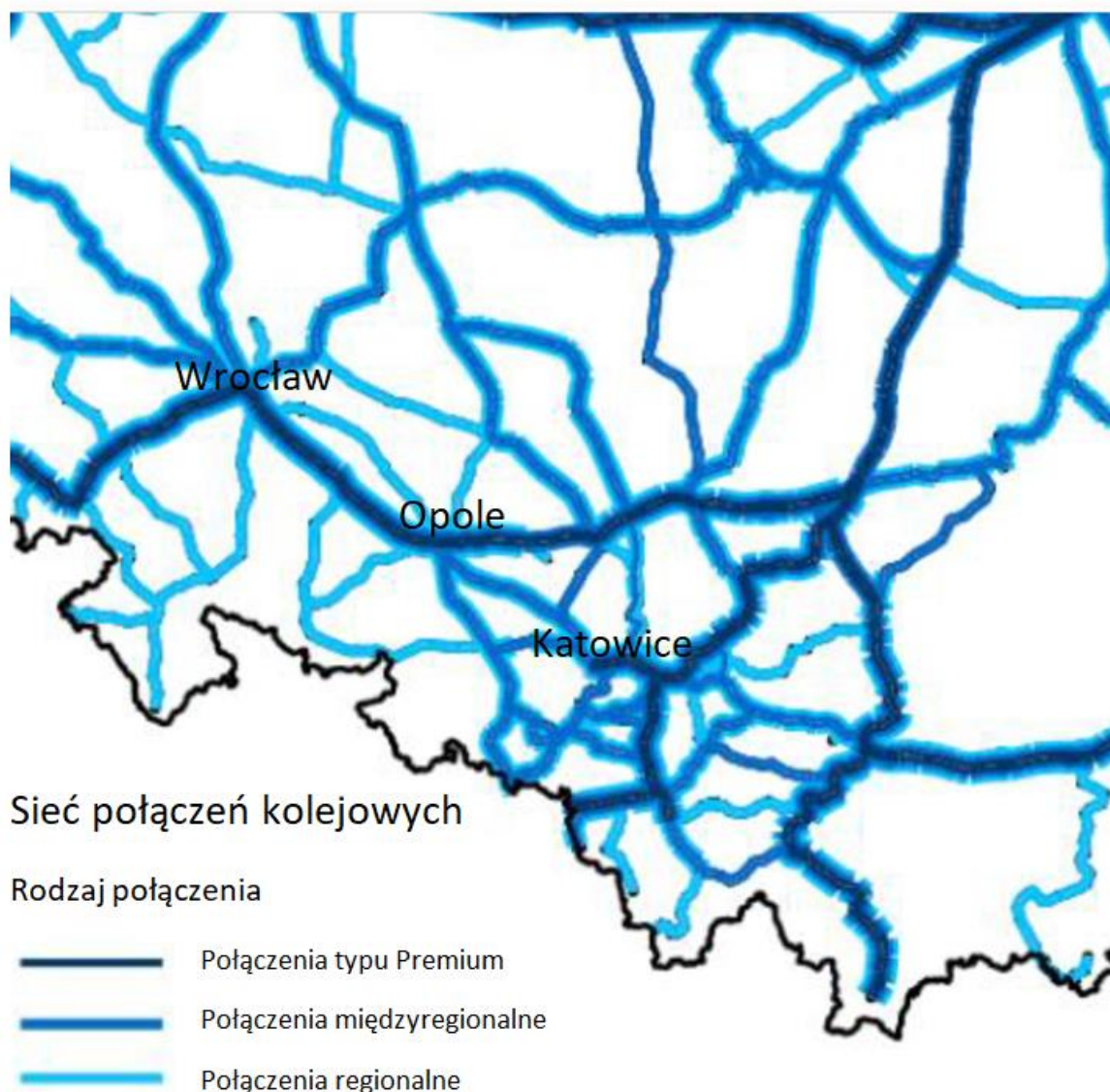
Źródło: ZMR, Cupt 2021

Rozkłady jazdy dla roku 2019 zostały zakodowane w Modelu na podstawie Sietowego Rozkładu Jazdy Pociągów 2019 (SRJP 2019) dla pierwszego kwartału roku 2019. Opłaty za przejazd transportem kolejowym zostały obliczone na podstawie opłat przewozowych na rok 2015 naliczanych za przebytą odległość. W kalkulacjach uwzględniono wszystkie rodzaje biletów oraz procentową strukturę sprzedaży biletów poszczególnych kategorii.

Na potrzeby Zintegrowanego Modelu Ruchu w modelu zakodowano pełną sieć kolejową, obejmującą linie obsługujące ruch pasażerski i towarowy, a także wszystkie przystanki objęte rozkładem jazdy pociągów pasażerskich w 2015 roku, na których zatrzymywały się pociągi.



Rysunek 29 Linie, po których odbywa się ruch pociągów pasażerskich w rejonie Opolszczyzny, stan na 2019 rok



Źródło: ZMR, Cupt 2021

Na rysunku poniżej wskazano potoki na liniach kolejowych w województwie opolskim dla roku 2019. Praca przewozowa wyniosła 1 637 695 pasażerokilometrów/dobę / 21 470 pasażerogodzin/dobę.

Poziom wzrostu natężenia ruchu na linii kolejowych rozpatrzono osobno dla podróży międzyaglomeracyjnych, międzyregionalnych oraz regionalnych dla roku 2019 i 2030. Określono skumulowane wskaźniki wzrostu dla poszczególnych rodzajów podróży.

Prognozowany wzrost ruchu wynosi ponad 12% na przestrzeni 11 lat. Największy wzrost prognozuje się dla podróży międzyaglomeracyjnych, nieco niższy, ale wynoszący ok. 10% dla połączeń międzyregionalnych i regionalnych.



7. Elektromobilność w transporcie publicznym

Transport to istotne źródło zanieczyszczeń i hałasu wprowadzanego do środowiska, znacznie wpływające na warunki i jakość życia mieszkańców. Mając na uwadze zarówno priorytety jak i wytyczne na poziomie wspólnotowym, Polska przyjęła ustawę o elektromobilności i paliwach alternatywnych - Ustawa z dnia 11 lipca 2018 r. (Dz.U. z 2021 r. poz. 110). Dążąc do osiągnięcia odpowiedniego poziomu funkcjonowania stref czystego transportu, należy wprowadzić niezbędne zmiany w strukturze podróży miejskich zdominowanych, jak dotąd, przez samochody osobowe. Efektem tych zmian powinien być m.in. wzrost udziału transportu publicznego.

Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych wskazuje możliwe rodzaje środków transportu, wpisujących się w założenia aktu prawnego:

- autobus zeroemisyjny – autobus wykorzystujący do napędu energię elektryczną wytworzoną z wodoru w zainstalowanych w nim ogniach paliwowych lub wyłącznie silnik, którego cykl pracy nie prowadzi do emisji gazów cieplarnianych lub innych substancji objętych systemem zarządzania emisjami gazów cieplarnianych oraz trolejbus,
- pojazd elektryczny – pojazd samochodowy wykorzystujący do napędu wyłącznie energię elektryczną akumulowaną przez podłączenie do zewnętrznego źródła zasilania,
- pojazd hybrydowy – pojazd samochodowy o napędzie spalinowo–elektrycznym, w którym energia elektryczna jest akumulowana przez podłączenie do zewnętrznego źródła zasilania,
- pojazd napędzany gazem ziemnym – pojazd samochodowy wykorzystujący do napędu sprężony gaz ziemny (CNG) lub skroplony gaz ziemny (LNG), w tym pochodzący z biometanu,
- pojazd napędzany wodorem – pojazd samochodowy wykorzystujący do napędu energię elektryczną wytworzoną z wodoru w zainstalowanych w nim ogniach paliwowych.

W art. 11 ww. ustawy określono, iż budowa i utrzymanie infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego oraz przedsięwzięcia niezbędne do przyłączenia do sieci punktów ładowania stanowiących element tej infrastruktury, polegające w szczególności na modernizacji, rozbudowie albo budowie sieci, są celem publicznym. Infrastruktura ładowania drogowego transportu publicznego to punkty ładowania lub tankowania wodoru wraz z niezbędną dla ich funkcjonowania infrastrukturą towarzyszącą, przeznaczone do ładowania lub tankowania, w szczególności autobusów zeroemisyjnych, wykorzystywanych w transporcie publicznym.

Elektromobilność jest w stanie zmniejszyć w sposób odczuwalny poziom zanieczyszczenia powietrza i hałasu w miastach, a elektryfikacja transportu publicznego stanowić ważny etap w procesie przechodzenia na czysty transport indywidualny mieszkańców. Największym atutem pojazdów wykorzystujących energię elektryczną jest brak lokalnych emisji - niezwykle ważny czynnik dla jakości powietrza, szczególnie w centrach miast o intensywnej



zabudowie. Z tego powodu autobusy elektryczne powinny być ważnym komponentem miejskiej polityki transportowej. Czynniki determinującymi wdrażanie pojazdów elektrycznych w komunikacji miejskiej są m.in.:

- społeczeństwo: oczekiwana przez mieszkańców wysoka jakość życia w aglomeracjach,
- kwestie polityczno-prawne: cele dotyczące transportu zawarte w strategicznych dokumentach krajowych i unijnych,
- zrównoważony rozwój: branża motoryzacyjna, transportowa i energetyczna skoncentrowana na elektromobilności,
- ekologia: brak emisji zanieczyszczeń w miejscu użytkowania autobusów elektrycznych,
- eksploatacja: lepsze parametry pracy i sprawność elektrycznych układów napędowych,
- ekonomia: niższe koszty operacyjne (energia elektryczna w porównaniu do paliw tradycyjnych),
- technologia: prostsza konstrukcja e-busów (mniej części, rzadsze awarie, łatwiejszy serwis i konserwacja),
- interoperacyjność: możliwość wykorzystania infrastruktury ładowania przez inne pojazdy komunalne,
- elastyczność: większa funkcjonalność w gęstej zabudowie, obszarach turystycznych i zabytkowych,
- bezpieczeństwo: eliminacja ryzyka wybuchu i zmniejszenie zagrożeń pożarowych,
- bezpośredni wpływ środowiskowy: w przypadku kolizji lub usterki brak zanieczyszczenia wyciekami paliw lub olejów,
- czystsza eksploatacja: mniej „brudnych” technologii (tankowanie paliwa, wymiana olejów),
- dodatkowe uprawnienia: możliwość wjazdu autobusów elektrycznych do Stref Czystego Transportu,
- komfort podróżowania: niższy poziom hałasu, lepsze przyspieszenie i pokonywanie wzniesień, brak spalin na przystanku,
- atrakcyjna oferta: zachęta dla mieszkańców do korzystania z transportu publicznego,
- reklama i promocja: wizerunek miasta dbającego o środowisko i zrównoważony transport,
- przyjazne otoczenie: zmniejszenie obciążenia ulic (hałasem, spalinami w korkach),
- kreowanie przestrzeni: wzrost walorów miasta, wpływ na wybór miejsca zamieszkania w jego obrębie.

Według badań przeprowadzonych przez Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych głównymi przeszkodami w rozwoju elektromobilności w Polsce są obecnie wysokie koszty zakupu samochodów elektrycznych, brak odpowiedniej infrastruktury ładowania oraz ograniczony zasięg pojazdów napędzanych prądem. Faktem jest jednak, że znaczna część taboru autobusowego spełnia co najwyżej normę emisji spalin EURO 3. Publiczny transport zbiorowy jest jednym z trudniejszych sektorów jeżeli chodzi o kontrolę emisji CO₂. Pomimo postępu technicznego wzrost natężenia ruchu i technika jazdy w mieście stanowi największe źródło emisji dwutlenku węgla i tlenków azotu. Dlatego też priorytetem dla organizatorów przewozów komunikacji publicznej winny być działania zwiększające elektromobilność.



Jak wskazano w części diagnostycznej (pkt. 4.1.), władze samorządowe w latach 2014-2020, inwestowały znaczną część nakładów w rozwój gospodarki niskoemisyjnej. Efektem tych działań jest m.in. zakup nowego taboru na potrzeby komunikacji publicznej:

- *Realizacja strategii niskoemisyjnych na obszarze Subregionu Północnego Województwa Opolskiego* - zakup 15 autobusów o niskiej emisji spalin,
- *Poprawa jakości powietrza w Subregionie Kędzierzyńsko-Strzeleckim* - zakup 19 autobusów o niskiej emisji spalin, w tym 1 hybrydowego,
- *Zakup 2 autobusów elektrycznych zeroemisyjnych wraz z niezbędną infrastrukturą ładowania pojazdów, celem zapewnienia obsługi obszaru śródmiejskiego w Kędzierzynie-Koźlu.*

Miasto Opole, po obszarze którym porusza się najwięcej autobusów w całym regionie, dołączyło do sukcesywnie powiększającego się grona miast podejmujących kompleksowe działania mające na celu poprzez zredukowanie emisji dwutlenku węgla ograniczenie zanieczyszczenia powietrza w aglomeracjach miejskich. W ramach projektu *Czysta komunikacja publiczna – zwiększenie mobilności mieszkańców Aglomeracji Opolskiej oraz modernizacja infrastruktury towarzyszącej transportowi publicznemu – etap I*, zakupiono 61 nowych niskoemisyjnych autobusów miejskich o normie EURO 6. Realizowany jest również projekt pn.: *Elektromobilne Opole*, który swym działaniem obejmuje m.in.:

- Zakup 5 szt. nowych autobusów elektrycznych, akumulatorowych typu maxi, dostosowanych do ładowania szybkiego w technologii plug-in oraz ładowania szybkiego z wykorzystaniem ładowarki pantografowej.
- Budowę pantografowej stacji szybkiego ładowania autobusów elektrycznych o mocy 300 kW na przystanku Prószkowska – Politechnika – Pętla oraz nadzór nad realizacją tej inwestycji.
- Budowę stacji ładowania autobusów na zajezdni MZK Sp. z o.o. w Opolu.

Zadanie obejmuje zakup wraz z instalacją w wyznaczonym miejscu 3 szt. dwustanowiskowych ładowarek szybkiego ładowania plug-in o mocy wyjściowej 120 kW z możliwością pracy w trybie 2 x 60 kW każda, wykonanie dokumentacji projektowej związanej z budową infrastruktury ładowania na zajezdni oraz budowę infrastruktury technicznej i energetycznej niezbędnej do zasilania stacji ładowania autobusów elektrycznych wraz z nadzorem nad tą inwestycją. Zakupione autobusy obsługują linię komunikacji miejskiej obejmującą tylko obszar w granicach administracyjnych miasta. Cała infrastruktura do ładowania autobusów umiejscowiona została w całości na terenie Opola. Inwestycja swoim zakresem odpowiada na zidentyfikowane potrzeby mieszkańców Opola oraz wychodzi naprzeciw wymogom stawianym organizatorom publicznego transportu zbiorowego w zakresie niskoemisyjności komunikacji miejskiej.

Elektromobilność w transporcie publicznym objęła na razie tylko Opole i w niewielkim stopniu Subregion Kędzierzyńsko-Strzelecki. Wymogi unijne doprowadzą z czasem do sukcesywnej wymiany transportu na zeroemisyjny.

8. Ochrona powietrza w kontekście planowanego rozwoju infrastruktury transportowej

Wprowadzanie do atmosfery zanieczyszczeń pochodzących z transportu wskutek spalania paliw w silnikach, do których można zaliczyć m.in. CO₂, SO₂, NO₂, benzoalfapiren czy ozon wpływa negatywnie na zdrowie ludności oraz środowisko przyrodnicze. Transport drogowy jest jednym z głównych źródeł emisji zanieczyszczeń powietrza. Emisja zanieczyszczeń komunikacyjnych ma również wpływ na powstawanie smogu, głównie w miastach, a także na zakwaszanie środowiska. Ograniczenie emisji substancji szkodliwych ze spalania do atmosfery jest podstawową metodą przeciwdziałania ociepleniu klimatu.

Dla województwa opolskiego w lipcu 2020 roku przyjęty został Program ochrony powietrza. Program ochrony powietrza jest dokumentem przygotowanym w celu określenia działań, których realizacja ma doprowadzić do osiągnięcia wartości dopuszczalnych lub docelowych substancji w powietrzu. Wskazanie właściwych działań wymaga zidentyfikowania przyczyn ponadnormatywnych stężeń oraz rozważenia możliwych sposobów ich likwidacji. Jest elementem polityki ekologicznej regionu, stąd zaproponowane w nim działania muszą być zintegrowane z istniejącymi planami, programami, strategiami, innymi słowy wpisywać się w realizację celów regionalnych i lokalnych. Konieczne jest przy tym uwzględnienie uwarunkowań gospodarczych, ekonomicznych i społecznych. Dokument wskazuje działania, które mają wpływ na ograniczenie niekorzystnego wpływu transportu drogowego na powietrze.

Tabela 33 Ograniczenie niekorzystnego wpływu transportu drogowego na powietrze

Działanie	Opis
Poprawa płynności ruchu na terenach miejskich poprzez wykorzystanie inteligentnych systemów sterowania ruchem	Proponuje się wprowadzanie rozwiązań na terenach zurbanizowanych tj. zielona fala, sygnalizatory czasowe, uwzględnienie przy planowaniu ruchu optymalnej prędkości poruszania się pojazdów. Systemy pomogą rozwiązać problem braku płynności ruchu w obrębie centrów miast, głównych skrzyżowań oraz węzłów autostradowych. Rozwiązania z zakresu systemów sterowania ruchem powinny umożliwiać także wyświetlanie informacji na przystankach i dworcach, a także umożliwiać pierwszeństwo przejazdu dla autobusów komunikacji publicznej.
Rozwój infrastruktury dla ruchu pieszego i rowerowego	Proponuje się wprowadzanie na terenach miejskich stref ruchu pieszego, stref ograniczonego ruchu, a także poprawy stanu chodników. Ponadto zarówno na terenach miejskich jak i poza nimi, należy prowadzić rozbudowę ścieżek rowerowych, w tym ścieżek łączących poszczególne miejscowości, ścieżek pieszo-rowerowych, a także szlaków rowerowych. Istotny jest także rozwój



	<p>infrastruktury rowerowej — w tym systemów bike&ride, systemów wypożyczalni rowerów, wprowadzaniu rozwiązań przyjaznych dla pieszych i rowerzystów na skrzyżowaniach dróg.</p> <p>Sugeruje się, aby w sytuacji wytyczenia tras rowerowych przez tereny leśne prowadzić je w oparciu o już istniejące drogi leśne czy linie oddziałowe z zachowaniem możliwości ich wykorzystania dla transportu leśnego, aby nie wymagały wyłączania gruntów z produkcji leśnej.</p>
<p>Poprawa stanu i obniżenie emisyjności komunikacji publicznej</p>	<p>Rozwój komunikacji publicznej jest bardzo istotnym elementem obniżania emisji z transportu szczególnie na terenach miejskich. Osoby dojeżdżające do szkół i pracy codziennie generują w znacznym stopniu ruch pojazdów w miastach. W tym kontekście najistotniejsza jest dostępność środków komunikacji oraz ich stan. Niezwykle istotne w ograniczaniu emisji ze źródeł komunikacyjnych na terenach miejskich jest zapewnienie połączeń komunikacji publicznej z nowo powstającymi osiedlami mieszkalnymi na peryferiach miast i w strefach podmiejskich. Działanie takie pozwala ograniczyć ruch indywidualny, a także emisję zanieczyszczeń na terenach miejskich, jak i na peryferiach. Komunikacja zbiorowa będzie atrakcyjna dla mieszkańców, jeśli przystanki nie będą zbyt oddalone od miejsca zamieszkania, pojazdy komunikacji publicznej będą kursować często, będą czyste i niezatłoczone. Istotna jest tu także konkurencyjność cenowa, a także informacja o rozkładzie jazdy, możliwościach przesiadania się na inne linie oraz inne środki transportu. Szansą może być np. również powstanie kolei aglomeracyjnej czy nowy tabor, dostosowany do potrzeb wszystkich użytkowników.</p> <p>Dostępność komunikacyjna może być bardziej atrakcyjna dzięki tworzeniu systemu punktów przesiadkowych oraz parkingów Park&Ride w celu zwiększenia wykorzystania komunikacji publicznej i ograniczenia natężenia ruchu samochodowego w centrach miast. Wskazana jest również wymiana taboru komunikacji publicznej na pojazdy niskoemisyjne, zasilane gazem LPG, LNG lub CNG bądź hybrydowe lub elektryczne. Uwzględnianie w warunkach specyfikacji zamówień publicznych wytycznych na temat efektywności</p>



	energetycznej, np. zakupu pojazdów ekologicznych spełniających najwyższe dostępne normy jakości spalin (np. obecnie EURO 5 lub EURO 6). W celu usprawnienia funkcjonowania komunikacji publicznej, niezwykle istotne jest zapewnienie pełnej integracji różnego rodzaju środków transportu (kolej, autobusy między większymi miejscowościami oraz stolicą regionu, komunikacja miejska). Istotne w tej dziedzinie jest promowanie zbiorowej komunikacji publicznej.
Ograniczenie emisji wtórnej pyłu poprzez czyszczenie dróg na mokro	Ograniczenie emisji wtórnej pyłów polega na czyszczeniu ulic na mokro, w ramach możliwości finansowych, najlepiej nie rzadziej niż dwa razy w miesiącu na głównych drogach o największym natężeniu ruchu i raz w miesiącu na pozostałych trasach w okresie od kwietnia do września (tylko, jeśli temperatura powietrza jest wyższa niż 5°C) oraz bezwzględne czyszczenie wszystkich ulic na mokro po okresie zimowym. Z uwagi na znaczący udział emisji wtórnej pyłów z unosu z dróg w ogólnej wartości emisji komunikacyjnej (nawet 65% udziału) konieczna jest ciągła realizacja zadania.
Ograniczenie emisji wtórnej pyłu poprzez czyszczenie dróg na mokro po okresie zimowym	Ograniczenie emisji wtórnej pyłów po okresie zimowym polega na przynajmniej jednorazowym wyczyszczeniu na mokro wszystkich dróg utwardzonych w okresie kwiecień-maj (tylko, jeśli temperatura powietrza jest wyższa niż 5°C).
Ograniczanie ruchu pojazdów w centrach miast	Ograniczenie emisji z transportu poprzez budowę obwodnic i dróg alternatywnych, wprowadzanie ograniczeń w poruszaniu się pojazdów po drogach.

Źródło: Program ochrony powietrza województwa opolskiego, lipiec 2020 r.

W krajowej Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku, w celu ograniczenia emisji transportowych przewidziano podjęcie działań na rzecz podniesienia efektywności energetycznej transportu. W związku z rosnącym obciążeniem dróg ruchem indywidualnym, zakłada się rozwój transportu publicznego, w tym także kolejowego. Stan jakości powietrza może ulec poprawie w wyniku przeniesienia przynajmniej części ruchu pasażerskiego i towarowego z dróg na transport kolejowy. Zasadnym dla ochrony powietrza byłoby również przełożenie pewnej jego części na drogę wodną, jednakże zwiększenie klasy jej żeglowności nie należy do decyzji władz samorządowych.

Działania zaplanowane w ramach Planu Transportowego Województwa Opolskiego 2030 wspierają transport - czysty oraz przyjazny środowisku. Poruszanie się komunikacją indywidualną (samochodami) jest wygodniejsze, jednak to generator znaczącego negatywnego oddziaływania na powietrze atmosferyczne. Komunikacja publiczna

PTWO 2030



ma większe korzyści dla użytkowników. To przede wszystkim niższe koszty eksploatacji pojazdów, a także znacząca różnica w kosztach paliwa czy zakupu biletów. To również brak problemów z parkowaniem. Wybierając taki transport przyczyniamy się do płynniejszego ruchu na ciągach komunikacyjnych. Ponadto wybór innych środków transportu niż samochód przyczynia się do ochrony środowiska.

Realizacja zaplanowanych w Planie przedsięwzięć transportowych wiąże się ze zmniejszeniem wielkości emisji zanieczyszczeń do powietrza. Inwestycje wpłyną na ograniczenie substancji szkodliwych w powietrzu, zmniejszenie emisji spalin i gazu cieplarnianego. Zmniejszy się ponadto hałas komunikacyjny oraz zapewniony będzie większy komfort akustyczny. Charakter projektowanych przedsięwzięć jest proekologiczny, a oddziaływania jego na poszczególne elementy środowiska będą zgodne z obowiązującymi normami tak w Polsce jak i państwach UE.



9. Główne kierunki rozwoju transportu ujęte w Planie Transportowym

Główne kierunki rozwoju transportu, określone w Planie Transportowym, zostały przyjęte na podstawie wykonanej analizy potrzeb, na podstawie modelu ruchu drogowego i kolejowego. Model określa przewidywane zapotrzebowanie i preferencje użytkowników.

Plan Transportowy wskazuje, że w dziedzinie transportu, dla województwa opolskiego, najważniejsze jest:

- wyprowadzanie ruchu samochodowego z obszarów miejskich poprzez budowę obwodnic,
- poprawa dostępności do węzłów autostrady A4,
- budowa nowych tras komunikacyjnych, w tym dróg ekspresowych,
- budowa nowego węzła autostradowego na wysokości m. Prószków/Ochodze dla lepszego skomunikowania stolicy regionu,
- rozwój i wzmocnienie regionalnej osi komunikacyjnych w relacji północ-południe poprzez drogi wojewódzkie nr 401, 411, 416, 423, 454, 901,
- budowa nowych przepraw mostowych,
- modernizacja istniejących przepraw mostowych (podniesienie klasy nośności obiektów),
- budowa nowych obiektów inżynierskich,
- modernizacja istniejących obiektów inżynierskich (podniesienie klasy nośności obiektów),
- poprawa parametrów technicznych istniejącej infrastruktury drogowej, kolejowej i wodnej,
- zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- rewitalizacja linii kolejowych,
- rozwój infrastruktury rowerowej, stanowiącej alternatywę dla transportu indywidualnego,
- wymiana taboru autobusowego i kolejowego na proekologiczny,
- zintegrowanie transportu autobusowego i kolejowego,
- budowa węzłów przesiadkowych,
- zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego i aglomeracyjnego.

Rezultatem budowy i rozbudowy regionalnej sieci transportowej Opolszczyzny będzie przede wszystkim zwiększenie dostępności komunikacyjnej i poprawa warunków ruchu. Wzmocnione zostaną powiązania poszczególnych obszarów regionu, w tym z siecią TEN-T, co przyczyni się do zmniejszenia różnic wewnątrzregionalnych i skali marginalizacji poszczególnych części województwa. Powstanie droga ekspresowa S-11, wraz z obwodnicą Olesna, Zasadnym jest dążenie do podniesienia parametrów DK 46 do parametrów drogi ekspresowej oraz budowa nowego węzła autostradowego na wysokości m. Prószków/Ochodze dla lepszego skomunikowania Opola. Realizacja



planowanych inwestycji zmniejszy koszty obsługi taboru, poprawi komfort podróżowania i zwiększy przepustowość. Działania podniosą atrakcyjność nie tylko regionalnych ośrodków miejskich, lecz również lokalnych. Efektywny system komunikacyjny stworzy warunki dla zwiększenia mobilności osób i towarów. Zwiększy się poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz jakości życia mieszkańców szczególnie w miejscowościach, w których zostaną wybudowane obwodnice.

Podejmowane działania przyczynią się bezpośrednio do wzrostu konkurencyjności regionu poprzez poprawę dostępności infrastruktury transportowej. Jej stan i dostępność komunikacyjna stanowią jedno z najważniejszych kryteriów w podejmowaniu przez potencjalnych inwestorów decyzji o inwestowaniu środków na danym terenie. Spójna i dobrze rozwinięta sieć transportowa województwa stanowi o jego potencjale gospodarczym. Dlatego też sukcesywna poprawa jakości infrastruktury przyczynia się do wzrostu gospodarczego całego regionu. Zaplanowane przedsięwzięcia pobudzą rozwój społeczny i gospodarczy Opolszczyzny. Unowocześniona infrastruktura drogowa pozwoli na dalszy dynamiczny rozwój inwestycji i wpłynie na poprawę walorów estetyczno - przestrzennych tego obszaru.

Zaplanowane działania będą miały również pozytywny wpływ na stan środowiska naturalnego, poprzez zmniejszenie toksycznych składników paliw w powietrzu i zapewnienie właściwego klimatu akustycznego. Rozwojowi niskoemisyjnych form transportu publicznego musi towarzyszyć również budowa stacji do ładowania pojazdów, która zapewni również lepszą dostępność dla transportu indywidualnego.

Realizacja przedmiotowych przedsięwzięć adresowana jest głównie do mieszkańców województwa opolskiego oraz innych użytkowników infrastruktury. To element szerszej strategii regionu, mającej na celu zapewnienie połączeń komunikacyjnych poprawiających jego dostępność transportową, która jest niezbędna do dynamicznego rozwoju społeczno-gospodarczego województwa. Dobrze rozwinięte połączenia transportowe wzmocnią spójność przestrzenną regionu, zwiększą jego atrakcyjność inwestycyjną oraz stworzą podmiotom gospodarczym i wszystkim mieszkańcom odpowiednie możliwości rozwojowe. Interwencje w tym obszarze będą koncentrować się na budowie zintegrowanego systemu transportowego, łączącego główne gałęzie transportu, przede wszystkim drogowego, kolejowego i publicznego transportu zbiorowego.



10. Plan działań na rzecz infrastruktury transportowej Województwa Opolskiego

10.1. Długoterminowa strategia – cele i zobowiązania

Jako cel nadrzędny Planu Transportowego Województwa Opolskiego przyjęto:

Wykorzystanie potencjałów Województwa Opolskiego służących zwiększeniu dostępności transportowej i poprawie jakości życia mieszkańców w warunkach zrównoważonego rozwoju.

Należy wzmocniać i wykorzystywać dostępne możliwości rozwojowe województwa opolskiego, tak aby najważniejsze gałęzie transportowe funkcjonowały na podobnym poziomie i były konkurencyjne w stosunku do województw ościennych (w szczególności dolnośląskiego i śląskiego).

Dla Opolszczyzny w dziedzinie transportu znaczenie ma w szczególności:

- **transport drogowy**, na który składa się układ komunikacyjny regionu, tworzony przez drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe i gminne wraz z obiektami inżynierskimi, a także **transport autobusowy**,
- **transport kolejowy**, obsługiwany zarówno przez Polskie Linie Kolejowe S.A. jak i Polregio Sp. z o.o.,
- **transport wodny śródlądowy**, wykorzystujący rzekę Odrę jako żeglowny naturalny ciąg komunikacyjny.

Mając na uwadze powyższe, do realizacji celu nadrzędnego, wyznaczono cele szczegółowe:

Cel szczegółowy 1. Zapewnienie zewnętrznej i wewnętrznej spójności komunikacyjnej

- Wzmocnienie powiązań z siecią TEN-T i systemem krajowym
- Zwiększenie spójności wewnątrzregionalnej
- Wzrost powiązań międzygałęziowych

Cel szczegółowy 2. Poprawa bezpieczeństwa

- Zmniejszenie liczby wypadków
- Zmniejszenie ofiar śmiertelnych i rannych
- Nowoczesny tabor i infrastruktura transportowa



Cel szczegółowy 3. Ochrona środowiska

- Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne i warunki życia
- Poprawa jakości wód, powietrza i zmniejszenie emisji hałasu
- Redukcja emisji gazów cieplarnianych i łagodzenie zmian klimatu

Cel szczegółowy 4. Wspieranie konkurencyjności gospodarki

- Poprawa efektywności systemu transportowego
- Zwiększenie jakości transportu
- Usprawnienie dostępu do usług i rynku pracy

W zakresie transportu drogowego należy dążyć do zwiększenia długości dróg o znaczeniu międzynarodowym (droga ekspresowa S11) i krajowym (obwodnice). Należy także podjąć działania zmierzające do podniesienia parametrów drogi krajowej nr 46 do parametrów drogi ekspresowej, jako ważnego połączenia z województwem dolnośląskim (Kotlina Kłodzka) z Częstochową i centralną częścią Polski w tym A1. Dla lepszego skomunikowania Opola z regionem, istotna jest budowa nowego węzła na autostradzie A4, na wysokości m. Prószków/Ochodze, która zwiększy dostępność komunikacyjną stolicy województwa. Wyzwaniem dla regionalnej sieci drogowej jest wyprowadzanie ruchu ponadlokalnego z terenów zabudowanych i wzmocnianie roli osi komunikacyjnej północ-południe. Zasadnym jest, aby realizować inwestycje na całym obszarze województwa, aby równomiernie rozwijały się jego poszczególne obszary, celem szybkiego i bezpiecznego przewozu osób i towarów. Ważnym elementem projektów infrastrukturalnych winno być – tak jak czyniono to do tej pory - uwzględnianie w nich elementów mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego (w tym budowa infrastruktury rowerowej) oraz elementów zmniejszających presję na środowisko naturalne. Dla gospodarki kluczowym zagadnieniem jest zapewnienie dojazdów do stref inwestycyjnych, terminali przeładunkowych, czy zwiększenie dostępności do infrastruktury rzeki Odry. Budowa nowych przepraw mostowych, zwiększy spójność wewnątrzregionalną. Szansą dla regionu może być również rozwój turystyki – zarówno rowerowej jak i wodnej.

Dobra jakość infrastruktury drogowej będzie miała przełożenie na lepszą jakość połączeń wykorzystujących transport autobusowy i skrócenie czasu podróży pasażerom. Dalsza budowa węzłów przesiadkowych, zapewnienie dobrego stanu dróg dojazdowych do dworców, rozszerzanie integracji biletowej i elektromobilność w transporcie publicznym przełoży się na poprawę stanu środowiska naturalnego. Rozwojowi niskoemisyjnych form transportu publicznego musi towarzyszyć również budowa stacji do ładowania pojazdów, która zapewni również lepszą dostępność dla transportu indywidualnego. Gospodarka niskoemisyjna jest znaczącym elementem, który powinien być uwzględniany na każdym etapie realizacji inwestycji infrastrukturalnych.

Transport kolejowy w województwie ma duże możliwości rozwoju, za sprawą dużej gęstości sieci. Planowane działania muszą zwiększać atrakcyjność tej formy komunikacji, poprzez zwiększanie przepustowości i prędkości



podróży. Wyzwaniem dla linii mających znaczenie międzynarodowe jest dalsza rozbudowa systemu ERTMS i dalsza poprawa stanu istniejącej infrastruktury. W ruchu regionalnym zasadnym jest zapewnienie dogodnych połączeń kolejowych mieszkańcom całego regionu, w tym w szczególności w obrębie powiatu głubczyckiego i namysłowskiego. Podobnie jak w przypadku transportu autobusowego - dalsza budowa węzłów przesiadkowych, zapewnienie dobrego stanu dróg dojazdowych do dworców czy rozszerzenie integracji biletowej, przełoży się na poprawę stanu środowiska naturalnego i popularyzację kolei jako środka transportu stanowiącego szybki i bezpieczny dojazd do szkół, miejsc pracy czy obiektów użyteczności publicznej. Zasadnym jest dbanie o dużą częstotliwość kursów, dostosowanie rozkładów do potoków ruchu (np. powstanie kolei aglomeracyjnej) i zakup nowego taboru celem poprawy komfortu podróżowania.

Należy dążyć do integracji poszczególnych form transportu, nie tylko w obrębie Opola. Takie rozwiązanie może zmniejszyć natężenie ruchu na sieci dróg w województwie, a w ślad za tym może zmniejszyć się liczba wypadków drogowych i ofiar śmiertelnych.

W ramach podejścia wariantowego, wzięto pod uwagę kwestie ochrony środowiska i redukcje emisji gazów cieplarnianych. Bardzo ważną kwestią, ujętą w celach PTWO, jest ochrona środowiska. To element, który brany jest pod uwagę przy każdej z planowanych inwestycji, uwzględnionych w opracowaniu. Działania dotyczące redukcji emisji gazów cieplarnianych oraz łagodzenia zmian klimatu, są traktowane priorytetowo i wdrażane systematycznie przy zadaniach w obszarze transportu. Inwestycje planowane do realizacji nie powinny zakłócać ciągłości siedlisk przyrodniczych, powinny zachować różnorodność biologiczną na obszarze swojej lokalizacji. W wyniku realizacji inwestycji nie powinien nastąpić zanik rzadkich gatunków roślin i zwierząt, osłabienie istniejącego ekosystemu. Uwzględnione w PTWO projekty przyczynią się do zapewnienia zrównoważonego rozwoju, umożliwiając zabezpieczenie dostaw dóbr i usług płynących z ekosystemów – w szczególności żywności i wody, nie wpłyną na wartość różnorodności biologicznej i naturalnych ekosystemów. Korzyści ze środowiska naturalnego w postaci dóbr i usług (zwykle określanych zbiorczą nazwą „usług ekosystemowych”), takich jak żywność, drewno, czysta woda, energia czy ochrona przed powodzią i erozją gleby nie ulegną zakłóceniom na skutek realizacji planowanych zadań.

Istotnym elementem wpływającym na jakość dróg jest szybkie i sprawne odprowadzanie wody w czasie deszczu. Drogi podczas deszczów mogą stać się rwącymi rzekami, a okolice mogą zostać podtopione. Woda deszczowa, która nie spływa z drogi dostatecznie szybko, stanowi jedno z największych zagrożeń dla kierowców, a także dla nawierzchni drogi i jej podbudowy. Zadaniem dobrego i efektywnego systemu odwodnieniowego wszystkich rodzajów dróg jest jak najszybsze i możliwie całkowite ujęcie i odprowadzenie wód deszczowych spływających do odbiornika. Zaprojektowany system odprowadzania wód powinien umożliwiać przejście opadów z nawałnych deszczy i burz, dlatego będzie zwracać się uwagę czy do obliczenia ilości wód opadowych i roztopowych przyjęto odpowiednie natężenie deszczu, zaś przepływ maksymalny obliczono dla opadu o wskazanym prawdopodobieństwie



wystąpienia i częstotliwości występowania. Odprowadzane wody opadowe i roztopowe będą spełniać wartości określone w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dn. 24 lipca 2006 w sprawie warunków, jakie należy spełniać przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. nr 137, poz. 984). Bieżące sprawdzanie drożności m.in. sieci kanalizacji deszczowej oraz sprawne usuwanie awarii i uszkodzeń urządzeń odwadniających ma na celu zmniejszenia lub ograniczenie możliwości wystąpienia podmywania wodą elementów korpusu drogowego na skutek ulewnego opadu deszczu. Dla spełnienia wymogu nie pogarszania stanu części wód, dla części wód będących w co najmniej dobrym stanie chemicznym i ilościowym, celem środowiskowym jest utrzymanie tego stanu.

Ponieważ szkody wywołane przez globalne ocieplenie mają charakter ogólny, nie ma znaczenia jakie jest źródło gazów cieplarnianych oraz gdzie w Europie dochodzi do ich emisji, z tego względu we wszystkich krajach stosuje się takie same współczynniki kosztowe. Będą one również uwzględnione przy wyliczaniu poszczególnych kosztów ekonomicznych emisji gazów cieplarnianych emitowanych przez samochody na polskich drogach przy każdej z planowanych inwestycji. Jednostkowe koszty emisji gazów cieplarnianych, tj. ekwiwalentnej emisji CO₂, bazujące na współczynnikach emisji zanieczyszczeń powietrza są zależne od zużycia paliwa, a tym samym od prędkości i kategorii pojazdów, a także od stanu nawierzchni i ukształtowania terenu drogi, pomnożone przez koszt jednostkowy CO₂.

Na etapie wydawania decyzji środowiskowych, dokonana zostanie ocena wpływu na środowisko (w przypadku zadań posiadających decyzję środowiskową, ocena została wykonana). Zaprezentowane zostaną obliczenia stężeń zanieczyszczeń powietrza w rejonie planowanych zadań, pozwalające zweryfikować, czy nie wystąpią przekroczenia dopuszczalnych stężeń analizowanej substancji. Decyzja środowiskowa odnosić się będzie wprost do zmian klimatu jak i emisji gazów cieplarnianych dla poszczególnych przedsięwzięć. Niemniej jednak już na etapie opracowania Planu Transportowego szacuje się, że realizacja planowanych zadań przyczyni się do redukcji emisji gazów cieplarnianych.

Zakłada się, że planowane obwodnice na ciągach dróg wojewódzkich spowodują redukcje emisji gazów cieplarnianych o 6 441,852 Mg CO₂/rok 2027 w obrębie terenu zabudowanego miejscowości. Jednakże należy zwrócić uwagę, iż nastąpi wzrost emisji CO₂ w miejscu przebiegu planowanej obwodnicy. Taka sytuacja jest korzystna z punktu widzenia społeczności lokalnej, gdyż poprawia jakość powietrza w centrach miast.

Szczegółowe dane zawiera poniższa tabela.

Tabela 34 Szacowany spadek emisji gazów cieplarnianych w wyniku budowy obwodnic na ciągach dróg wojewódzkich

L.P.	TYTUŁ ZADANIA	Redukcja emisji gazów cieplarnianych [Mg CO ₂ /rok 2027]
1	Budowa obwodnica miejscowości Nysy w ciągu drogi wojewódzkiej nr 411 i 489	821,055
2	Budowa obwodnica miejscowości Głogówek w ciągu drogi wojewódzkiej nr 416	412,749
3	Budowa obwodnica miejscowości Strzeleczy w ciągu drogi wojewódzkiej nr 409	473,498
4	Budowa obwodnica miejscowości Namysłów w ciągu drogi wojewódzkiej nr 454 i 451	1 575,160
5	Budowa obwodnica miejscowości Boguchwałów w ciągu drogi wojewódzkiej nr 416	146,092
6	Budowa obwodnica miejscowości Dobrzeń Wielki w ciągu drogi wojewódzkiej nr 454	2 90,831
7	Budowa obwodnica miejscowości Przywory w ciągu drogi wojewódzkiej nr 423 do granicy Miasta Opole	922,467
	SUMA	6 441,852

Źródło: Opracowanie własne

Chociaż powyższe obliczenia dotyczą tylko obwodnic na ciągach dróg wojewódzkich, to zakłada się, że każde inne działania na sieci transportowej województwa opolskiego, wynikające z PTWO 2030 zwiększą sumaryczną wartość redukcji emisji CO₂, co potwierdza słuszność wybranych rozwiązań inwestycyjnych.

Zaplanowane do realizacji w PTWO inwestycje, przestrzegają standardów związanych z ochroną środowiska naturalnego w zakresie: minimalizacji emisji zanieczyszczeń do środowiska naturalnego oraz poziomu hałasu, Materiały użyte do budowy będą uwzględniać warunki pracy konstrukcji w wysokich temperaturach oraz falach mrozu, będą przeciwdziałać powstawaniu oraz ograniczać rozwój uszkodzeń w przewidywanym czasie eksploatacji (spękania zmęczeniowe, spękania będące pochodną różnicy temperatur, deformacji).

Podsumowując, zaplanowane inwestycje dotyczące dróg nie są w stanie w znaczący sposób wpłynąć na klimat w tym na zmienność stanów pogodowych, czas okresu wegetacji, istotną zmianę ilości opadów, wilgotności powietrza, zachmurzenie, wiatry czy nasłonecznienie. W wyniku realizacji danej inwestycji i planowanej np. wycinki drzew, zadanie będzie miało wpływ na lokalne warunki klimatyczne (nasłonecznienie, oddziaływanie wiatru, spływy wody). Wspomniane zmiany mogą wystąpić w wyniku inwestycji, jednakże ich skala będzie na tyle znikoma, że będzie oddziaływać jedynie lokalnie (miejscowo) i nie wpłynie na szeroko rozumiane zmiany klimatyczne.



Podstawowymi elementami warunków klimatycznych mającymi znaczenie dla omawianych inwestycji są:

- temperatura,
- opady.

Wpływ wspomnianych wyżej elementów klimatu, czyli warunków pogodowych uśrednionych dla wielolecia będzie uwzględniany w projektach (jest zawarty w dokumentacjach już wykonanych), a tym samym w doborze materiałów budowlanych i wykonawstwie. Dobór materiałów do budowy dróg i jej elementów oraz sposób ich projektowania i wykonania wynikają z wieloletnich doświadczeń zarządców dróg. Zapewniają one odporność na wsiąkanie wody i przemarzanie oraz na możliwe do przewidzenia ekstrema temperaturowe, które mogłyby wpłynąć na mechaniczne właściwości konstrukcji i powierzchni budowli.

Należy podkreślić, że zmiany klimatu dotyczą okresu znacznie dłuższego niż przewidziana żywotność projektowanych konstrukcji, a tym samym – uwzględniając poznane dotychczas prawidłowości dotyczące zmian klimatu – można stwierdzić, że ewentualne zmiany klimatyczne nie wpłyną na przedstawione w PTWO inwestycje. Przy obecnym stanie wiedzy i techniki, nie istnieją budowle i obiekty budowlane ani drogi, całkowicie odporne na klęski żywiołowe i warunki ekstremalne, celem jest jednak budowa inwestycji zgodnie z aktualnymi przepisami, aktualnym stanem wiedzy i techniki oraz z wykorzystaniem materiałów dopuszczalnych i powszechnie stosowanych do budowy dróg w tym regionie Polski. Zmiany klimatu nie wpłynęły na lokalizację poszczególnych projektów.

10.2. Strategia Niskoemisyjnej Mobilności

Przyszły system mobilności musi służyć wszystkim w sposób bezpieczny, czysty i sprawny. Konieczne jest wykorzystanie możliwości nowych technologii, aby zrealizować kilka celów jednocześnie – sprawić, by mobilność była bezpieczniejsza i bardziej dostępna, przemysł bardziej konkurencyjny, miejsca pracy były bardziej bezpieczne i aby mobilność była czystsza i lepiej dostosowana do konieczności przeciwdziałania zmianie klimatu. Zdaniem Komisji Europejskiej, rozwój technologiczny wpływa na wszystkie sfery społeczeństwa i gospodarki oraz zmienia życie obywateli Unii. Transport nie stanowi wyjątku od tej tendencji. Nowe technologie drastycznie zmieniają krajobraz mobilności. Zakłócają one modele biznesowe transportu konwencjonalnego oraz konwencjonalny przemysł transportowy, dostarczając nowych możliwości w formie nowych usług w zakresie mobilności i nowych podmiotów, ale również stawiając wyzwania.

W Europejskiej strategii na rzecz mobilności niskoemisyjnej, Komisja podjęła zobowiązanie polityczne do zaproponowania pierwszych w historii przepisów unijnych dotyczących emisji CO₂ z pojazdów ciężkich. Komisja spełnia to zobowiązanie w ramach trzeciego pakietu na rzecz mobilności. Wniosek w sprawie norm emisji CO₂ z samochodów ciężarowych, autobusów i autokarów stanowi istotne uzupełnienie ram legislacyjnych dotyczących ograniczenia emisji gazów cieplarnianych z transportu drogowego. Stanowi on kontynuację wniosku w sprawie norm emisji CO₂ dla samochodów osobowych i samochodów dostawczych po roku 2020, który to wniosek przyjęto w listopadzie 2017 r. jako część drugiego pakietu dotyczącego mobilności. Osiągnięcie w sposób racjonalny pod



względem kosztów wartości docelowych ograniczenia emisji gazów cieplarnianych nie będzie możliwe, jeżeli nie przyczyni się do tego sektor pojazdów ciężkich.

Zważywszy, że transport przyczynia się do około 5 % PKB UE i zatrudnia ponad 10 milionów osób w Europie, system transportowy ma kluczowe znaczenie dla europejskich przedsiębiorstw i globalnych łańcuchów dostaw. Jak zauważa Komisja Europejska, transport nie jest jednak pozbawiony kosztów dla naszego społeczeństwa: emisji gazów cieplarnianych i zanieczyszczeń, hałasu, wypadków drogowych i zatorów komunikacyjnych. Obecnie emisje z transportu stanowią około jednej czwartej całkowitej emisji gazów cieplarnianych w UE. Zgodnie ze strategią na rzecz mobilności niskoemisyjnej, wszystkie rodzaje transportu mają stać się bardziej zrównoważone, a ekologiczne alternatywy powszechnie dostępne. Według planów do 2030 roku przewóz pasażerów na odległości do 500 km ma być neutralny klimatycznie, a na drogach UE spotkamy co najmniej 30 milionów bezemisyjnych samochodów. W roku 2050 niemal cały transport kołowy (samochody osobowe, furgonetki, autobusy i nowe ciężarówki) ma osiągnąć zerową emisję CO₂. W Strategii znajduje się 10 kamieni milowych, które należy osiągnąć kolejno do 2030 r., 2035 r. i 2050 r.:

- do 2030 r.:
 - na europejskich drogach użytkowanych będzie co najmniej 30 mln bezemisyjnych samochodów,
 - 100 europejskich miast będzie neutralnych dla klimatu,
 - kolejowe przewozy ekspresowe w całej Europie podwoją się,
 - planowane podróże zbiorowe o zasięgu poniżej 500 km powinny być neutralne pod względem emisji dwutlenku węgla,
 - zautomatyzowany transport zostanie wprowadzony na dużą skalę,
 - bezemisyjne statki morskie będą gotowe do wprowadzenia na rynek;
- do 2035 r.:
 - duże bezemisyjne samoloty będą gotowe do wprowadzenia na rynek;
- do 2050 r.:
 - prawie wszystkie samochody osobowe, furgonetki, autobusy, a także nowe pojazdy ciężarowe będą bezemisyjne,
 - kolejowy ruch towarowy podwoi się,
 - w pełni operacyjna stanie się multimodalna transeuropejska sieć transportowa (TEN-T) na rzecz zrównoważonego i inteligentnego transportu z szybkimi połączeniami.

Aby zrealizować zakładane cele, w strategii określono łącznie 82 inicjatywy w 10 kluczowych obszarach działania („inicjatywy przewodnie”). Działania te mają pozwolić, aby transport w UE był do 2050 rok zrównoważony, inteligentny i odporny. Strategia przewiduje:



1. upowszechnienie bezemisyjnych pojazdów, statków i samolotów, odnawialnych źródeł energii, paliw niskoemisyjnych i powiązanej infrastruktury – na przykład poprzez zainstalowanie 3 mln publicznych punktów ładowania do 2030 r.,
2. tworzenie zeroemisyjnych lotnisk i portów – na przykład poprzez nowe inicjatywy promujące zrównoważone paliwa lotnicze i morskie,
3. działania na rzecz zdrowszego i bardziej zrównoważonego transportu międzymiastowego i miejskiego – na przykład poprzez podwojenie ekspresowych przewozów kolejowych i rozwój dodatkowej infrastruktury rowerowej w ciągu najbliższych 10 lat
4. wspieranie ekologicznego transportu towarowego – na przykład poprzez podwojenie kolejowego ruchu towarowego do 2050 r.,
5. ustalanie opłat za emisję gazów cieplarnianych i zapewnianie lepszych zachęt dla użytkowników – na przykład poprzez stosowanie kompleksowego zestawu środków mających na celu zapewnienie uczciwego i efektywnego systemu opłat w całym transporcie,
6. urzeczywistnienie multimodalnego, opartego na sieci i zautomatyzowanego transportu – na przykład poprzez umożliwienie pasażerom zakupu biletów na podróże multimodalne i zapewnienie możliwości płynnej zmiany rodzajów transportu w przewozie towarów,
7. pobudzanie innowacji oraz wykorzystywania danych i sztucznej inteligencji na rzecz bardziej inteligentnego transportu – na przykład poprzez wspieranie wdrażania dronów i bezzałogowych statków powietrznych oraz dalsze działania na rzecz stworzenia europejskiej wspólnej przestrzeni danych dotyczących mobilności,
8. wzmocnienia jednolitego rynku – na przykład poprzez intensyfikację wysiłków i inwestycji na rzecz ukończenia transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) do 2030 r. oraz wspieranie sektora transportu w skutecznej odbudowie dzięki zwiększonym inwestycjom, zarówno publicznym, jak i prywatnym, w modernizację flot we wszystkich rodzajach transportu,
9. urzeczywistnienia sprawiedliwego transportu dostępnego dla wszystkich – na przykład przez zapewnienie, aby nowy transport był przystępny cenowo i dostępny we wszystkich regionach i dla wszystkich pasażerów, w tym pasażerów o ograniczonej możliwości poruszania się, jak również zwiększenie atrakcyjności sektora dla pracowników,
10. zwiększenia bezpieczeństwa i ochrony wszystkich rodzajów transportu, w tym poprzez zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych niemal do zera do 2050 r.

Województwo Opolskie, wdrażając strategię niskoemisyjnej mobilności, wykorzystuje środki w zakresie m.in. promowania niskoemisyjnych form transportu, budowy węzłów przesiadkowych, ścieżek rowerowych czy zakupu nowego, ekologicznego taboru.



Tabela 35 Najważniejsze zadania zrealizowane w latach 2014-2020 w zakresie działań niskoemisyjnych

Tytuł zadania	JST	Zakres
Realizacja strategii niskoemisyjnych na obszarze Subregionu Północnego Województwa Opolskiego	POWIAT KLUCZBORSKI	<ul style="list-style-type: none"> - budowa, przebudowa infrastruktury transportu publicznego w celu ograniczania ruchu drogowego w centrach miast Subregionu Północnego, - zakup niskoemisyjnego taboru dla transportu publicznego, - rozwiązania z zakresu organizacji ruchu ułatwiające sprawne poruszanie się pojazdów komunikacji zbiorowej, w tym zapewnienie dróg dostępu do bezpiecznych przystanków (m.in. .zatoki autobusowe)infrastruktura służąca obsłudze pasażerów zapewniająca m.in. interaktywną informację pasażerską oraz infrastruktura dla ruchu rowerowego i pieszego.
Budowa infrastruktury pieszo – rowerowej w powiecie opolskim – etap II oraz budowa centrum przesiadkowego w Gminie Lewin Brzeski	POWIAT OPOLSKI	<p>W ramach realizacji projektu powstała:</p> <ul style="list-style-type: none"> - infrastruktura pieszo-rowerowa o łącznej długości 38,52 km, - 4 centra przesiadkowe, - 6 parkingów Bike&Ride co daje łącznie 160 stanowisk rowerowych, - 4 parkingi Park&Ride na łączną liczbę 66 miejsc postojowych dla samochodów w tym 5 miejsc dla osób z niepełnosprawnościami.
Poprawa jakości powietrza w Subregionie Kędzierzyńsko-Strzeleckim.	GMINA KĘDZIERZYN-KOŹLE	<p>Projekt swoim zakresem obejmował zadania, które w kompleksowy sposób wpłyną na zmniejszenie emisji CO2 i innych uciążliwych zanieczyszczeń. Zwiększą efektywność energetyczną transportu publicznego na terenie Subregionu Kędzierzyńsko-Strzeleckiego i przyczynią się do poprawy funkcjonowania systemu komunikacyjnego.</p> <p>Inicjatywa była realizowana na obszarze powiatów: Kędzierzyńsko-Kozielskiego i Strzeleckiego oraz ośmiu gmin: Kędzierzyn-Koźle, Cisek, Reńska Wieś, Polska Cerekiew, Ujazd, Strzelce Opolskie, Zawadzkie. Z uwagi na przeprowadzone inwestycje dotyczyła ona także gminy Leśnica, nie będącej partnerem projektu.</p> <p>Zaproponowane rozwiązania z zakresu organizacji ruchu zachęcają do rezygnacji z indywidualnej komunikacji samochodowej na rzecz transportu publicznego i transportu rowerowego (dł. dróg rowerowych 26,44 km), co, poprzez wyprowadzenie ruchu z centrum, wpłynie na ograniczenie produkcji spalin i poprawę komfortu jazdy.</p> <p>Realizacja inwestycji również w istotnym stopniu wpłynie na ograniczenie hałasu, drgań i zapylenia środowiska. Ponadto, wykonanie nowych konstrukcji nawierzchni jezdni, budowa zatok autobusowych, parkingów „P&R” (2 obiekty, 213 miejsc) „B&R” (2 obiekty, 85 miejsc), przyczyni się do zmniejszenia</p>



		<p>przedostawiania się substancji nieprzyjaznych środowisku do gruntu.</p> <p>Zarówno budowa chodników i ścieżek rowerowych, jak i montaż oświetlenia drogowego ma na celu zwiększenie płynności ruchu oraz poprawę bezpieczeństwa użytkowników drogi, w tym dostępu do bezpiecznych przystanków.</p>
<p>Wdrażanie strategii niskoemisyjnych w Subregionie Brzeskim na terenie Gmin Brzeg i Skarbimierz</p>	<p>GMINA BRZEG</p>	<p>Przedmiotem projektu było utworzenie spójnej sieci dróg rowerowych w gminach Brzeg i Skarbimierz, z węzłami „bike&ride” i park&ride”. W ramach projektu zostały wybudowane/przebudowane/wyznaczone drogi/ścieżki dla rowerów, wybudowane obiekty „bike&ride” ze stanowiskami postojowymi dla rowerów, wybudowany obiekt „parkuj i jedź”, utworzone ciągi pieszo-rowerowe.</p>
<p>Wdrażanie strategii niskoemisyjnych w Subregionie Południowym na terenie Gminy Grodków i Gminy Paczków</p>	<p>GMINA GRODKÓW</p>	<p>Przedmiotem projektu była realizacja następujących zadań:</p> <p>1. W Gminie Grodków:</p> <ul style="list-style-type: none"> - przebudowa budynku dworca w Grodkowie, - przebudowa placu przydworcowego w Grodkowie, - przebudowa zatoki autobusowej i przebudowa miejsc postojowych w ul. Sienkiewicza wraz z przebudową ul. Sienkiewicza na wysokości Rynku w Grodkowie, - budowa / przebudowa ulicy Sportowej od ul. Kasztanowej do ul. Warszawskiej z parkingami i miejscami postojowymi, - budowa ścieżek rowerowych na terenie gminy Grodków, - oświetlenie uliczne w niektórych miejscowościach gminy Grodków, <p>2. W Gminie Paczków:</p> <ul style="list-style-type: none"> - budowa dworca autobusowego jako centrum przesiadkowe wraz z zagospodarowaniem terenu, - wykonanie ścieżek pieszo-rowerowych poprzez przebudowę istniejących ciągów pieszych oraz wymianę i uzupełnienie latarni, - wydzielenie miejsc postojowych wraz z drogą dojazdową (parking otwarty) dla samochodów osobowych.
<p>Poprawa jakości powietrza w Subregionie Kędzierzyńsko-Strzeleckim – Etap II</p>	<p>GMINA KĘDZIERZYN-KOŹLE</p>	<p>Inwestycja nie jest zadaniem w infrastrukturę drogową, gminną, lecz zadaniem promującym transport niskoemisyjny.</p> <p>Przedmiotem projektu była infrastruktura służąca obsłudze pasażerów zapewniająca m.in. interaktywną informację pasażerską, zakup i uruchomienie e-usług oraz zakup 19 nowych autobusów o łącznej pojemności 1.353 miejsc siedzących i stojących, w tym: Dla PKS Strzelce Opolskie 941 miejsc:</p>



<p>Zakup 2 autobusów elektrycznych zeroemisyjnych wraz z niezbędną infrastrukturą ładowania pojazdów, celem zapewnienia obsługi obszaru śródmiejskiego w Kędzierzynie-Koźlu</p>	<p>GMINA KĘDZIERZYN-KOŹLE</p>	<p>Inwestycja nie jest zadaniem w infrastrukturę drogową, gminną lecz zadaniem promującym transport niskoemisyjny.</p> <p>Dotyczy odnowy taboru autobusowego obsługującego przewozy pasażerskie w Kędzierzynie-Koźlu.</p>
---	-------------------------------	---

Źródło: Mapa dotacji

W ramach nowej perspektywy, konieczne jest nie tylko kontynuowanie dotychczasowych działań, lecz również zwiększenie ich intensyfikacji. Ekologiczne i niskoemisyjne autobusy czy tabor kolejowy są w zdecydowanej mniejszości i wciąż transport drogowy czy kolejowy odbywa się przy użyciu pojazdów negatywnie oddziałujących na środowisko. Stan techniczny infrastruktury wymaga pilnych działań naprawczych, celem zwiększenia wydajności i efektywności transportu. Priorytetem winno być zwiększone wykorzystanie transportu zbiorowego oraz niezmotoryzowanego w regionie, przy jednoczesnym zwiększeniu świadomości społecznej przy pomocy działań związanych z promowaniem korzystania z komunikacji zbiorowej, rowerowej i ruchu pieszego.

Wśród projektów, które powinny być realizowane w zakresie mobilności niskoemisyjnej, sugeruje się m.in.

- zakup, modernizację niskoemisyjnego i bezemisyjnego taboru na potrzeby transportu publicznego zasilanego paliwem alternatywnym, przy czym priorytetem powinny być projekty związane z zakupem bezemisyjnych pojazdów transportu publicznego.
- budowę instalacji do dystrybucji nośników energii dla niskoemisyjnego transportu, tak aby zwiększyć dystans i częstotliwość kursów,
- dostosowanie infrastruktury służącej do obsługi transportu publicznego i pasażerów, w tym likwidowanie barier architektonicznych, rozszerzenie wspólnego biletu,
- budowę, przebudowę, rozbudowę liniowej i punktowej infrastruktury transportu publicznego i niezmotoryzowanego, np.: zintegrowanych centrów przesiadkowych, dróg rowerowych, parkingów Park&Ride i Bike&Ride, budowę buspasów,
- budowę systemu roweru publicznego/wypożyczalni rowerów, które umożliwią połączenie obszarów nie tylko sąsiadujących gmin, lecz również powiatów,
- Inteligentne Systemy Transportowe, konieczność priorytetyzacji transportu publicznego w ruchu: system centralnego sterowania ruchem drogowym oraz monitorowania ruchu drogowego (np.: sygnalizacja akustyczna, świetlna, znaki drogowe o zmiennej treści), system zarządzania zdarzeniami i automatyczna rejestracja wykroczeń drogowych, system zarządzania miejscami parkingowymi i kontrola dostępu, zintegrowany system elektronicznej obsługi podróżnych w transporcie publicznym: elektroniczny system



informacji pasażerskiej (np. elektroniczne tablice informacyjne), elektroniczny system dystrybucji i identyfikacji biletów;

- działania informacyjne i edukacyjne promujące wśród mieszkańców regionu niskoemisyjny transport publiczny,
- inwestycje w drogi lokalne lub regionalne jako niezbędny i uzupełniający element projektu dotyczącego systemu zrównoważonej mobilności miejskiej, w tym dróg zapewniających bezpośredni dojazd do dworców autobusowych i kolejowych..

Efektom zrealizowanych projektów będzie m.in.

- redukcja emisji gazów cieplarnianych,
- rozwój niskoemisyjnych źródeł energii,
- poprawa efektywności energetycznej,
- oszczędności na zużyciu energii,
- zmniejszenie negatywnego wpływu transportu publicznego na środowisko,
- zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego dla mieszkańców poprzez usprawnienie systemu obsługi i informacji pasażerów,
- rozwój systemu dróg rowerowych, promowanie cyklizmu jako alternatywnego środka transportu,
- promocja nowych wzorców konsumpcji: edukacja lokalnej społeczności w zakresie efektywności energetycznej,
- zwiększenie płynności ruchu na drogach w województwie opolskim,
- zwiększenie bezpieczeństwa podróżnych,
- zmniejszenie liczby wypadków drogowych,
- zwiększenie dostępności do infrastruktury komunikacyjnej dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej (tymczasowej lub stałej),
- zwiększenie komfortu podróży,
- skrócenie czasu podróży komunikacją miejską,
- upłynnienie ruchu transportu miejskiego w zatłoczonych obszarach,
- zmniejszenie kosztów obsługi i utrzymania infrastruktury i taboru transportu publicznego,
- integrację funkcjonujących na danym obszarze form transportu, w tym transportu publicznego z komunikacją indywidualną (pieszą, rowerową, samochodową).

10.3. Kryteria wyboru projektów drogowych w ciągu dróg wojewódzkich przewidzianych do realizacji w ramach FEO na lata 2021 – 2027

Wskazano sześć kryteriów wyboru projektów drogowych w ciągu dróg wojewódzkich przewidzianych do realizacji w ramach Funduszy Europejskich dla Województwa Opolskiego (FEO) na lata 2021-2027:

Tabela 36 Proponowane kryteria

L.p.	Nazwa kryterium	Maksymalna liczba punktów
1	Kontynuacji ciągu komunikacyjnego	25
2	Natężenia ruchu	20
3	Przygotowania do realizacji	20
4	Kierunku docelowego	15
5	Rozwoju gospodarczego	10
6	Zwiększenia BRD	10
SUMA		100

Źródło: UMWO

Zasady przyznawania punktacji w ramach danego kryterium zostały opisane w poniższych tabelach.

Tabela 37 Kryterium kontynuacji ciągu komunikacyjnego - wypełnienie luk

Podkryteria	Punkty	Maksymalna liczba punktów do uzyskania
Inwestycja łączy się jednostronnie z inną zrealizowaną (lub w trakcie realizacji) na tym samym ciągu komunikacyjnym	10	25
Inwestycja łączy się dwustronnie z inną zrealizowaną (lub w trakcie realizacji) na tym samym ciągu komunikacyjnym	25	

Źródło: UMWO

Tabela 38 Kryterium natężenia ruchu

Przedziały natężenia ruchu *	Punkty	Maksymalna liczba punktów do uzyskania
Poniżej 0,3	0	20
<0,3-0,7>	5	
(0,7-1,00)	10	
<1-1,5>	15	
Powyżej 1,5	20	

*Wartość przedziałów to stosunek istniejącego natężenia ruchu na analizowanym odcinku drogi i średniego, dobowego ruchu na drogach wojewódzkich

Źródło: UMWO



Tabela 39 Kryterium przygotowania do realizacji

Podkryteria	Punkty	Maksymalna liczba punktów do uzyskania
Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji uzyskana lub w trakcie pozyskiwania	10	20
Projekt budowlany opracowany, w przygotowaniu lub w trakcie aktualizacji	5	
Pozwolenie na budowę lub ZRID uzyskane lub w trakcie pozyskiwania	5	

Źródło: UMWO

Tabela 40 Kryterium kierunku docelowego

Podkryteria	Punkty	Maksymalna liczba punktów do uzyskania
Poprawa połączenia do sieci TEN-T lub dróg ekspresowych (również w budowie), lub przejść granicznych lub terenów inwestycyjnych	5	15
Poprawa połączenia prowadzącego do miasta wojewódzkiego	4	
Poprawa połączenia prowadzącego do ośrodków subregionalnych lub miast powiatowych	2	
Poprawa połączenia do węzła komunikacyjnego (centra przesiadkowe/dworce kolejowe lub autobusowe/park&ride)	4	

Źródło: UMWO

Tabela 41 Kryterium rozwoju gospodarczego regionu

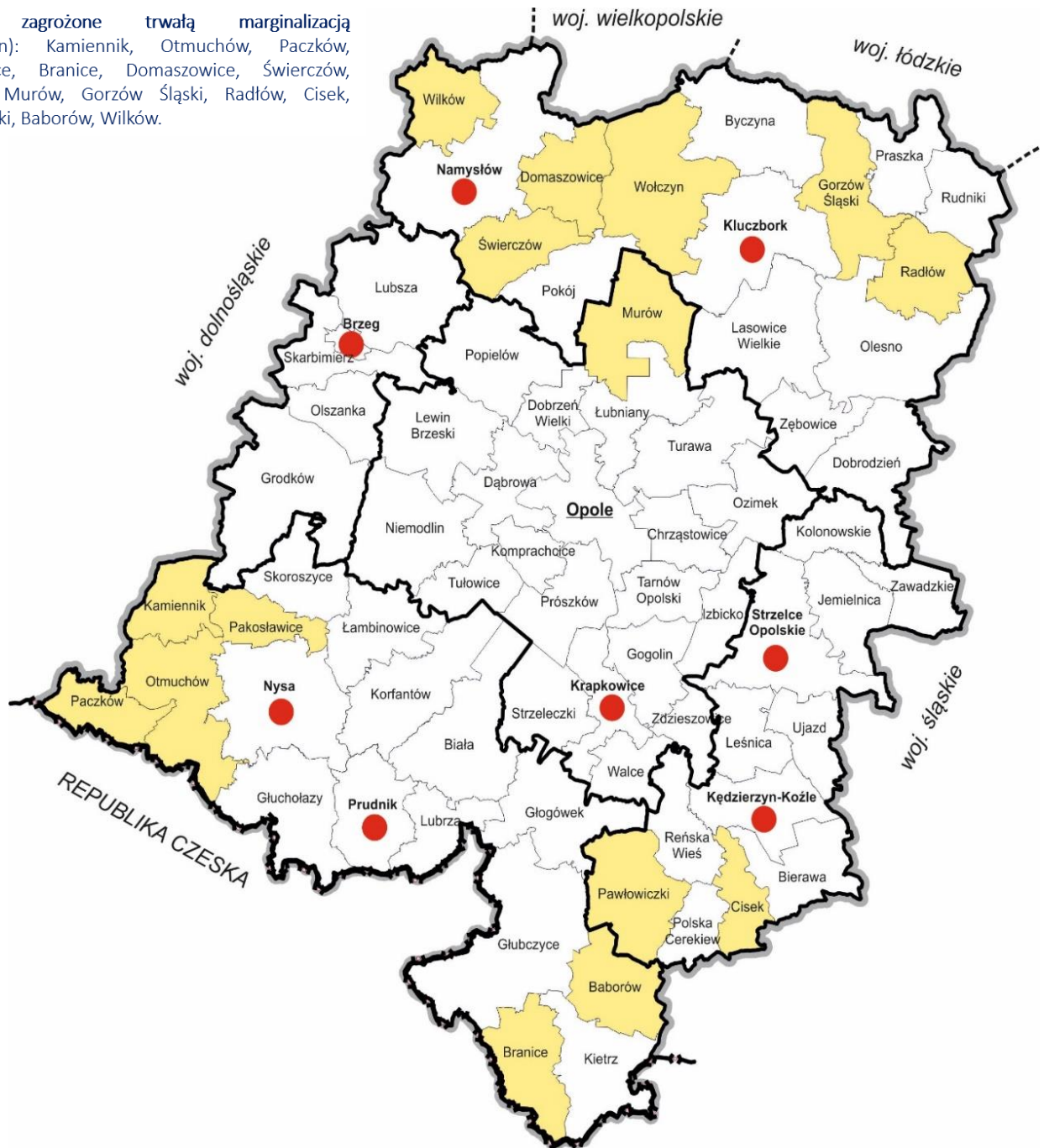
Podkryteria	Punkty	Maksymalna liczba punktów do uzyskania
Inwestycje realizowane na drodze stanowiącej połączenie centrum regionu lub miast powiatowych z miastami średniej wielkości, tracącymi funkcje społeczno-gospodarcze	2,5	10
Inwestycje realizowane na drodze stanowiącej połączenie centrum regionu lub miast powiatowych z obszarami zagrożonymi trwałą marginalizacją	2,5	
Inwestycje na drogach w miastach średniej wielkości tracących funkcje społeczno-gospodarcze	2,5	
Inwestycje na drogach w obszarach zagrożonych trwałą marginalizacją	2,5	

Źródło: UMWO

Rysunek 32 Miasta średniej wielkości tracące funkcje społeczno-gospodarcze oraz obszary zagrożone trwałą marginalizacją – do kryterium 5

- Miasta średniej wielkości tracące funkcje społeczno-gospodarcze (8 miast): Brzeg, Namysłów, Nysa, Kędzierzyn-Koźle, Kluczbork, Krapkowice, Strzelce Opolskie, Prudnik.

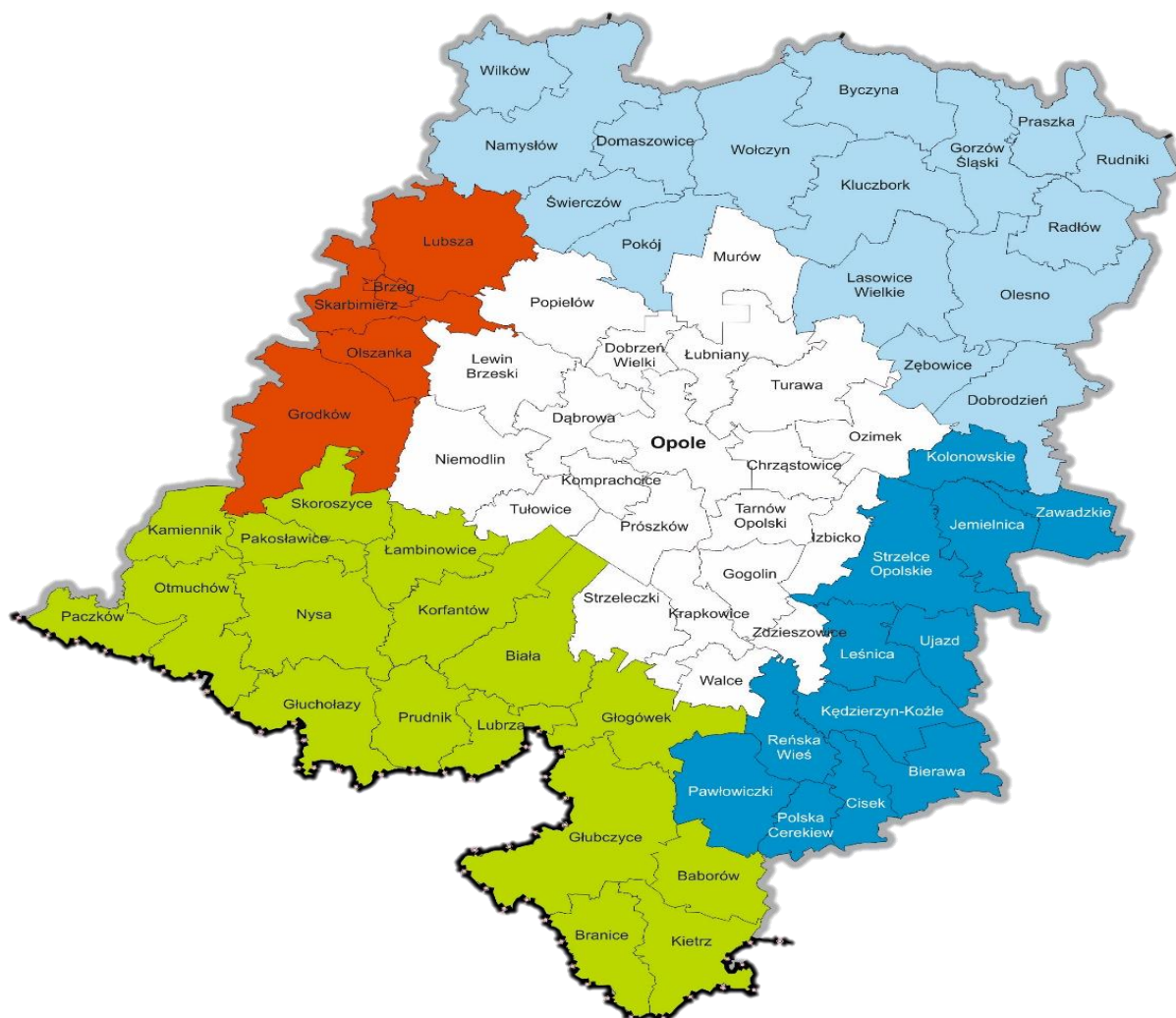
- Obszary zagrożone trwałą marginalizacją (15 gmin): Kamiennik, Otmuchów, Paczków, Pakosławice, Branice, Domaszowice, Świerczów, Wólczyn, Murów, Gorzów Śląski, Radłów, Cisek, Pawłowiczki, Baborów, Wilków.



Źródło: UMWO



Rysunek 33 Subregiony – do kryterium 5



Źródło: UMWO

Tabela 42 Kryterium zwiększenia BRD

Podkryteria	Punkty	Maksymalna liczba punktów do uzyskania
Poprawa bezpieczeństwa wyrażona we wskaźniku wypadkowości na 1 mln poj.km.	5	10
Zastosowanie rozwiązań mających wpływ na bezpieczeństwo użytkowników	5	

Źródło: UMWO

10.4. Planowane działania realizowane przez Województwo Opolskie 2021 – 2027

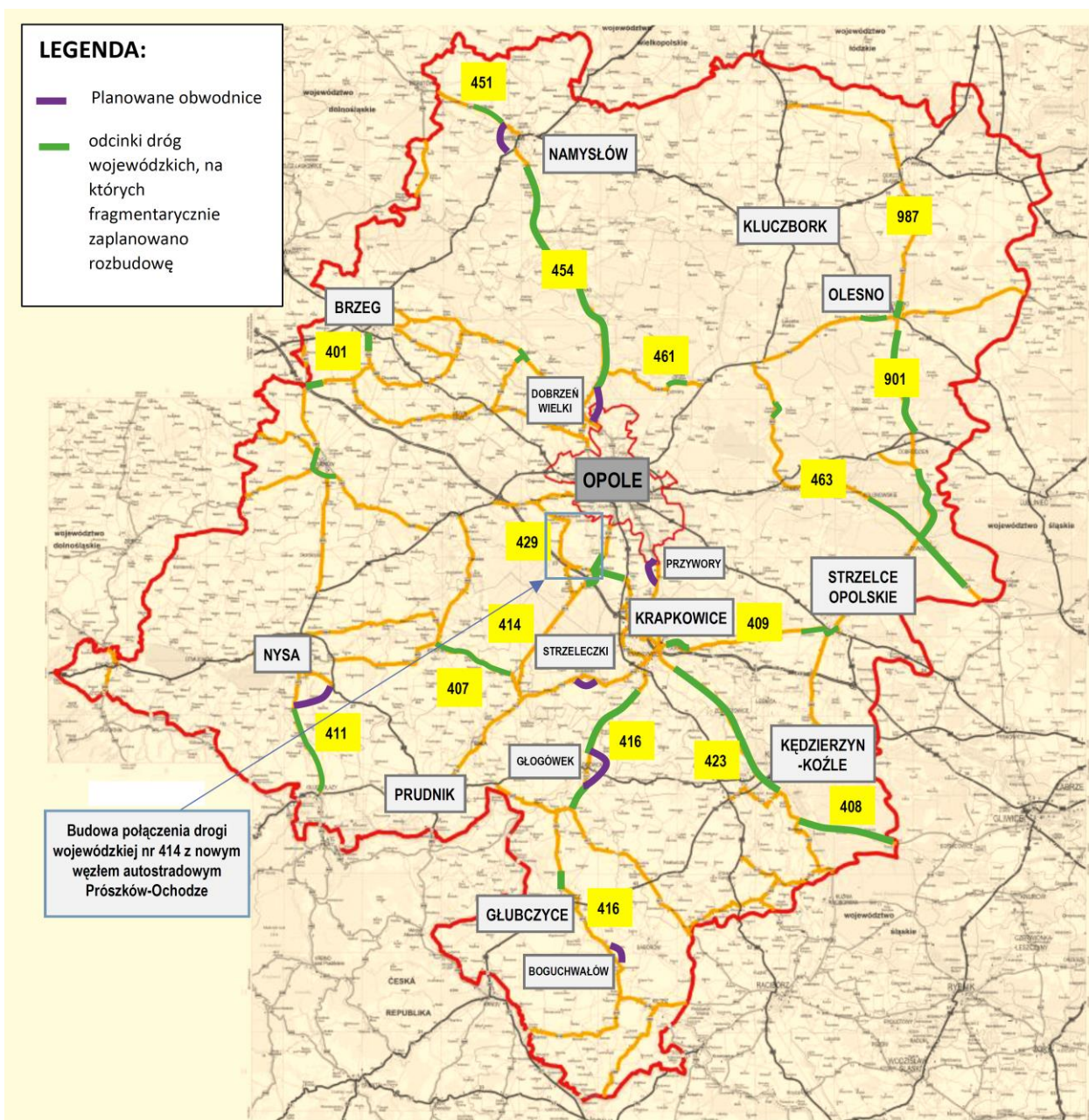
Planowane inwestycje na sieci dróg wojewódzkich

Zaplanowane inwestycje na drogach wojewódzkich można podzielić na dwie kategorie:

- budowa obwodnic,
- rozbudowa odcinków dróg wojewódzkich.

Na poniższej mapie zestawiono zbiorczo najważniejsze zadania inwestycyjne, które będą ubiegały się o dofinansowanie w ze środków Unii Europejskiej.

Rysunek 34 Wykaz zadań planowanych do realizacji na sieci dróg wojewódzkich w ramach FEO 2021-2027



Źródło: Opracowanie własne, na podstawie danych ZDW w Opolu



Trwałość i prawidłowość decyzji inwestycyjnych wiąże się ściśle z ekonomicznym kryterium ich oceny. Dla każdej planowanej obwodnicy na ciągach dróg wojewódzkich wykonano analizę kosztów i korzyści. Celem analizy ekonomicznej było wybranie najkorzystniejszego rozwiązania, możliwego do realizacji w danym okresie. Wyboru tego dokonano na podstawie identyfikacji następujących wariantów przedsięwzięć drogowych:

- wariantu [0] bezinwestycyjnego, tj. stan istniejący,
- wariantu [I] inwestycyjnego.

W przypadku wariantu inwestycyjnego, rozpatrzono dwa alternatywne przebiegi obwodnicy.

Porównano nakłady inwestycyjne z korzyściami wynikającymi z realizacji inwestycji. Analizę przeprowadzono zgodnie z instrukcją zawartą w Niebieskiej Księdze: Infrastruktura drogowa, lipiec 2015 rok. Na jej podstawie wyliczono wskaźniki dla każdego z wariantów inwestycyjnych:

- ENPV - ekonomiczna, bieżąca wartość netto inwestycji stanowi różnicę ogółu zdyskontowanych korzyści i kosztów związanych z inwestycją.
- ERR - ekonomiczna, wewnętrzna stopa zwrotu z inwestycji określająca ekonomiczny zwrot z projektu. ERR stopa dyskontowa wynosząca 4,5%,
- B/C - wskaźnik, który ustala się jako stosunek zdyskontowanych korzyści do sumy zdyskontowanych kosztów generowanych w okresie odniesienia.

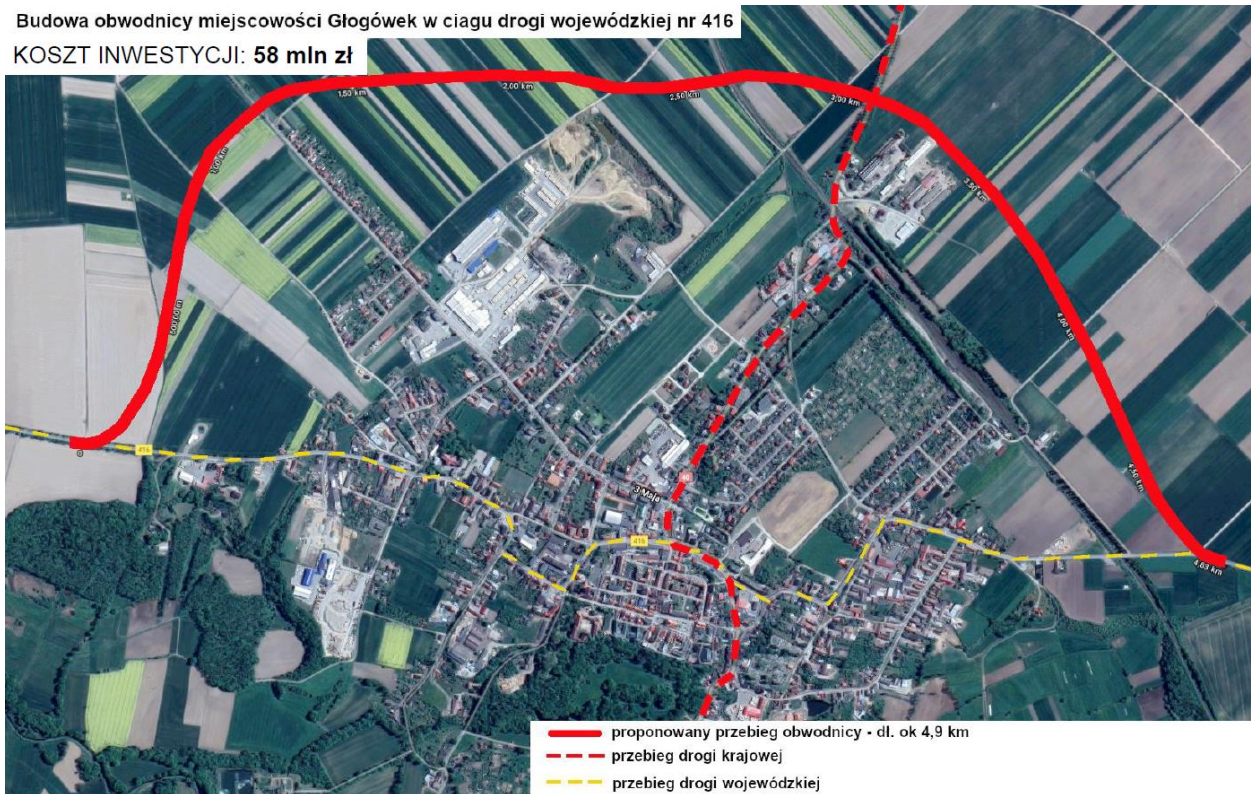
Wyniki obliczeń stanowią odrębny dokument. Na ich podstawie w Planie Transportowym wpisano te przebiegi obwodnic, których efektywność ekonomiczna była najwyższa.

W przypadku zadań dotyczących rozbudowy dróg, przeanalizowano wpływ zaproponowanych rozwiązań technicznych na poprawę korzyści społeczno-ekonomicznych. Wszystkie te inwestycje przebiegają po istniejących śladach dróg i ich celem jest poprawa parametrów technicznych. W każdym przypadku osiągnięta zostanie poprawa poziomu swobody ruchu, poprzez zwiększenie prędkości przejazdu i zbliżenie ich do tzw. prędkości optymalnych. Ma to bezpośrednie przełożenie na skrócenie czasu przejazdu w przewozach pasażerskich i towarowych oraz wpływa na zmniejszenie kosztów eksploatacji pojazdów, zmniejszenie niekorzystnego wpływu na środowisko w zakresie emisji hałasu i zanieczyszczenia powietrza. Mając na uwadze powyższe, można stwierdzić, że wystąpią oszczędności w korzyściach społeczno-środowiskowych.

Rysunek 36 Planowana obwodnica m. Głogówek w ciągu drogi wojewódzkiej nr 416

Budowa obwodnicy miejscowości Głogówek w ciągu drogi wojewódzkiej nr 416

KOSZT INWESTYCJI: 58 mln zł

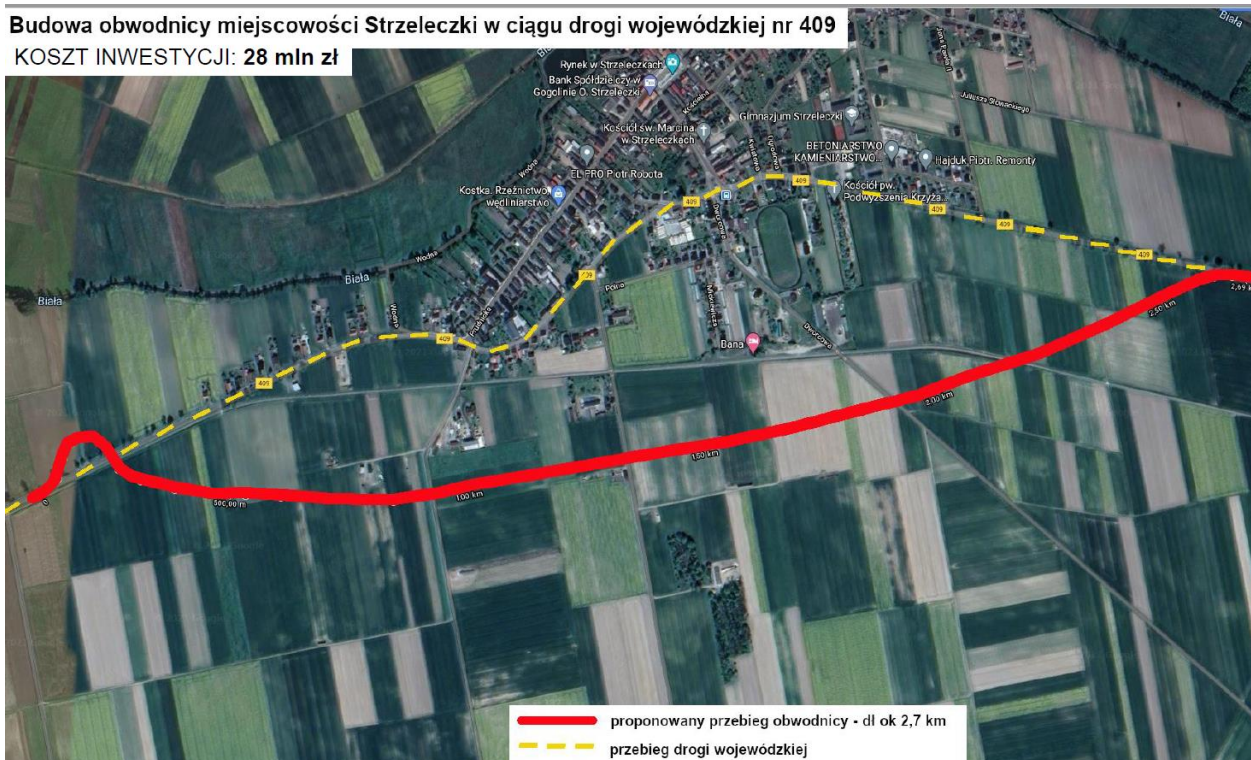


Źródło: ZDW w Opolu

Rysunek 37 Planowana obwodnica m. Strzeleczy w ciągu drogi wojewódzkiej nr 409

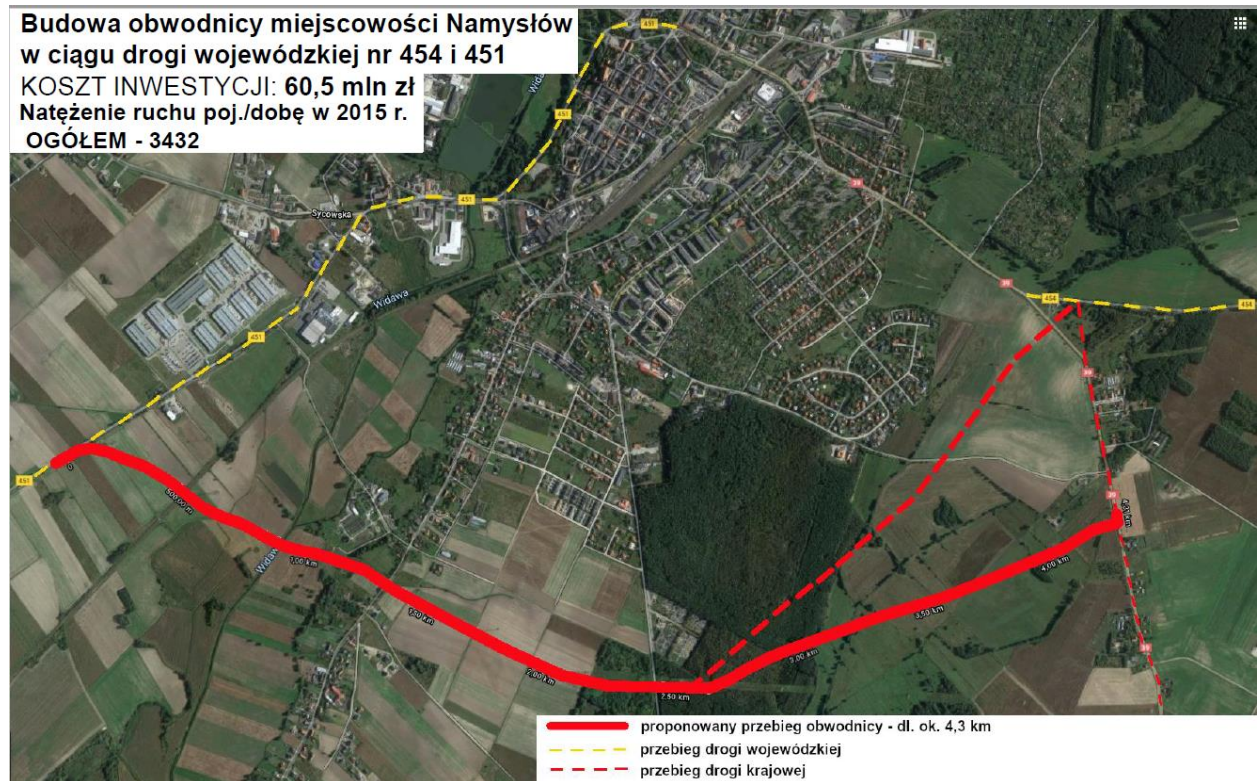
Budowa obwodnicy miejscowości Strzeleczy w ciągu drogi wojewódzkiej nr 409

KOSZT INWESTYCJI: 28 mln zł



Źródło: ZDW w Opolu

Rysunek 38 Planowana obwodnica m. Namysłów w ciągu drogi wojewódzkiej nr 454 i 451



Źródło: ZDW w Opolu

Rysunek 39 Planowana obwodnica m. Boguchwałów w ciągu drogi wojewódzkiej nr 416

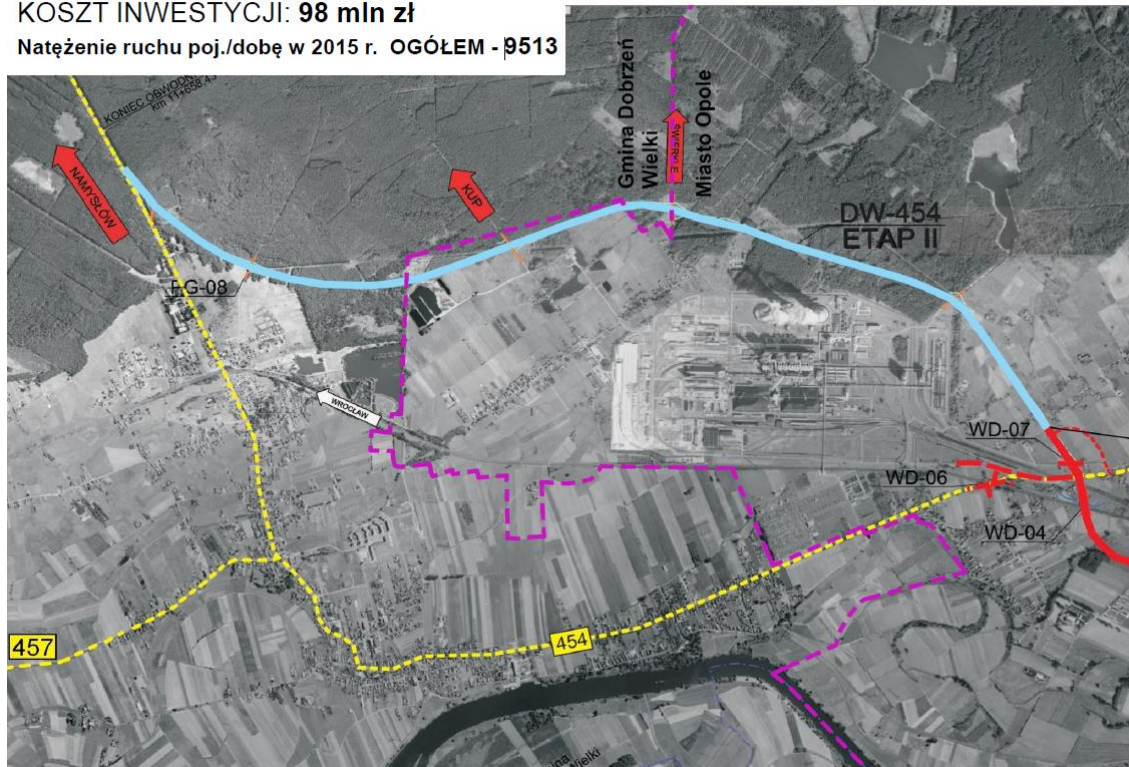


Źródło: ZDW w Opolu

Rysunek 40 Planowana obwodnica m. Dobrzeń Wielki w ciągu drogi wojewódzkiej nr 454

Budowa obwodnicy miejscowości Dobrzeń Wielki w ciągu drogi wojewódzkiej nr 454
KOSZT INWESTYCJI: 98 mln zł

Natężenie ruchu poj./dobę w 2015 r. OGÓŁEM - 9513



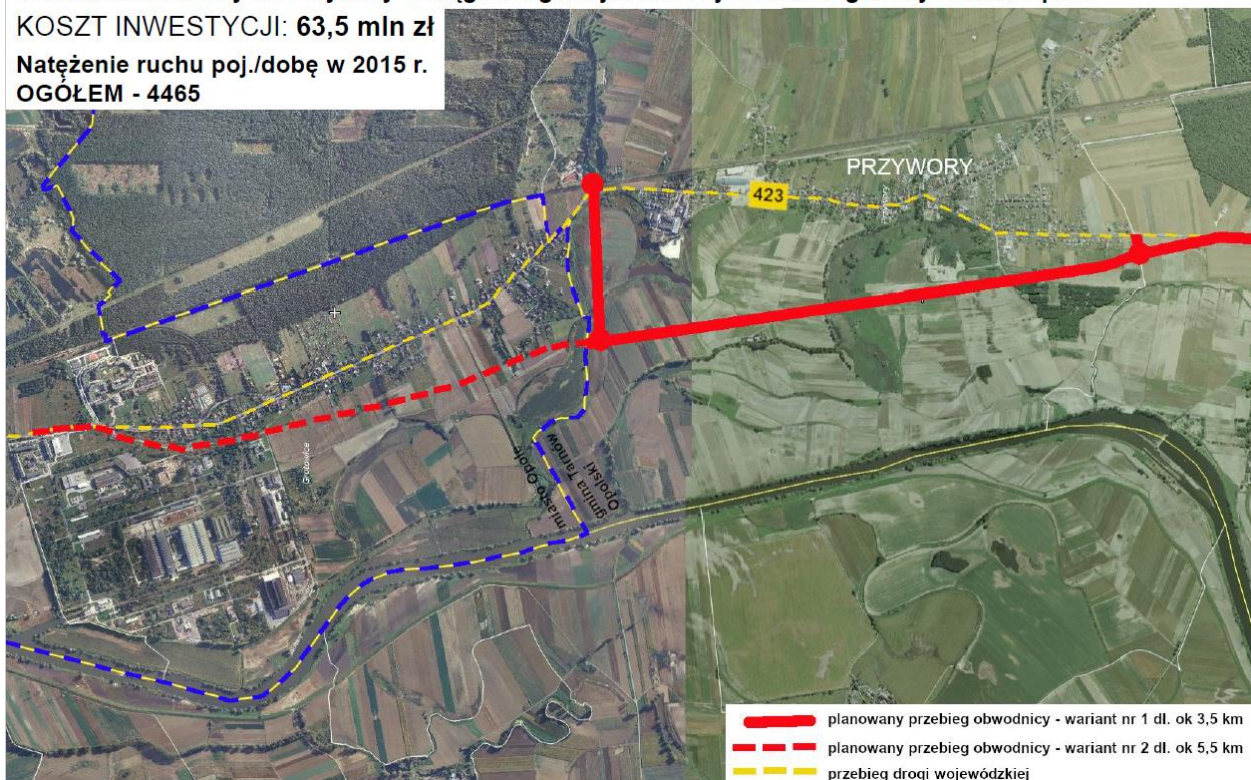
Źródło: ZDW w Opolu

Rysunek 41 Planowana obwodnica m. Przywory w ciągu drogi wojewódzkiej nr 423 do granicy miasta Opole

Budowa obwodnicy m. Przywory w ciągu drogi wojewódzkiej nr 423 do granicy miasta Opole

KOSZT INWESTYCJI: 63,5 mln zł

Natężenie ruchu poj./dobę w 2015 r.
OGÓŁEM - 4465



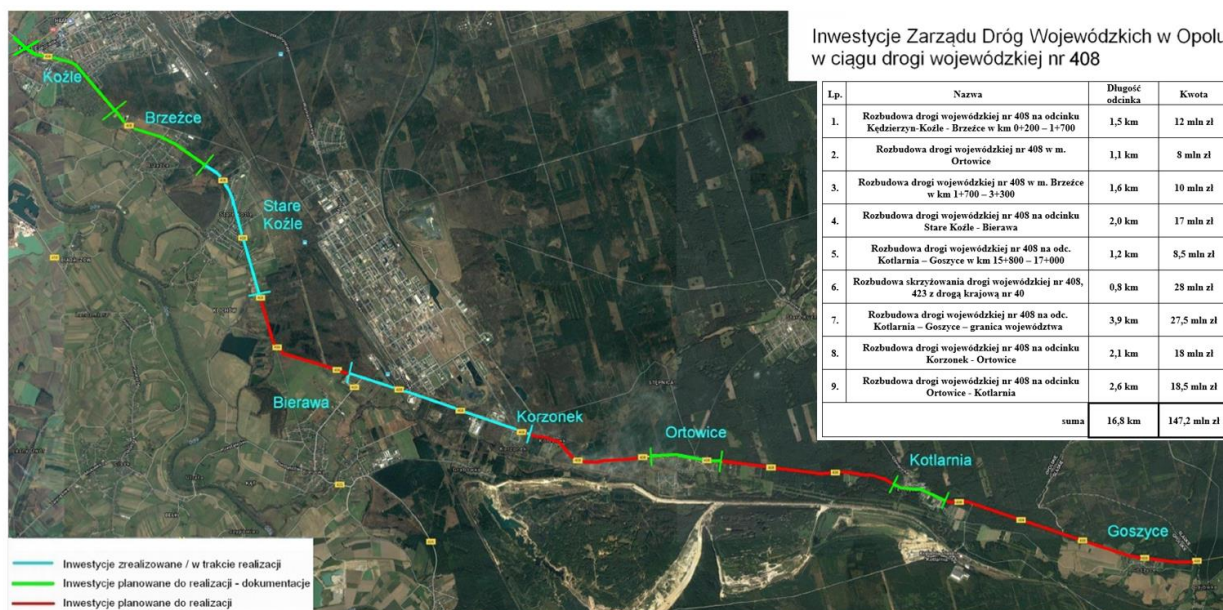
Źródło: ZDW w Opolu

Tabela 44 Planowane inwestycje Zarządu Dróg Wojewódzkich w Opolu w ciągu drogi wojewódzkiej 408

Lp.	Nr drogi	Nazwa zadania	Długość odcinka	Kwota
1.	408	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 408 na odcinku Kędzierzyn-Koźle - Brzeźce w km 0+200 – 1+700	1,5 km	12 mln zł
2.	408	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 408 w m. Ortowice	1,1 km	8 mln zł
3.	408	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 408 w m. Brzeźce w km 1+700 – 3+300	1,6 km	10 mln zł
4.	408	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 408 na odcinku Stare Koźle - Bierawa	2,0 km	17 mln zł
5.	408	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 408 na odc. Kotlarnia – Goszyce w km 15+800 – 17+000	1,2 km	8,5 mln zł
6.	408	Rozbudowa skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 408, 423 z drogą krajową nr 40	0,8 km	28 mln zł
7.	408	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 408 na odc. Kotlarnia – Goszyce – granica województwa	3,9 km	27,5 mln zł
8.	408	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 408 na odcinku Korzonek - Ortowice	2,1 km	18 mln zł
9.	408	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 408 na odcinku Ortowice - Kotlarnia	2,6 km	18,5 mln zł
suma			16,8 km	147,2 mln zł

Źródło: ZDW w Opolu

Rysunek 42 Planowane inwestycje w ciągu drogi wojewódzkiej nr 408



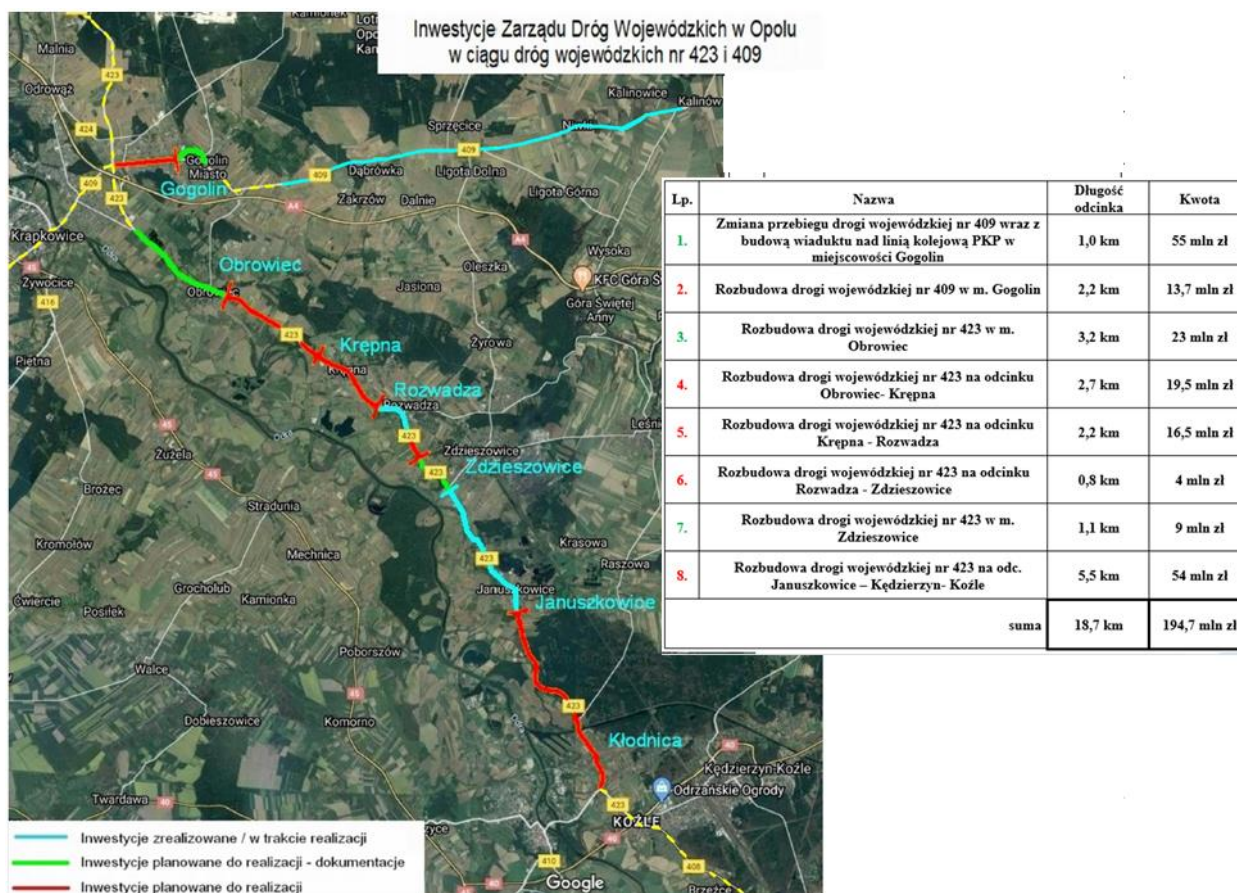
Źródło: ZDW w Opolu

Tabela 45 Planowane inwestycje Zarządu Dróg Wojewódzkich w Opolu w ciągu drogi wojewódzkiej 409 i 423

Lp.	Nr drogi	Nazwa zadania	Długość odcinka	Kwota
1.	423	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 423 w m. Obrowiec	3,2 km	23 mln zł
2.	423	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 423 w m. Zdieszowice	1,1 km	9 mln zł
3.	423	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 423 na odcinku Rozwadza - Zdieszowice	0,8 km	4 mln zł
4.	409	Zmiana przebiegu drogi wojewódzkiej nr 409 wraz z budową wiaduktu nad linią kolejową PKP w miejscowości Gogolin	1,0 km	55 mln zł
5.	409	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 409 w m. Gogolin	2,2 km	13,7 mln zł
6.	423	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 423 na odcinku Obrowiec- Kępna	2,7 km	19,5 mln zł
7.	423	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 423 na odc. Januszkowice – Kędzierzyn- Kozłe	5,5 km	54 mln zł
8.	423	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 423 na odcinku Kępna - Rozwadza	2,2 km	16,5 mln zł
suma			18,7 km	194,7 mln zł

Źródło: ZDW w Opolu

Rysunek 43 Planowane inwestycje w ciągu drogi wojewódzkiej nr 409 i 423



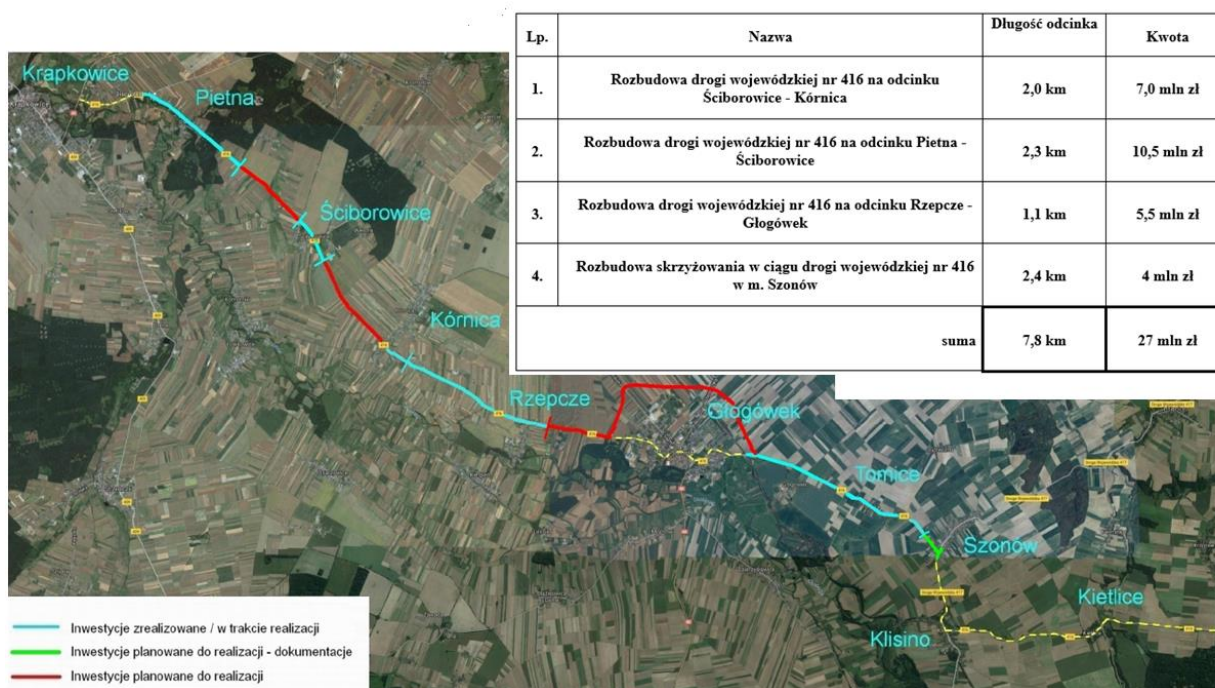
Źródło: ZDW w Opolu

Tabela 46 Planowane inwestycje Zarządu Dróg Wojewódzkich w Opolu w ciągu drogi wojewódzkiej 416

Lp.	Nr drogi	Nazwa zadania	Długość odcinka	Kwota
1.	416	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 416 na odcinku Ściborowice - Kórnicza	2,0 km	7,0 mln zł
2.	416	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 416 na odcinku Pietna - Ściborowice	2,3 km	10,5 mln zł
3.	416	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 416 na odcinku Rzepcze - Głogówek	1,1 km	5,5 mln zł
4.	416	Rozbudowa skrzyżowania dróg wojewódzkich nr 416 i 417 w m. Szonów	2,4 km	4 mln zł
suma			7,8 km	27 mln zł

Źródło: ZDW w Opolu

Rysunek 44 Planowane inwestycje w ciągu drogi wojewódzkiej nr 416



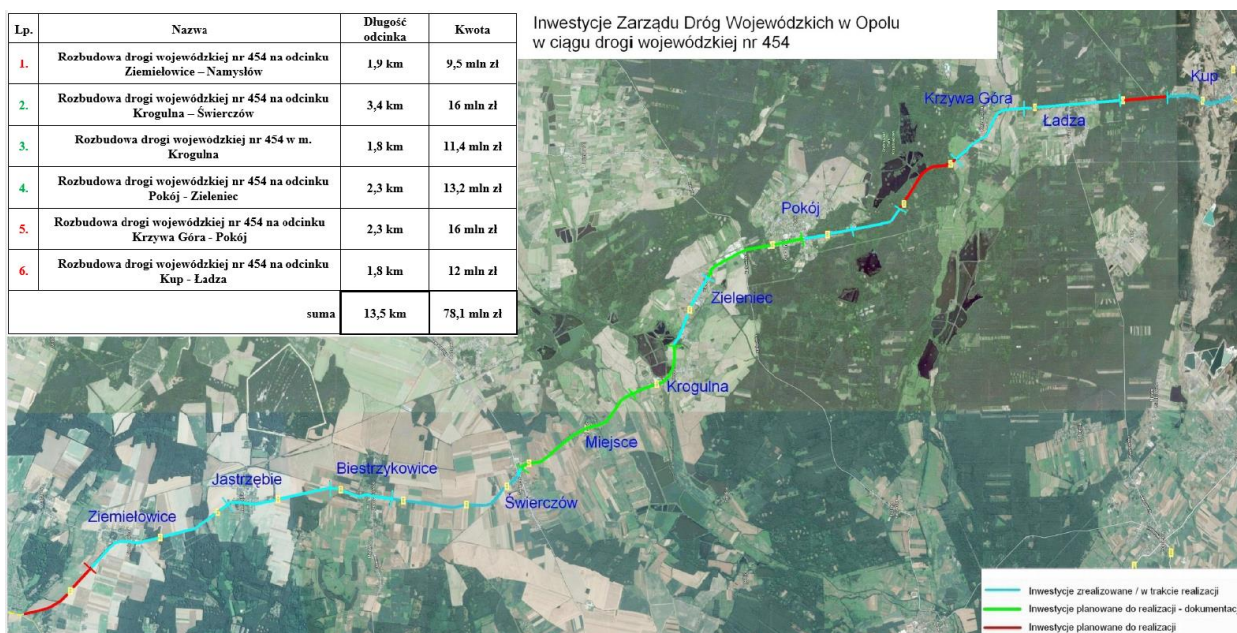
Źródło: ZDW w Opolu

Tabela 47 Planowane inwestycje Zarządu Dróg Wojewódzkich w Opolu w ciągu drogi wojewódzkiej 454

Lp.	Nr drogi	Nazwa zadania	Długość odcinka	Kwota
1.	454	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 454 w m. Krogulna	1,8 km	11,4 mln zł
2.	454	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 454 na odcinku Ziemiłowice – Namysłów	1,9 km	9,5 mln zł
3.	454	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 454 na odcinku Pokój - Zieleniec	2,3 km	13,2 mln zł
4.	454	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 454 na odcinku Krzywa Góra - Pokój	2,3 km	16 mln zł
5.	454	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 454 na odcinku Krogulna – Świerczów	3,4 km	16 mln zł
6.	454	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 454 na odcinku Kup - Ładza	1,8 km	12 mln zł
		suma	13,5 km	78,1 mln zł

Źródło: ZDW w Opolu

Rysunek 45 Planowane inwestycje w ciągu drogi wojewódzkiej nr 454



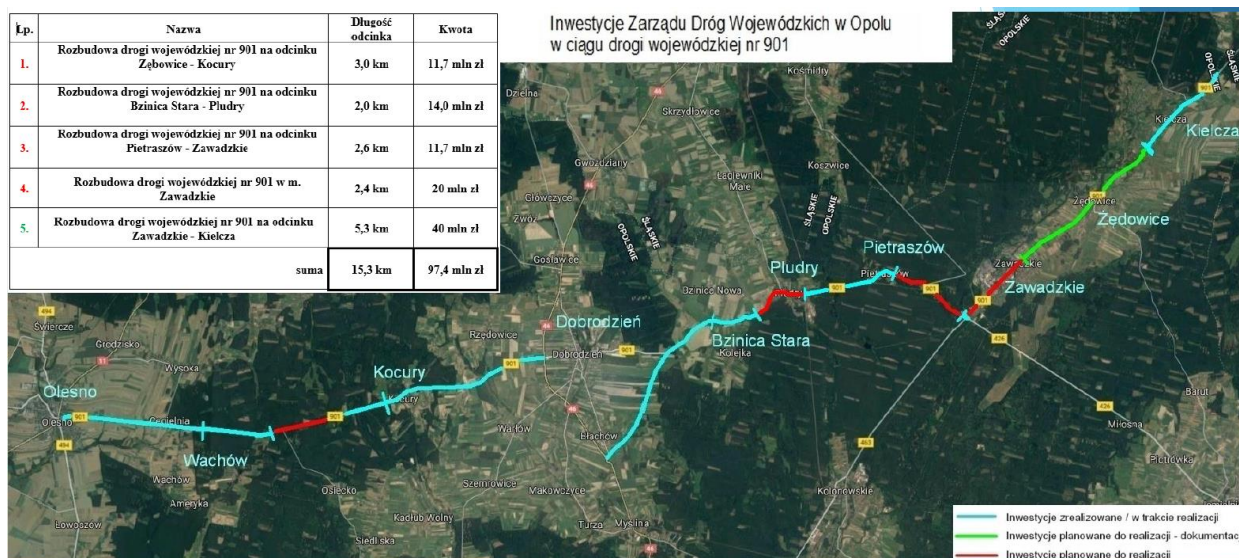
Źródło: ZDW w Opolu

Tabela 48 Planowane inwestycje Zarządu Dróg Wojewódzkich w Opolu w ciągu drogi wojewódzkiej 901

Lp.	Nr drogi	Nazwa zadania	Długość odcinka [Kwota
1.	901	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 901 na odcinku Zawadzkie - Kielcza	5,3 km	40 mln zł
2.	901	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 901 na odcinku Pietraszów - Zawadzkie	2,6 km	11,7 mln zł
3.	901	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 901 na odcinku Zębówice - Kocury	3,0 km	11,7 mln zł
4.	901	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 901 na odcinku Bzinica Stara - Pludry	2,0 km	14,0 mln zł
5.	901	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 901 w m. Zawadzkie	2,4 km	20 mln zł
suma			15,3 km	97,4 mln zł

Źródło: ZDW w Opolu

Rysunek 46 Planowane inwestycje w ciągu drogi wojewódzkiej nr 901



Źródło: ZDW w Opolu

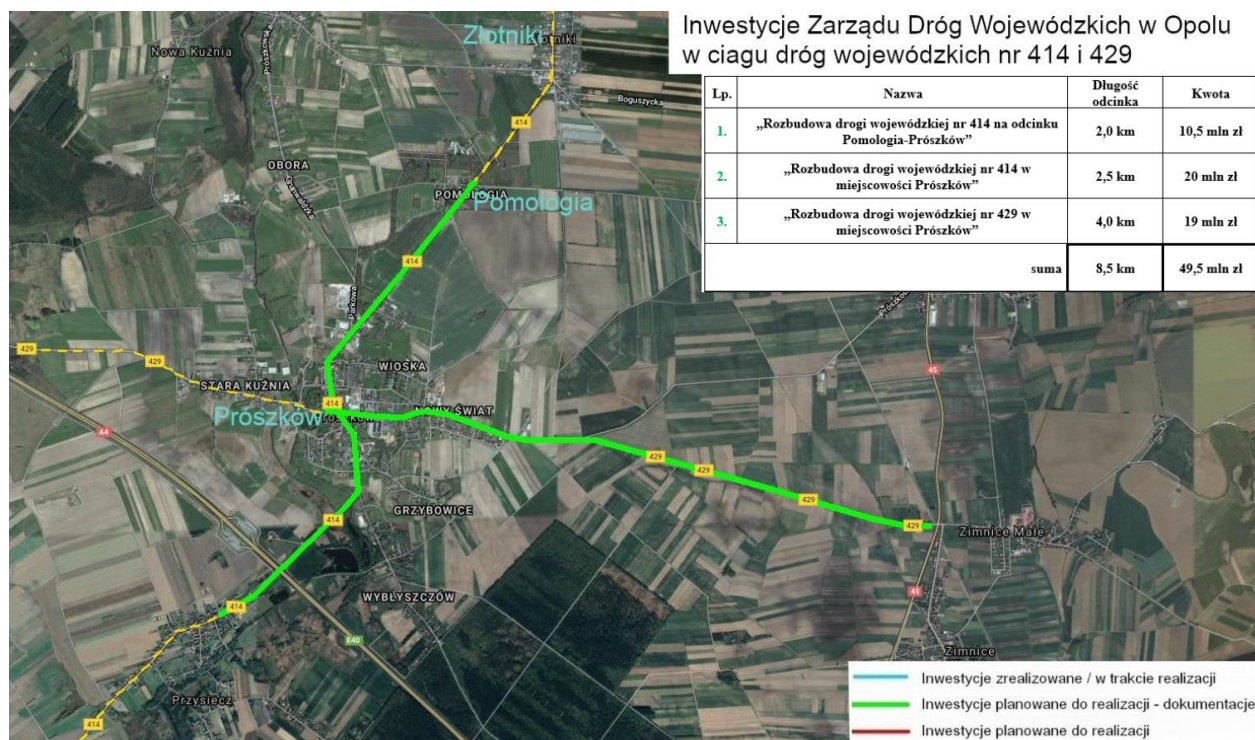
Tabela 49 Planowane inwestycje Zarządu Dróg Wojewódzkich w Opolu w ciągu drogi wojewódzkiej 414 i 429

Lp.	Nr drogi	Nazwa zadania	Długość odcinka	Kwota
1.	414	„Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 414 w miejscowości Prószków”	2,5 km	20 mln zł
2.	429	„Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 429 w miejscowości Prószków”	4,0 km	19 mln zł
3.	414	„Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 414 na odcinku Pomologia-Prószków”	2,0 km	10,5 mln zł
4.	414	„Budowa połączenia drogi wojewódzkiej nr 414 z nowym węzłem autostradowym Prószków-Ochodze” *	10 km	56 mln
suma			18,5 km	105,5 mln zł

Źródło: ZDW w Opolu

* Obszar, na którym ma być realizowana inwestycja, wskazano na Rysunku28.

Rysunek 47 Planowane inwestycje w ciągu drogi wojewódzkiej nr 414 i 429



Źródło: ZDW w Opolu



Tabela 50 Planowane inwestycje Zarządu Dróg Wojewódzkich w Opolu – pozostałe zadania

Lp.	Nr drogi	Nazwa zadania	Długość odcinka	Kwota
1	409	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 409 na odcinku Rożniatów - Strzelce Opolskie	1,5 km	7,5 mln
2	463	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 463 na odcinku Kolonowskie-Zawadzkie	4,7 km	27,5 mln
3	463	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 463 wraz z przebudowa obiektów mostowych w m. Zawadzkie	1,1 km	24 mln
4	401	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 401 w m. Żłobizna	1,5 km	7,5 mln
5	461	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 461 w m. Dąbrówka Łubniańska i Łubniany	2,5 km	15 mln
6	487	Rozbudowa drogi wojewódzkiej 487 wraz ze zmianą jej przebiegu w miejscowości Olesno	2,4 km	15 mln
7	416	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 416 w m. Szonów	2,4 km	15 mln
8	426	Rozbudowa skrzyżowania typu rondo w ciągu drogi wojewódzkiej nr 426 w m. Strzelce Opolskie	0,193 km	2,5 mln
9	463	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 463 w m. Kadłub Turawski	1,5 km	7,5 mln
10	426	Rozbudowa układu komunikacyjnego ulic Kozielskiej, Dolińskiej i Mickiewicza w Strzelcach Opolskich w zakresie przebudowy i rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 426 od km 18+522,00 do km 18+887,26	0,365 km	5 mln
11	494	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 494 w m. Łowoszów	2,2 km	14,5 mln
12	457/458	Rozbudowa skrzyżowania w dróg wojewódzkich nr 457 i 458 w m. Popielów	1 km	5 mln
13	411	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 411 na odcinku Przełęk – Głucholazy	11 km	55 mln
14	401	Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach w ciągu obwodnicy Grodkowa -droga wojewódzka nr 401	3,5 km	20 mln
15	451	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 451 na odcinku Wilków - Namysłów	3 km	15 mln
16	407	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 407 na odcinku Łącznik-Korfantów	6,5 km	36 mln
17	401/403	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 401 od m. Przylesie do połączenia z droga wojewódzką nr 403”.	2,5 km	15 mln
18	416	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 416 na odcinku Głubczyce - Sady – Kietlice	2,0 km	15 mln
suma			154,158 km	302 mln

Źródło: ZDW w Opolu

Powyższe zadania na sieci dróg regionalnych zostały zaznaczone także w załączniku nr 1.

Zadania dotyczące zakupu nowego taboru

Samorząd Województwa Opolskiego, celem zwiększenia komfortu podróży i bezpieczeństwa, zaplanował kontynuację działań dotyczących zakupu nowego taboru kolejowego do pasażerskich regionalnych przewozów kolejowych. Nowy tabor mogą stanowić zarówno elektryczne zespoły trakcyjne, jak i pojazdy hybrydowe.

10.5. Planowane działania w ramach sieci bazowej TEN – T i jej węzłów

Transeuropejska Sieć Transportowa – TEN-T jest instrumentem służącym koordynacji oraz zapewnieniu spójności i komplementarności inwestycji infrastrukturalnych. W skład transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T wchodzi szlaki drogowe, kolejowe, lotnicze, morskie oraz rzeczne stanowiące najważniejsze połączenia z punktu widzenia rozwoju Unii Europejskiej, a także punktowe elementy infrastruktury w postaci portów morskich, lotniczych, śródlądowych i terminali drogowo-kolejowych. Ponadto, jej integralnym składnikiem są również inteligentne systemy transportowe, których wdrażanie przyczynia się do poprawy przepustowości sieci, bezpieczeństwa ruchu i zmniejszenia zanieczyszczenia środowiska przez transport.

Korytarze sieci bazowej TEN-T ustanowiono dla bardziej efektywnego wdrażania tej sieci i przyspieszenia prac nad projektami infrastrukturalnymi o największej europejskiej wartości dodanej. Korytarze mają służyć koordynacji różnych projektów na szczeblu ponadnarodowym. Powinny przyczynić się do rozwoju infrastruktury sieci bazowej tak, aby rozwiązać problem wąskich gardeł, zintensyfikować połączenia transgraniczne oraz poprawić wydajność i zrównoważony charakter systemu transportowego. Powinny się one także przyczyniać do poprawy spójności regionów UE poprzez lepszą współpracę terytorialną. Zgodnie z zamierzeniami UE, korytarze sieci bazowej mają zostać wdrożone do 2030 roku.

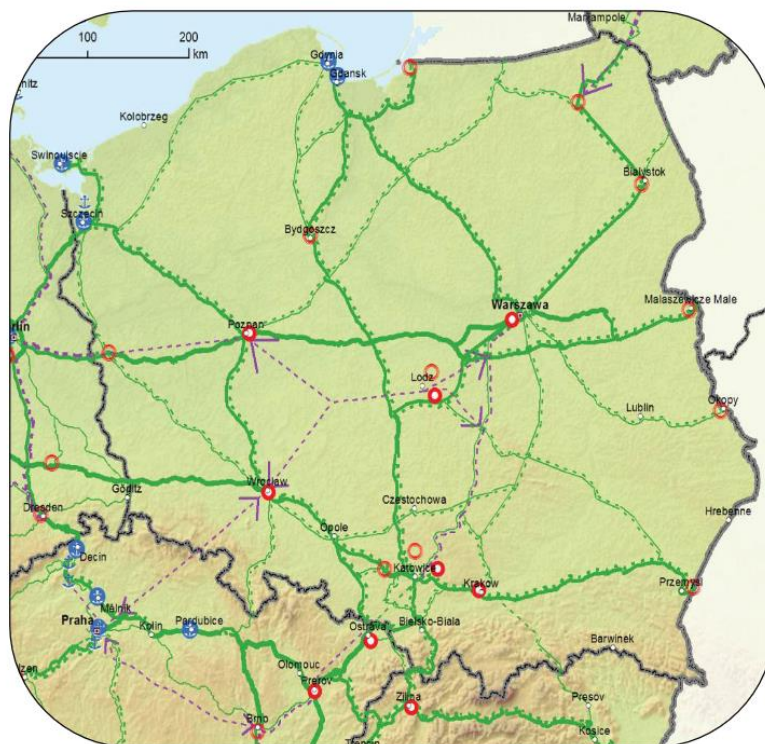
Rysunek 48 Sieć TEN-T – kolej, porty morskie i terminale drogowo-kolejowe

Sieć TEN-T w Polsce:

•Kolej
(sieć towarowa)

•Porty morskie

•Terminale drogowo-kolejowe



Źródło: Komisja Europejska, Dyrekcja Generalna Mobilność i Transport

Rysunek 49 Sieć TEN-T – drogi, porty morskie, lotnicze i terminale drogowo-kolejowe

Sieć TEN-T w Polsce:

- Drogi
- Porty morskie
- Porty lotnicze
- Terminale drogowo-kolejowe



Źródło: Komisja Europejska, Dyrekcja Generalna Mobilność i Transport

Rysunek 50 Sieć TEN-T – drogi wodne śródlądowe, porty morskie

Sieć TEN-T w Polsce:

- Drogi wodne śródlądowe
- Porty morskie



Źródło: Komisja Europejska, Dyrekcja Generalna Mobilność i Transport

W województwie opolskim do sieci TEN-T zalicza się:

- Autostradę A4 –prowadzącą z zachodu na wschód przez południową Polskę, należącą do III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego. Kontynuując bieg niemieckiej autostrady A4 z kierunku Drezna, na terenie Polski przebiega od granicy z Niemcami w Jędrzychowicach koło Zgorzelca poprzez Legnicę, Wrocław, Opole, Gliwice, Katowice, Kraków, Tarnów, Dębicę, Rzeszów, Jarosław do przejścia granicznego z Ukrainą Korczowa – Krakowiec.
- Linię kolejową E 30 – linia należąca do III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego łączącego Niemcy, Polskę i Ukrainę. Polski odcinek tej linii o długości 677 km łączy najważniejsze centra i regiony ekonomiczne południowej Polski: województwo dolnośląskie, województwo opolskie, województwo śląskie, województwo małopolskie i województwo podkarpackie.

Na podstawie pozyskanym danych, działania w obrębie sieci TEN-T w województwie opolskim dotyczą sieci drogowej, planowanej, nie w ramach sieci bazowej lecz kompleksowej. W roku 2019 rozpoczęły się bowiem prace nad budową obwodnicy Olesna, w ciągu S11, stanowiącej fragment korytarza transeuropejskiego sieci TEN-T.

Tabela 51 Planowane działania w obrębie sieci drogowej kompleksowej TEN-T w województwie opolskim

Inwestycje priorytetowe na drogach krajowych zarządzanych przez GDDKiA - Oddział w Opolu							
Lp	Nr drogi	Długość [km]	Nazwa zadania	Okres realizacji	Szacunkowy koszt inwestycji [mln]	Cele inwestycji	Dokument planistyczny/ strategiczny/programowy, w którym ujęta została inwestycja
Budowa dróg krajowych							
1	11	45,800	Budowa drogi ekspresowej S11 Kępno - A1 na odcinku Kępno - granica woj. opolskiego (z wyłączeniem obwodnicy Olesna)	2023-2025	2 639,391	Inwestycja planowana do realizacji w ramach Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023. Celem inwestycji jest połączenie środkowo-zachodniego wybrzeża Bałtyku z Górnos Śląskim Okręgiem Przemysłowym poprzez kontynuację budowy drogi ekspresowej S11 relacji Kołobrzeg - Bytom, stworzenie bezpiecznego odcinka trasy drogowej zapewniającego wysoki komfort dalekobieżnego ruchu drogowego o dużych prędkościach podróży oraz zwiększenie bezpieczeństwa użytkowników poprzez zastosowanie rozwiązań bezkolizyjnych, tj. węzłów drogowych. Inwestycja obejmuje budowę dwujezdniowej drogi ekspresowej S11 na odcinku od końca obwodnicy Kępna w woj. wielkopolskim do obwodnicy Olesna wraz z budową infrastruktury związanej z drogą S11, a także przebudową lokalnych dróg oraz istniejących urządzeń infrastruktury technicznej kolidujących z budową S11.	Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)
2	11	24,779	Budowa obwodnicy Olesna	2020-2022	730,960	Inwestycja realizowana w ramach Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023. Celem inwestycji jest połączenie środkowo-zachodniego wybrzeża Bałtyku z Górnos Śląskim Okręgiem Przemysłowym poprzez kontynuację budowy drogi ekspresowej S11 relacji Kołobrzeg - Bytom, stworzenie bezpiecznego odcinka trasy drogowej zapewniającego wysoki komfort dalekobieżnego ruchu drogowego o dużych prędkościach podróży oraz zwiększenie bezpieczeństwa	Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)



					użytkowników poprzez zastosowanie rozwiązań bezkolizyjnych, tj. węzłów drogowych. Inwestycja obejmuje budowę pełnego zakresu obwodnicy Olesna w ciągu drogi krajowej nr 11 o parametrach drogi ekspresowej wraz z budową infrastruktury związanej z drogą S11 na odcinku od końca obejścia Bąkowa do granicy woj. opolskiego z woj. śląskim, a także przebudową lokalnych dróg oraz istniejących urządzeń infrastruktury technicznej kolidujących z budową S11, omijając miejscowości: Ciarka Olesno, Stare Olesno, Olesno, Wojciechów, Grodzisko, Sowczyce i Łomnica.
--	--	--	--	--	--

Źródło: GDDKiA - Oddział w Opolu

Z uwagi na budowę nowego odcinka drogi (S11), zmianie ulegnie docelowy układ komunikacyjny w rejonie m. Olesno. Zgodnie z założeniami odcinek istniejącej drogi krajowej nr 11, zastępowanej przez drogę ekspresową, zostanie włączony w ciąg drogi wojewódzkiej. Zmianę zarządcy będzie miała również istniejąca droga wojewódzka nr 487. Odcinek od wiaduktu kolejowego (ul. Chopina) do DK 11 (ul. Wielkie Przedmieście) zostanie przekazany Miastu Olesno. Tym samym zmianie ulegnie docelowy przebieg DW 487 (od ul. Chopina do DW 494).

10.6. Planowane inwestycje na sieci dróg krajowych na terenie województwa opolskiego

Zawarte w poniższej tabeli inwestycje wynikają zarówno z Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.) – dotyczy zadań do roku 2025, a także z planu inwestycyjnego GDDKiA - Oddział w Opolu. Zadania po 2025 roku są aktualnie na etapie STEŚ i dokumentacji projektowej.

Tabela 52 Inwestycje planowane na drogach krajowych zarządzanych przez GDDKiA - Oddział w Opolu

Inwestycje priorytetowe na drogach krajowych zarządzanych przez GDDKiA - Oddział w Opolu						
Lp	Nr drogi	Długość [km]	Nazwa zadania	Okres realizacji	Szacunkowy koszt inwestycji [mln]	Cele inwestycji
Budowa dróg krajowych						
1	11	45,800	Budowa drogi ekspresowej S11 Kępno - A1 na odcinku Kępno - granica woj. opolskiego (z wyłączeniem obwodnicy Olesna)	2023-2025	2 639,391	Inwestycja planowana do realizacji w ramach Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023. Celem inwestycji jest połączenie środkowo-zachodniego wybrzeża Bałtyku z Górnos Śląskim Okręgiem Przemysłowym poprzez kontynuację budowy drogi ekspresowej S11 relacji Kołobrzeg - Bytom, stworzenie bezpiecznego odcinka trasy drogowej zapewniającego wysoki komfort dalekobieżnego ruchu drogowego o dużych prędkościach podróży oraz zwiększenie bezpieczeństwa użytkowników poprzez zastosowanie rozwiązań bezkolizyjnych, tj. węzłów drogowych. Inwestycja obejmuje budowę dwujezdniowej drogi ekspresowej S11 na odcinku od końca obwodnicy Kępna w woj. wielkopolskim do obwodnicy Olesna wraz z budową infrastruktury związanej z drogą S11, a także przebudową lokalnych dróg oraz istniejących urządzeń infrastruktury technicznej kolidujących z budową S11.
2	11	24,779	Budowa obwodnicy Olesna	2020-2022	730,960	Inwestycja realizowana w ramach Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023. Celem inwestycji jest połączenie środkowo-zachodniego wybrzeża Bałtyku z Górnos Śląskim Okręgiem Przemysłowym poprzez kontynuację budowy drogi ekspresowej S11 relacji Kołobrzeg - Bytom, stworzenie bezpiecznego odcinka trasy drogowej zapewniającego wysoki komfort dalekobieżnego ruchu drogowego o dużych prędkościach podróży oraz zwiększenie bezpieczeństwa użytkowników poprzez zastosowanie rozwiązań



						bezkolizyjnych, tj. węzłów drogowych. Inwestycja obejmuje budowę pełnego zakresu obwodnicy Olesna w ciągu drogi krajowej nr 11 o parametrach drogi ekspresowej wraz z budową infrastruktury związanej z drogą S11 na odcinku od końca obejścia Bąkowa do granicy woj. opolskiego z woj. śląskim, a także przebudową lokalnych dróg oraz istniejących urządzeń infrastruktury technicznej kolidujących z budową S11, omijając miejscowości: Ciarka Olesno, Stare Olesno, Olesno, Wojciechów, Grodzisko, Sowczyce i Łomnica.
3	38	6,200	Budowa obwodnicy Głubczyc i Grobnik	2026-2030	160,800	Inwestycja planowana do realizacji w ramach Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030, mającego na celu poprawę bezpieczeństwa na drogach, wyprowadzenie ruchu z zatłoczonych miast, czystsze powietrze, mniejszy hałas i poprawę przepustowości sieci drogowej (Załącznik nr 2. Lista zadań inwestycyjnych możliwych do realizacji w ramach Programu). Podstawowym celem jest wyprowadzenie ciężkiego ruchu tranzytowego z Głubczyc i Grobnik poprzez budowę nowej drogi dostosowanej do nośności 11,5 kN/os. Planowana obwodnica pozwoli ominąć objętą ochroną konserwatorską, ścisłą zabudowę miejską Głubczyc i ścisłą zabudowę mieszkalną miejscowości Grobniki oraz przeprowadzić obecny i przyszły ruch tranzytowy do granicy państwa po nowej drodze. Realizacja inwestycji wpłynie na wzrost poziomu bezpieczeństwa ruchu samochodowego jak i pieszego mieszkańców Głubczyc, zapewnienie komfortu dla obecnego i przyszłego ruchu tranzytowego oraz poprawę komunikacji samochodowej na kierunku północ – południe pomiędzy województwem opolskim a wschodnią częścią Republiki Czeskiej. Jednocześnie zachowane zostaną najwyższe wymogi ochrony środowiska, zdrowia i życia mieszkańców oraz zrównoważonego rozwoju.
4	39	8,200	Budowa obwodnicy Brzegu	2024-2026	360,000	Inwestycja planowana do realizacji w ramach Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030, mającego na celu poprawę bezpieczeństwa na drogach, wyprowadzenie ruchu z zatłoczonych miast, czystsze powietrze, mniejszy hałas i poprawę przepustowości sieci drogowej (Załącznik nr 1. Lista zadań inwestycyjnych realizowanych w ramach Programu). Podstawowym celem budowy obwodnicy Brzegu jest wyprowadzenie ruchu tranzytowego, jaki koncentruje się w mieście w ciągu drogi krajowej numer 39. Dzięki tej inwestycji nastąpi poprawa bezpieczeństwa mieszkańców, odciążenie układu komunikacyjnego oraz zwiększenie przepustowości dróg. Inwestycja pozwoli na skomunikowanie północnej części województwa opolskiego z autostradą A4 i będzie stanowiła uzupełnienie istniejącej obwodnicy w ciągu drogi 94. Jednocześnie zachowane zostaną najwyższe wymogi ochrony środowiska, zdrowia i życia mieszkańców oraz zrównoważonego rozwoju.
5	39	3,500	Budowa obwodnicy Namysłowa	2028-2030	98,500	Inwestycja planowana do realizacji w ramach Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030, mającego na celu poprawę bezpieczeństwa na drogach, wyprowadzenie ruchu z zatłoczonych miast, czystsze powietrze, mniejszy hałas i poprawę przepustowości sieci drogowej (Załącznik nr 2. Lista zadań inwestycyjnych możliwych do realizacji w ramach Programu). Podstawowym celem budowy obwodnicy Namysłowa jest wyprowadzenie ruchu tranzytowego, jaki koncentruje się w miejscowości w ciągu drogi krajowej numer 39. Dzięki tej inwestycji nastąpi poprawa bezpieczeństwa mieszkańców, odciążenie układu komunikacyjnego oraz zwiększenie przepustowości dróg. Inwestycja stanowić będzie element nowego ciągu drogi krajowej numer 39. Jednocześnie zachowane zostaną najwyższe wymogi ochrony środowiska, zdrowia i życia mieszkańców oraz zrównoważonego rozwoju.
6	40	14,330	Budowa północnej obwodnicy Kędzierzyna Koźła	2020-2022	272,424	Inwestycja realizowana w ramach Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023. Budowa obwodnicy Kędzierzyna Koźła w ciągu drogi krajowej 40 ma na celu poprawę przepustowości ulic miejskich i płynności ruchu lokalnego poprzez wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza obszar zabudowy miejskiej. Realizacja inwestycji wpłynie na wzrost poziomu bezpieczeństwa zarówno kierujących pojazdami, jak i mieszkańców dzielnic Blachowni oraz Sławięcic oraz miejscowości Ujazd. Wyeliminowanie z ruchu miejskiego uciążliwych samochodów ciężkich przyczyni się do poprawy klimatu akustycznego oraz zmniejszenia wielkości emisji substancji szkodliwych do środowiska. Budowa nowego odcinka drogi z dala od terenów zabudowanych, o parametrach zgodnych z obowiązującymi warunkami technicznymi, zapewni komfort ruchu tranzytowego, tworząc połączenie międzyregionalnej drogi z Czech i południa kraju z portem rzeczny na Odrze oraz węzłem kolejowym w Kędzierzynie Koźlu. Obwodnica usprawni ruch w kierunku węzła autostradowego A4 „Opole Południe”, „Kędzierzyn-Koźle” i „Pyskowice” oraz poprawi dostępność przyległych terenów do autostrady A4. Nastąpi przeniesienie transportu niebezpiecznych materiałów chemicznych z Zakładu Azotowego w Kędzierzynie Koźlu z ulic miejskich w zwartej zabudowie, w związku z czym ograniczone zostanie do minimum ryzyko wystąpienia katastrofy ekologicznej w centrum miasta.



7	40a/41	3,300	Budowa obwodnicy Prudnika	2026-2028	80,155	Inwestycja planowana do realizacji w ramach Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030, mającego na celu poprawę bezpieczeństwa na drogach, wyprowadzenie ruchu z zatłoczonych miast, czystsze powietrze, mniejszy hałas i poprawę przepustowości sieci drogowej (Załącznik nr 1. Lista zadań inwestycyjnych realizowanych w ramach Programu). Podstawowym celem budowy obwodnicy Prudnika jest wyprowadzenie ruchu tranzytowego, jaki koncentruje się w miejscowości w ciągu drogi krajowej numer 41. Dzięki tej inwestycji nastąpi poprawa bezpieczeństwa mieszkańców, odciążenie układu komunikacyjnego oraz zwiększenie przepustowości dróg. Inwestycja pozwoli na sprawne skomunikowanie ciągów dróg nr 40 oraz 41 i będzie stanowił uzupełnienie do istniejącej obwodnicy w ciągu drogi 41. Obwodnica poprawi dostępność komunikacyjną województwa opolskiego od strony południowej granicy kraju. Jednocześnie zachowane zostaną najwyższe wymogi ochrony środowiska, zdrowia i życia mieszkańców oraz zrównoważonego rozwoju.
8	42/45	12,788	Budowa obwodnicy Praszki	2020-2022	208,976	Inwestycja realizowana w ramach Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023. Budowa obwodnicy Praszki w ciągu drogi krajowej 45 ma na celu poprawę przepustowości ulic miejskich i płynności ruchu lokalnego poprzez wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza obszar zabudowy miejskiej. Realizacja inwestycji wpłynie na wzrost poziomu bezpieczeństwa zarówno kierujących pojazdami, jak i mieszkańców Praszki, Gorzowa Śląskiego. Wylimitowanie z ruchu miejskiego uciążliwych samochodów ciężkich przyczyni się do poprawy klimatu akustycznego oraz zmniejszenia wielkości emisji substancji szkodliwych do środowiska. Budowa nowego odcinka drogi z dala od terenów zabudowanych, o parametrach zgodnych z obowiązującymi warunkami technicznymi, zapewni komfort ruchu tranzytowego i w znaczny sposób skróci czas podróżujących na kierunku Wieluń - Kluczbork.
9	46	8,000	Budowa obwodnicy Sidziny	2026-2028	208,000	Inwestycja planowana do realizacji w ramach Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030, mającego na celu poprawę bezpieczeństwa na drogach, wyprowadzenie ruchu z zatłoczonych miast, czystsze powietrze, mniejszy hałas i poprawę przepustowości sieci drogowej (Załącznik nr 1. Lista zadań inwestycyjnych realizowanych w ramach Programu). Podstawowym celem budowy obwodnicy Sidziny jest wyprowadzenie ruchu tranzytowego, jaki koncentruje się w miejscowości w ciągu drogi krajowej numer 46. Dzięki tej inwestycji nastąpi poprawa bezpieczeństwa mieszkańców, odciążenie układu komunikacyjnego oraz zwiększenie przepustowości dróg. Obwodnica Sidziny ułatwi dostępność komunikacyjną Nysy od strony stolicy województwa. Inwestycja będzie pełniła rolę uzupełniającą do nowych obwodnic Nysy oraz Niemodlina. Jednocześnie zachowane zostaną najwyższe wymogi ochrony środowiska, zdrowia i życia mieszkańców oraz zrównoważonego rozwoju.
10	46	11,485	Budowa obwodnicy Niemodlina	2019-2021	299,000	Inwestycja realizowana w ramach Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023. Budowa obwodnicy Niemodlina w ciągu drogi krajowej 46 ma na celu poprawę przepustowości ulic miejskich i płynności ruchu lokalnego poprzez wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza obszar zabudowy miejskiej. Realizacja inwestycji wpłynie na wzrost poziomu bezpieczeństwa zarówno kierujących pojazdami, jak i mieszkańców Niemodlina oraz wsi Brzęczkowice i Sosnówka. Wylimitowanie z ruchu miejskiego uciążliwych samochodów ciężkich przyczyni się do poprawy klimatu akustycznego oraz zmniejszenia wielkości emisji substancji szkodliwych do środowiska. Budowa nowego odcinka drogi z dala od terenów zabudowanych, o parametrach zgodnych z obowiązującymi warunkami technicznymi, zapewni komfort ruchu tranzytowego i w znaczny sposób skróci czas podróżujących na kierunku Polska – Czechy oraz Opole – Kłodzko. Realizacja inwestycji umożliwi również skomunikowanie z terenami inwestycyjnymi, wpływając na rozwój aktywacji gospodarczej terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie drogi krajowej nr 46 oraz w województwie opolskim.
11	46	3,000	Budowa obwodnicy Łędzin	2027-2029	84,100	Inwestycja planowana do realizacji w ramach Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030, mającego na celu poprawę bezpieczeństwa na drogach, wyprowadzenie ruchu z zatłoczonych miast, czystsze powietrze, mniejszy hałas i poprawę przepustowości sieci drogowej (Załącznik nr 1. Lista zadań inwestycyjnych realizowanych w ramach Programu). Podstawowym celem budowy obwodnicy Łędzin jest wyprowadzenie ruchu tranzytowego, jaki koncentruje się w miejscowości w ciągu drogi krajowej numer 46. Dzięki tej inwestycji nastąpi poprawa bezpieczeństwa mieszkańców, odciążenie układu komunikacyjnego oraz zwiększenie przepustowości dróg. Inwestycja stanowić będzie element nowego ciągu drogi krajowej numer 46, jako drogi wylotowej z Opola w kierunku wschodnim. Pozwoli na sprawne skomunikowanie stolicy województwa opolskiego z Lublińcem i dalej z Częstochową. Jest to kolejny etap prac poprawiających bezpieczeństwo i przepustowość drogi krajowej nr 46, po oddaniu do ruchu obwodnicy Myśliń. Jednocześnie zachowane zostaną najwyższe wymogi ochrony środowiska, zdrowia i życia mieszkańców



						oraz zrównoważonego rozwoju.
12	46	3,700	Budowa obwodnicy Dębskiej Kuźni	2027-2029	100,800	Inwestycja planowana do realizacji w ramach Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030, mającego na celu poprawę bezpieczeństwa na drogach, wyprowadzenie ruchu z zatłoczonych miast, czystsze powietrze, mniejszy hałas i poprawę przepustowości sieci drogowej (Załącznik nr 2. Lista zadań inwestycyjnych możliwych do realizacji w ramach Programu). Podstawowym celem budowy obwodnicy Dębskiej Kuźni jest wyprowadzenie ruchu tranzytowego, jaki koncentruje się w miejscowości w ciągu drogi krajowej numer 46. Dzięki tej inwestycji nastąpi poprawa bezpieczeństwa mieszkańców, odciążenie układu komunikacyjnego oraz zwiększenie przepustowości dróg. Inwestycja stanowić będzie element nowego ciągu drogi krajowej numer 46. Jednocześnie zachowane zostaną najwyższe wymogi ochrony środowiska, zdrowia i życia mieszkańców oraz zrównoważonego rozwoju.
13	46	6,200	Budowa obwodnicy Grodzka	2027-2029	162,500	Inwestycja planowana do realizacji w ramach Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030, mającego na celu poprawę bezpieczeństwa na drogach, wyprowadzenie ruchu z zatłoczonych miast, czystsze powietrze, mniejszy hałas i poprawę przepustowości sieci drogowej (Załącznik nr 2. Lista zadań inwestycyjnych możliwych do realizacji w ramach Programu). Podstawowym celem budowy obwodnicy Grodzka jest wyprowadzenie ruchu tranzytowego, jaki koncentruje się w miejscowości w ciągu drogi krajowej numer 46. Dzięki tej inwestycji nastąpi poprawa bezpieczeństwa mieszkańców, odciążenie układu komunikacyjnego oraz zwiększenie przepustowości dróg. Inwestycja stanowić będzie element nowego ciągu drogi krajowej numer 46. Jednocześnie zachowane zostaną najwyższe wymogi ochrony środowiska, zdrowia i życia mieszkańców oraz zrównoważonego rozwoju.
14	94	9,800	Budowa obwodnicy Strzelec Opolskich	2027-2029	255,415	Inwestycja planowana do realizacji w ramach Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030, mającego na celu poprawę bezpieczeństwa na drogach, wyprowadzenie ruchu z zatłoczonych miast, czystsze powietrze, mniejszy hałas i poprawę przepustowości sieci drogowej (Załącznik nr 2. Lista zadań inwestycyjnych możliwych do realizacji w ramach Programu). Podstawowym celem budowy obwodnicy Strzelec Opolskich jest wyprowadzenie ruchu, jaki koncentruje się w miejscowości w ciągu drogi krajowej numer 94, stanowiącej drogę alternatywną do autostrady A4. Dzięki tej inwestycji nastąpi poprawa bezpieczeństwa mieszkańców, odciążenie układu komunikacyjnego oraz zwiększenie przepustowości dróg. Inwestycja stanowić będzie element nowego ciągu drogi krajowej numer 94. Jednocześnie zachowane zostaną najwyższe wymogi ochrony środowiska, zdrowia i życia mieszkańców oraz zrównoważonego rozwoju.
Przebudowy dróg krajowych						
15	39	2,790	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na DK 39 odc. Smarchowice Wielkie - Namysłów	2021-2022	39,657	Celem inwestycji jest dostosowanie drogi do nośności 11,5t/oś, poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego niechronionych użytkowników drogi i uspokojenie ruchu. Inwestycja zakłada budowę: 3 rond, ciągu pieszo-rollerowego, miejsc postojowych dla samochodów ciężarowych, urządzeń brd, ekranów, oświetlenia, kanału technologicznego, przebudowę: 8 skrzyżowań, odtworzenie odwodnienia drogi, remont wiaduktu nad torami PKP, sieci infrastruktury niezwiązanej z drogą.
16	40	0,892	Rozbudowa DK 40 w m. Glucholazy	2021-2022	36,740	Celem inwestycji jest dostosowanie drogi do nośności 11,5t/oś, poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego niechronionych użytkowników drogi i uspokojenie ruchu. Inwestycja zakłada budowę: ronda, ścieżki pieszo-rollerowej, kanału technologicznego, rozbudowę 2 skrzyżowań, przebudowę: mostu nad rz. Biała Glucholaska, kanalizacji deszczowej, oświetlenia, sieci infrastruktury niezwiązanej z drogą.
17	41	3,500	Rozbudowa DK 41 w m. Wierzbicice	2021-2022	38,218	Celem inwestycji jest dostosowanie drogi do nośności 11,5t/oś, poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego niechronionych użytkowników drogi i uspokojenie ruchu. Inwestycja zakłada: rozbudowę skrzyżowania z drogą powiatową nr 1672 O, budowę: drogi rowerowej o dł. ok.2,0 km, ciągów pieszo-rollerowych o dł. ok.1,4 km, zatok autobusowych, kanału technologicznego, oświetlenia, przebudowę: 5 przepustów, kanalizacji deszczowej, odwodnienia drogi, sieci infrastruktury niezwiązanej z drogą.



18	45	6,640	Rozbudowa DK 45 na odc. Krapkowice - Rogów Opolski	2021-2023	46,675	Celem inwestycji jest dostosowanie drogi do nośności 11,5t/oś, poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i uspokojenie ruchu, rozbudowa i wzmocnienie istniejącej jezdni na długości 6,64 km do przekroju 2+1. Inwestycja zakłada: przebudowę wiaduktu nad linią kolejową PKP, rozbudowę istniejących przepustów drogowych, budowę urządzeń ochrony środowiska: ekranów akustycznych, przejść dla zwierząt małych i średnich, budowę dodatkowych jezdni do obsługi terenów przyległych.
19	45	1,950	Rozbudowa DK 45 na odc. Rogów Opolski - węzeł Opole Południe	2021-2022	40,011	Celem inwestycji jest dostosowanie drogi do nośności 11,5t/oś, poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego niechronionych użytkowników drogi i uspokojenie ruchu, rozbudowa i wzmocnienie istniejącej jezdni na długości 1,95 km. Inwestycja zakłada: rozbudowę 2 skrzyżowań na rondo, budowę: parkingu, urządzeń telematki drogowej i brd, kanału technologicznego, przebudowę dróg dojazdowych.
20	45	0,500	Budowa ronda na skrzyżowaniu DK 45 z drogami wojewódzkimi nr 429 i 415 w m. Zimnice Małe	2023-2024	13,260	Celem inwestycji jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego wszystkich uczestników drogi, poprawa parametrów, geometrii i czytelności skrzyżowania. Inwestycja zakłada: budowę ronda, ciągów pieszo-rowerowych, zatok autobusowych, kanału technologicznego, oświetlenia, odwodnienia drogi, przebudowę sieci infrastruktury niezwiązanej z drogą.
21	45	5,000	Rozbudowa drogi DK 45 na odc. Opole - Zawada	2028-2030	139,975	Celem inwestycji jest dostosowanie drogi do nośności 11,5t/oś, poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego niechronionych użytkowników drogi i uspokojenie ruchu, wyprowadzenie ruchu tranzytowego z terenów zabudowanych poprzez budowę po stronie północno-zachodniej obwodnicy Zawady. Inwestycja zakłada: rozbiórkę i wzmocnienie nasypu wraz z dobudową drugiej jezdni na długości ok.2 km, budowę nowego dwujezdniowego odcinka obwodnicy Zawady na długości ok.3 km, budowę min. dwóch węzłów/skrzyżowań na początku i końcu obwodnicy wraz z budową: dodatkowych jezdni do obsługi terenów przyległych, kanału technologicznego, obiektów inżynierskich na dwoma ciekami oraz wiaduktów w ciągach ulic: Luboszyckiej i Kępskiej. Wykonana zostanie wycinka drzew, budowa kanału technologicznego, budowa oświetlenia drogowego, odwodnienia oraz przebudowa infrastruktury nie związanej z drogą tj. sieci energetyczne, telekomunikacyjne, wodociągowe, kanalizacyjne.
22	45	8,800	Rozbudowa DK 45 na odc. Zawada - Jelowa	2023-2025	76,581	Celem inwestycji jest dostosowanie drogi do nośności 11,5t/oś, poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego niechronionych użytkowników drogi i uspokojenie ruchu, rozbudowa i wzmocnienie istniejącej jezdni na odc. 8,8 km. Inwestycja zakłada budowę: ronda na skrzyżowaniu drogi krajowej nr 45 z drogą powiatową nr 1728, wiaduktu nad linią kolejową PKP nr301, chodników i ciągów pieszo-rowerowych, kanału technologicznego, dodatkowych jezdni do obsługi terenów przyległych oraz przebudowę: 3 obiektów mostowych, 10 szt. przepustów drogowych, oświetlenia, kanalizacji deszczowej, odwodnienia drogi, sieci infrastruktury niezwiązanej z drogą.
23	45	10,747	Rozbudowa DK 45 na odc. Jelowa - Bierdzany	2021-2023	66,968	Celem inwestycji jest dostosowanie drogi do nośności 11,5t/oś, poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i uspokojenie ruchu, rozbudowa i wzmocnienie istniejącej jezdni na odc. ok.10,7 km. Inwestycja zakłada budowę: 3 rond, budowę chodników i ścieżek pieszo-rowerowych, dodatkowych jezdni do obsługi terenów przyległych, kanału technologicznego oraz przebudowę: 8 szt. przepustów, oświetlenia, kanalizacji deszczowej, odwodnienia drogi, sieci infrastruktury niezwiązanej z drogą.
24	45	11,953	Rozbudowa DK 45 na odc. Bierdzany - Kuniów	2022-2024	77,130	Celem inwestycji jest dostosowanie drogi do nośności 11,5t/oś, poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i uspokojenie ruchu, rozbudowa i wzmocnienie istniejącej jezdni na odc. ok. 12,0 km. Inwestycja zakłada: rozbudowę skrzyżowań o lewoskręty, budowę: chodników i ciągów pieszo-rowerowych, dodatkowych jezdni do obsługi terenów przyległych, kanału technologicznego, przebudowę: 2 szt. obiektów mostowych (nad rzeką Budkowiczanką i Bogacica), 18 szt. przepustów drogowych oświetlenia, kanalizacji deszczowej, odwodnienia drogi, sieci infrastruktury niezwiązanej z drogą.
25	45	6,731	Rozbudowa DK 45 na odc. Praszka - granica województwa	2021-2022	44,060	Celem inwestycji jest dostosowanie drogi do nośności 11,5t/oś, poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i uspokojenie ruchu, rozbudowa i wzmocnienie istniejącej jezdni na odc. ok. 6,8 km. Inwestycja zakłada: rozbudowę skrzyżowań o lewoskręty, budowę: ciągów pieszo-rowerowych, kanału technologicznego, dodatkowych jezdni do obsługi terenów przyległych, przebudowę:4 przepustów, oświetlenia, kanalizacji deszczowej, odwodnienia drogi, sieci infrastruktury niezwiązanej z drogą.



26	45d	5,000	Rozbudowa DK 45 na odc. Kuniów - Ligota Dolna	2026-2027	43,035	Celem inwestycji jest dostosowanie istniejącej drogi klasy Z do parametrów drogi klasy GP z dostosowaniem do nośności 11,5 kN/oś, rozbudowa i wzmocnienie istniejącej jezdni na odc. ok. 5,0 km. Inwestycja zakłada rozbudowę: wiaduktu na linię kolejową PKP i wiaduktu drogowego, rozbudowę przepustów, przebudowę dróg dojazdowych (z dopuszczeniem do ruchu rowerów), rozbudowę skrzyżowań, przebudowę i dobudowę chodników i ścieżek pieszo-rowerowych w dowiązaniu do istniejących chodników, budowę kanału technologicznego, przebudowę oświetlenia i odwodnienia pasa drogowego wraz z przebudową infrastruktury związanej i niezwiązanej z drogą.
27	42c	3,400	Rozbudowa DK 42 na odc. Ligota Dolna - Kluczbork	2026-2027	35,760	Celem inwestycji jest dostosowanie istniejącej drogi klasy Z do parametrów drogi klasy GP z dostosowaniem do nośności 11,5 kN/oś; rozbudowa i wzmocnienie istniejącej jezdni na odc. ok. 3,4 km. Inwestycja zakłada rozbudowę: wiaduktu na linię kolejową PKP, rozbudowę przepustów, przebudowę dróg dojazdowych (z dopuszczeniem do ruchu rowerów), rozbudowę skrzyżowań, przebudowę i dobudowę chodników i ścieżek pieszo-rowerowych w dowiązaniu do istniejących chodników, budowę kanału technologicznego, przebudowę oświetlenia i odwodnienia pasa drogowego wraz z przebudową infrastruktury związanej i niezwiązanej z drogą.
28	42/45	11,078	Rozbudowa DK 42/45 na odc. Kluczbork - początek obwodnicy Praszki	2024-2026	91,676	Celem inwestycji jest dostosowanie drogi do nośności 11,5t/oś, poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i uspokojenie ruchu, rozbudowa i wzmocnienie istniejącej jezdni na odc. ok. 11,1 km. Inwestycja zakłada: rozbudowę 9 skrzyżowań, budowę: ciągów pieszo-rowerowych, kanału technologicznego, dodatkowych jezdni do obsługi terenów przyległych, rozbudowę 1 obiektu mostowego, przebudowę: 5 przepustów, oświetlenia, kanalizacji deszczowej, odwodnienia drogi, sieci infrastruktury niezwiązanej z drogą.
26	46	5,706	Rozbudowa DK 46 na odc. granica województwa - obwodnica Kamienicy - Paczków	2021-2022	25,983	Celem inwestycji jest dostosowanie drogi do nośności 11,5t/oś, poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i uspokojenie ruchu, rozbudowa i wzmocnienie istniejącej jezdni na obwodnicy Kamienicy o długości ok. 5,7 km. Inwestycja zakłada: rozbudowę 2 skrzyżowań, budowę: miejsc postojowych dla samochodów ciężarowych, kanału technologicznego, dodatkowych jezdni do obsługi terenów przyległych, przebudowę: przepustów, oświetlenia, odwodnienia drogi.
27	46	6,151	Rozbudowa DK 46 na odc. Nysa - Pakosławice	2022-2024	93,421	Celem inwestycji jest dostosowanie drogi do nośności 11,5t/oś, poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i uspokojenie ruchu, rozbudowa drogi do przekroju dwujezdniowego o parametrach 2x2 na długości ok.6,2 km. Inwestycja zakłada: dobudowę drugiej jezdni, rozbudowę 2 skrzyżowań (rozbudowa skrzyżowania do wsi Regulice oraz budowa ronda na skrzyżowaniu z DW 401), budowę: dodatkowych jezdni do obsługi terenów przyległych, kanału technologicznego, oświetlenia, obiektu mostowego, przepustów drogowych, odwodnienia w pasie drogowym.
28	46	3,500	Rozbudowa DK 46 na odc. Niemodlin - Dąbrowa	2026-2028	113,371	Celem inwestycji jest dostosowanie drogi do nośności 11,5t/oś, poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i uspokojenie ruchu, rozbudowa drogi do przekroju dwujezdniowego o parametrach 2x2 na długości ok.3,5 km. Inwestycja zakłada: dobudowę drugiej jezdni, budowę: wiaduktu drogowego nad A4, przejścia dla zwierząt, dodatkowych jezdni do obsługi terenów przyległych (z wyłączeniem obiektów nad A4), kanału technologicznego, rozbudowę węzła drogowego A4 z DK 46 oraz rozbudowę przepustów, zostanie wykonana również budowa: kanału technologicznego, oświetlenia drogowego, odwodnienia oraz przebudowa infrastruktury niezwiązanej z drogą.
29	46	4,745	Rozbudowa DK 46 na odc. Dąbrowa - Opole	2026-2028	146,290	Celem inwestycji jest dostosowanie drogi do nośności 11,5t/oś, poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i uspokojenie ruchu, rozbudowa drogi do przekroju dwujezdniowego o parametrach 2x2 na długości ok.4,7 km. Inwestycja zakłada: dobudowę drugiej jezdni, budowę: drugiego równoległego wiaduktu nad torami PKP, dodatkowych jezdni do obsługi terenów przyległych, ronda wraz ze ścieżką rowerową (w celu separacji ruchu) oraz rozbudowę dróg gminnych w szczególności ulicy Polnej w niezbędnym zakresie, w celu powiązania z istniejącą drogą gminną, rozbudowę skrzyżowania na prawe skrzyżowanie w rejonie ulic Kamiennej i Brzozowej, ewentualną budowę estakady nad ulicami: Ciepeliwicką i ks. J. Sztopyka, zostanie wykonana również budowa: kanału technologicznego, oświetlenia drogowego, odwodnienia oraz przebudowa infrastruktury niezwiązanej z drogą tj. sieci energetyczne, telekomunikacyjne, wodociągowe, kanalizacyjne.
30	46	2,670	Budowa ścieżki rowerowej na odc. Ozimek Grodziec	2023	5,900	Celem inwestycji jest ograniczenie ryzyka zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów oraz poprawa bezpieczeństwa i komfort osób przemieszczających się rowerami w ciągu drogi krajowej nr 46. Inwestycja zakłada budowę na długości ok. 2,7 km dwukierunkowej, oświetlonej ścieżki rowerowej wraz z elementami bezpieczeństwa ruchu drogowego.



31	46	4,660	Budowa ścieżki rowerowej na odc. Dębska Kuźnia - Schodnia	2023	10,300	Celem inwestycji jest ograniczenie ryzyka zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów oraz poprawa bezpieczeństwa i komfort osób przemieszczających się rowerami w ciągu drogi krajowej nr 46. Inwestycja zakłada budowę na długości ok. 4,7 km dwukierunkowej, oświetlonej ścieżki rowerowej wraz z elementami bezpieczeństwa ruchu drogowego.
32	A4	—	Rozbudowa MOP-kat. I na A4 (Jankowice, Prószków, Przysiecz)	2022-2023	19,100	Celem inwestycji jest efektywniejsze wykorzystanie MOP-ów poprzez wzrost liczby miejsc parkingowych dla samochodów ciężarowych i zwiększenie komfortu wypoczynku kierowców. Inwestycja zakłada: rozbudowę 3 MOP-ów kategorii I, tj.: MOP Jankowice, MOP Prószków, MOP Przysiecz, o dodatkowe miejsca parkingowe głównie dla samochodów ciężarowych, wymianę oświetlenia ulicznego, przebudowę budynków istniejących sanitariatów wraz z przebudową systemów kanalizacji sanitarnej i przepompowni.
Remonty dróg krajowych						
33	A4	19,697	Remont A4 na odc. Kędzierzyn Koźle - granica województwa śląskiego + węzeł Kędzierzyn Koźle	2021	49,243	Celem zadania jest poprawa stanu nawierzchni jezdni autostrady A4 oraz poprawa komfortu jazdy kierujących pojazdami.
34	A4	13,378	Remont A4 na odc. Kędzierzyn Koźle (MOP Wysoka) - granica województwa śląskiego + węzeł Strzelce Opolskie	2022	33,445	Celem zadania jest poprawa stanu nawierzchni jezdni autostrady A4 oraz poprawa komfortu jazdy kierujących pojazdami.

Źródło: GDDKiA w Opolu

10.7. Planowane inwestycje na sieci dróg wojewódzkich na styku województw sąsiadujących z województwem opolskim

Tabela 53 Inwestycje na drogach wojewódzkich na styku województw sąsiadujących

Inwestycje na drogach wojewódzkich na styku województw sąsiadujących			
L.p.	Nr drogi	Nazwa zadania	Dokument planistyczny/strategiczny/programowy, w którym ujęta została inwestycja
styk województwa śląskiego i województwa opolskiego			
1.	408	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 408 odcinek od miasta Gliwice do granicy województwa	Plan rozbudowy dróg wojewódzkich w województwie śląskim. Dokument wdrożeniowy do Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego
2.	494	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 494 od granicy województwa do granicy miasta na prawach powiatu Częstochowa	Plan rozbudowy dróg wojewódzkich w województwie śląskim. Dokument wdrożeniowy do Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego
styk województwa dolnośląskiego i województwa opolskiego			
<u>inwestycje w ramach kontynuacji zadań</u>			
1.	451	Budowa drogi wojewódzkiej nr 451 – wschodniej obwodnicy Oleśnicy	Plan rozwoju sieci drogowej województwa dolnośląskiego do roku 2020w zakresie dróg wojewódzkich
2.	340	Modernizacja ul. Dobroszyckiej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 340 od ul. Wojska Polskiego do węzła Dąbrowa drogi S8	Plan rozwoju sieci drogowej województwa dolnośląskiego do roku 2020w zakresie dróg wojewódzkich
<u>inwestycje planowane</u>			



1.	395	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 395 w m. Henryków – etap II	Zadanie zaplanowane przez Dolnośląską Służbę dróg i Kolei we Wrocławiu
2.	382	Przebudowa/remont odcinków dróg wojewódzkich w ramach modernizacji systemu dróg na terenie województwa dolnośląskiego w tym podzadanie: DW 382 Ząbkowice Śląskie – granica województwa dolnośląskiego i opolskiego od km około 52+200 do km około 71+878	Zadanie zaplanowane przez Dolnośląską Służbę dróg i Kolei we Wrocławiu

10.8. Planowane inwestycje priorytetowe do roku 2030 na sieci dróg w obszarze Miasta Opole

Zawarte w poniższej tabeli inwestycje wynikają z dokumentów planistycznych miasta Opole. Strategia Rozwoju Opola do 2030 roku zakłada m.in. rozwój infrastruktury drogowej. Ważna jest dostępność miasta w przestrzeni – budowa nowej przeprawy przez Odrę, czy budowa obwodnicy, a także również standard już istniejących dróg, w tym dróg rowerowych oraz powiązanych z nimi chodników.

Tabela 54 Inwestycje planowane na sieci dróg w obszarze Miasta Opole

Inwestycje na obszarze będącym w zarządzie Miasta Opole				
Lp	Nazwa zadania	Cele inwestycji	Szacunkowy wartość zadania (PLN)	Przewidywany okres realizacji (lata)
1.	Budowa odcinka drogi powiatowej - przedłużenie Jana Kwoczka drogi powiatowej nr 1766 wraz z wiaduktem nad linią kolejową Opole - Nysa	- przedłużenie drogi powiatowej Jana Kwoczka i budowa wiaduktu nad linią kolejową Opole - Nysa	20 mln zł	2021-2025
2.	Obwodnica piastowska etap I - od Krapkowickiej do Niemodlińskiej	- wraz z wiaduktem nad linią kolejową Opole-Nysa w śladzie nowej drogi + „stara droga”	167 mln zł	2022-2025
3.	Obwodnica Północna	- wzmocnienie konstrukcji jezdni na odcinku od ul. Luboszyckiej do wiaduktu nad koleją wraz z przebudową skrzyżowania i przebudową wiaduktu nad koleją	28 mln zł	2022-2025
4.	Wzmocnienie konstrukcji jezdni od ul. Luboszyckiej do ul. Częstochowskiej (do kategorii ruchu KR5)	- wzmocnienie pasa ruchu na długości 5900 m	13 mln zł	2022-2025
5.	Rozbudowa obwodnicy od (węzła łączącego obwodnicę północną z obwodnicą Piastowską) do węzła Sobieskiego (z mostem przez Odrę)	Budowa odcinka obejmuje: - rozbudowę obwodnicy na węźle z ul. Sobieskiego do przekroju 1x4; - budowę mostu nad rz. Odrą i kanałem Półwieś; - estakada lub nasyp z przepustami na terenie zalewowym; - wiadukt nad rondem (obwodnica północna - ul. Partyzancka); połączenie z węzłem łączącym obwodnicę północną z obwodnicą Piastowską.	200 mln zł	2022-2027



6.	Budowa obwodnicy południowej etap I od ul. Krapkowickiej do ul. Strzeleckiej - Etap I od ul. Krapkowickiej do ul. Popieluszki	<p>- budowa drogi klasy GP o przekroju 2/2 - ciąg główny długości ok. 2,7 km</p> <p>-budowa nowych skrzyżowań i węzłów drogowych - budowa łącznicy na ul. Krapkowickiej;</p> <p>-budowa 5 obiektów inżynierskich:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Budowa obiektu mostowego M1 nad stawem Gamajd • Budowa estakady ES1 nad polderem Winów • Budowa estakady ES2 nad wałem lewobrzeżnym Odry • Budowa obiektu mostowego M2 nad Rzeką Odra • Budowa estakady ES3 nad prawobrzeżnym terenem zalewowym <p>-budowa 1 przepustu -budowa dróg dojazdowych;</p> <p>-budowa ścieżki rowerowej;</p> <p>-budowa układu dróg dojazdowych;</p> <p>-budowa systemu odwodnienia;</p> <p>-budowa oświetlenia ulicznego;</p> <p>-zabezpieczenie i przebudowa urządzeń i obiektów kolidujących z inwestycją;</p> <p>-rozbiórka kolidującej infrastruktury -wycinka drzew i krzewów w niezbędnym zakresie; -budowa urządzeń ochrony środowiska (m.in. ekrany akustyczne, osadniki, separatory)</p> <p>budowa/przebudowa obiektów hydrotechnicznych.</p>	336 mln zł	2024-2027
7.	Rozbudowa ulic Kowalczyków i Strzeleckiej	<p>Rozbudowa ulic Kowalczyków - Strzeleckiej: - poszerzenie drogi do 3 pasów ruchu z wydzieleniem lewoskrętu;</p> <p>-budowa dwustronnych ciągów pieszo-rowerowych; - przebudowa wiaduktu nad linką PKP;</p> <p>-obniżenie niwelety drogi na obszarze Grudziec; - poprawa zjazdów i włączeń do posesji;</p> <p>- budowa odwodnienia i oświetlenia drogi;</p> <p>-usunięcie drzew rosnących w chodnikach oraz zagrażających bezpieczeństwu ruchu;</p> <p>-podziały działek;</p> <p>-uzyskanie decyzji środowiskowej</p>	29,7 mln zł	2022*2026
8.	Rozbudowa ul. Wrocławskiej na odcinku od ronda im. Rozwadowskiego do dzielnicy Wrzoski	<p>Rozbudowa ul. Wrocławskiej na odcinku od ronda im. Rozwadowskiego do dzielnicy Wrzoski:</p> <p>-rozbudowa ul. Wrocławskiej do 3 pasów ruchu o przekroju 1/3 - 1/4;</p> <p>-wzmocnienie nawierzchni jezdni do KR5;</p> <p>-korekta geometrii drogi;</p> <p>-budowa ciągów pieszych i pieszo-rowerowych, zatok autobusowych;</p> <p>-przebudowa dwóch mostów ze zmianą geometrii; - budowa nowego mostu nad ciekim „Prószkowski Potok”;</p> <p>-przebudowa skrzyżowania ulic Wrocławskiej - Żerkowickiej - Etnografów;</p> <p>-przebudowa skrzyżowania ulic Wrocławskiej - Sobótki;</p> <p>-podział działek.</p>	12 mln zł	Do 2027
9.	Rozbudowa/przebudowa dróg i skrzyżowania ulic Ozimskiej i Katowickiej	<p>Przebudowa skrzyżowania ulic Ozimskiej i Katowickiej obejmuje:</p> <p>-przebudowę skrzyżowania z wydzieleniem lewoskrętów w ciągu ul. Ozimskiej;</p> <p>-przebudowę sygnalizacji z dostosowaniem do obowiązujących przepisów wraz z korektą programów;</p> <p>-budowę nowych i odbudowa istniejących nawierzchni jezdni i chodników w koniecznym zakresie;</p> <p>-przebudowę infrastruktury podziemnej.</p>	13 mln zł	2021-2022



10.	Przebudowa ul. Ozimskiej i Częstochowskiej od ul. Wiejskiej do obwodnicy północnej z przebudową skrzyżowania ulic: Ozimska - W. Witosa - Tysiąclecia	- przebudowa ul. Ozimskiej i Częstochowskiej od ul. Wiejskiej do obwodnicy północnej z przebudową skrzyżowania ulic Ozimskiej - W. Witosa - Tysiąclecia: - rozbudowa do 4 pasów ruchu ul. Ozimskiej na odcinku od ul. Wiejskiej do al. W. Witosa - ul. Tysiąclecia; - budowa ronda na skrzyżowaniu: Ozimska - Częstochowska - Witosa - Tysiąclecia; - rozbudowa do 4 pasów ruchu ul. Częstochowskiej od ul. Witosa do obwodnicy północnej; - przebudowa infrastruktury podziemnej; - przeniesienie oświetlenia; - budowa ciągu pieszego oraz ciągu pieszo-rowerowego; - podziały działek; uzyskanie decyzji środowiskowej.	28,6 mln zł	2021-2026
11.	Budowa skrzyżowania ulic bohaterów Monte Cassino i Plebiscytowej (DW 435) z ulicami Końskiego oraz Pileckiego	- budowę wiaduktu, który powinien spełniać wszystkie wymogi wiaduktu na drodze klasy G dokończenie projektu skrzyżowania o ruchu okrężnym	10 mln zł	2021-2023
12.	Budowa/remont ekranów w ciągu obwodnicy północnej od ul. Oleskiej do Częstochowskiej.	- budowa/remont ekranów w niezbędnym zakresie	1 mln zł	Do 2025
13.	Budowa ścieżki pieszo - rowerowej wraz z przebudową jezdni w ciągu ul. Teligi od terenów kolejowych do ul. Olimpijskiej	- budowa ścieżki pieszo - rowerowej w ciągu ul. Teligi od terenów kolejowych do ul. Olimpijskiej o długości 1200 m	5,3 mln zł	Do 2025
14.	Przebudowa mostu nad Kanałem Młynówka w ciągu ul. Zamkowej - droga gminna nr 103 819	- wyznaczenie buspasa na odcinku zlokalizowanym od mostu Zamkowego do skrzyżowania z ulicą Katedralną, - korektę lokalizacji przejścia dla pieszych, - uwzględnienie wzmocnienia lub przebudowy nabrzeża przy skrzyżowaniu z ul. Katedralną wykonanie mostu lub mostów dla ruchu dwu kierunkowego pojazdów osobowych i autobusowych (o długości 12m).	20 mln zł	Do 2025
15.	Budowa ścieżki rowerowej w ciągu ul. Pużaka od skrzyżowania z ul. Sosnkowskiego do ul. Oleskiej i od ul. Oleskiej do ul. Luboszyckiej w ciągu ul. Lipowej.	Budowa ścieżki rowerowej w zakresie : - w ciągu ul. Pużaka od skrzyżowania z ul. Sosnkowskiego do ul. Oleskiej - dł. ok. 320m - w ciągu ul. Oleskiej od skrzyżowania z ul. Pużaka do ul. Lipowej - dł. ok. 100m W ciągu ul. Lipowej od skrzyżowania z ul. Oleską do ul. Luboszyckiej - dł. ok. 1860m.	6 mln zł	Do 2026
16.	Budowa ścieżki rowerowej w ciągu ulic Kusocińskiego i Narcyzów wraz z przebudową drogi	przebudowa drogi w zakresie jezdni i chodników oraz ścieżki rowerowej na długości 850 mb	8 mln zł	Do 2022
17.	Budowa ścieżki na ul. Wiejska od Ozimskiej do Sosnkowskiego	- budowa ścieżki rowerowej w ciągu ul. Wiejskiej na odcinku od ul. Ozimskiej do ronda Reagana na długości ok. 530 mb	2 mln zł	Do 2025
18.	Budowa ścieżki w ciągu ul. Plebiscytowej od skrzyżowania z 1 Maja do Ozimskiej	budowa ciągu pieszo- rowerowego na odcinku od ul. Ozimskiej do ul. 1 Maja na długości ok. 430 mb	0,5 mln zł	Do 2025
19.	Rozbudowa ul. Wschodniej od ul. Grudzińskiej do ul. Rejtana	- przebudowa drogi w zakresie jezdni i chodników, obiektów inżynierskich w niezbędnym zakresie oraz budowa obustronnych ścieżek rowerowych na długości 2300mb	20 mln zł	Do 2027
20.	Budowa ścieżki pieszo rowerowej w ciągu ul. Wrocławskiej na odcinku od skrzyżowania z ul. Nysy Łużyckiej do istniejącej ścieżki pieszo - rowerowej w rejonie ul. Wrocławskiej 128	budowa ścieżki rowerowej w ciągu ul. Wrocławskiej na odcinku od ul. Nysy łużyckiej do skrzyżowania z ul. Partyzancką o dł. 1860m, Dodatkowo wykonanie prawoskrętu z ul. Wrocławskiej w kierunku ul. Partyzanckiej	10 mln zł	2022-2023
21.	Budowa ścieżki rowerowej w ciągu ul. Brynickiej etap 1 - od granicy miasta do drogi dostosowanej dla ruchu ciężkiego prowadzącej do Elektrowni Opole	- budowa ścieżki rowerowej w ciągu ul. Brynickiej etap 1 - odcinek od granicy miasta do drogi dostosowanej dla ruchu ciężkiego prowadzącej do Elektrowni Opole o długości 3,220 km	6 mln zł	Do 2024
22.	Budowa ścieżki rowerowej w ciągu ul. Brynickiej etap 2 - od drogi dostosowanej dla ruchu ciężkiego prowadzącej do Elektrowni Opole do ul. Krzyżowej	- budowa ścieżki rowerowej w ciągu ul. Brynickiej etap 2 - odcinek od drogi dostosowanej dla ruchu ciężkiego prowadzącej do Elektrowni Opole do ul. Krzyżowej o długości 1,400 km	3 mln zł	Do 2024



23.	Budowa Trasy Średnicowej wraz z ścieżką rowerową	Opracowanie wariantu IIa obejmuje połączenie ul. Prószkowskiej z ul. Andrzeja Strugi, aż do skrzyżowania z ul. Władysława Reymonta. W ramach wariantu drugiego zaprojektowano ulicę klasy L o szerokości jezdni 6,0 m, z jednostronnym ciągiem pieszo - rowerowym o szer. Min 2,5m na całej długości oraz z poboczem gruntowym szer. 1,0-1,25m od strony gdzie nie występuje powyżej opisany ciąg. Na dalszym odcinku zaproponowano przekroczenie ul. Krapkowskiej wiaduktem drogowym oraz Kanału Ulgi obiektem mostowym. Zaprojektowano także most o rozpiętości ok. 240m w celu przekroczenia rz. Odra. - długość trasy: 1,880 km.	150 mln zł	Do 2027
24.	Rozbudowa skrzyżowania ulic: Oleska - Chabrów - Okulickiego w Opolu	- wydłużenia pasów kierunkowych na ul. Oleskiej jadąc od ul. Mikołajczyka, - wydłużenie pasa prawoskrętu na ul. Okulickiego, - zmiana lokalizacji wyspy-azylu na ul. Chabrów, - skrócenie pasa środkowego rozdziału na ul. Oleskiej od strony Dworca Wschodniego, konstrukcję drogi dostosować do kategorii ruchu KR4	5 mln zł	Do 2021
25.	Budowa drogi gminnej ul. Róży Wiatrów	- budowę drogi gminnej o długości ok. 1400 m klasy L o przekroju 1 x 2 i szerokości 6,5 m. Pas drogowy min. 12 m, na odcinku od skrzyżowania z ul. Nyską do ulicy Ślicznej z krawężnikami, chodnikami i ciągami pieszo - rowerowymi - konstrukcję dróg dostosować do kategorii ruchu KR3	15 mln zł	Do 2024
26.	Budowa ścieżki pieszo - rowerowej na ul. Wodociągowej wraz z przebudową drogi	- budowa ścieżki pieszo - rowerowej na ul. Wodociągowej o dł. ok. 510m	8 mln zł	Do 2025
27.	Budowa dróg w dzielnicy Sławice w Opolu	- zaprojektowanie budowy odcinków dróg publicznych o łącznej długości ok 3200m i nośności KR4 wraz z oświetleniem, odwodnieniem, kanalizacją deszczową - na podstawie koncepcji - budowę niezbędnych skrzyżowań z ulicami prostopadłymi, których budowę zaplanowano w następnym etapie inwestycji	25 mln zł)	Do 2024
28.	Przebudowa dróg i skrzyżowań na potrzeby ruchu dwukierunkowego na ul. Reymonta i ul. Kołłątaj	Wprowadzić m.in. : - ruch dwukierunkowy na ulicy od skrzyżowania ul. 1 Maja z ul. Kołłątaj do skrzyżowania ul. Kołłątaj z ul. Ozimską - ruch dwukierunkowy na ulicy od skrzyżowania ul. Ozimskiej z ul. Kołłątaj do skrzyżowania ul. Ozimskiej z ul. Reymonta - ruch dwukierunkowy na ulicy od skrzyżowania ul. Ozimskiej z ul. Reymonta do skrzyżowania ul. Reymonta z ul. 1 Maja	5 mln zł	Do 2022
29.	Rozbudowa drogi nr 46 od granic miasta Opolu do świateł Wrzoski	- rozbudowa drogi nr 46 od granic miasta Opolu do świateł Wrzoski na dł. ok 2,3 km	7mln zł	Do 2026
30.	Budowa Wiaduktu nad torami kolejowymi ul. Aleja Przyjaźni, Popieluski	- budowa wiaduktu nad torami kolejowymi ul. Aleja Przyjaźni, Popieluski	15 mln zł	Do 2027
31.	Budowa węzła wschodniego Obwodnicy Północnej	- Budowa węzła wschodniego Obwodnicy Północnej	15 mln zł	Do 2028
32.	Przebudowa skrzyżowania ul. Luboszycka - Obwodnica Północna	- przebudowa skrzyżowania ul. Luboszycka - Obwodnica Północna	30 mln zł	Do 2029
33.	Budowa buspasa - z Ronda 3 Maja do Luboszyckiej Chabry	Wykonanie m.in.: - wyznaczenie przebiegu buspasa jednokierunkowego z dopuszczeniem ruchu rowerowego na odcinku od ul. Budowlanych do ul. Luboszyckiej - odwodnienie nawierzchni jezdni	1 mln zł)	Do 2022
34.	Przebudowa ul. Krapkowskiej przy torach kolejowych, KR 4	- wykonanie odcinka drogi o przekroju 1x2, klasy Z (długość ok. 150 m x 2 od osi toru) - całość odcinka ok. 300m przy zachowaniu normatywnych spadków - budowa normatywnej ścieżki pieszo - rowerowej całym odcinku projektowanej drogi (należy rozdzielić ruch rowerowy i pieszy) realizacja zadania nastąpi po przebudowie wiaduktu kolejowego	2,3 mln zł	Do 2023



35.	Przebudowa mostu zabytkowego nad Odrą do kl. 1	- przebudowa mostu zabytkowego nad Odrą do kl. 1	20 mln zł	Do 2026
36.	Przebudowa mostu na kanale Ulgi. Wrocławska - wzmocnienie	- przebudowa mostu na Kanale Ulgi wzdłuż ul. Wrocławskiej wraz z wzmocnieniem konstrukcji	15 mln zł	Do 2027
37.	Trasa Kluczborska	- Projekt przewiduje budowę drogi prowadzącej od ul. Pużaka na przedłużeniu ul. Sosnkowskiego wraz z wiaduktem nad ulicą Wiejską, węzłem drogowym z Obwodnicą Północną oraz estakadą z mostem nad rzeką Swornica. - Węzeł drogowy z obwodnicą północną jak dla drogi 2/2. - Budowa skrzyżowania wielopoziomowego nad obwodnicą północną. - Budowa drogi umożliwi przeniesienie ruchu z ul. Oleskiej (droga 1/2) na ul. Sosnkowskiego (droga 2/2). Budowa drogi rozwiąże problem zatorów ruchu na dojeździe z gminy Turawa do Opola.	65 mln zł	Do 2029
38.	Rozbudowa obwodnicy Północnej do 2 pasów ruchu - Etap I - od świateł Wrzoski do Obwodnicy	- rozbudowa obwodnicy Północnej do 2 pasów ruchu - Etap I - od świateł Wrzoski do Obwodnicy Piastowskiej	15 mln zł	Do 2027
39.	Rozbudowa obwodnicy Północnej do 2 pasów ruchu - Etap II - od ul. Budowlanych do ul. Częstochowskiej	- rozbudowa obwodnicy Północnej do 2 pasów ruchu - Etap II - do ul. Budowlanych do ul. Częstochowskiej	40 mln zł	Do 2027
40.	Przedłużenie ul. Koszyka	- przedłużenie ul. Koszyka	14 mln zł	Do 2025
41.	Budowa drogi z ścieżką rowerową od ul. Domańskiego do Kanalu Ulgi z tunelem pod ul. Wrocławską	- budowa drogi z ścieżką rowerową od ul. Domańskiego do Kanalu Ulgi z tunelem pod ul. Wrocławską	14 mln zł	Do 2026
42.	Przebudowa wiaduktu kolejowego nad ul. Teligi	- przebudowa wiaduktu kolejowego nad ul. Teligi	15 mln zł	Do 2030
43.	Budowa drogi Północna BIS - ciąg dalszy	- Budowa drogi Północna BIS - ciąg dalszy - (do ul. Etnografów)	5,6 mln zł	Do 2026
44.	Budowa dróg w strefie Wrzoski	- zaprojektowanie budowy odcinka drogi publicznej o długości ok. 800m i nośności KR4 wraz z oświetleniem, odwodnieniem, kanalizacją deszczową, - budowę skrzyżowania zwykłego w poziomie z już istniejącą drogą - zaprojektowanie ciągu pieszo - rowerowego 2 kierunkowego, 1 stronnego - na etapie koncepcji	7 mln zł	Do 2022
45.	Budowa ronda na ul. Solidarności i Al. Witosy	- opracowanie koncepcji dla zakresu obejmującego całość planowanego skrzyżowania o ruchu okrężnym budowę ścieżki pieszo - rowerowej. (w koordynacji z stanem istniejącym i projektowaną ścieżką pieszo - rowerową wzdłuż al. Witosy w projekcie opracowanym przez PP Prokom pn. Budowa ciągu pieszo - rowerowego wzdłuż al. W. Witosy.) - konstrukcję drogi dostosować do kategorii ruchu KR4	5 mln zł	Do 2022
46.	Budowa drogi od ul. Wschodniej do skrzyżowania Ozimska - Witosy - Częstochowska - docelowo 2/2	- budowa drogi od ul. Wschodniej do skrzyżowania Ozimska - Witosy - Częstochowska o długości ok. 850 m - docelowo 2/2	20 mln zł	Do 2028
47.	Budowa drogi klasy Z od skrzyżowania Obwodnicy Południowej do Metalchemu	- budowa drogi klasy Z od skrzyżowania Obwodnicy Południowej do Metalchemu	70 mln zł	Do 2030
48.	Rozbudowa ul. Armii Krajowej wraz z skrzyżowaniem ul. Fabrycznej	- rozbudowa ul. Armii Krajowej wraz z skrzyżowaniem ul. Fabrycznej	10 mln zł	Do 2028
49.	Budowa parkingu przy ul. Krapkowickiej	- budowa parkingu przy ul. Krapkowickiej	1,1 mln zł	Do 2022



50.	Budowa parkingu przy Kładce im. J. Halupczoka	- budowa wielofunkcyjnego parkingu przy Kładce im. J. Halupczoka	4 mln zł	Do 2022
51.	Budowa, przebudowa, remont infrastruktury drogowej w Opolu dla potrzeb komunikacji miejskiej i regionalnej	- budowa, przebudowa, remont: pętli autobusowych, zatok, autobusowych, przystanków autobusowych, utworzenie buspasów, korekty skrzyżowań, budowa i modernizacja sygnalizacji świetlnej, montaż wiat autobusowych, tablic dynamicznej informacji pasażerskiej oraz biletomatów i oświetlenia ulicznego.	100 mln	Do 2030
52.	Przebudowa drogi od ul. Spychalskiego do ul. Nysy Łużyckiej wraz z skrzyżowaniami	- przebudowa skrzyżowania przy Placu Józefa Piłsudskiego wraz budową drogi wewnętrznej - przebudowa ul. Wrocławskiej na odcinku od Placu Józefa Piłsudskiego do skrzyżowania z ul. Nysy Łużyckiej - przebudowa skrzyżowania ulic Nysy Łużyckiej, Wrocławskiej, Niemodlińskiej	46 mln zł	Do 2030

Źródło: Urząd Miasta w Opolu

Wszystkie planowane inwestycje transportowe w funkcjonalnych obszarach miejskich, do których zalicza się Miasto Opole, będą musiały być zgodne z odpowiednimi Planami Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) lub innymi dokumentami planowania zrównoważonej mobilności miejskiej.

10.9. Planowane inwestycje kolejowe na terenie województwa opolskiego

Zawarte w poniższej tabeli inwestycje wynikają z Krajowego Programu Kolejowego do 2023 r.

Tabela 55 Inwestycje kolejowe planowane do realizacji w latach 2021 – 2027

Planowane inwestycje kolejowe zarządzane przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.			
Lp.	Numer linii	Nazwa zadania	Cel inwestycji
1.	137	Prace na linii kolejowej nr 137 na odcinku Kędzierzyn Koźle - Kamieniec Żąbkowicki - Legnica wraz z elektryfikacją	Poprawa usług przewozowych i parametrów technicznych linii kolejowych
2.	136	Poprawa parametrów linii 132 na odcinku Bytom Bobrek - Opole Groszowice wraz z modernizacją węzła Opole oraz budową linii Pyskowice Miasto - Pyskowice	
3.	143	Prace na linii kolejowej 143 na odcinku Kluczbork - Oleśnica - Wrocław Mikołajów	
4.	277	Prace na linii kolejowej C-E30 na odcinku Opole Groszowice - Jelcz – Wrocław - Brochów	
5.	288	Rewitalizacja linii kolejowej 288 Nysa - Brzeg	
6.	301-293	Rewitalizacja linii kolejowej nr 301 i 293 na odcinku Opole – Kluczbork	
7.	181	Prace na linii kolejowej Nr 181 Herby Nowe – Oleśnica, etap II, prace na odcinku Herby Nowe – Kępno – Hanulin	
8.	177	Rewitalizacja linii kolejowych nr 177, 294 Racibórz- Głubczyce-Raławice Śląskie	Uruchomienie 4 par pociągów kursujących codziennie na trasie Racibórz-Głubczyce-Raławice Śląskie.

Źródło: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Dodatkowo Samorząd Województwa zaplanował m.in.:

- Projekt dotyczący zintegrowanego systemu transportu publicznego (zintegrowany rozkład jazdy, wspólny bilet itp.)
- Rewitalizacja linii kolejowej nr 288 Nysa – Brzeg (w zakresie finansowania dokumentacji projektowej i współrealizacji z PKP PLK),
- Rewitalizacja linii kolejowej nr 301,293 Opole - Kluczbork (w zakresie finansowania dokumentacji projektowej i współrealizacji z PKP PLK).

Województwo Opolskie ma zawartą dziesięcioletnią umowę na lata 2020 – 2030 PSC z Polregio sp. z o.o. Kontrakt ten zakłada realizację pracy eksploatacyjnej na poziomie minimalnym 2 mln pockm rocznie oraz maksymalnym 4 mln pockm rocznie. W okresie tego kontraktu wiele pojazdów kolejowych będzie zobowiązane do przejścia dużych



napraw odtworzeniowych i modernizacji (naprawy poziomu P5). Obecnie do realizacji pracy przewozowej niezbędne jest 37 pojazdów kolejowych:

- Pojazdy trakcji elektrycznej – 26 sztuk,
- Pojazdy trakcji spalinowej – 11 sztuk ,

Bardzo wysoki koszt naprawy P5, nie jest opłacalny z powodu małej wydajności pojazdów, niskiej jakości technologii w jakiej zostały wytworzone, mówimy tutaj o produkcji pojazdów w latach 2004 – 2011 (pojazdy spalinowe). Obecnie jest to technologia przestarzała w związku z tym generowanie dodatkowych, bardzo wysokich kosztów naprawy, staje się bezzasadnym i nie ma uzasadnienia ekonomicznego. Przykładem są trzy pojazdy serii SA103, które z uwagi na zbyt małą wydajność klimatyzacji nie realizują przewozów w trakcie bardzo wysokich temperatur otoczenia, mają też bardzo małą ilość miejsc siedzących, niewystarczających do zapewnienia komfortowego podróżowania. Pojazdy SA134 i SA137 (dwuczłonowe) są niewystarczające do przewozu osób w godzinach szczytowych tj. dowozu i odwozu podróżnych z pracy i szkół. Przegląd P5 nie spowoduje wydłużenia pojazdu o kolejny niezbędny człon.

Zrealizowane dotychczas inwestycje w infrastrukturę kolejową np. na linii kolejowej Opole Główne – Nysa generują duży potencjał przewozowy. Natomiast planowane do realizacji rewitalizacja Nysa - Brzeg, Opole Główne – Kluczbork oraz Raclawice Śląskie - Racibórz potencjał ten wzmocnią jeszcze bardziej. W perspektywie najbliższych lat ilość pojazdów jaka będzie niezbędna do realizacji przewozów o charakterze zbiorowego transportu kolejowego wynosić będzie 41 pojazdy kolejowe.

- Pojazdy trakcji elektrycznej – 26 sztuk,
- Pojazdy trakcji hybrydowej – 15 sztuk,

Ważnym elementem w dostawach pojazdów kolejowych jest utrzymanie terminów dostaw tak aby nie doszło do kumulacji późniejszych przeglądów wynikających z Dokumentacji Systemu Utrzymania (DSU). Pierwsze dostawy w trakcji hybrydowej nastąpią w 2023 roku. W latach 2023 - 2029 planuje się zakup 15 sztuk nowych pojazdów hybrydowych. Dzięki czemu 11 starych wyeksploatowanych pojazdów spalinowych zostanie usuniętych z użytkowania, a także zakupione zostaną 4 dodatkowe składy.

Zrealizowane dotychczas inwestycje infrastrukturalne na linii E 30 Opole – Wrocław, Opole – Strzelce Opolskie – Gliwice, rewitalizacja linii Kędzierzyn Koźle – Racibórz oraz dalsze prace modernizacyjne na linii Opole – Kędzierzyn Koźle, generują duży potencjał przewozowy z poważną tendencją wzrostową. Poprawa parametrów linii przełoży się na skrócenie czasów przejazdów pociągów pomiędzy aglomeracjami miejskimi na terenie województwa opolskiego. Będzie to miało istotny wpływ na ogólne zainteresowanie mieszkańców miejscowości położonych wzdłuż linii kolejowych, którzy chętnie skorzystają z tego typu formy przemieszczania się. Proces ten został jednak zachwiany w latach 2020 - 2021 w związku z pandemią COVID- 19. Zakłada się, że w roku 2024 przewozy kolejowe



będą wyższe niż w roku 2019 (w okresie tym istniały realne problemy z brakiem miejsc w składach pociągów) i w kolejnych okresach będą stale rosnąć.

Województwo Opolskie wraz z Polregio planuje prowadzić działania ukierunkowane na wymianę zużytego już starego taboru elektrycznego (EN57) na nowoczesne, w tym 6 sztuk o większej pojemności (4 członowe). W przypadku pojazdów elektrycznych możliwa jest także modernizacja pojazdów przynajmniej do standardu EN57AL. Celem ostatecznym działania jest doprowadzenie do sytuacji, w której „najgorszym” pojazdem jaki realizował będzie proces przewozowy w regionie będzie EN57AL, który mimo że jest pojazdem starym zmodernizowanym, to prezentuje standard europejski.

Zakupione w latach 2016-2018 przez Województwo Opolskie dla POLREGIO sp. z o.o. Opolskiego Zakładu w Opolu, 7 szt. elektrycznych zespołów trakcyjnych typu EN63A – są pojazdami 3 członowymi. Dziś na części tras pojemność pojazdów jest zdecydowanie za mała. Istnieje znaczny wzrost potoków podróżnych w pociągach POLREGIO na głównych ciągach komunikacyjnych, które skupiają się w przedziałach czasowych pomiędzy godzinami 6:30 - 8:30 oraz 14:30 - 16:30 pełniącymi funkcję dowozowo/odwozową (praca/szkoła). Zauważalny wzrost kształtuje się głównie na następujących odcinkach linii:

- Brzeg – Lewin Brzeski – Opole Gł. – Lewin Brzeski – Brzeg
- Opole Gł. - Gogolin – Kędzierzyn Koźle – Gogolin – Opole Gł.
- Opole Gł. – Nysa – Opole Gł.
- Opole Gł. – Strzelce Opolskie – Opole Gł.
- Opole Gł. – Fosowskie – Opole Gł.

Również istotny wzrost odnotowywany jest w piątki oraz w niedzielę w godzinach popołudniowo/ wieczornych na ciągu linii Wrocław Gł. – Opole Gł. – Kędzierzyn Koźle /Racibórz – Wrocław Gł. Należy zaznaczyć, że z chwilą zakończenia przez PKP Polskie Linie Kolejowe obecnie prowadzonych prac inwestycyjnych związanych z modernizacją infrastruktury kolejowej, poprawią się parametry linii co przełoży się na jeszcze większe skrócenie czasów przejazdów pociągów pomiędzy aglomeracjami miejskimi na terenie województwa opolskiego. To pozytywnie wpłynie na ogólne zainteresowanie mieszkańców miejscowości położonych wzdłuż linii kolejowych, którzy chętnie skorzystają z tego typu formy przemieszczania się. Idąc w kierunku poprawy siatki połączeń w regionalnym ruchu kolejowym w celu jak najkorzystniejszego wykorzystania taboru szynowego oraz zachęcenia mieszkańców Opolszczyzny do jeszcze szerszego korzystania z tego typu środka transportu, należy dążyć do:

- Zwiększenia częstotliwości kursowania pociągów regionalnych w obrębie województwa opolskiego wchodzących w sieć połączeń aglomeracyjnych. (np. linia Opole Gł – Lewin Brzeski – Opole Gł., Opole Gł. – Gogolin – Opole Gł.)
- Pierwszeństwa dla pociągów regionalnych pełniących funkcję dowozowo/odwozową (szkoła/praca). Obecnie w dalszym ciągu prym wiodą pociągi IC. Przy opracowywaniu przez PLK rozkładów jazdy dla



pociągów regionalnych zakłada się dłuższe postoje na stacjach pośrednich (np. stacja Brzeg). To powoduje, że czas przejazdu pociągów regionalnych na trasie Wrocław Gł. – Opole Gł. jest dłuższy i mniej atrakcyjny jak i utraty skomunikowań na stacjach węzłowych z pociągami innych Przewoźników kolejowych

- Rozszerzenia oferty "Wspólny bilet" – Miasto Opole - POLREGIO o 4 nowe lokalizacje tj., Lewin Brzeski, Szydłów, Gogolin, Ozimek. (obecnie wspólny bilet obejmuje 9 lokalizacji w obrębie miasta Opola). Rozwiązanie to będzie prowadzić do ograniczenia ruchu samochodów w mieście Opole oraz na drogach dojazdowych do Opola.
- Dążenie do zintegrowanego transportu publicznego. Przewoźnicy drogowi (Autobus/bus) w poszczególnych gminach będą pełnić funkcję dowozowo/odwozową do/z dworców/przystanków kolejowych zlokalizowanych na terenach poszczególnych gmin. Rozkład jazdy autobusów będzie zsynchronizowany z rozkładem jazdy pociągów.
- Przy Centrach przesiadkowych takich jak: Opole Wschodnie, Opole Zachodnie, Opole Groszowice, Opole Główne, Nysa, Kędzierzyn Koźle, Brzeg, Kluczbork, Namysłów, zlokalizowane w obrębie dworców PKP, należy wydzielić miejsca parkingowe dla osób posiadających bilety okresowe na przejazd pociągiem (wjazd do wydzielonej strefy poprzez zeskanowanie biletu okresowego).
- Rozkłady jazdy komunikacji miejskiej zsynchronizowane z rozkładem jazdy pociągów (szczególny nacisk na przedział czasowy w godzinach szczytów przewozowych).

Dla pełnego wykorzystania Centrów przesiadkowych, a tym samym dogodniejszego przemieszczania się podróżnych w obrębie miasta Opole, Województwo Opolskie planuje wydłużyć relacje pociągów regionalnych.

Miasto Opole nie posiada dużej ilości wyodrębnionych pasów ruchu drogowego dla autobusów komunikacji miejskiej oraz nie posiada innych form transportu zbiorowego miejskiego typu: tramwaj, trolejbus, metro, co w przypadku dużego natężenia ruchu kołowego przejazd środkami komunikacji miejskiej staje się mało atrakcyjny i uciążliwy. Należy dążyć do ograniczenia ruchu kołowego w centrum miasta wykorzystując w tym celu Centra przesiadkowe.

Przy centrach przesiadkowych oraz w miastach w województwie opolskim położonych w obrębie dworców/przystanków PKP, należy bezwzględnie wyznaczyć na stałe stanowiska dla potrzeb kolejowej komunikacji autobusowej.

Po rewitalizacji linii kolejowych Opole-Kluczbork i Nysa-Brzeg należy również przeprowadzić rewitalizację linii kolejowej nr 301 na odcinku Jelowa – Namysłów. Umożliwi to mieszkańcom Namysłowa bezpośrednie połączenie ze stolicą województwa oraz uatrakcyjni mieszkańcom Opolszczyzny dojazd pociągiem do miejsc atrakcyjnych turystycznie, takich jak Stobrawski Park Krajobrazowy.



Transport jest szczególnie ważnym sektorem gospodarczym ze względu na zadania, jakie spełnia we współczesnym życiu. Działania zmierzające w kierunku rozwoju transportu są priorytetowe. Zrównoważony system transportowy zapewnia dostępność komunikacyjną w sposób bezpieczny, nie zagrażający zdrowiu ludzi oraz środowisku przyrodniczemu, pozwala funkcjonować efektywnie, oferować możliwości wyboru środka transportowego. Zwiększanie atrakcyjności inwestycyjnej regionu jest jednym z najbardziej istotnych elementów rozwoju całego województwa. Projekty w zakresie zwiększenia udziału transportu kolejowego w przewozach pasażerskich w regionie oraz poprawy jakości kolejowego transportu zbiorowego pozwolą na zaspokojenie najważniejszych potrzeb dotyczących infrastruktury transportowej, ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych, poprawy dostępności do obszarów i obiektów kluczowych dla rozwoju gospodarczego województwa opolskiego, zwiększenia bezpieczeństwa oraz poprawy mobilności mieszkańców regionu. Szansą na pozyskanie nowych i utrzymanie działających już inwestorów jest stwarzanie dogodnych dla rozwoju ich firm warunków, w tym wyznaczanie nowych obszarów inwestycyjnych. Jednym z podstawowych kryteriów, podnoszących atrakcyjność inwestycyjną danego terenu jest jego dostępność komunikacyjna, a także ilość i jakość połączeń, zapewniających szybki i bezpieczny transport. Kolej jest także najbardziej ekologicznym lądowym, zbiorowym środkiem transportu ponieważ przesiadając się z samochodu do pociągu, nie tylko oszczędzamy czas i omijamy korki, ale także realnie przyczyniamy się do mniejszej emisji dwutlenku węgla do atmosfery.

Wprowadzenie nowoczesnego, bezpiecznego i komfortowego taboru, pozwalającego na znaczne skrócenie czasu przejazdu sprawi, że wielu potencjalnych pasażerów wybierze transport kolejowy zamiast alternatywnego, mniej ekonomicznego drogowego, tj. autobusowego czy prywatnych samochodów. Realizacja inwestycji, posłuży szerokiemu gronu pasażerów – zarówno mieszkańcom, którzy w celach zawodowych lub rekreacyjnych korzystają z niej, jak i osobo przybywającym spoza regionu w celach turystycznych bądź biznesowych. Grupa ta jest zainteresowana bezpiecznym i szybkim przejazdem po regionie.

10.10. Planowane inwestycje gmin i powiatów

W ramach prac nad Planem Transportowym, poproszono JST z województwa opolskiego, aby wskazały priorytetowe zadania planowane do realizacji na ich obszarze administracyjnym. Zgłoszone propozycje inwestycyjne w zakresie infrastruktury drogowej przedstawiono w podziale na:

- zadania istotne z punktu widzenia rozwoju układu komunikacyjnego województwa opolskiego,
- zadania dodatkowe,
- pozostałe zadania.

Tabela 56 Zestawienie propozycji inwestycyjnych w zakresie infrastruktury drogowej zgłoszonych przez JST - zadania istotne z punktu widzenia rozwoju układu komunikacyjnego województwa opolskiego

Lp.	Nazwa Gminy	Planowane inwestycje	Kryterium	Uwagi
1.	Urząd Miejski w Białej	Budowa drogi gminnej DW 414 – Moszna wraz z budową ścieżki rowerowej do granicy gminy Strzeleczy	Spójność komunikacyjna	Budowa alternatywnego dojazdu do zamku w Mosznej z wykorzystaniem istniejącej drogi powiatowej o dł. 1,6 km . Możliwość realizacji jako zadanie wspólne wraz z Gminą Strzeleczy i Zamkiem w Mosznej jako wykonanie kompleksowej przebudowy infrastruktury w rejonie zamku.
2.	Urząd Gminy Bierawa	Przebudowa drogi gminnej do terenów inwestycyjnych, ul. Inwestycyjna w Bierawie	Spójność komunikacyjna	Połączenie z DW 408
3.	Urząd Miejski w Byczynie	Budowa obwodnicy Byczyny	Spójność komunikacyjna Dostępność do terenów inwestycyjnych	Droga połączy obecną DK 11 relacji Bytom – Kołobrzeg z planowanym w niedalekiej przyszłości węzłem drogi ekspresowej S11 który będzie się znajdował na DW 487 Byczyna – Gorzów Śląski. Stanowiąc będzie ważne połączenie komunikacyjne pomiędzy drogą ekspresową S11, DK11, DW487 oraz stacją PKP w Byczynie będącą ważnym punktem na linii kolejowej nr 272 Kluczbork – Poznań, a biegnącej ze Śląska na Pomorze. Umożliwi komunikację Byczyńskiej Strefy Rozwoju Gospodarczego znajdującej się przy magistrali kolejowej biegnącej ze Śląska na Pomorze. Udostępnionych zostanie około 145 ha terenów inwestycyjnych.
4.	Urząd Miasta w Brzegu	PROJEKT PARTNERSKI obejmujący budowę dróg gminnych nr 102216 O ul. Poprzeczna, 102233 O ul. Słowackiego i 102238 O ul. Starobrzaska.	Spójność komunikacyjna Dostępność do terenów inwestycyjnych Dostępność do centrów przesiadkowych i węzłów komunikacyjnych	Poprawa dostępności komunikacyjnej do korytarzy TEN-T i wewnątrz Subregionu Brzeskiego. Drogi Gminy Brzeg usprawnią skomunikowanie dróg krajowych 94 i 39 z dworcem kolejowym w Brzegu – elementem sieci TEN-T i niedawno powstałym centrum przesiadkowym w Brzegu.
5.	Urząd Gminy Chrzastowice	Przebudowa drogi wraz z budową ścieżki pieszo-rowerowej na odcinku Dębska Kuźnia – Niwki	Spójność komunikacyjna	Urząd Gminy Chrzastowice
6.	Urząd Gminy Dąbrowa	Budowa drogi w ciągu ul. Polnej w Dąbrowie po obu stronach DK nr 46	Dostępność do terenów inwestycyjnych	Jest to droga usytuowana przy terenach przeznaczonych pod inwestycje.



7.	Urząd Miejski w Głuchołazach	Budowa łącznika między DK nr 40 (Głuchołazy ul. Wyszyńskiego) przez ul. Kopernika i nieczynne torowisko do drogi powiatowej (dawna DW 411, Głuchołazy ul. Powstańców Śl. tzw. trasa średnicowa.	Spójność komunikacyjna	Droga ta powinna rozładować bardzo duże natężenie ruchu na DK nr 40 w centrum miasta - ponad 10000 tys. samochodów na dobę.
		Modernizacja dróg w Jarnołtówku - etap I i II (drogi do granicy państwa kier. Złate Hory i druga do ośrodków wypoczynkowych)	Spójność komunikacyjna	
8.	Urząd Miejski w Grodkowie	Budowa dróg publicznych przy ul. Warszawskiej w Grodkowie	Dostępność do terenów inwestycyjnych	
		Przebudowa drogi gminnej prowadzącej ze wsi Żelazna do miasta Grodków	Dostępność do terenów inwestycyjnych	
		Przebudowa drogi łączącej ze sobą dwie drogi wojewódzkie - nr 401 (w miejscowości Kolnica) oraz drogę nr 378 na wysokości miejscowości Gnojna.	Dostępność do terenów inwestycyjnych	
9.	Urząd Gminy Jemielnica	Budowa drogi dojazdowej do terenów inwestycyjnych w ciągu ul. Strzeleckiego w m. Jemielnica	Dostępność do terenów inwestycyjnych	o długości około 1,3 km
10.	Urząd Miejski w Kietrze	Przebudowa drogi gminnej ulicy Langenowskiej w Kietrze wraz z remontem mostu na rzece Troi		
11.	Urząd Miejski w Kluczborku	Przebudowa drogi gminnej od ronda im. Orłąt Lwowskich do DK45 w miejscowości Kuniów	Spójność komunikacyjna	Początek odcinka zlokalizowany jest w obrębie skrzyżowania DK 45 w m. Kuniów, koniec w obrębie ronda im. Orłąt Lwowskich.
		Rozbudowa drogi gminnej na odcinku od ronda im. Powstańców Wielkopolskich w miejscowości Ligota Dolna do skrzyżowania dróg DP13210 i DK45.	Spójność komunikacyjna	Połączenie z DK 45
12.	Urząd Miasta i Gminy w Krapkowicach	Budowa dróg dojazdowych do planowanego Mostu Południowego w Krapkowicach	Spójność komunikacyjna	Połączenie drogi krajowej DK 45 z drogą wojewódzką nr 423
		Przebudowa drogi gminnej (ul. Leśnej w Rogowie Opolskim)	Spójność komunikacyjna	Połączenie drogi krajowej DK 45 i drogi wojewódzkiej nr 415 - od budowanego ronda na drodze krajowej DK45, dojazd do kompleksu terenów inwestycyjnych Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej i dalej do miejscowości Rogów Opolski



13.	Urząd Miejski w Nysie	Rozbudowa i przebudowa DG ul. Franciszkańskiej wraz z rozbudową i przebudową skrzyżowania DG ul. Franciszkańskiej z DW ul. Grodkowską w Nysie	Spójność komunikacyjna	
		Budowa drogi na terenach inwestycyjnych po byłym terenie FSD, łączącej DP ul. Słowiańską z DW ul. Szlak Chrobrego w Nysie	Dostępność do terenów inwestycyjnych	
		Budowa drogi w ul. Raclawickiej w Nysie	Dostępność do centrów przesiadkowych i węzłów komunikacyjnych.	
14.	Urząd Miejski w Oleśnie	Przebudowa drogi-ulicy Paulinki w Oleśnie	Spójność komunikacyjna	Połączenie z DW nr 487 (ul. Gorzowska w Oleśnie), po planowanym remoncie DW 487 będzie ona stanowić zjazd z węzła będącej w budowie obwodnicy Olesna
		Budowa dróg dojazdowych do terenów inwestycyjnych	Dostępność do terenów inwestycyjnych	Tj. drogi bocznej od ul. Częstochowskiej oraz drogi bocznej od ul. Biskupickiej w Oleśnie
15.	Urząd Gminy Olszanka	Droga dojazdowa do terenów inwestycyjnych w rejonie węzła autostradowego „Przylesie” w m. Przylesie		Bez uzasadnienia
16.	Urząd Miejski w Paczkowie	Rozbudowa infrastruktury drogowej w ramach Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej Invest -Park	Dostępność do terenów inwestycyjnych	Połączenie z DK nr 46 oraz drogą powiatową nr 16730
17.	Urząd Miejski w Prudniku	Budowa drogi ulicy Przemysłowej w Prudniku celem zwiększenia dostępności do terenów inwestycyjnych.	Dostępność do terenów inwestycyjnych	
		Budowa drogi na terenach byłego zakładu włókienniczego przy ulicy Nyskiej w Prudniku celem zwiększenia dostępności do terenów inwestycyjnych.	Dostępność do terenów inwestycyjnych	
		Przebudowa drogi ulic Kochanowskiego, Chrobrego, Ogrodowa w Prudniku w ramach usprawnienia dostępu do centrów przesiadkowych oraz węzłów komunikacyjnych transportu zbiorowego.	Dostępność do centrów przesiadkowych i węzłów komunikacyjnych	
18.	Urząd Gminy Skarbimierz	Przebudowa drogi dojazdowej do autostrady A4 wraz z budową obwodnicy Pępic	Spójność komunikacyjna	Partnerstwo gmin Brzeg, Olszanka oraz powiatu Brzeskiego
19.	Urząd Miejski w	Przebudowa ulicy Marka	Spójność	



Strzelcach Opolskich	<p>Prawego w Strzelcach Opolskich. Nr drogi. 1054160 Odcinek do przebudowy: ok. 750 m Ulica w centrum miasta łącząca drogę krajową nr 94 (ul. Krakowska) z drogą wojewódzką nr 426 (ul. Stawowa)</p>	komunikacyjna	
	<p>Przebudowa skrzyżowania ulicy Mickiewicza i ulicy Dolińskiej z drogą wojewódzką nr 94 (ul. Kozielska) w Strzelcach Opolskich. Inwestycja rozwiązująca „wieczny” problem niebezpiecznego skrzyżowania trzech dróg. Zaawansowany stopień przygotowania. Grunt pod inwestycje jest wykupiony. Gotowe są decyzje ZRID: Decyzja wojewody: IN.I.7820.9.2020.AM z 07-07-2020 r. Decyzja starosty: 1/2020 z 15-06-2020 r.</p>	Spójność komunikacyjna	
	<p>Włączenie do drogi krajowej nr 88 przemysłowych terenów inwestycyjnych (400 ha) Strzeleckiego Parku Przemysłowego w Warmątowicach. Budowa drogi kategorii KDL o długości ok. 100 m wraz ze skrzyżowaniem z drogą nr 88 - zgodnie z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.</p>	Dostępność do terenów inwestycyjnych	
	<p>Realizacja połączenia drogowego terenów inwestycyjnych w Strzelcach Opolskich przy ul. Ciepłowniczej i Strzelców Bytomskich (ok. 30 ha, w tym teren wyróżniony przez PALiH tytułem „Grunt na Medal”) z drogami: krajową nr 94 (ul. Opolska) oraz z drogą wojewódzką nr 409 (ul. Gogolińska). Łączna długość ok 1850 m, z czego: - budowa nowej drogi ok. 1200 m, na odcinku od</p>	Dostępność do terenów inwestycyjnych	



		<p>stacji benzynowej Autokompleks przy skrzyżowaniu ul. Opolskiej z ul. Bocznicową do ul. Ciepłowniczej, - przebudowa ul. Ciepłowniczej - ok. 650 m, od ciepłowni do ul. Gogolińskiej</p>		
		<p>Przebudowa dawnej drogi transportu surowców z kopalni odkrywkowej do byłej cementowni na ulicę Surowcową z włączeniem do Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej w Strzelcach Opolskich. Nr drogi: 1051700 Długość drogi do przebudowy 1150 m Droga łącząca KSSE, poza terenem zabudowanym, z ulicami prowadzącymi do drogi krajowej nr 94 w kierunku Opola. Odcinek do przebudowy prowadzi od KSSE do ronda przy ul. Cementowej i 1 Maja, gdzie odcinek włączający do ronda został przez gminę wybudowany w roku 2018.</p>	Dostępność do terenów inwestycyjnych	
20.	Urząd Miejski w Ujeździe	Przebudowa drogi gminnej ul. Zielona w Sieroniowicach - Buczki Zimna Wódka		
21.	Urząd Gminy w Walcach	Budowa drogi gminnej łączącej tereny inwestycyjne Walce - Grocholub – Stradunia”	Dostępność do terenów inwestycyjnych Spójność komunikacyjna	Inwestycja dotyczy budowy drogi gminnej łączącej tereny inwestycyjne pomiędzy miejscowościami Stradunia, Grocholub i Walce. Planowana do budowy droga będzie bezpośrednio połączona z drogą krajową nr 45.
22.	Urząd Miejski w Zawadzkiem	Budowa ul. Stawowej w Zawadzkiem – odcinek stanowiący połączenie z terenami inwestycyjnymi (zabudowa mieszkaniowa i mieszkaniowo-usługowa)	Dostępność do terenów inwestycyjnych	Połączenie z terenami inwestycyjnymi (zabudowa mieszkaniowa i mieszkaniowo-usługowa)
23.	Urząd Miejski w Zdziechowicach	Budowa obwodnicy Zdziechowic z wiaduktem lub tunelem nad linią kolejową nr 136 relacji Kędzierzyn-Koźle – Opole Groszowice	Dostępność do terenów inwestycyjnych	Połączenie z drogą wojewódzką nr 423.
24.	Starostwo Powiatowe w Opolu	Przebudowa dróg powiatowych nr 1510 O Niemodlin – Gościejowice – Szydłowiec Śl. oraz nr 1508 O Szydłowiec Śl. – Magnuszowice – granica powiatu	Spójność komunikacyjna	Planowany do przebudowy odcinek łączy się w m. Niemodlin z drogą krajową nr 46, który jest bezpośrednim dojazdem do węzła „Prądy” łączący się z autostradą A4, natomiast w przeciwnym kierunku jest dojazdem do przejść granicznych z Republiką Czeską.



25.	Starostwo Powiatowe w Brzegu	Gm. Brzeg - DP 1193 O – od ul. Chrobrego/Długiego do skrzyżowania z DK 94 (Pawłów) tj. ul. Piastowska, ul. Łokietka, ul. Gen. Sikorskiego		
		Gm. Brzeg - DP 2025 O, 2021 O, 2022 O – od ul. Łokietka/Powstańców Śl. do DK 94 (Żłobizna) tj. ul. Piastowska (z włączeniem ronda na ul. Jana Pawła), ul. 1 Maja, ul. Ks. Makarskiego		
26.	Starostwo Powiatowe w Głubczycach	DP 1201 O relacji Głubczyce Wiechowice. Droga 1201 O jest drogą łączącą węzeł komunikacyjny o znaczeniu ponadlokalnym – miasto Głubczyce z Granicą Państwa w miejscowości Wiechowice. Długość drogi wynosi 26,57km.	Spójność komunikacyjna	
		DP 1216 O relacji Głubczyce-Opawica. Droga DP 1216 O jest drogą łączącą się z regionalnym korytarzem transportowym – drogę DK38 oraz węzłem komunikacyjnym o znaczeniu ponadlokalnym – miastem Głubczyce. Długość odcinka drogi wynosi 17,64km.	Spójność komunikacyjna	
		DP 1217 O relacji Pietrowice-Opawica. Droga DP 1217 O jest drogą łączącą regionalny korytarz transportowy – drogę DK38 z Granicą Państwa w miejscowości Opawica. Długość odcinka drogi wynosi 11,69km.	Spójność komunikacyjna	
		DP 1262 O relacji (Racibórz) gr. woj. śl.-Baborów – Bernacice Droga DP 1262 O jest drogą łączącą regionalny korytarz transportowy – drogę DW416 z granicą województwa śląskiego. Długość drogi wynosi 16,5km.	Spójność komunikacyjna	
		DP 1290 O relacji Pietrowice – DP 1218 O. Droga DP 1290 O jest drogą łączącą się z regionalnym korytarzem	Spójność komunikacyjna	



		transportowym – drogą DK38. Długość drogi wynosi 2,01km.		
		DP 1292 O relacji Kietrz Rozumice Droga DP 1292 O jest drogą łączącą regionalny korytarz transportowy – drogę DW416 do miejscowości Rozumice. Jest to droga prowadząca na zbiorcze wysypisko śmieci o dużym znaczeniu dla regionu. Długość drogi wynosi 6,05km.	Spójność komunikacyjna	
27.	Starostwo Powiatowe w Kędzierzynie-Koźlu	Przebudowa DP 1402 O Kędzierzyn-Koźle – Kotłarnia - dł. 11,375 km	Spójność komunikacyjna Dostępność do terenów inwestycyjnych	Droga łączy DK 40na osiedlu Sławęcice z DW 408w sołectwie Kotłarnia. Przez ul. Naftową w K-Koźlu prowadzi do terenów inwestycyjnych na Polu Południowym. Droga wpisuje się w ciąg komunikacyjny związany z budową tzw. Łącznika pomiędzy obwodnicą Północną K-Koźla a terenami przemysłowymi w K-Koźlu (tereny dawnych Zakładów Chemicznych „Blachownia”)
28.	Starostwo Powiatowe w Kluczborku	Rozbudowa drogi powiatowej nr 1311O (o przebiegu DK 11- Kujakowice - Byczyna - granica województwa łódzkiego (Gola)).	Spójność komunikacyjna Dostępność do terenów inwestycyjnych	Początek drogi zlokalizowany jest w obrębie skrzyżowania z drogą krajową nr 11 a koniec na granicy województwa opolskiego. W miejscowości Byczyna DP 1311O przecina drogę wojewódzką nr 487. Na całej swej długości przebiega równolegle do drogi krajowej nr 11 stanowiąc alternatywne połączenie miasta Kluczbork z miastem Byczyna oraz gminami województwa łódzkiego i wielkopolskiego położonymi przy granicy powiatu kluczborskiego. Pomiędzy DK 11 i DP 1311O w miejscowości Byczyna zaplanowano budowę <u>strefy inwestycyjnej</u> - Uchwała nr XXXI/222/16 Rady Miejskiej w Byczynie z dnia 14.11.2016
29.	Starostwo Powiatowe w Namysłowie	DP 1348 O Ligota Wólczyńska – Pokój (DW 454) – Karłowice – DW 457	Spójność komunikacyjna	
30.	Starostwo Powiatowe w Oleśnie	DP 1957 O - Myślina – Ligota Dobrodzieńska – Dobrodzień	Spójność komunikacyjna	<ul style="list-style-type: none"> • Spójność komunikacyjna z DK 46 • Pośredni dostęp do terenów inwestycyjnych w Oleśnie i Opolu • Dostęp do planowanego centrum przesiadkowego w Dobrodzieniu oraz pośredni do centrum przesiadkowego w Oleśnie
		DP1916 O - Praszka – Szyszków – Gorzów Śląski	Spójność komunikacyjna	<ul style="list-style-type: none"> • Spójność komunikacyjna z DK 45 • Pośredni dostęp do terenów inwestycyjnych w Oleśnie i Opolu • Dostęp do planowanego centrum przesiadkowego w Gorzowie Śląskim i pośredni do centrum przesiadkowego w Oleśnie
		DP 1921 O - Strojec – Żytniów	Spójność komunikacyjna	<ul style="list-style-type: none"> • Spójność komunikacyjna z DK 43 i 42 • Pośredni dostęp do terenów inwestycyjnych



				<p>w Oleśnie i Opolu</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dostęp do centrum przesiadkowego w Rudnikach
31.	Starostwo Powiatowe w Prudniku	<p>Droga powiatowa Nr 1209 O relacji Mochów – Raclawice Śląskie została przebudowana na odcinku od DK 40 do połowy msc. Dzierżysławice, dalsza część drogi w kierunku miejscowości Raclawice - Śląskie wymaga gruntownego remontu. Jest to główna droga łącząca Głogówek z Głubczycami – w Raclawicach Śląskich łączy się z DW 417. Ponadto przedmiotowa droga pełni istotną rolę w strefie nadgranicznej.</p>	Spójność komunikacyjna	
		<p>Droga powiatowa Nr 1232 O relacji Chrzelice - Łącznik łączy się w Łączniku z DW 414</p>	Spójność komunikacyjna	
32.	Starostwo Powiatowe w Krapkowicach	<p>Przebudowa drogi powiatowej nr 1408 O ul. Solownia w Zdieszowicach (spójność komunikacyjna)</p>	Spójność komunikacyjna	Połączenie DW 423 z przeprawą promową na rzece Odra
		<p>Przebudowa drogi powiatowej nr 1207 O na odcinku Kujawy-Wawrzyńcowice (spójność komunikacyjna)</p>	Spójność komunikacyjna	Połączenie DW 409 z DK 40 (powiat prudnicki)
33.	Starostwo Powiatowe w Strzelcach Opolskich	<p>Przebudowa drogi powiatowej 1401 O Zdieszowice - Leśnica - Zalesie Śląskie na odcinku Leśnica - Lichynia wraz z budową ścieżki rowerowej oraz przebudową drogowych obiektów inżynierskich</p>	<p>Dostępność do terenów inwestycyjnych Dostępność do centrów przesiadkowych i węzłów komunikacyjnych</p>	<p><i>fiszka PS1</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – Dostęp do terenów inwest. zlokalizowanych w Leśnicy przy ul. Kozielskiej. – Poprawa dostępu do terenów inwestycyjnych położonych w Krasowej - współpraca z KSSE (IZOBUD, Hodowla drobiu Richter, Rolnicza Spółdzielnia Produkcyjna, ZPH Bula Sebastian). – Usprawnienie dostępu do projektowanego węzła komunikacji transportu zbiorowego w Leśnicy.
		<p>Rozbudowa drogi powiatowej 1807 O Strzelce Opolskie - Krasiejów na odcinku Rozmierka - Grodzisko - Kadłub</p>	<p>Dostępność do terenów inwestycyjnych Dostępność do centrów przesiadkowych i węzłów komunikacyjnych</p>	<p><i>fiszka PS2</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – Dostęp do terenów inwest./strefy KSSE w Strzelcach Opolskich, gdzie zlokalizowane są : Kronospan OSB Sp. z o.o., Kronospan KO Sp. z o.o., Bamar-Pol, Bruk-Bet, DGN Transport. – Usprawnienie dostępu do węzła komunikacji transportu zbiorowego w Strzelcach Opolskich.
		<p>Poprawa dostępu do Centrum Pielgrzymkowo - Rekreacyjno - Turystycznego Góra Św.</p>	<p>Dostępność do terenów inwestycyjnych Dostępność do centrów przesiadkowych i</p>	<p><i>fiszka PS3</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – Dostęp do terenów inwestycji usług turystycznych, działalności kulturowej, religijnej i pielgrzymkowej w m. Góra Św.



	<p>Anny poprzez usprawnienie komunikacyjne drogi powiatowej 1808 O DW 409 - Zdieszowice / Przebudowa drogi powiatowej 1808 O DW 409 - Zdieszowice - Etap 1</p>	<p>węzłów komunikacyjnych</p>	<p>Anny.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Usprawnienie dostępu do projektowanego węzła komunikacji transportu zbiorowego w Górze Św. Anny.
	<p>Przebudowa drogi powiatowej 1461 O Sieronowice - Ujazd na odcinku Jaryszów - Ujazd wraz z budową ścieżki rowerowej</p>	<p>Spójność komunikacyjna Dostępność do terenów inwestycyjnych</p>	<p><i>fiszka PS4</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – Bezpośrednie połączenie z północną obwodnicą Kędzierzyna - Koźła i Ujazdu w ciągu drogi krajowej nr 40 - aktualnie w trakcie budowy przez GDDKiA, bezpośrednie połączenie z DK 40 w Ujeździe. – Dostęp do terenów inwestycyjnych zlokalizowanych przy drodze powiatowej przy budowanej obwodnicy Ujazdu (planowany PSZOK „Czysty Region”) oraz terenów inwestycyjnych w Ujeździe przy ul. Strzeleckiej.
	<p>Poprawa dostępu do Centrum Pielgrzymkowo - Rekreacyjno - Turystycznego Góra Św. Anny poprzez usprawnienie komunikacyjne drogi powiatowej 1808 O DW 409 - Zdieszowice / Przebudowa drogi powiatowej 1808 O DW 409 - Zdieszowice - Etap 3</p>	<p>Dostępność do terenów inwestycyjnych Dostępność do centrów przesiadkowych i węzłów komunikacyjnych</p>	<p><i>fiszka PS5</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – Dostęp do terenów inwestycji usług turystycznych, działalności kulturowej, religijnej i pielgrzymkowej w m. Góra Św. Anny. – Usprawnienie dostępu do projektowanego węzła komunikacji transportu zbiorowego w Górze Św. Anny.
	<p>Rozbudowa drogi powiatowej 2133 O ul. Kościuszki w Kolonowskim na odcinku od DW 463 do ul. Żeromskiego</p>	<p>Spójność komunikacyjna Dostępność do terenów inwestycyjnych</p>	<p><i>fiszka PS6</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – Bezpośrednie połączenie z DW 463 ul. Opolska w Kolonowskim. – Dostęp do terenów inwest./strefy gospodarczej miasta Kolonowskie, gdzie zlokalizowane są : KOLB, PPU KOPGARD, Packprofil, PBM System, Mercur Trade, Parnas, Vorpack.
	<p>Rozbudowa układu komunikacyjnego ulic Kozielskiej, Dolińskiej i Mickiewicza w Strzelcach Opolskich</p>	<p>Spójność komunikacyjna Dostępność do terenów inwestycyjnych</p>	<p><i>fiszka PS7</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – Bezpośrednie połączenie z DW 426 ul. Kozielska w Strzelcach Opolskich - rozbudowa odcinka drogi wojewódzkiej ul. Kozielskiej. – Dostęp do terenów inwest. zlokalizowanych w obszarze pomiędzy ul. Mickiewicza i ul. Kazimierza Wielkiego w Strzelcach Opolskich (planowana budowa dużego centrum handlowego)
	<p>Przebudowa ciągu komunikacyjnego północnego obejścia i komunikacji gospodarczej miasta Strzelce Opolskie wraz z budową ścieżki rowerowej</p>	<p>Spójność komunikacyjna Dostępność do terenów inwestycyjnych</p>	<p><i>fiszka PS8</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – Bezpośrednie połączenie z DK 94, wjazd do Strzelce Opolskich od strony Opola. – Dostęp do terenów inwest./strefy KSSE w Strzelcach Opolskich, gdzie zlokalizowane są : Kronospan OSB Sp. z o.o., Kronospan KO Sp. z o.o., Bamar-Pol, Bruk-Bet, DGN Transport.

Źródło: UMWO

Tabela 57 Zestawienie propozycji inwestycyjnych w zakresie infrastruktury drogowej zgłoszonych przez JST - zadania dodatkowe

Lp.	Nazwa Gminy	Planowane inwestycje	Kryterium	Uwagi
	Urząd Miejski w Białej	Przebudowa drogi gminnej Łącznik – Ogiernicze nr 106516 O na odc. 1,5 km	Spójność komunikacyjna	
		Budowa drogi gminnej Żabnik - droga wojewódzka nr 414 długości 1 km	Spójność komunikacyjna	
		Przebudowa drogi gminnej Chrzelice – Raclawiczki nr 106557 O do granicy z gminą Strzeleczyki na odc. 1,2 km	Spójność komunikacyjna	Możliwość realizacji zadania wspólnego z Gminą Strzeleczyki celem przebudowy całego odcinka drogi.
		Przebudowa drogi gminnej do miejscowości Mokra nr 106510 O o dl. 900 mb	Spójność komunikacyjna	Połączenie DW 414 z przebudowa droga w miejscowości Mokra.
2.	Urząd Gminy Bierawa	Przebudowa drogi ul. Dębowej w Kotlarni	Dostępność do terenów inwestycyjnych	Połączenie z DW 408
		Przebudowa ulicy Kędzierzyńskiej i Sosnowej w Brzeźcach	Spójność komunikacyjna	Połączenie z DW 408
		Przebudowa drogi relacji Branice-Wysoka	Dostępność do terenów inwestycyjnych	Droga w tej chwili zakwalifikowana jest jako droga powiatowa nr 1284O. Obecnie trwa procedura zmiany kategorii tej drogi na drogę gminną.
3.	Urząd Gminy Chrząstowice	Przebudowa drogi gminnej ul. Koterskiej w m. Chrząstowice wraz ze ścieżką pieszo-rowerową		Dł. Ok 600 mb
		Przebudowa drogi gminnej ul. Olimpijczyków w m. Chrząstowice wraz z chodnikiem po obu stronach		Dł. Ok 430 mb
4.	Urząd Miejski w Dobrodzieniu	ul. Piastowska w Dobrodzieniu	Spójność komunikacyjna	
		ul. Tartaczna w Pludrach	Spójność komunikacyjna	
		ul. Opolska w Błachowie	Spójność komunikacyjna	
		ul. Krzywa w Kocurach	Spójność komunikacyjna	
		ul. Brzozowa w Kocurach	Spójność komunikacyjna	
		ul. Mostowa w Bzinicy Starej	Spójność komunikacyjna	
		ul. Bieńka w Bzinicy starej	Spójność komunikacyjna	
		ul. Leśna w Bzinicy Starej	Spójność komunikacyjna	
		ul. Hutnicza w Pietraszowie	Spójność komunikacyjna	
		ul. Zawadzka w Liszczoku	Spójność komunikacyjna	
		ul. Lubliniecka w Dobrodzieniu	Dostępność do terenów	



			inwestycyjnych	
5.	Urząd Miejski w Głuchołazach	Budowa drogi gminnej w m. Bodzanów-łącznika między DW411, a drogą powiatową 01621		
		Budowa drogi gminnej w m. Podlesie, (połączenie drogi powiatowej do granicy państwa - Ondřejowic w Czechach).		
		Budowa drogi w Głuchołazach od ul. Powstańców Śl. do ul. Jana Pawła II (po nieczynnym torowisku)		
		Budowa drogi ul. Królowej Jadwigi w Głuchołazach		
		Budowa drogi ul. Andersa w Głuchołazach		
6.	Urząd Miejski w Grodkowie	Budowa drogi publicznej łączącej miejscowość Żarów z miastem Grodków i drogą wojewódzką nr 401.	Dostępność do centrów przesiadkowych i węzłów komunikacyjnych.	
7.	Urząd Miejski w Gorzowie Śląskim	Przebudowa dróg gminnych nr 100843 O, 100838 O, 100845 O oraz 100859 O (ul. Mickiewicza, Lompy, Morcinka, Wojska Polskiego i Tylna) w Gorzowie Śląskim	Spójność komunikacyjna	Połączenie z DK 45
		Przebudowa i rozbudowa drogi gminnej nr 100844 O – ul. Młyńskiej w Gorzowie Śląskim	Spójność komunikacyjna	Połączenie z DK 45
		Przebudowa ul. Makowej w Gorzowie Śląskim	Spójność komunikacyjna	Połączenie z DK 45
		Przebudowa dróg gminnych nr 100817 O i 100818 O w miejscowościach Pawłowice i Dębina	Spójność komunikacyjna	Połączenie z DK 45
		Przebudowa drogi gminnej nr 100822 O w miejscowości Skrońsko	Spójność komunikacyjna	Połączenie z DW 487
		Przebudowa drogi gminnej nr 100804 O w m. Uszyce	Spójność komunikacyjna	Połączenie z DW 487
		Przebudowa drogi gminnej nr 100801 O w m. Uszyce	Spójność komunikacyjna	Połączenie z DW 487
		Przebudowa drogi gminnej nr 100812 O w m. Nowa Wieś	Spójność komunikacyjna	Połączenie z DW 487
8.	Urząd Miejski w Leśnicy	Zapewnienie spójności komunikacyjnej sieci transportowej w miejscowości Zalesie Śląskie poprzez modernizację drogi gminnej 105901 O (ul. św. Jadwigi) i drogi wewnętrznej	Spójność komunikacyjna	o łącznej długości 1800 m stanowiących dojazd z centrum miejscowości do drogi wojewódzkiej DW 426



		Usprawnienie sieci transportowej w miejscowości Góra Św. Anny poprzez modernizację DG 1058380 (Aleja Jana Pawła) i 1058390 (ul. Kalwaryjska)	Dostępność do centrów przesiadkowych i węzłów komunikacyjnych.	o łącznej długości ok. 750 m, wraz z utworzeniem węzła komunikacyjnego oraz parkingu dla transportu zbiorowego poza miejscowością
9.	Urząd Miejski w Niemodlinie	Przebudowa DG 104290 O (ul. Spacerowa w Niemodlinie)	Spójność komunikacyjna Dostępność do terenów inwestycyjnych	Połączenie DK nr 46 (poprzez ul. Gazową), a po zakończeniu budowy obwodnicy, DW, z DP nr 1516 O (poprzez ul. Spacerową). Prowadzą do terenów inwestycyjnych pod zabudowę mieszkaniową jednorodzinną. Pełnią funkcję drogi ppoż. i ewakuacyjnej Stadionu Miejskiego. Stanowią drogę dojazdową do stacji redukcyjnej gazu wysokiego ciśnienia.
		Przebudowa DG 104222 O (ul. Gazowa w Niemodlinie)		
10.	Urząd Miejski w Nysie	Przebudowa drogi relacji Kępnica - Wierzbicice	Spójność komunikacyjna	Połączenie z DK 41
		Przebudowa drogi relacji Domaszowice - Niwnica	Spójność komunikacyjna	Połączenie z DK 42
		Przebudowa drogi relacji Hajduki Nyskie - Niwnica	Spójność komunikacyjna	Połączenie z DW 42
11.	Urząd Miejski w Oleśnie	Przebudowa drogi-ulicy Lipowej	Przebudowa drogi relacji	Stanowi dojazd do osiedla „Kitzberg” w Wojciechowie, łączy DW nr 494 (ul. Opolską w Łowoszowie) z DK nr 11 (ul. Kluczborska w Wojciechowie)
12.	Urząd Gminy Olszanka	DG nr 104308 Jankowice Wielkie- Przylesie Dolne		Bez uzasadnienia
		DG gminna nr 102306 Krzyżowice - Żłobizna		Bez uzasadnienia
13.	Urząd Gminy w Pokoju	Przebudowa ul. Piaskowej w Ładzy	Spójność komunikacyjna	
		Przebudowa ul. Rybackiej w Krogulnej	Spójność komunikacyjna	
		Przebudowa ul. Sienkiewicza i Nowy Świat w miejscowości Pokój	Spójność komunikacyjna	
		Przebudowa ul. Wiejskiej w Ładzy	Dostępność do centrów przesiadkowych i węzłów komunikacyjnych.	
14.	Urząd Miejski w Prószkowie	Przebudowa ulicy Stawowej w Prószkowie na odcinku 270m od drogi wojewódzkiej nr 414 do połączenia z ulicą Słoneczną. Przedmiotowy odcinek drogi posiada nawierzchnię szutrową w związku z czym planuje się wykonanie drogi o nawierzchni asfaltowej.	Spójność komunikacyjna	Cel: rozluźnienie natężenia ruchu na ulicy Stawowej, skomunikowanie miejscowości a także przygotowanie infrastruktury pod budowę mieszkaniową.
		Budowa łącznika drogowego drogi wojewódzkiej nr 414 z ulicą stawową w Górkach. W ramach inwestycji planuje się wykonanie trzech etapów. a) Budowa łącznika	Spójność komunikacyjna	Cel: rozluźnienie natężenia ruchu na ulicy Stawowej, skomunikowanie miejscowości, a także przygotowanie infrastruktury pod budowę mieszkaniową.



		<p>drogowego o długości około 1020 m łączącego DW nr 414 z osiedlem „Górki”</p> <p>b) Kontynuacja budowy – łącznika w stronę miejscowości Chrząszczyce o długości około 300 m.</p> <p>c) Kontynuacja zadania „a” – remont ulicy Stawowej</p>		
15.	Urząd Gminy w Rudnikach	Budowa drogi w miejscowości Dalachów dł. 1,3 km do obsługi mieszkańców i zakładów produkcyjnych.	Spójność komunikacyjna	Droga stanowi połączenie z DK 43
		Budowa drogi w m. Rudniki dł. 0,65 km.	Spójność komunikacyjna Dostępność do terenów inwestycyjnych	Droga skomunikuje tereny inwestycyjne w Rudnikach o powierzchni 2,5 ha z DK 42
		Budowa drogi w m. Faustianka dł. Ok 1,1 km	Dostępność do terenów inwestycyjnych	Droga skomunikuje tereny inwestycyjne o pow. 5,7 ha w Faustiance z DK 42. Brak możliwości lokalizacji zjazdu z terenu inwestycyjnego bezpośrednio na DK stwarza konieczność budowy drogi łączącej te tereny z DK
16.	Urząd Miejski w Strzelcach Opolskich	Przebudowa ulicy Jana Rychła w Strzelcach Opolskich. Nr drogi: 1054070 Odcinek do przebudowy: ok. 410 m Bezpośrednie połączenie osiedla mieszkaniowego J. Rychła z drogą krajową nr 94 (ul. Krakowska)	Spójność komunikacyjna	
17.	Urząd Gminy w Turawie	Bierdzany, ul. Starowiejska połączenie DK 45 i DW 463 odcinek o dł. 1,8 km		
18.	Urząd Miejski w Ujeździe	Budowa drogi gminnej w Zimnej Wódce do oczyszczalni ścieków		
		Przebudowa drogi gminnej ul. Kościelnej w Sieronowicach		
		Przebudowa drogi gminnej Kolonia Jaryszów- Buczki Zimna Wódka		
19.	Urząd Miejski w Zawadzkiem	Rozbudowa i przebudowa dróg gminnych (ul. Szymanowskiego, Mickiewicza, ul. 1 Maja, ul. Kolejowa) – Połączenie DW 901 w m. Zawadzkie z Centrum Przesiadkowym przy ul. Dworcowej w Zawadzkiem	Dostępność do centrów przesiadkowych i węzłów komunikacyjnych	
		Budowa drogi dojazdowej do terenów inwestycyjnych (Strefa Aktywności Gospodarczej Zawadzkie) – połączenie ul. Świerkowej w Zawadzkiem z DW 426	Dostępność do terenów inwestycyjnych Spójność komunikacyjna	



		Budowa drogi dojazdowej do terenów inwestycyjnych w miejscowości Kielcza (od skrzyżowania z DW 901 na wysokości skrzyżowania z ul. Polną)	Dostępność do terenów inwestycyjnych	
20.	Urząd Miejski w Zdieszowicach	Rozbudowa ul. Dworcowej w Zdieszowicach – droga gminna 106086 O	Dostępność do centrów przesiadkowych i węzłów komunikacyjnych	Przy ulicy zlokalizowany jest dworzec PKP oraz przystanek komunikacyjny
		Przebudowa ul. Kolejowej w Zdieszowicach – droga gminna 106092 O	Dostępność do centrów przesiadkowych i węzłów komunikacyjnych	Droga zlokalizowana jest przy linii kolejowej nr 136 relacji Kędzierzyn-Koźle - Opole Groszowice. Przy drodze zlokalizowany jest tunel dla pieszych prowadzący na peron oraz do budynku dworca PKP.
21.	Starostwo Powiatowe w Brzegu	Gm. Lubsza – DP 1137 O – od m. Rogalice do granicy Powiatu (przez Borucice)		
		Gm. Lubsza – DP 1146 O, 1147 O – od m. Lubsza do gr. Powiatu (Kurznie)		
		Gm. Lubsza – DP 1136 O – od DK 39 do gr. Powiatu (przez Mąkoszyce)		
		Gm. Grodków – DP 1553 O – gr. Powiatu do m. Żarów (wspólnie z pow. Nyskim)		
		Gm. Lewin Brzeski – DP 1185 O – od DK 94 do DP 1508 O przez m. Przecza, Oldrzychowice		
		Gm. Lewin Brzeski – DP 1186 O – od DK 94 do DP 1185 O m. Przecza		
		Gm. Skarbmierz – DP 1178 O – od DW 401 do m. Przylesie (przez m. Pępice)		
		Gm. Skarbmierz – DP 1166 O – od DK 94 – DW 460 do m. Zwanowice		
22.	Starostwo Powiatowe w Głubczycach	DP 1214 O relacji Głubczyce-Sławoszków. Droga DP 1215 O jest drogą łączącą się z węzłem komunikacyjnym o znaczeniu ponadlokalnym – miastem Głubczyce. Długość drogi wynosi 9,93km.	Spójność komunikacyjna	
		DP 1218 O relacji Dobieszów - Ciermęcice. Droga DP 1218 O jest drogą łączącą się z regionalnym korytarzem transportowym – drogą DK38, łączy się z lokalną drogą po stronie Czeskiej. Długość drogi	Spójność komunikacyjna	



	wynosi 7,75km.		
	DP 1219 O relacji Bernacice-Ciermieńce. Droga DP 1219 O jest drogą łączącą się z regionalnym korytarzem transportowym – drogą DW416. Długość drogi wynosi 14,5km	Spójność komunikacyjna	
	DP 1224 O relacji Włodzienin-Nowa Cerekwia. Droga DP 1224 O jest drogą łączącą się z regionalnym korytarzem transportowym – drogą DW416. Długość drogi wynosi 7,57km.	Spójność komunikacyjna	
	DP 1225 O relacji Baborów – Sucha Psina. Droga DP 1225 O jest drogą łączącą regionalny korytarz transportowy – drogę DW416 z miastem Baborów. Długość drogi wynosi około 6,2km.	Spójność komunikacyjna	
	DP 1226 O relacji Baborów-Dzieńmarów-DK38. Droga DP 1226 O jest drogą łączącą się z regionalnym korytarzem transportowym – drogą DK38. Długość drogi wynosi 7,0km.	Spójność komunikacyjna	
	DP 1240 O relacji Wojnowice-Sułków. Droga DP 1240 O jest drogą łączącą się z regionalnym korytarzem transportowym – drogą DW416. Długość drogi wynosi 7,60km.	Spójność komunikacyjna	
	DP 1242 O relacji Zubrzyce-Równe. Droga DP 1242 O jest drogą łączącą się z regionalnym korytarzem transportowym – drogą DK38. Długość drogi wynosi 8,0km.	Spójność komunikacyjna	
	DP 1243 O relacji Gołuszowice-Nowa Wieś Głębczycka. Droga DP 1243 O jest drogą łączącą się z regionalnym korytarzem transportowym – drogą DK38. Długość drogi wynosi 8,40km.	Spójność komunikacyjna	
	DP 1244 O relacji Gołuszowice-Zawiszyce. Droga DP 1244 O jest drogą łączącą się z regionalnym korytarzem transportowym – drogą DW416. Długość drogi wynosi 8,10km.	Spójność komunikacyjna	
	DP 1245 O relacji DK38-Debrzyca-Zawiszyce. Droga DP 1245 O jest drogą łączącą	Spójność komunikacyjna	



		się z regionalnym korytarzem transportowym – drogą DK38. Długość drogi wynosi 5,65km.		
		DP 1246 O relacji Bernatów-Pomorzowiczki. Droga DP 1246 O jest drogą łączącą się z regionalnym korytarzem transportowym – drogą DW416 oraz DW417. Długość drogi wynosi 8,98km.	Spójność komunikacyjna	
		DP 1262 O relacji (Racibórz) gr. woj. śl.-Baborów – Bernacice Droga DP 1262 O jest drogą łączącą regionalny korytarz transportowy – drogę DW416 z granicą województwa śląskiego. Długość drogi wynosi 16,5km.	Spójność komunikacyjna	
		DP 1276 O relacji Czerwonków – Kietrz. Droga DP 1276 O jest drogą łączącą się z regionalnym korytarzem transportowym – drogą DW416. Długość drogi wynosi 5,75km.	Spójność komunikacyjna	
		DP 1286 O relacji DK38 – Radynia – DP 1216 O. Droga DP 1286 O jest drogą łączącą się z regionalnym korytarzem transportowym – drogą DK38. Długość drogi wynosi 4,11km.	Spójność komunikacyjna	
23.	Starostwo Powiatowe w Namysłowie	DP 1129 O Ligota książęca – DK 39 – Biestrzykowice (DW 454)		
		DP 1145 O – Strzelce Domaszowice – DK 42 – Wielolęka		
		DP 1108 O DP 1104 O – DK 39 – Woskowice Górne		
		DP 1117 O Łączany-Ziemielowice (DW 454)		
		DP 1113 O (DK39) Bukowa Śląska - Strzelce		
24.	Powiat Oleski	DP 1932 O - DW 494 – Wojciechów		<ul style="list-style-type: none"> • Spójność komunikacyjna z DK 11 i DW494 • Dostęp do terenów inwestycyjnych w Oleśnie i Opolu • Dostęp do centrum przesiadkowego w Oleśnie
		DP1908 O - Zdziechowice – Krzyżanowice - Praszka		<ul style="list-style-type: none"> • Spójność komunikacyjna z DK 45 i DW487 • Pośredni dostęp do terenów inwestycyjnych w Oleśnie i Opolu • Dostęp do planowanego centrum przesiadkowego w Gorzowie Śląskim oraz pośredni do centrum przesiadkowego w Oleśnie i Rudnikach
		DP 1919 O - DW 487 –		<ul style="list-style-type: none"> • Spójność komunikacyjna z DW487



		Jastrzygowice – Kościeliska - Biskupice - Kolonia Biskupska		<ul style="list-style-type: none"> • Pośredni dostęp do terenów inwestycyjnych w Oleśnie i Opolu • Dostęp do planowanego centrum przesiadkowego w Gorzowie Śląskim oraz pośredni do centrum przesiadkowego w Oleśnie
		DP 1948 O - DW 494 – Borki Wielkie		<ul style="list-style-type: none"> • Spójność komunikacyjna z DW494 • Dostęp do terenów inwestycyjnych w Oleśnie i Opolu • Dostęp do centrum przesiadkowego w Oleśnie
		DP 1934 O - DW 487 – Kol. Biskupska – Radłów – Wichrów – gr. woj. śląskiego /Krzepice/		<ul style="list-style-type: none"> • Spójność komunikacyjna z DW487 • Dostęp do terenów inwestycyjnych w Oleśnie i Opolu • Dostęp do centrum przesiadkowego w Oleśnie i Rudnikach oraz planowanego w Radłowie
		DP 1941 O - DW901 – Osiecko – Zębówice		<ul style="list-style-type: none"> • Spójność komunikacyjna z DW901 • Pośredni dostęp do terenów inwestycyjnych w Oleśnie i Opolu • Dostęp do planowanego centrum przesiadkowego w Zębówicach i pośrednio Dobrodzeniu oraz centrum przesiadkowego w Oleśnie
		DP 1936 O - Radłów – Rosocha – Borki Małe		<ul style="list-style-type: none"> • Spójność komunikacyjna z DW494 • Dostęp do terenów inwestycyjnych w Oleśnie i Opolu • Dostęp do centrum przesiadkowego w Oleśnie i planowanego w Radłowie
		DP 1928 O - Rudniki – Ciecuiów – Bobrowa – granica woj. śląskiego /Starokrzepice/		<ul style="list-style-type: none"> • Spójność komunikacyjna z DK 43 i 42 • Pośredni dostęp do terenów inwestycyjnych w Oleśnie i Opolu • Dostęp do centrum przesiadkowego w Rudnikach
		DP 1976 O - /Kośmidry/ gr. woj. śląskiego – DW901		<ul style="list-style-type: none"> • Spójność komunikacyjna z DW901 • Pośredni dostęp do terenów inwestycyjnych w Oleśnie i Opolu • Dostęp do planowanego centrum przesiadkowego w Dobrodzeniu oraz pośredni do centrum przesiadkowego w Oleśnie
25.	Starostwo Powiatowe w Prudniku	Droga powiatowa Nr 1614 O relacji Prudnik – Biała	Spójność komunikacyjna Dostępność do terenów inwestycyjnych	Droga łączy się w Prudniku z DK 41, natomiast w Białej, pośrednio przez krótki odcinek drogi gminnej z DW 414. Ma zasadnicze znaczenie objazdowe podczas zamknięcia DW 414, łączy także strefy inwestycyjne wokół Prudnika i Białej. Podczas remontu DW 414 w 2020 r. droga powiatowa Nr 1614 O służyła jako nieoficjalny objazd, co poskutkowało znacznym pogorszeniem jej stanu technicznego
		Droga powiatowa Nr 1251 O relacji Rostkowice - Krobosz łączy się w Kroboszu z DW 414	Spójność komunikacyjna	Stanowi połączenie DW 414 z drogą powiatową Nr 1208 O będącą główną drogą łączącą Białą i Głogówek



		Droga powiatowa Nr 1274 O relacji Łącznik – Radostynia – DP 1268 O łączy się w Łączniku z DW 414	Spójność komunikacyjna	
		Droga powiatowa Nr 1268 O relacji Łącznik – Radostynia – Ligota Bialska łączy się w Łączniku z DW 414		
26.	Starostwo Powiatowe w Strzelcach Opolskich	Rozbudowa drogi powiatowej 1815 O Izbicko - Grodzisko na odcinku Izbicko – Krośnica	Spójność komunikacyjna Dostępność do terenów inwestycyjnych	<i>fiszka PS9</i> – Bezpośrednie połączenie z DK 94 ul. Strzelecka i Opolska w Izbicku. – Dostęp do terenów inwest. zlokalizowanych przy ul. Leśnej w Izbicku oraz w Krośnicy
		Przebudowa dróg powiatowych tworzących ciąg dostępu do Centrum Przesiadkowego w Strzelcach Opolskich o łącznej długości 1.293 m: – 1807 O Strzelce Opolskie - Krasiejów, – ul. Powstańców Śląskich w Strzelcach Opolskich na odcinku od drogi krajowej 94 ul. Opolska do skrzyżowania z ul. 1 Maja o długości 425 m, – 2281 O ul. Powstańców Śląskich (na odc.: ul. 1 Maja - ul. Dworcowa) o długości 335 m, – 2271 O ul. Dworcowa na odcinku od ul. Powstańców Śląskich do drogi wojewódzkiej 426 ul. Stawowa o długości 533 m	Dostępność do centrów przesiadkowych i węzłów komunikacyjnych Spójność komunikacyjna	

Źródło: UMWO



Tabela 58 Zestawienie propozycji inwestycyjnych w zakresie infrastruktury drogowej zgłoszonych przez JST - pozostałe zadania

Lp.	Nazwa Gminy	Planowane inwestycje	Kryterium	Uwagi
1.	Urząd Gminy Bierawa	Przebudowa ulicy Towarowej w Dziergowicach	Spójność komunikacyjna	Połączenie z DW 425
		Przebudowa ulicy Dworcowej w Dziergowicach	Dostępność do terenów inwestycyjnych	
		Przebudowa ulicy Leśnej w Lubieszowie	Spójność komunikacyjna	Połączenie z DW 425
		Przebudowa ulicy Ogrodowej w Bierawie	Spójność komunikacyjna	Połączenie z DW 425
2.	Urząd Gminy Branice	Przebudowa ulicy 1 Maja w miejscowości Branice – połączenie z drogą wojewódzką nr 419 oraz drogą powiatową nr 12200		
3.	Urząd Gminy Cisek	Przebudowa i remont drogi gminnej nr 108210 O Łany – Roszowice	Spójność komunikacyjna	Droga o długości ok. 2,2 km łączy drogę wojewódzką nr 422 (relacji Błażejowice Dziergowice) w m. Łany, z drogą wojewódzką nr 427 (relacji Zakrzów-Kochaniec-Roszowice-Dzielnica) w m. Roszowice.
		Budowa połączenia dróg osiedlowych w Kobylicach z drogą wojewódzką nr 410 (relacji Reńska Wieś-Brzeźce) w m. Kobylice, oraz drogą gminną nr 108215 O (relacji Kobylice-Akwen Dębowa) w Kobylicach	Spójność komunikacyjna	Droga ma priorytetowe znaczenie w komunikacji z większym ośrodkiem w gminie tj. wsią Łany.
4.	Urząd Gminy Chrzastowice	Przebudowa drogi – ul. Wiejskiej w Falmirowicach w Gminie Chrzastowice wraz z budową ścieżki pieszo-rowerowej	Spójność komunikacyjna	
5.	Urząd Gminy Dąbrowa	Budowa drogi w ciągu ul. Karczowskiej od DW 459 w Naroku do działek przeznaczonych pod strefę ekonomiczną w Opolu oraz poprzez ul. Grobla i ul. Szkolną do DK 94 w Karczowie	Dostępność do terenów inwestycyjnych	Niniejsze zadanie zaplanowano już w latach 80-tych, celem ulepszenia połączenia komunikacyjnego mieszkańców wsi Kobylice z m. Kędzierzyn-Koźle.
		Budowa drogi w ciągu ul. Leśnej w Prądach.	Dostępność do terenów inwestycyjnych	Droga prowadzi od DW 435 do terenów inwestycyjnych.
		Budowa drogi w ciągu ul. Komprachcickiej w Chróście.	Dostępność do terenów inwestycyjnych	Droga prowadzi od DW 435 w stronę Gminy Komprachcice gdzie docelowo łączy się z DW 429.
6.	Urząd Gminy Domaszowice	Budowa ulic w miejscowości Domaszowice (Przedszkolna, Poprzeczna, Słoneczna, Długa, Krótka, Łąkowa)		
7.	Urząd Miejski w Głuchołazach	Budowa dróg gminnych w Biskupowie		
8.	Urząd Miejski w Grodkowie	Budowa dróg publicznych w obrębie Osiedla „Półwiosek”	Dostępność do terenów inwestycyjnych	



9.	Urząd Miejski w Niemodlinie	Przebudowa DG 104243 O (ul. Reja)	Spójność komunikacyjna Dostępność do centrów przesiadkowych i węzłów komunikacyjnych.	Połączenie DW nr 405, obecną DK nr 46, a po zakończeniu budowy obwodnicy z drogą wojewódzką. Przy ul. Reja zlokalizowany jest główny przystanek autobusowy Niemodlina. Pasażerowie korzystają z oddalonego o 50 m głównego parkingu Osiedla oraz jego terenów, na pozostawienie samochodów w formule <i>park and ride</i> .
		Przebudowa DG 104233 O (ul. Mickiewicza w Niemodlinie)	Spójność komunikacyjna	Łączy się z DW nr 405 (Aleja Wolności), która łączy się z DK nr 46, a po zakończeniu budowy obwodnicy, również z drogą wojewódzką. Pełni funkcję podstawowej drogi prowadzącej do terenów pod zabudowę mieszkaniową wielorodzinną.
10.	Urząd Miejski w Nysie	Przebudowa drogi relacji Złotogłowie - Rusocin	Spójność komunikacyjna	Połączenie z DW 406
		Budowa drogi publicznej na terenie byłego poligonu w Nysie przy ul. Orłąt Lwowskich w Nysie	Dostępność do terenów inwestycyjnych	
11.	Urząd Gminy Popielów	Budowa drogi gminnej o długości ok. 1,130 km łączącej istniejące tereny inwestycyjnoprodukcyjne przy ul. Warszawskiej w Starych Siolkowicach z drogą wojewódzką nr 457	Dostępność do terenów inwestycyjnych	
12.	Urząd Miejski w Ujeździe	Budowa drogi gminnej w Olszowej dz.I 16/9		
		Przebudowa ul. Małopolnej w Zimnej Wódce		
		Budowa drogi gminnej na osiedlu Piaski w Ujeździe		
		Przebudowa drogi gminnej Zimna Wódka Wesolów		
		Przebudowa dróg gminnych w Stajym Ujeździe		
		Przebudowa drogi gminnej ul. Dębowej w Balcarzowicach		
13.	Urząd Miejski w Zdieszowicach	Przebudowa części ul. Myśliwca w Zdieszowicach wraz z budową ciągu pieszo-rowerowego - droga gminna 106069 O	Dostępność do centrów przesiadkowych i węzłów komunikacyjnych	Droga prowadzi do ul. Dworcowej, przy której znajduje się dworzec PKP
14.	Starostwo Powiatowe w Brzegu	Gm. Lubsza –DP 1143 O – od m. Czepielowice do gr. Powiatu (przez Tarnowiec, Roszkowice)		
		Gm. Grodków – DP 1518 O – od m. Wójtowice do m. Jaszów (gr. Powiatu)		
		Gm. Grodków – DP 1507 O – ul. Traugutta do gr. Powiatu (przez m. Żelazna, Głębocko obiekt		



		mostowy na rz. Nysa Kłodzka)		
		Gm. Grodków – DP 1503 O – od DW 378 do gr. Powiatu (kierunek m. Jutrzyzna)		
		Gm. Lewin Brzeski – DP 1159 O, 1160 O od DW 458 (Mikolin) do gr. Powiatu (przez Golczowice)		
		Gm. Olszanka – DP1504 O od m. Jankowice Wlk. do m. Grodków ul. Traugutta		
15.	Starostwo Powiatowe w Głubczycach	DP 1215 O relacji Głubczyce-Lisiećice. Droga DP 1215 O jest drogą łączącą regionalny korytarz transportowy – drogę DW416 (obwodnica Głubczyc) z drogą DW417. Długość drogi wynosi 7,42km.	Spójność komunikacyjna	
16.	Starostwo Powiatowe w Kędzierzynie-Koźlu	Przebudowa ciągu dróg powiatowych nr 1422 O Zakrzów-Cisek i 1404 O Cisek-Bierawa – dł. 6,090 km	Spójność komunikacyjna Dostępność do terenów inwestycyjnych	Bezpośrednie połączenie z DW 427 oraz 425. Alternatywna trasa objazdu miasta K-Koźle, o znaczeniu gospodarczym dla lokalnych i ponadlokalnych firm.
17.	Starostwo Powiatowe w Namysłowie	DP 1125 O (DW 451) Pielgrzymowice – Lubska DP 1128 O droga przez wieś Brzozowice – DW 396		
18.	Starostwo Powiatowe w Prudniku	Droga powiatowa Nr 1613 O relacji Prudnik – Śmicz łączy się w Prudniku z DK 41, droga ta znajduje się w strefie granicznej Powiatu prudnickiego i nyskiego		
		Droga powiatowa Nr 1281 O relacji Żabnik - Zawada łączy się w przysiółku Krobusza - Żabniku z w/w DP Nr 1251 O. Pośrednio łączy się z DW 414 oraz DP Nr 1208 O		
		Droga powiatowa Nr 1275 O relacji Dobroszewice - Olszynka łączy się w Olszynie z DK 40, poprzez DP Nr 1258 O stanowi dojazd do DW 414 na wysokości miejscowości Biała.		
		Droga powiatowa Nr 1258 O relacji Biała – Józefów od północy łączy się z DW 414, przez DP Nr 1275 O stanowi dojazd do DK 40.		
		Droga powiatowa Nr 1267 O relacji Lubrza - Prężynka łączy się w Lubrzy z DW 414, pośrednio przez DP Nr 1614 stanowi dojazd do DK 41 oraz do miejscowości Biała.		
		Droga powiatowa Nr 1272 O relacji Krobusz – Radostynia, łączy się w Krobuszu z DW 414, przez DP Nr 1206 O stanowi dojazd do miejscowości Biała		

Źródło: UMWO

10.11. Planowane inwestycje w ramach Odrzańskiej Drogi Wodnej

Zawarte w poniższej tabeli inwestycje wynikają z planów inwestycyjnych RZGW we Wrocławiu i Gliwicach.

Tabela 59 Planowane inwestycje dotyczące żeglugi śródlądowej na terenie województwa opolskiego

Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej Wrocław				
Lp.	Nazwa zadania	Szacunkowy koszt inwestycji (mln, zł)		
1.	Modernizacja śluzy "Zwanowice" z dostosowaniem do parametrów min. IV klasy drogi wodnej	20,4		
2.	Przebudowa śluzy małej w Brzegu z dostosowaniem do parametrów min. IV klasy drogi wodnej	30,6		
Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej Gliwice				
Lp.	Nazwa zadania	Szacunkowy koszt inwestycji (mln, zł)	Okres realizacji	Cel inwestycji
1.	Modernizacja jazów odrzańskich na odcinku w zarządzie RZGW Wrocław, woj. opolskie - etap 1	109	2017-2021	Poprawa śródlądowego transportu wodnego poprzez zapewnienie stałego poziomu piętrzenia
2.	Modernizacja jazów odrzańskich na odcinku w zarządzie RZGW Gliwice - woj. Opolskie (etap II)	200,56	2017 - 2023	Poprawa śródlądowego transportu wodnego poprzez zapewnienie stałego, stabilnego poziomu piętrzenia gwarantującego żeglugę na Odrze
3.	Modernizacja śluzy oraz sterowni na stopniu wodnym Krapkowice wraz z przebudową awanportów	219,25	2020-2023	Poprawa śródlądowego transportu wodnego poprzez zwiększenie przepustowości śluz
4.	Modernizacja śluzy oraz sterowni na stopniu wodnym Januszkowice wraz z przebudową awanportów	171,52	2020-2023	Poprawa śródlądowego transportu wodnego poprzez zwiększenie przepustowości śluz
5.	Budowa jazu klapowego na stopniu wodnym Ujście Nysy w km 180,50 rzeki Odry wraz z infrastrukturą towarzyszącą	161,6	2021-2026	Poprawa śródlądowego transportu wodnego poprzez zapewnienie stałego, stabilnego poziomu piętrzenia gwarantującego żeglugę na Odrze
6.	Modernizacja śluzy oraz sterowni na stopniu wodnym Ujście Nysy wraz z przebudową awanportów oraz obiektów towarzyszących	153,4	2021 - 2026	Poprawa śródlądowego transportu wodnego poprzez zwiększenie przepustowości śluz
7.	Przebudowa brzegu prawego rzeki Odry od wody dolnej stopnia wodnego Ujście Nysy dla zapewnienia swobodnego poruszania się obiektów wpływających i wypływających ze śluz	80	2021 - 2026	Poprawa śródlądowego transportu wodnego poprzez likwidację wąskich gardeł na Odrzańskiej Drodze Wodnej



8.	Modernizacja śluzy oraz sterowni na stopniu wodnym Opole wraz z przebudową awanportów	151,99	2021 - 2026	Poprawa śródlądowego transportu wodnego poprzez zwiększenie przepustowości śluz
9.	Przebudowa jazu sektorowego w Krapkowicach	180	2022 - 2028	Poprawa śródlądowego transportu wodnego poprzez zapewnienie stałego, stabilnego poziomu piętrzenia gwarantującego żeglugę na Odrze
10.	Przebudowa jazu sektorowego w Kątach wraz z przebudową małej śluzy i modernizacją śluzy pociągowej	300	2023 - 2029	Poprawa śródlądowego transportu wodnego poprzez zapewnienie stałego, stabilnego poziomu piętrzenia gwarantującego żeglugę na Odrze
11.	Przebudowa jazu sektorowego w Zawadzie wraz z przebudową małej śluzy i modernizacją śluzy pociągowej	300	2023 - 2029	Poprawa śródlądowego transportu wodnego poprzez zapewnienie stałego, stabilnego poziomu piętrzenia gwarantującego żeglugę na Odrze

Źródło: RZGW Gliwice i Wrocław



10.12. Planowane działania w obszarze polityki rowerowej

Według opracowania „Opolska Polityka Rowerowa” planowane działania w obszarze polityki rowerowej opierają się na przeprowadzonej analizie w zakresie systemu transportowego odnośnie ruchu rowerowego na terenie Województwa Opolskiego.

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

Głównymi celami Opolskiej Polityki Rowerowej jest wzrost udziału ruchu rowerowego w regionie opolskim oraz zwiększenie roli roweru jako codziennego środka transportu. Opolska Polityka Rowerowa ma za zadanie umożliwić transfer wiedzy i rozwój potencjału wdrożeniowego w celu podniesienia skuteczności działań podejmowanych w dziedzinach związanych z ruchem rowerowym.

Cel główny: Wzrost ruchu rowerowego w województwie opolskim oraz zwiększenie roli roweru jako codziennego środka transportu

Realizacja celu głównego przełoży się na:

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

W ramach celu głównego określono cele strategiczne:

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

W ramach celu strategicznego nr 1 określono następujące kierunki działań:

✓ Budowa, rozbudowa i modernizacja tras rowerowych o charakterze komunikacyjnym

Planuje się utworzenie tras rowerowych, których celem jest dojazd do źródeł o charakterze użytecznym, np. na zakupy, do pracy, do szkoły lub uczelni, do obiektów użyteczności publicznej, kultury, sportu, wydarzeń o charakterze społeczno-kulturalnym, itp. Połączenia w zakresie tras rowerowych o charakterze komunikacyjnym powinny być możliwie najbardziej bezpośrednie. Sieć rowerowa może zostać podzielona



według hierarchii ważności na sieć głównych tras rowerowych (wykorzystywanych przy dłuższych podróżach) oraz sieci tras uzupełniających. Stąd główne połączenia rowerowe mogą być intensywniej wykorzystywane od innych

- ✓ Budowa, rozbudowa i modernizacja tras rowerowych o charakterze turystycznym, rekreacyjnym i sportowym
Obok tras o charakterze komunikacyjnym przewiduje się tworzenie tras rowerowych o charakterze turystycznym, rekreacyjnym i sportowym. W takich przypadkach bardziej istotna od bezpośrednich połączeń o charakterze komunikacyjnym jest atrakcyjność trasy rowerowej i to, na ile ma wraz z jej otoczeniem coś ciekawego do zaoferowania. Osoby korzystające z roweru w ramach wypoczynku oczekują spokojnej, ciekawej trasy umożliwiającej odkrycie uroków okolicy.
- ✓ Integracja systemowa tras rowerowych
Często na tym samym obszarze funkcjonują dwa rodzaje sieci tras rowerowych: dojazdowa, służąca codziennym podróżom rowerowym, oraz rekreacyjna, wykorzystywana podczas podróży wypoczynkowych. W praktyce trasy dojazdowe (komunikacyjne) i rekreacyjne często się pokrywają i powinny w związku z tym zostać zintegrowane. Istnieje popyt na trasy umożliwiające wykonywanie podróży funkcjonalnych cichszymi i bardziej atrakcyjnymi trasami - równoległe do ruchliwych ulic, lecz w pewnej odległości od nich. Projektując sieć tras rowerowych, należy wziąć pod uwagę oba rodzaje ruchu (komunikacyjny i wypoczynkowy). Utworzenie połączeń między oboma sieciami stwarza możliwość ich wzajemnej integracji.

W ramach strategicznego Celu nr 2 określono następujące kierunki działań:

- ✓ Tworzenie lokalnych informacji rowerowych
Mieszkańcy powinni być informowani nie tylko na temat ogólnych możliwości i korzyści, jakie oferuje rower jako codzienny środek transportu, ale także mieć dostęp do informacji na temat lokalnej infrastruktury, usług, wydarzeń i kultury rowerowej. Ludzie będą w pełni korzystać z lokalnych możliwości rowerowych tylko, jeżeli zostaną odpowiednio o nich poinformowani. Kluczowe znaczenie ma zatem dostarczanie informacji, m.in. w formie map, aplikacji internetowych, broszur i kalendarzy zawierających wszystko, co trzeba wiedzieć o ruchu rowerowym w danym obszarze na terenie województwa opolskiego. W ramach lokalnych informacji rowerowych mogą powstawać centra mobilności, stanowiące ogólnodostępne placówki, gdzie rowerzyści lub osoby chcące korzystać z roweru jako środka transportu mogą uzyskać informacje (dane na temat szkoleń rowerowych, sklepów i usług naprawczych, lokalnych organizacji rowerowych, organizowanych w okolicy przejazdach i wycieczkach, targów, itp.) lub zasięgnąć porady na temat mobilności lub poruszania się w danym terenie na rowerze.
- ✓ Integracja systemu transportu rowerowego z transportem zbiorowym
Rower wykorzystywany jest przede wszystkim jako środek transportu na dystansie od 1 do 10 km. Może jednak również odgrywać znaczącą rolę w dłuższych podróżach, jako sposób na poprawę dostępności do środków transportu zbiorowego. Integracja intermodalna rowerów i transportu zbiorowego jest w chwili obecnej na etapie początkowym.



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

Należy także pamiętać o doprowadzeniu bezpośrednio do danego węzła przesiadkowego odpowiedniej infrastruktury rowerowej - dróg dla rowerów, ciągów pieszo-rowerowych bądź pasów dla rowerzystów.

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

✓ Rozwój publicznych systemów rowerowych

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

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

✓ Zwiększenie ilości i poprawa jakości miejsc do parkowania rowerów

Chociaż rowery można parkować wszędzie, o ile nie jest to w danym miejscu zakazane, należy stosować rozwiązania w zakresie od pojedynczych stojaków, boksów rowerowych do bezpiecznego publicznego parkingu rowerowego. Brak miejsca do przechowywania roweru zniechęca do jego posiadania i korzystania z niego, nawet w przypadku gdy obecna jest dobrze rozwinięta sieć rowerowa. Z tego powodu, rowerzyści



powinni mieć zapewniony łatwy dostęp do ważnych celów podróży a tym samym należy stworzyć im miejsca do parkowania umożliwiające zostawienie roweru, m.in. przy wykorzystaniu parkingów typu B&R (parking dla rowerów zlokalizowany w pobliżu przystanków transportu publicznego) według zasady „zaparkuj rower i jedź komunikacją publiczną”.

- ✓ Budowa Miejsc Obsługi Rowerzystów (stacje napraw rowerów, punkty ładowania rowerów elektrycznych stojaki, wiaty i ławki oraz kosze na śmieci i tablice informacyjne),

Podczas budowy tras rowerowych należy równocześnie planować także Miejsca Obsługi Rowerzystów, które mają pozwolić na chwilę odpoczynku podczas rowerowych wypraw.

Takie miejsca winny być wyposażone w stacje napraw rowerów, punkty ładowania rowerów elektrycznych, a także wiaty, które zabezpieczą rowerzystów przed deszczem i słońcem, a także w stojaki i ławki oraz kosze na śmieci. Należy także przygotować tablice informacyjne z mapami turystycznymi, które pozwolą sprawdzić, na jakim etapie trasy znajdują się podróżujący cykliści. W punkcie takim, turyści będą mogli również pobrać aplikację z mapą dróg rowerowych w województwie opolskim.

- ✓ Zwiększenie rowerowych samoobsługowych punktów serwisowych

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

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

- ✓ Zwiększenie dostępności do rowerów elektrycznych/E-rowerów

W ostatnich latach rowery napędzane energią elektryczną stają się coraz bardziej popularne. Rowery elektryczne mogą wspomagać rowerzystę w pedalowaniu za pomocą niewielkiego elektrycznego silnika. Od kilku lat sprzedaż rowerów elektrycznych w UE stale rośnie.

W niedalekiej przyszłości, również w regionie opolskim będzie przybywać rowerów elektrycznych, zwłaszcza wśród osób dojeżdżających na rowerze do pracy. Rowery elektryczne mogą być także wykorzystywane do przemieszczania się osób niepełnosprawnych. Zaletami takich rowerów są m.in.: ułatwienie w jeździe pod wiatr, umożliwienie jazdy na dłuższe dystanse bez dużego wysiłku, ułatwienie przy podjazdach pod górę. Odmianą roweru elektrycznego jest e-rower za pomocą którego można poruszać się wyłącznie za pomocą silnika elektrycznego, inaczej niż w przypadku roweru wspomaganego elektrycznie, w którym silnik nie



pracuje, kiedy rowerzysta nie pedałuje. Ważnym elementem w korzystaniu z rowerów elektrycznych jest stworzenie odpowiedniej ilości stacji ich ładowania na trasach rowerowych, zwłaszcza turystycznych.

W ramach strategicznego Celu nr 3 określono następujące kierunki działań:

✓ Inwentaryzacja infrastruktury związanej z ruchem rowerowym

Przeprowadzenie inwentaryzacji infrastruktury związanej z ruchem rowerowym. Dotyczy to m.in. zarówno istniejących tras rowerowych o charakterze komunikacyjnym jak i wypoczynkowym. Powstały dokument posłuży do wyznaczenia słabych i silnych stron ruchu rowerowego na terenie województwa opolskiego, a także wykorzystania potencjału do jego rozwoju.

✓ Koncepcja rozwoju szlaków rowerowych

Dokument planistyczny ma za zadanie wskazać sieć głównych tras rowerowych na terenie województwa opolskiego wraz z ich uwarunkowaniem techniczno - finansowym. W oparciu o opracowaną „Koncepcję rozwoju szlaków rowerowych” tworzone będą narzędzia organizacyjno - techniczne do realizacji inwestycji w ramach Opolskiej Polityki Regionalnej.

✓ Standardy i wytyczne kształtowania infrastruktury rowerowej.

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

W ramach strategicznego Celu nr 4 określono następujące kierunki działań:

✓ Edukacja i promocja ruchu rowerowego

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

✓ Integracja podmiotów związanych z ruchem rowerowym

Stowarzyszenia i organizacje rowerowe funkcjonujące w regionie są istotnymi graczami jeśli



chodzi o promocję ruchu rowerowego. Ich działania służą nie tylko lobbowaniu na rzecz uwzględnienia ruchu rowerowego w ramach współczesnej kultury mobilności, lecz również odgrywają znaczącą rolę informacyjną. Stowarzyszenia i organizacje rowerowe odgrywają istotną rolę jako źródło informacji dla rowerzystów, m.in. w zakresie infrastruktury, tras i mobilności rowerowej w ogóle. Rowerzyści często mogą kupić mapy rowerowe lub dołączyć do wycieczek rowerowych organizowanych przez lokalne stowarzyszenie. Ponadto stowarzyszenia i organizacje rowerowe mogą również pomagać w tworzeniu infrastruktury rowerowej, opiniując istniejące i projektowane elementy tej infrastruktury.

✓ Komunikacja marketingowa.

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

Jednym z elementów wypełnienia zapisów „Opolskiej Polityki Rowerowej” jest projekt pn. „Opolskie na rowery - przygotowanie i realizacja koncepcji rozwoju ścieżek rowerowych w województwie opolskim wraz z kampanią edukacyjną”. Głównym przedmiotem projektu jest przygotowanie koncepcji zintegrowanej sieci tras rowerowych dla województwa opolskiego, która uporządkuje obecny stan infrastruktury rowerowej i rowerowych szlaków turystycznych województwa opolskiego. Dokument będzie stanowił podstawę do ustalania przebiegu tras rowerowych oraz wytyczne do projektowania i realizacji przyszłych zadań inwestycyjnych w zakresie rozwoju infrastruktury rowerowej i promocji transportu niskoemisyjnego. Koncepcja składa się z trzech zadań:

Zadanie nr 1: Inwentaryzacja istniejących tras rowerowych oraz opracowanie koncepcji przebiegu regionalnych tras rowerowych Opolszczyzny pn. "Opolskie na rowery".

Zadanie nr 2: System Identyfikacji Wizualnej "Opolskie na rowery" oraz przeprowadzenie działań edukacyjno-informacyjnych.

Zadanie nr 3: Budowa MOR-ów, ustawianie oznakowania, przebudowa infrastruktury drogowej.

Opracowany dokument, w oparciu o kompleksową inwentaryzację, pozwoli zaplanować spójną sieć tras rowerowych o znaczeniu europejskim, krajowym i regionalnym na terenie województwa opolskiego. Szczegóły opisano w pkt. 2.3.



10.13. Gradacja zadań z zakresu infrastruktury transportowej

Zgodnie z kryteriami wyboru projektów drogowych w ciągu dróg wojewódzkich przewidzianych do realizacji w ramach FEO 2021 – 2027 (pkt. 10.3.), określono kolejność realizacji inwestycji w ciągu dróg wojewódzkich. Kryteria wyboru projektów drogowych ściśle odnoszą się do zadań podlegających gradacji i to na ich podstawie określono kolejność planowanych inwestycji na ciągach dróg wojewódzkich. Gradacja dotyczy zatem tylko i wyłącznie połączeń regionalnych, których zarządcą jest Marszałek Województwa Opolskiego i które będą ubiegały się o dofinansowanie w ramach FEO 2021 – 2027.

Gradacji nie podlegają obwodnice, gdyż wszystkie mają taki sam priorytet i znaczenie dla zwiększenia dostępności i bezpieczeństwa.

Obwodnice w ciągu dróg wojewódzkich (poza gradacją)

1. „Budowa obwodnicy miejscowości Nysa w ciągu drogi wojewódzkiej nr 411”
2. „Budowa obwodnicy miejscowości Głogówek w ciągu drogi wojewódzkiej nr 416”
3. „Budowa obwodnicy miejscowości Strzeleczki w ciągu drogi wojewódzkiej nr 409”
4. „Budowa obwodnicy miejscowości Namysłów w ciągu drogi wojewódzkiej nr 454 oraz nr 451”
5. „Budowa obwodnicy miejscowości Boguchwałów w ciągu drogi wojewódzkiej nr 416”
6. „Budowa obwodnicy m. Przywory w ciągu drogi wojewódzkiej nr 423 do granicy miasta Opole”
7. „Budowa obwodnicy miejscowości Dobrzeń Wielki w ciągu drogi wojewódzkiej nr 454”

Poniżej zamieszczono listę 52 zadań, które uporządkowano według kolejności, zgodnie z kryteriami wyboru projektów drogowych.



Lista zadań na drogach wojewódzkich

1. „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 414 w miejscowości Prószków”
2. „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 409 na odcinku Roźniatów -Strzelce Opolskie”
3. „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 454 w m. Krogulna w km 33+900 - 35+500”.
4. „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 451 na odcinku gr. województwa Wilków -Namysłów”
5. „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 408 na odcinku Kędzierzyn-Koźle - Brzeźce w km 0+200 – 1+700”.
6. „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 429 w miejscowości Prószków”
7. „Rozbudowa drogi wojewódzkiej 487 wraz ze zmianą jej przebiegu w miejscowości Olesno”
8. „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 416 na odcinku Ściborowice - Kórnica”.
9. „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 901 na odcinku Zawadzkie – Kielcza”.
10. „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 423 w m. Obrowiec od km 29+285 do km 32+400”
11. „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 454 na odcinku Pokój – Zieloniec wraz z przebudową ronda w m. Pokój”.
12. „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 408 w m. Ortowice w km 12+193,92 – 14+300”
13. „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 416 na odcinku Pietna - Ściborowice”.
14. „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 414 na odcinku Pomologia-Prószków”
15. „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 423 w m. Zdieszowice od km 39+280 do km 40+315 oraz na odcinku Rozwadza-Zdieszowice”
16. „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 901 na odcinku Pietraszów – Zawadzkie”.
17. „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 408 w m. Brzeźce w km 1+700 – 3+300”.
18. „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 454 na odcinku Krzywa Góra -Pokój”
19. „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 416 na odcinku Rzepcze - Głogówek”
20. „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 463 na odcinku Kolonowskie -Zawadzkie”
21. „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 463 wraz z przebudowa obiektów mostowych w m. Zawadzkie”
22. „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 401 w m. Żłobizna”
23. „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 408 na odcinku Stare Koźle – Bierawa”
24. „Zmiana przebiegu drogi wojewódzkiej nr 409 wraz z budową wiaduktu nad linią kolejową PKP w miejscowości Gogolin”
25. „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 409 w miejscowości Gogolin”
26. „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 423 na odcinku Obrowiec - Krępna” długość ok. 2,7 km
27. „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 454 na odcinku Krogulna – Świerczów”.
28. „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 408 na odc. Kotłarnia – Goszyce w km 15+800 – 17+000”.
29. „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 901 na odcinku Zębowice – Kocury”.
30. „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 461 w m. Dąbrówka łubniańska i Łubniany”
31. „Rozbudowa skrzyżowania dróg wojewódzkich nr 416 i 417 w m. Szonów”
32. „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 423 na odc. Januszkowice – Kędzierzyn- Koźle”



33. „Rozbudowa skrzyżowania typu rondo w ciągu drogi wojewódzkiej nr 426 w m. Strzelce Opolskie”
34. „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 463 w m. Kadłub Turawski”
35. „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 901 na odcinku Bzinica Stara – Pludry”
36. „Rozbudowa skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 408 ,423 z drogą krajową nr 40”
37. „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 423 na odcinku Krępna - Rozwadza” długość ok. 2,2 km”
38. „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 408 na odc. Kotłarnia – Goszyce – granica województwa” – 3,9 km”
39. „Rozbudowa układu komunikacyjnego ulic Kozielskiej, Dolińskiej i Mickiewicza w Strzelcach Opolskich w zakresie przebudowy i rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 426 od km 18+522,00 do km 18+887,26”
40. „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 494 w m. Łowoszków”
41. „Rozbudowa skrzyżowania w dróg wojewódzkich nr 457 i 458 w m. Popielów”
42. „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 411 na odcinku Przełęk – Głuchołazy”
43. „Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach w ciągu obwodnicy Grodkowa -droga wojewódzka nr 401”
44. „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 454 na odcinku Kup – Ładza”
45. „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 408 na odcinku Korzonek – Ortowice”
46. „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 901 w m. Zawadzkie”
47. „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 408 na odcinku Ortowice – Kotłarnia”
48. „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 416 w m. Szonów”
49. „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 407 na odcinku Łącznik-Korfantów”
50. „Budowa połączenia drogi wojewódzkiej nr 414 z nowym węzłem autostradowym Prószków -Ochodze”
51. „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 401 od m. Przylesie do połączenia z drogą wojewódzką nr 403”
52. „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 416 na odcinku Głubczyce -Sady – Kietlice”

Zadania z uzyskanymi decyzjami ZRID

Zadania w trakcie prac projektowych

Zadania planowane do realizacji zaprojektuj-wybuduj lub przygotowania dokumentacji



10.14. Finansowanie inwestycji

Głównym źródłem finansowania realizacji celów założonych w Planie transportowym jest Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego w ramach Funduszu Europejskiego dla Województwa Opolskiego na lata 2021-2027 uzupełniony jako wkład własny środkami budżetów państwa, województwa, powiatów i gmin.

Do innych źródeł finansowania zaliczyć należy w szczególności:

- Fundusz Spójności w ramach programów pomocowych na lata 2021-2027,
- Europejski Fundusz Społeczny,
- Krajowy Fundusz Drogowy,
- Fundusz Kolejowy,
- Budżet państwa,
- Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg,
- Środki własne jednostek samorządu terytorialnego,
- Program Intereg RCz-RP lub jego następcę,
- Środki prywatne np. w ramach formuły partnerstwa publiczno-prywatnego.

Nakłady inwestycyjne mające na celu realizację zakładanych w Planie Transportowym celów, produktów i rezultatów będą pokrywane z budżetów Beneficjentów (wkład własny) oraz ze środków pochodzących z dofinansowania z FEO na lata 2021 - 2027. Nakłady odtworzeniowe pokrywane będą tylko ze środków finansowych Beneficjentów, którzy posiadają wydzielone w swoim budżecie środki na pokrycie kosztów eksploatacji i konserwacji istniejącej oraz planowanej infrastruktury. Jeżeli chodzi o zasoby budżetowe Samorządu Województwa Opolskiego, to:

- w 2019 roku przebudowano 39,03 km dróg na kwotę około 154 585 794,33 zł z czego 25,56 km z dofinansowania unijnego na kwotę 141 714 803 zł,
- w 2020 roku przebudowano 28,86 km dróg na kwotę około 162 713 691,76 zł z czego 17,29 km z dofinansowania unijnego na kwotę 142 602 851,63 zł.

Dotychczasowe potrzeby finansowe ZDW w Opolu, niezbędne do bieżącego utrzymania dróg w latach 2018-2022 kształtują się następująco:

- 2018 r. - 14 865 100 zł,
- 2019r. - 17 945 229 zł,
- 2020r. - 21 019 866 zł,
- 2021r. - 27 320 000 zł (plan),
- 2022r. - 30 000 000 zł (plan).

Jak można zauważyć, środki finansowe corocznie ulegają zwiększeniu i nie przewiduje się zagrożeń w stosunku do utrzymania obecnej i planowanej infrastruktury. Planowane w PTWO 2030 zadania są dostosowane do możliwości budżetowych.



11. Promowanie efektywnego wykorzystania infrastruktury transportowej

Niepodejmowanie działań inwestycyjnych i pozostawienie stanu istniejącego byłoby niekorzystne ze względów społecznych, rozwoju regionalnego, a także oznaczałoby utrzymanie dotychczasowego stanu infrastruktury, co z kolei przyczyniłoby się do wprowadzania większych zanieczyszczeń do środowiska. Z racji przewidywanego wzrostu natężenia ruchu, powodującego utrudnienia w płynności, rosłaby emisja zanieczyszczeń komunikacyjnych różnego typu (emisja zanieczyszczeń powietrza atmosferycznego, emisja odpadów, hałasu, emisja zawieszin i zanieczyszczeń współwystępujących w spływach opadowych). Wzrastająca liczba pojazdów na drogach istniejących, których parametry znacznie odbiegają od potrzeb ruchowych, powoduje wzrost zagrożenia wypadkowego. Pozostawienie ruchu na drogach w wariacie bezinwestycyjnym skutkować będzie dalszym pogarszaniem się warunków życia mieszkańców regionu oraz wzrostem zanieczyszczenia środowiska. Ponadto należy mieć na uwadze transport surowców i produktów zagrażających zdrowiu i życiu ludzi oraz środowisku przyrodniczemu, dla których wadliwa infrastruktura może spowodować katastrofalne skutki. Stan istniejący jest niekorzystny i nie stanowi żadnej alternatywy w stosunku do planowanych zadań inwestycyjnych, które poprawią bezpieczeństwo w transporcie, stwarzają szansę aktywizacji gospodarczej regionu i są przyjazne środowisku.

11.1. Zapewnienie większej dostępności sieci drogowej i kolejowej w regionie

Wszystkie zaplanowane w perspektywie 2021-2027 zadania, realizowane na terenie województwa opolskiego w zakresie dróg i kolei mają nadrzędny cel, którym jest zwiększenie dostępności komunikacyjnej regionu.

W zakresie dróg krajowych zaplanowano budowę 13 obwodnic (Olesna, Głubczyc i Grobnik, Brzegu, Namysłowa, północnej obwodnicy Kędzierzyna Koźła, obwodnicy Prudnika, Praszki, Sidziny, Niemodlina, Łędzin, Dębskiej Kuźni, Grodzca oraz Strzelec Opolskich), w ciągu dróg wojewódzkich zaplanowano realizację 7 obwodnic (Nysa, Głogówek, Strzelec, Namysłów, Boguchwałów, Dobrzeń Wielki, Przywory), miasto Opole wymaga natomiast budowy Obwodnicy Piastowskiej i Południowej. Wyprowadzenie ruchu ze zwartej zabudowy mieszkaniowej nie tylko zwiększa oszczędności czasu w przewozach pasażerskich i towarowych, to również element zwiększający bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Wśród zaplanowanych działań jest budowa obiektów inżynierskich, w tym nad rzeką Odrą w ciągu linii kolejowej nr 132 oraz w miejscowości Gogolin na skrzyżowaniu drogi wojewódzkiej nr 409 z linią kolejową nr 136. Gmina Gogolin, wspólnie z Gminą Krapkowice, rozpoczęły prace dokumentacyjne związane z budową mostu nad Odrą łączącego DW 423 z DK 45 (tzw. Most południowy). Po zakończeniu realizacji zadania, znacząco zmienią się potoki ruchu w rejonie Krapkowic. Każdy nowy obiekt rozbudowuje sieć transportową, zwiększając jej wydajność i skracając czas podróży.



Na sieci drogowej i kolejowej zaplanowano ponadto rozbudowę istniejącej infrastruktury, celem zwiększenia parametrów ciągów komunikacyjnych i ich przepustowości. Inwestycje takie zaplanowano w ciągu dróg krajowych i na liniach kolejowych, zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Na odcinkach dróg wojewódzkich zaplanowano m.in. rozbudowę DW nr 401, 408, 409, 411, 414, 416, 423, 429, 454, 487, 494, 901. W ramach zwiększenia dostępności kolejowej regionu zaproponowano rewitalizację linii kolejowych nr 177, 294 Racibórz-Głubczyce-Raclawice Śląskie i doprowadzenie kolei do miejsc aktualnie w ogóle nie obsługiwanych przez ten środek transportu.

Najistotniejsze problemy, do rozwiązania których przyczynią się planowane inwestycje:

- duże natężenie ruchu pojazdów w terenie zabudowanym, w bezpośrednim sąsiedztwie budynków mieszkalnych,
- niezapewnienie odpowiednich warunków przejazdu dla ruchu tranzytowego i lokalnego,
- obniżone bezpieczeństwo ruchu,
- obniżone bezpieczeństwo ruchu pieszych i rowerzystów,
- uciążliwości mieszkańców związane z hałasem, drganiami i zanieczyszczeniami, emitowanymi przez pojazdy poruszające się po sieci transportowej w regionie.

Zaplanowane przedsięwzięcia spowodują znaczną poprawę sieci drogowej i kolejowej. Korzyściami z ich realizacji – poza wartością nadrzędną czyli zwiększeniem dostępności komunikacyjnej regionu – będzie:

- poprawa warunków ruchu drogowego i kolejowego,
- poprawa bezpieczeństwa użytkowników infrastruktury transportowej,
- podniesienie poziomu swobody ruchu na drogach,
- zapewnienie standardu nawierzchni do przenoszenia ruchu pojazdów o nacisku 115 kN/oś,
- udogodnienia w dojeździe do dworców autobusowych i kolejowych,
- zwiększenie przepustowości linii kolejowej,
- zmniejszenie uciążliwości ekologicznych i społecznych.

11.2. Integracja poszczególnych rodzajów transportu oraz transport multimodalny

Wyzwaniem dla regionu jest popularyzacja integracji różnego rodzaju form transportu, odchodząc od indywidualnej komunikacji samochodowej. Działania promocyjne i informacyjne powinny skupić się na tym, aby transport zbiorowy był wybierany częściej niż samochód jako podstawowy środek przemieszczania się. W tym celu należy dostosować infrastrukturę do oczekiwań użytkowników.

Więcej pasażerów w komunikacji publicznej czy rowerowej to zyski dla środowiska, korzystny klimat akustyczny i mniejsze zanieczyszczenie toksycznymi składnikami spalin. Zaplanowane projekty muszą mieć na celu zwiększenie świadomości społecznej w zakresie efektywności energetycznej transportu publicznego, rowerowego



i pieszego, a tym samym skłonienie mieszkańców do zrównoważonych zachowań związanych z przemieszczaniem się i nakłanianie do korzystania z transportu zbiorowego oraz niezmotoryzowanego (rowery lub ruch pieszy), który powinien być wybierany częściej niż samochód. Konieczna jest kontynuacja budowy miejsc przesiadkowych, łączących różne formy transportu: kolej, autobus, rower, samochód. Dodatkowo stworzenie mobilnej informacji pasażerskiej, tablic informacyjnych w miejscach przesiadkowych oraz wspólnego biletu, pozwoli na polepszenie jakości obsługi pasażerów, łatwość zmiany pojazdu, skrócenie czasu podróży i zapewnią im bezpieczeństwo.

Zasadnym byłoby, aby przy każdym zaplanowanym działaniu mającym na celu integrację różnego rodzaju transportu, prowadzone były kampanie społeczne i promocyjne, które miałyby na celu edukację i zwiększenie świadomości społeczności lokalnej na temat ochrony środowiska.

W transporcie, równoległe z tworzeniem kompletnej i nowoczesnej sieci infrastruktury, powinny być rozbudowywane systemy przewozów ładunków, zarówno w przewozach dalekobieżnych, jak i w logistyce regionalnej, służące zwiększaniu efektywności przewozów i obniżce kosztów, poprawie bezpieczeństwa ruchu, zmniejszaniu energochłonności pojazdów oraz zmniejszaniu zatłoczenia na sieci drogowej województwa. Transport multimodalny wymaga zdecydowanego wzmocnienia i rozwoju, gdyż to właśnie ta gałąź musi być priorytetem w odniesieniu do całego sektora transportu.

Opolszczyzna, jak wskazano wcześniej, nie posiada na swoim obszarze znaczących węzłów multimodalnych i jej pozycja jest znacznie słabsza niż województw ościennych. Należy wykorzystać istniejące miejsca przeładunków, porty i próbować rozbudowywać zakres usług bazując na istniejącej infrastrukturze. Niezbędna w tym zakresie jest współpraca różnych zarządców poszczególnych form transportu i to dialog pomiędzy nimi stanowi kluczowy element rozwoju sieci. Sukcesywnie wprowadzane powinny też być inteligentne systemy transportowe wspierające zarządzanie infrastrukturą.

Kierunki rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r. wskazują zasadność budowy terminala intermodalnego (droga, kolej) w Kędzierzynie-Koźlu i to jedyna tego typu inwestycja z terenu województwa opolskiego.

11.3. Usunięcie barier administracyjnych i technicznych utrudniających interoperacyjność sieci

Przez ostatnie dziesięciolecia systemy transportowe w poszczególnych państwach członkowskich Unii Europejskiej rozwijały się niezależnie od siebie, z zastosowaniem różnych rozwiązań technicznych. Takie zróżnicowanie utrudnia świadczenie usług przez przewoźników oraz powoduje, że muszą oni ponosić większe koszty działalności (związane np. z zakupem i utrzymaniem różnych rodzajów pojazdów). Wdrażanie interoperacyjności, a więc zharmonizowanie wymagań technicznych na poziomie Unii Europejskiej, powinno doprowadzić do sytuacji, w której np. pociąg może



przekroczyć granicę wielu państw członkowskich bez zatrzymywania się w celu dokonania jakichkolwiek czynności technicznych (np. zmiany lokomotywy).

Jak wskazuje Urząd Transportu Kolejowego, interoperacyjny tabor poruszający się po interoperacyjnej infrastrukturze oznacza duże oszczędności dla przewoźników kolejowych. Żeby zrealizować usługi międzynarodowe (albo, po pełnej liberalizacji rynków krajowych, żeby świadczyć usługi w innym państwie członkowskim) przewoźnik będzie mógł wykorzystać ten sam tabor, którego już używa. Nie będzie musiał kupować drogiej lokomotywy wielosystemowej lub taboru zgodnego z infrastrukturą w innych państwach członkowskich. Mniejsze zróżnicowanie floty taborowej oznacza także obniżenie kosztów utrzymania, czy kosztów szkolenia załogi.

Brak konieczności zmiany taboru na granicach oznacza także oszczędność czasu dla pasażerów i przedsiębiorców przewożących towary koleją. Interoperacyjność oznacza zatem także lepszą ofertę przewozową. Jest ważna nie tylko z punktu widzenia samego rynku kolejowego. Osiągnięcie spójności technicznej tego sektora i podniesienie w ten sposób jego konkurencyjności jest kluczowe dla obniżenia emisyjności europejskiej gospodarki i ochrony środowiska naturalnego.

Harmonizacja wymagań technicznych systemu kolejowego Unii Europejskiej odbywa się dwutorowo. Po pierwsze wszystkie państwa członkowskie zobowiązane są stosować te same wymagania techniczne zawarte w specjalnych aktach prawnych Unii Europejskiej - Technicznych Specyfikacjach Interoperacyjności. Po drugie państwa członkowskie zobowiązane są do redukcji krajowych wymagań technicznych.

Wdrażanie interoperacyjności jest procesem stopniowym, którego realizacja zaplanowana jest na wiele lat. Zapewnienie zgodności taboru i infrastruktury z Technicznymi Specyfikacjami Interoperacyjności, co do zasady wymagane jest jedynie wtedy, gdy są one modernizowane lub odnawiane. Na szczególną uwagę, w zakresie wdrażania interoperacyjności, zasługuje Europejski System Sterowania Ruchem Kolejowym (ERTMS), który ma zastąpić przeszło dwadzieścia systemów krajowych.

Zgodnie z ogólnym podejściem Unii Europejskiej, wyroby muszą spełniać określone dla nich wymagania zasadnicze. Podejście to stosowane jest również w kolejnictwie. Spełnienie wymagań zasadniczych przez wyroby kolejowe (w tym składniki interoperacyjności) oraz podsystemy, gwarantuje ich interoperacyjność. Prezes UTK jest organem nadzoru rynku zgodnie z ustawą o systemach oceny zgodności, co oznacza, że sprawuje on nadzór nad wyrobami kolejowymi i podsystemami dopuszczonymi już do eksploatacji.



11.4. Polepszenie jakości infrastruktury dla zapewnienia bezpieczeństwa uczestników ruchu i jej odporności na klimat

Zaproponowane rozwiązania, poza zapewnieniem bezpieczeństwa uczestników ruchu, powinny brać pod uwagę także odporność na klimat. Projekty powinny uwzględniać aspekty klimatyczne. Szczególnie w województwie opolskim infrastruktura powinna być dostosowana do wysokiego stanu wód – powodzi. Zagrożenie zniszczenia infrastruktury w wyniku wezbrania rzek jest tu bowiem realna. Należy szczegółowo przeanalizować historyczne dane hydrologiczne.

Przy projektowaniu należy brać pod uwagę opady atmosferyczne, sprawdzając ilości wód opadowych w trakcie deszczu nawalnego celem doboru odpowiedniej średnicy kanalizacji deszczowej oraz wpustów ulicznych do odprowadzenia wód deszczowych. Zaprojektowany system odprowadzania wód musi umożliwiać przejście opadów z nawalnych deszczy i burz. Odprowadzane ścieki deszczowe będą spełniać wartości określone w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dn. 24 lipca 2006 w sprawie warunków, jakie należy spełniać przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. nr 137, poz. 984). Bieżące sprawdzanie drożności m.in. sieci kanalizacyjnej, przepustów oraz sprawne usuwanie awarii i uszkodzeń urządzeń odwadniających ma na celu zmniejszenia lub ograniczenie możliwości wystąpienia podmywania wodą na skutek ulewnego opadu deszczu. Dla spełnienia wymogu niepogarszania stanu części wód, dla części wód będących w co najmniej dobrym stanie chemicznym i ilościowym, celem środowiskowym jest utrzymanie tego stanu.

Niezwykle istotna jest również odporność infrastruktury na wysokie temperatury i mrozy. Należy dobrać w odpowiedni sposób skład mieszanki bitumicznej, odpowiedni rodzaj asfaltu i jego udział procentowy, aby nawierzchnia była odporna na wysokie i niskie temperatury i nie koleinowała się. Właściwą jakością wykonania muszą wykazywać się również torowiska. Elementy wyposażenia (bariery, oznakowanie itp.) wykonane powinny zostać z materiałów, które nie będą podlegały odkształceniom. Zastosowane farby również muszą być odporne na różne temperatury. Materiały użyte do budowy muszą uwzględnić warunki pracy konstrukcji w wysokich temperaturach oraz falach mrozu, przeciwdziałać powstawaniu oraz ograniczając rozwój uszkodzeń w przewidywanym czasie eksploatacji. Powinny być oznakowane CE, co oznacza, że dokonano oceny ich zgodności z normą zharmonizowaną albo z europejską aprobatą techniczną bądź krajową specyfikacją techniczną państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub Europejskiego Obszaru Gospodarczego oznaczoną przez Komisję Europejską za zgodną z wymaganiami podstawowymi, albo umieszczony w określonym przez Komisję Europejską wykazie wyrobów mających niewielkie znaczenie dla zdrowia i bezpieczeństwa, dla których producent wydał deklarację zgodności z uznanymi regułami sztuki budowlanej, albo oznakowany, znakiem budowlanym z zastrzeżeniem, że nie podlega on obowiązkowi oznakowania CE.



Wszystkie elementy pionowe powinny posiadać odpowiednie fundamentowanie, odporne na silne wiatry. Dotyczy to w szczególności wielkopowierzchniowych znaków drogowych, tablic informacyjnych, czy wiat na przystankach/peronach. Wykonane nasadzenia wzdłuż dróg powinny odbywać się przy zastosowaniu drzew mających system korzeniowy palowy, co znacznie ograniczy potencjalne ryzyko powalenia konarów na jezdnię, bądź zlokalizowaną w jej sąsiedztwie inną infrastrukturę.

Należy zastosować odpowiedniej mocy i jasności oświetlenie uliczne oraz sygnalizacji świetlnej, które będą lepiej widoczne w niekorzystnych warunkach pogodowych – w przypadku mgieł. Ponadto oznakowanie pionowe i poziome powinno być wykonane z materiałów najnowszej generacji, o odpowiednim poziomie odbicia światła. Należy brać pod uwagę również opady śniegu i odporność infrastruktury również na ten czynnik klimatyczny. Możliwość wystąpienia opadów śniegu, które przełożą się na utrudnienia w funkcjonowaniu infrastruktury dotyczą sporadycznych, bardzo krótkich fragmentów czasu niezbędnych do przeprowadzenia działań zgodnie ze standardem zimowego utrzymania lub niedociągnięciami spowodowanymi niewłaściwym utrzymaniem. Opady śniegu nie stanowią zagrożenia dla inwestycji. Na zimowe utrzymanie składają się: działania organizacyjno – techniczne, przygotowanie materiałów do usuwania śliskości, usuwanie śniegu, usuwanie śliskości zimowej, obsługę meteorologiczną, prace porządkowe po sezonie zimowym. Nawierzchnia dróg powinna być odporna m.in. na działanie substancji stosowanych przeciwko oblodzeniu jezdni.

Wskazane działania zaradcze są działaniami obligatoryjnymi, narzuconymi przez szereg przepisów prawnych, branżowych, norm, podręczników i zarządzeń oraz rozporządzeń wewnętrznych zarządców infrastruktury. Powoduje to, że zidentyfikowane ryzyka, już na etapie projektu są minimalizowane poprzez opisane poszczególne działania zaradcze.

Projekt inwestycyjne muszą zatem zapewniać odporność na zmiany klimatu oraz łagodzenie zmian klimatu. Ich realizacja nie może nieść za sobą znaczącego ryzyka klimatycznego, to jest zarówno ryzyka znaczącego wpływu na klimat, jak i ryzyka braku lub niedostatecznego poziomu odporności na zmiany klimatu. Inwestycje muszą przestrzegać standardów związanych z ochroną środowiska naturalnego w zakresie: minimalizacji emisji zanieczyszczeń do środowiska naturalnego oraz redukcji poziomu hałasu z uwzględnieniem wymagań środowiskowych.

11.5. Wdrażanie innowacyjnych rozwiązań technologicznych

Innowacyjne rozwiązania technologiczne dostarczają wiele korzystnych zmian w transporcie – przyczyniają się do wzrostu jego jakości, zmniejszenia kosztów oraz skrócenia czasu podróży. Zaspokajają więcej potrzeb użytkowników i jednocześnie zwiększają rentowność przewozów. Jednym z innowacyjnych rozwiązań zmierzających do ograniczenia ruchu towarowego w transporcie jest stosowanie nowoczesnych:

- technologii informacyjnych i komunikacyjnych (ang. Information and Communication Technology – ICT)



- Inteligentnych Systemów Transportowych (ang. Intelligent Transport Systems – ITS), w tym telematyki.

Telematyka stała się w ostatnim czasie obszarem zainteresowań naukowo-badawczych wielu naukowców. Główną przesłanką zastosowania telematyki w transporcie jest ingerencja w przebieg procesów transportowych. Interwencja z wykorzystaniem telematyki pozwala na osiągnięcie trzech głównych korzyści:

- zwiększenie wydajności transportu (efektywnego zarządzania przewozami na obszarze miejskim),
- zwiększenie bezpieczeństwa na drogach,
- ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko.

System ITS wspomaga transport drogowy głównie w celu zwiększenia przepustowości ruchliwych dróg, skrócenia czasu podróży oraz zapewnienia bezpieczeństwa uczestnikom ruchu drogowego. W osiągnięciu powyższych celów pomocne staje się zastosowanie technologii informacyjnych i komunikacyjnych. Ich zadaniem jest bowiem wspieranie, nadzorowanie, sterowanie i zarządzanie procesami w transporcie oraz powiązanie tych systemów. Zastosowanie zaawansowanych, innowacyjnych technologii umożliwia zbieranie i analizę danych odnośnie ruchu pojazdów w miastach i nie tylko. Systemy te mogą służyć m.in.:

- komputerowemu wytyczaniu tras i planowaniu – pozwalają na wyznaczenie optymalnej trasy przejazdu pojazdu uwzględniającej wszelkie ograniczenia infrastrukturalne oraz oszacowanie całkowitego czasu przejazdu,
- zastosowaniu w pojazdach systemu nawigacji GPS (ang. Global Positioning Systems),
- uzyskaniu informacji o ruchu w czasie rzeczywistym,
- identyfikacji pojazdów za pomocą fal radiowych (RFID).

ITS korzysta z inteligentnych technologii transportowych takich jak:

- system centralnego sterowania ruchem drogowym oraz monitorowania ruchu drogowego (np.: sygnalizacja akustyczna, świetlna, znaki drogowe o zmiennej treści), automatyczne rozpoznawanie tablic rejestracyjnych,
- system zarządzania zdarzeniami i automatyczna rejestracja wykroczeń drogowych,
- system zarządzania miejscami parkingowymi i kontrola dostępu,
- zintegrowany system elektronicznej obsługi podróżnych w transporcie publicznym: elektroniczny system informacji pasażerskiej (np. elektroniczne tablice informacyjne), elektroniczny system dystrybucji i identyfikacji biletów;

Istotną funkcją Inteligentnych Systemów Transportowych jest rola informacyjna. Należą do niej przede wszystkim tablice zmiennej treści, wskazujące liczbę wolnych miejsc parkingowych, temperaturę otoczenia i temperaturę jezdni czy ostrzegające o wystąpieniu niekorzystnych warunków atmosferycznych. Mogą one również informować na bieżąco o utrudnieniach w ruchu, wynikłych przykładowo z prowadzenia robót remontowo-budowlanych dróg,



awariach pojazdów czy wypadkach. Wyposażenie infrastrukturalne pozwala bowiem na zaspokojenie potrzeb zgłaszanych przez użytkowników, a rozwój infrastrukturalny wpływa w dużym stopniu na poprawę jakości życia.

Rozwiązanie problemu mobilności wymaga dokonania zmian w organizacji usług przewozowych i transportowych, wdrożenia nowoczesnych technologii w ramach budowy/rozbudowy infrastruktury czy wprowadzenia innowacji w dziedzinie planowania i kontrolowania. Zarządzanie mobilnością jest coraz ważniejsze dla przyszłości transportu. Niezawodność i bezpieczeństwo transportu determinuje bowiem skrócenie czasu podróży zarówno w przewozach pasażerskich jak i towarowych..

Wdrażanie innowacyjnych rozwiązań technologicznych powinno być traktowane priorytetowo i wprowadzane nie tylko na terenie Opola, lecz również w ośrodkach lokalnych, celem upłynnienia ruchu i mniejszego oddziaływania transportu na środowisko.

ZDW Opole zaproponowało do realizacji w ramach FEO 2021-2027 m.in. projekt pn. Monitoring, osłona i diagnostyka dróg wojewódzkich ITS - opolski system inteligentnego sterowania ruchem ITS dla kierowców, znaki zmiennej treści LED, aplikacja, lokalizacja, wykorzystanie technologii 5G w informowaniu kierowców o objazdach i utrudnieniach.

Projekt ma na celu stworzenie systemu stałego monitoringu i nadzoru nad drogami wojewódzkimi województwa opolskiego. Dla stworzenia systemu konieczne jest przeprowadzenie pełnej oceny stanu i nośności całej sieci dróg z wykorzystaniem ugięciomierzy laserowych badań radarowych i fotorejestracji. System osłony zakłada wykorzystanie już istniejących miejsc do ważenia pojazdów i wyposażenie kilku z nich w instalację presetekcji. Pozwoli to na zabezpieczenie dróg przed ich niszczeniem przez pojazdy przeciążone. System będzie wykorzystywany również przez służby Głównego Inspektora Transportu Drogowego, Krajowej Administracji Skarbowej i Policji. Uzupełnieniem systemu będzie instalacja 15 stacji pogodowych wraz z podglądem wizyjnym na drogi, montaż oznakowania aktywnego między innymi przy wszystkich miejscach do ważenia pojazdów oraz spięcie wszystkich tablic wyświetlających prędkość w jeden układ nadzorowany z centrali systemu. Wprowadzony system pozwoli zabezpieczyć sieć dróg wojewódzkich przed degradacją poprzez szybsze i pewniejsze wyeliminowanie przeciążonych pojazdów. Samo istnienie systemu zniechęci przewoźników od prób przekraczania dozwolonego tonażu. System skutecznie będzie wspomagał Policję, GITD oraz KAS w postępowaniach dowodowych. Wprowadzenie stacji pogodowych pozwoli na stały, pewny monitoring sieci drogowej w różnych sytuacjach pogodowych. System wypełnia wszystkie warunki dla nowoczesnego i pełnego Systemu ITS Opolszczyzny.

Wartość projektu to 25 mln. Realizacja została zaplanowana na lata 2022 – 2025.



11.6. Propagowanie stosowania niskoemisyjnych źródeł energii i układów napędowych oraz stosowania paliw alternatywnych

Działania niskoemisyjne i inwestycje w infrastrukturę mającą na celu promowanie innych środków transportu niż samochód, to najszerzej wykonane inwestycje na drogach gminnych, z wykorzystaniem środków z budżetu Unii Europejskiej w perspektywie 2014-2020. Także samorządy wyższego szczebla inwestowały w gospodarkę niskoemisyjną, dążąc m.in. do integracji różnych form transportu. Poprzez dotychczasowe inwestycje w ekologiczny transport publiczny, działania dotyczące przebudowy infrastruktury miejskiej wyprowadzającej z centrów miast indywidualny ruch samochodowy, integrację funkcjonowania poszczególnych podsystemów transportowych czy inne inwestycje wynikające z planów gospodarki niskoemisyjnej i programów ochrony powietrza, zmniejszono ilości zanieczyszczeń wprowadzanych do środowiska naturalnego.

Niemniej jednak, analizując priorytety Unii Europejskiej, należy w dalszym ciągu, w inwestycjach zmierzać do redukcji zużycia energii, zwiększenia wykorzystania źródeł odnawialnych oraz ograniczenia emisji gazów cieplarnianych wraz z ekologiczną oceną ich efektywności. W tym celu największy udział ma rozwój flot pojazdów niskoemisyjnych oraz niskoemisyjnego transportu publicznego. Nowoczesne pojazdy wprowadzają znacznie mniej substancji szkodliwych do środowiska. Preferencyjnie powinny być traktowane projekty związane z zakupem bezemisyjnych pojazdów transportu publicznego. W uzasadnionych przypadkach tzn. tam gdzie inwestycje w tabor bezemisyjny byłyby całkowicie nieuzasadnione, należy dopuścić zakup pojazdów z silnikami hybrydowymi łączącymi paliwo diesel (Euro VI) oraz elektryczne.

Wraz z wymianą taboru, konieczny jest rozwój infrastruktury do tankowania gazu ziemnego, biopaliw ciekłych i innych paliw alternatywnych oraz do ładowania pojazdów elektrycznych. Rozbudowana sieć punktów do tankowania, ułatwi przemieszczanie się i zwiększy wydajność. Budowa stacji do ładowania pojazdów zapewni również lepszą dostępność dla transportu publicznego i indywidualnego. Aktualnie trwają już prace nad budową nowych stacji m.in. stacja tankowania pojazdów sprężonym gazem ziemnym CNG przy ul. Oświęcimskiej w Opolu (stacja ogólnodostępna). Takie działania przyczynią się do propagowania stosowania niskoemisyjnych źródeł energii i układów napędowych oraz stosowania paliw alternatywnych.

Przy inwestycjach infrastrukturalnych należy również uwzględnić działania niskoemisyjne. Oświetlenie uliczne stanowi duży udział w kosztach za energię elektryczną ponoszonych przez JST. Budowa oświetlenia drogowego w technologii LED pozwoli na racjonalizację wydatków, zwiększenie energooszczędności oświetlenia, przy spełnieniu wymagań technicznych. Do zasilania warto na remontowanych, czy budowanych budynkach/dworcach montować panele fotowoltaiczne. Panele mogą również zasilać znaki aktywne, co dodatkowo podniesie poziom bezpieczeństwa.



Przestawienie gospodarki na gospodarkę niskoemisyjną, a tym samym ograniczenie emisji gazów cieplarnianych i innych substancji uważa się, nie tylko za kluczowy krok w kierunku zapewnienia stabilnego środowiska, lecz także element długofalowego zrównoważonego rozwoju.

11.7. Zmniejszenie narażenia obszarów miejskich na ujemny wpływ przebiegającego przez nie transportu kolejowego i drogowego

Niedostateczne oddzielenie sieci drogowej od terenów zabudowanych, zły stan technicznych infrastruktury transportowej, wzrastające koszty czasu, eksploatacji i ograniczone bezpieczeństwo ruchu drogowego są poważną przyczyną licznych utrudnień w codziennym funkcjonowaniu społeczności lokalnej województwa opolskiego. Utrzymujący się intensywny wzrost natężenia ruchu w regionie oraz nienadążające za tym zmiany jakości sieci transportowej przekładają się na pojawiające się problemy w funkcjonowaniu sieci komunikacyjnej Opolszczyzny. Dla użytkowników sytuacja ta oznacza m. in. dłuższy czas dojazdu do celu, większe ryzyko uczestniczenia w wypadku drogowym oraz wyższe koszty transportu. Duża liczba pojazdów, w tym w większości nie spełniająca normy EURO 6, generuje większe koszty użytkowników i środowiska, wypadków, eksploatacji, a także przewozu. Działania w ramach Planu Transportowego zmierzają do ochrony środowiska naturalnego oraz promowania zrównoważonego transportu i usuwania niedoborów przepustowości w funkcjonowaniu najważniejszych infrastruktur sieciowych.

Najistotniejszym działaniem, które ma za zadanie chronić tereny zabudowane od transportu drogowego jest wyprowadzenie ruchu i skierowanie go na obwodnice. Zaplanowano aż 20 takich inwestycji, które nie tylko usprawnią ruch pojazdów, lecz przede wszystkim ułatwią tranzyt samochodowy i zwiększą bezpieczeństwo mieszkańców, poprawi się również komfort jazdy podróżującym. Przy planowaniu inwestycji transportowych należy ograniczyć maksymalnie ich przebieg przez tereny leśne, aby minimalizować konieczność wyłączeń gruntów z produkcji leśnej. Zasadnym jest zapewnienie bezpiecznego korzystania z infrastruktury w szczególności dzieciom, osobom starszym, niepełnosprawnym, mającym problemy z samodzielnym poruszaniem się. Duża liczba użytkowników infrastruktury, przy jednoczesnym nienajlepszym stanie nawierzchni przekłada się bowiem na wysoki odsetek kolizji i wypadków drogowych, zmniejszając ponadto ich mobilność i w ten sposób ograniczając dostęp do rynku pracy, placówek służby zdrowia, informacji itd.

Za sprawą realizacji projektów, oprócz poprawy bezpieczeństwa użytkowników, nastąpi polepszenie jakości komunikacji - zwiększy się płynność ruchu, przy jednoczesnej redukcji jego uciążliwości. Realizacja inwestycji zapewni poprawę dostępności komunikacyjnej wewnątrz i na zewnątrz województwa, zwiększając jednocześnie spójność układów transportowych, przy równoczesnym podniesieniu bezpieczeństwa ruchu drogowego, polepszeniu klimatu akustycznego oraz redukcji zanieczyszczeń.



Dla obszarów miejskich, niezwykle ważny jest także stan techniczny taboru. Zakup nowych środków transportu, czy to na potrzeby komunikacji autobusowej czy kolejowej, zapewni komunikację w zgodzie ze standardami środowiskowymi. Ponadto rozwój infrastruktury dla niskoemisyjnych środków transportu, zmniejszy niekorzystne oddziaływanie na otoczenie i będzie promowało nowe wzorce w przemieszczaniu się.

Zły stan techniczny infrastruktury powoduje zwiększenie emitowanego hałasu oraz drgań przez poruszające się pojazdy. Brak płynności ruchu powoduje również nadmierną emisję zanieczyszczeń związanych z wydzielaniem spalin. Wzmószona emisja spalin, wysoki poziom hałasu i drgań negatywnie oddziałują na zamieszkujące w sąsiedztwie dróg czy kolei osoby, narażając je na utratę zdrowia i poważne choroby. Zaplanowane inwestycje przełożą się na poprawę stanu środowiska naturalnego między innymi poprzez:

- zmniejszenie tempa wzrostu zanieczyszczeń spowodowanych ruchem drogowym,
- zapewnienie właściwego klimatu akustycznego,
- wymianie taboru na proekologiczny,
- zastosowane środki ochrony środowiska,
- zapewnienie bezpiecznego transportu materiałów niebezpiecznych.

11.8. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego

Przed województwem opolskim stoi wiele działań, które są potrzebne do wykonania, aby sieć drogowa regionu była dostosowana technicznie i organizacyjnie do potrzeb użytkowników, w tym w szczególności niechronionych uczestników ruchu drogowego (pieszych, rowerzystów). Należy wdrażać rozwiązania zwiększające bezpieczeństwo na drogach ze względu na utrzymujące się niekorzystne statystyki dotyczące wypadkowości, które skutkują wysokimi kosztami społecznymi.

Biorąc pod uwagę priorytet nadany w ostatnich latach ochronie pieszych, w pierwszej kolejności powinny być promowane rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo na przejściach dla pieszych, przez m.in. ich oświetlenie/doświetlenie (asymetryczne oświetlenie przejść dla pieszych), budowę azyli dla pieszych, sygnalizacji świetlnej a także w obrębie drogi tj. budowa i przebudowa chodników oraz ścieżek rowerowych, budowa peronów na przystankach publicznego transportu zbiorowego oraz bezpiecznych dojazdów do peronów. Będzie to działanie komplementarne z procedowanymi zmianami ustawowymi przewidującymi przyznanie pierwszeństwa pieszemu wyrażającemu zamiar przejścia przez jezdnię. Zwiększenie zakresu ochrony pieszego w rejonie przejścia dla pieszych czy obowiązek zachowania szczególnej ostrożności przez pieszego to rozwiązania, które weszły w życie 1 czerwca 2021 r. – w znowelizowanej ustawie Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2021 poz. 450 ze zm.).

Niemniej jednak działania w zakresie BRD powinny w takim samym stopniu dotyczyć również zmotoryzowanych uczestników ruchu. Dla nich zasadnicze znaczenie ma stan samej infrastruktury (drogi). Każda inwestycja powinna dążyć do:



- podnoszenia parametrów użytkowych nawierzchni – nowa nawierzchnia spowoduje m.in. likwidację zastoisk wód, zwiększających prawdopodobieństwo wpadnięcia pojazdu w poślizg, czy likwidację kolein, ubytków, spękań,
- poprawy warunków widoczności na skrzyżowaniach i wjazdach na jezdnie dróg, w tym na pasach włączeń i wyłączeń,
- poprawy geometrii skrzyżowań dróg, w szczególności w zakresie kanalizacji ruchu,
- budowy oświetlenia, w szczególności w obrębie terenów zabudowanych, doświetlenie przejść dla pieszych,
- wymuszania redukcji prędkości (np. wyspy przed wjazdami do miejscowości).
- zwiększenia czytelności oznakowania pionowego i poziomego.

W ramach BRD należy także wdrażać działania mające na celu:

- budowę chodników i ciągów pieszo-rowerowych,
- budowę zatok autobusowych,
- budowę/przebudowę skrzyżowań,
- montaż aktywnych znaków drogowych,
- montaż sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach,
- likwidację punktów kolizyjnych, w szczególności ograniczanie liczby zjazdów z jezdni głównych,
- korekty łuków poziomych jezdni,
- zmianę organizacji ruchu.

Celem promowania bezpieczeństwa na drogach, zasadnym byłaby współpraca z Policją. Zorganizowanie wspólnych kampanii promocyjnych, połączonych z działaniami prewencyjnymi, zwiększy świadomość uczestników ruchu drogowego o skutkach zdarzeń drogowych.

ZDW Opole zaproponowało do realizacji w ramach FEO 2021-2027 m.in. projekt pn.

1. Pieszycy uczestnik ruchu drogowego to każdy z nas. Zaplanowano program szkoleń (ok. 10 szt.) dotyczący bezpieczeństwa pieszych w powiązaniu z zadaniami realizowanymi w ramach poprawy infrastruktury przejść dla pieszych /WORD Opole/. Projekt zapewni promocję bezpiecznego zachowania pieszych w mediach lokalnych, zajęcia edukacyjne z dziećmi klasy 3-6, program edukacyjny skierowany do seniorów oraz wybudowanie wzorcowych przejść dla pieszych jako pomocy edukacyjnych.
Wartość projektu 5 mln, zaplanowano jego realizację w latach 2022 – 2024.
2. Opolskie Mobilne z Zebra bezpiecznie. Zaplanowano rewitalizację i doświetlenie 50 szt. przejść dla pieszych, kampanię edukacyjną, warsztaty z symulacją wypadku na niewłaściwie oznakowanym lub niedoświetlonym przejściu.

Wszystkie wypadki i związane z nimi tragedie ludzkie wpływają na zachwianie rozwoju społeczeństwa. Wzrost wypadkowości w obszarach zurbanizowanych w rejonie przejść dla pieszych spowodował wprowadzenie od



1 czerwca 2021 roku nowych przepisów ustawy Prawo o ruchu drogowym dotyczących pieszych. W związku z tym konieczna jest weryfikacja wszystkich przejść dla pieszych i poprawa ich percepcji dla użytkowników drogi. Szczególne znaczenie ma to w obszarach zurbanizowanych, gdzie przejścia dla pieszych są obciążone dużo większym ruchem pieszych, a tym samym stwarzają większe realne zagrożenie.

Wybranie 50 przejść dla pieszych i ich modernizacja i rewitalizacja wpłynie pozytywnie na rozwój społeczności lokalnych i poprawi ich bezpieczeństwo. Zastosowanie nowoczesnych rozwiązań nawiązujących do znaczenia tych obszarów wpłynie na podniesienie atrakcyjności turystycznej miejscowości.

Wartość projektu to 5 mln zł, możliwość realizacji przy współudziale JST. Realizacja w latach 2022 – 2026.

3. Opolskie Mobilne - szerokiego skrzyżowania dróg! Zadanie obejmuje rewitalizację najważniejszych punktów przecięcia dróg w miejscowościach, kompleksowe przebudowy skrzyżowań w najbardziej niebezpiecznych miejscach, nieczytelne przebiegi.

Rewitalizacja najważniejszych punktów miejscowości pozwoli przywrócić wygląd i znaczenie które kiedyś miały skrzyżowania dróg w tych miejscowościach. Kompleksowa przebudowa przestrzeni zurbanizowanej i wyposażenie jej w nowoczesne rozwiązania poprawiające przepustowość komunikacyjną i bezpieczeństwo, wpłynie na rozwój turystyki i wszystkich warstw zrównoważonego i zintegrowanego społeczeństwa.

Wszystkie z sześciu wskazanych lokalizacji (Namysłów, Ozimek, Krapkowice, Popielów, Szonów i Pokój) mają, bogatą wartość historyczną i bardzo ważne znaczenie dla mieszkańców tych miejscowości jak i dla wszystkich podróżujących. Dzięki rewitalizacji tych obszarów nastąpi poprawa przepustowości, co pozwoli skrócić czasy podróży oraz poprawi się bezpieczeństwo mieszkańców i wszystkich użytkowników tych obszarów. Zastosowanie nowoczesnych rozwiązań nawiązujących do znaczenia tych obszarów wpłynie na podniesienie atrakcyjności turystycznej miejscowości.

Wartość 22 mln zł. Realizacja w latach 2022 – 2026.

W pkt. 4.7. Planu zawarto tabelę prezentującą odcinki dróg służących dla połączeń regionalnych, które są dotknięte zagrożeniami bezpieczeństwa ruchu drogowego. Żadna z dróg wojewódzkich nie została zaklasyfikowana do poziomu E, czyli takiego, na którym poziom bezpieczeństwa jest bardzo niski. Niemniej jednak dla dróg zaliczonych do kategorii B (wysoki poziom), C (średni poziom) i D (Niski poziom) wskazano planowane inwestycje infrastrukturalne, ukierunkowane na usunięcie zidentyfikowanych zagrożeń.

11.9. Działania pozainwestycyjne, kompensujące negatywny wpływ proponowanych inwestycji na środowisko oraz bezpieczeństwo transportu

Poza opisanymi działaniami inwestycyjnymi, zaplanowano również działania pozainwestycyjne, kompensujące negatywny wpływ proponowanych inwestycji na środowisko oraz bezpieczeństwo transportu. Są to działania informacyjne i promocyjne dotyczące edukacji w zakresie efektywności energetycznej transportu publicznego, rowerowego i pieszego. Zaplanowano kampanię informacyjno-promocyjną, której głównym celem jest zwiększenie świadomości społecznej w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej, a tym samym skłonienie mieszkańców do

PTWO 2030



zrównoważonych zachowań związanych z przemieszczaniem się i nakłanianie do korzystania z transportu zbiorowego oraz niezmotoryzowanego (rowerowego lub ruchu pieszego), który powinien być wybierany częściej niż samochód jako podstawowy środek przemieszczania się w obrębie województwa opolskiego. Kampania ma na celu również informowanie o innych proekologicznych zachowaniach dot. poprawy efektywności energetycznej.

W zakres kampanii będzie wchodzić m.in.:

- produkcja oraz emisja spotów reklamowych (telewizja, radio, Internet) skierowanych do mieszkańców województwa, w tym przede wszystkim do osób korzystających z samochodów osobowych,
- przygotowanie i przeprowadzenie konkursów promujących zrównoważoną mobilność i proekologiczne zachowania,
- opracowanie treści i publikacja artykułów w prasie lokalnej,
- przygotowanie i przeprowadzenie rajdów rowerowych połączonych z piknikami rodzinnymi,
- organizacja spotkań dla dzieci i młodzieży,
- opracowanie, druk i rozwieszenie materiałów informacyjno-promocyjnych,
- billboardy promocyjne umieszczane na terenie województwa.



12. Sposób wdrażania i monitorowania efektów realizacji celów ujętych w Planie Transportowym

Odpowiedzialny za wdrażanie, monitorowanie efektów realizacji celów oraz ocenę stopnia osiągnięcia celów Planu jest Zarząd Województwa Opolskiego, który wykonuje przypisane mu zadania przy pomocy odpowiednich departamentów Urzędu Marszałkowskiego Województwa Opolskiego. Organem odpowiedzialnym w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Opolskiego za przygotowanie Planu Transportowego Województwa Opolskiego oraz późniejszą jego aktualizację będzie Departament Infrastruktury i Gospodarki. Proces ten wspierać będą podmioty zarządzające infrastrukturą transportową w województwie opolskim, takie jak: ZDW w Opolu, GDDKiA/Opole, RZGW Wrocław, RZGW Gliwice, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Polregio Sp. z o.o., Prezydent Miasta Opole oraz PKP Cargo S.A., Zarządy Dróg Powiatowych, Miejski Zarząd Dróg w Opolu. Współpraca z zarządcami infrastruktury będzie miała wpływ na zmiany w Planie Transportowym Województwa Opolskiego, wypracowywanie rozwiązań umożliwiających realizację określonych celów zawartych w dokumencie, monitorowanie realizacji oraz tworzenie rozwiązań usprawniających.

Istotną rolę w realizacji Planu Transportowego spełniają również samorzady lokalne (powiatowe i gminne), które mogą skoordynować własne działania, związane z tworzeniem systemów transportowych, z systemami innych podmiotów – w szczególności gmin i powiatów ościennych. Podmioty sprawujące nadzór nad infrastrukturą transportu, poprzez swoje kompetencje, przygotowanie organizacyjne i techniczne zapewniają:

- sprawne nadzorowanie inwestycji oraz jej prawidłowe rozliczenie,
- wyłonienie Wykonawców zgodnie z przepisami prawa,
- prawidłowe prowadzenie inwestycji przy spełnieniu wymagań obowiązujących norm budowlanych, warunków technicznych, przepisów branżowych, przepisów prawa,
- realizację inwestycji zgodnie z zaplanowanymi terminami i zakresem rzeczowym,
- prawidłowe wykorzystanie i utrzymanie infrastruktury, która była przedmiotem finansowania, z zachowaniem zasad trwałości użytkowania,
- realizację inwestycji z poszanowaniem środowiska.

Natomiast organizatorzy transportu odpowiedzialni są za przygotowanie i zapewnienie spójnej, skoordynowanej i komplementarnej oferty przewozowej o wysokiej jakości, efektywnej, która stanowi odpowiedź na potrzeby transportu osób i towarów.

Realizacja zaplanowanych zadań będzie odbywała się zgodnie z polskim prawem oraz poszczególnymi wytycznymi i procedurami. Każdorazowo zadanie będzie realizowane po przeprowadzeniu postępowania przetargowego zarówno w przypadku zadań pozakonkursowych, jak i konkursowych. Wprowadzone procedury nie będą



przewidywały wyjątków związanych z odstąpieniem od obowiązku przeprowadzenia postępowania przetargowego. Dokumentacja dla projektów zostanie wykonana zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Trwałość projektu mierzona będzie, przede wszystkim, poprzez monitorowanie stopnia osiągniętych wskaźników projektu. Projekt zachowa trwałość, gdy w ciągu pięciu lat od zakończenia jego realizacji nie zostanie poddany zasadniczym zmianom mającym wpływ na jego charakter lub warunki jego realizacji, a wskazane cele zostaną utrzymane w rozpatrywanym okresie. Modernizacja projektu w przyszłości będzie realizowana tylko ze środków własnych beneficjenta. Zastosowane rozwiązania techniczne, spełniające normy i standardy, zapewnią długoterminowe funkcjonowanie projektów. Jednostki realizujące projekty będą posiadały odpowiednią zdolność organizacyjną do jego przeprowadzenia. Cały cykl przygotowujący projekt do realizacji, począwszy od założeń koncepcyjnych do samej realizacji będzie nadzorowany przez poszczególnych beneficjentów. Trwałość instytucjonalną dotyczącą trwałości struktur podmiotu realizującego projekt będzie zapewniona.

Zarządzanie finansowe projektu będzie realizowane przez poszczególnych beneficjentów. W przypadku jednostek samorządu terytorialnego poprzez budżet jednostki, a także Wieloletnie Prognozy Finansowe. Jednostki samorządu terytorialnego, jak i inne centralne jednostki są instytucjonalnie przygotowane do wykorzystania środków w ramach Funduszy Europejskich. Beneficjenci dysponują środkami finansowymi w zakresie udziału własnego na realizację poszczególnych projektów. Po zakończeniu projektu beneficjenci będą również posiadali środki na jego utrzymanie.

Nadzór nad projektami po ich zakończeniu będą prowadzili poszczególni beneficjenci. Beneficjenci (jednostki samorządu terytorialnego, firmy o istotnym znaczeniu dla całego kraju, jednostki administracji centralnej) posiadają zdolności organizacyjne i finansowe na przeprowadzenie poszczególnych projektów oraz ich utrzymanie przez wskazany czasookres. Beneficjenci realizowali już zadania związane z pozyskaniem środków z funduszy europejskich. Zadania te zostały wskazane w niniejszym opracowaniu.

Jednostki wdrażające poszczególne projekty realizowały analogiczne zadania już w latach wcześniejszych, jak i czynią to na bieżąco w ramach różnych programów unijnych. Dlatego też należy uznać, że są odpowiednio przygotowane do nowego okresu programowania. Z pewnością będzie to miało wpływ na zwiększenie obciążenia administracyjnego, jednakże należy zwrócić uwagę, że pozyskanie dodatkowych środków na realizację kapitałochłonnych projektów powoduje, iż korzyści w znaczącym stopniu przekraczają wydatki związane z dodatkowymi obciążeniami administracyjnymi. Należy również zwrócić uwagę, że nadzór nad właściwą realizacją projektów prowadzony jest na bieżąco, zarówno przez samych beneficjentów, jak i instytucje zarządzające poszczególnymi programami czy pośredniczące. Jednocześnie firmy prywatne mają wprowadzone dodatkowe procedury, jak i normy związane z procesami inwestycyjnymi, a jednostki samorządu terytorialnego – kontrolę wewnętrzną lub audyt. Niejednokrotnie projekty prowadzone są przez jednostki organizacyjne samorządu terytorialnego kontrolowane przez poszczególne komórki jednostki samorządu.



Zarząd Województwa Opolskiego zobowiązany jest do egzekwowania ustaleń Planu Transportowego Województwa Opolskiego w odniesieniu do instytucji wdrażających cele ujęte w przedmiotowym dokumencie. Organem odpowiedzialnym w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Opolskiego za monitorowanie efektów realizacji celów ujętych w Planie Transportowym będzie Departament Infrastruktury i Gospodarki, Departament Funduszy Europejskich oraz Departament Rozwoju Regionalnego i Polityki Przestrzennej. Informacje o efektach i procesie realizacji inwestycji oraz celów ujętych w Planie Transportowym Województwa Opolskiego, uzyskiwane będą od podmiotów zarządzających infrastrukturą transportową w regionie.

Instrumentami wykorzystywanymi w monitorowaniu postępów realizacji Planu Transportowego Województwa Opolskiego są przede wszystkim:

- raport z wykonania zadań określonych w Planie Transportowym Województwa Opolskiego opracowany po upływie pięciu lat realizacji Planu,

Planuje się, że raport ten będzie zawierać m.in. następujące informacje:

- a. narzędzia realizacji Planu Transportowego Województwa Opolskiego,
 - b. rzeczowo-finansową ocenę podjętych przedsięwzięć,
 - c. ocenę stopnia zaawansowania oraz efektów projektów realizowanych w ramach Planu Transportowego Województwa Opolskiego,
 - d. ocenę postępu realizacji celów Planu Transportowego Województwa Opolskiego,
 - e. ocenę stopnia realizacji wskaźników przypisanych do Planu Transportowego Województwa Opolskiego,
 - f. wnioski dotyczące istotnych problemów zidentyfikowanych w trakcie realizacji Planu Transportowego Województwa Opolskiego,
 - g. rekomendacje w zakresie planowanych działań.
- raport końcowy z realizacji Planu Transportowego Województwa Opolskiego.

Z uwagi na fakt, iż w znacznej części wskaźniki realizacji określone w Planie Transportowym są ściśle związane ze wskaźnikami realizacji określonymi w Funduszach Europejskich dla Województwa Opolskiego na lata 2021-2027, proces monitorowania i oceny Planu będzie bazował na informacjach uzyskiwanych z systemu monitorowania FEO 2021-2027. Podstawowymi narzędziami monitorowania realizacji Planu będą:

- baza informacji i wskaźników celów strategicznych i operacyjnych, które co do zasady będą mierzone z roczną częstotliwością,
- badania, opracowania studialne, ekspertyzy, analizy, które będą służyć zaspokojeniu potrzeb informacyjnych związanych z monitorowaniem Planu Transportowego Województwa Opolskiego.

Co najmniej raz w okresie realizacji Planu Transportowego zostanie dokonana analiza trendów społeczno-



gospodarczych zachodzących w województwie, w zakresie wynikającym z realizacji przedmiotowego dokumentu w stosunku do raportu otwarcia. Zarząd Województwa Opolskiego przyjmuje sprawozdanie opracowane po upływie pięciu lat realizacji Planu, wyniki analiz, ekspertyz oraz:

- na ich podstawie wydaje rekomendacje w zakresie wdrażania Planu i przekazuje je do realizacji departamentowi odpowiedzialnemu za jego realizację,
- przyjmuje sformułowane rekomendacje w zakresie wdrażania Planu i przekazuje je do realizacji departamentowi odpowiedzialnemu za jego realizację.

Wykaz inwestycji ujętych w dokumencie ma jedynie charakter indykatorywny, a ich faktyczna realizacja jest uzależniona od pozyskania środków na ich sfinansowanie, w tym od spełnienia warunków określonych dla poszczególnych źródeł finansowania. Listy planowanych przedsięwzięć priorytetowych powinny zabezpieczać realizację zaplanowanych wskaźników monitorowania na poziomie FEO 2021-2027. Realizacja Planu będzie przebiegała z zachowaniem zasady efektywności inwestycyjnej zakładającej, iż priorytet otrzymują te przedsięwzięcia, które charakteryzują się najwyższym stopniem efektywności ekonomicznej w korelacji z potrzebami mieszkańców oraz stanem infrastruktury transportowej regionu. Należy przy tym mieć na uwadze ograniczone środki FEO 2021-2027, jako głównego źródła realizacji Planu Transportowego Województwa Opolskiego.

13. Wskaźniki rezultatów i produktu systemu transportowego ujęte w Planie Transportowym

Plan Transportowy określa najważniejsze wskaźniki rezultatu i produktu. System wskaźników realizacji PTWO 2030 został opracowany na podstawie indykatorów określonych dla FEO 2021-2027. Priorytety FEO 2021-2027, odnoszące się do sektora transportu, to:

- **Cel 2.** Bardziej przyjazna dla środowiska, niskoemisyjna i przechodząca w kierunku gospodarki zeroemisyjnej oraz odporna Europa dzięki promowaniu czystej i sprawiedliwej transformacji energetycznej, zielonych i niebieskich inwestycji, gospodarki o obiegu zamkniętym, łagodzenia zmian klimatu i przystosowania się do nich, zapobiegania ryzyku i zarządzania ryzykiem, oraz zrównoważonej mobilności miejskiej.

Cele szczegółowe:

- Wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej.

- **Cel 3.** Lepiej połączona Europa dzięki zwiększeniu mobilności.

Cele szczegółowe:

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

Tabela 60 Wskaźniki produktu systemu transportowego ujęte w Planie Transportowym

PRIORYTET	Cel szczegółowy	Fundusz	Kategoria regionu	Nr identyfikacyjny	Wskaźnik produktu	Jednostka
CP2	2.viii	EFRR	Stabiej rozwinięte	RCO 57	Pojemność ekologicznego taboru do zbiorowego transportu publicznego	os.
CP2	2.viii	EFRR	Stabiej rozwinięte		Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej i metropolitarnej	szt.
CP2	2.viii	EFRR	Stabiej rozwinięte		Liczba wspartych zintegrowanych węzłów przesiadkowych	szt.
CP2	2.viii	EFRR	Stabiej rozwinięte	RCO 58	Wspierana infrastruktura rowerowa	km
CP3	3.iii	EFRR	Stabiej rozwinięte	RCO 44	Długość nowych lub rozbudowanych dróg poza TEN-T	km
CP3	3.iii	EFRR	Stabiej rozwinięte	RCO 46	Długość dróg przebudowanych lub zmodernizowanych poza TEN-T	km

Źródło: FEO 2021-2027

Tabela 61 Wskaźniki rezultatu systemu transportowego ujęte w Planie Transportowym

PRIORYTET	Cel szczegółowy	Fundusz	Kategoria regionu	Nr identyfikacyjny	Wskaźnik rezultatu	Jednostka
CP2	2.viii	EFRR	Stabiej rozwinięte	RCR 62	Roczna liczba użytkowników nowego lub zmodernizowanego transportu publicznego	użytkownicy
CP2	2.viii	EFRR	Stabiej rozwinięte	RCR 29	Szacowana emisja gazów cieplarnianych	tony ekwiwalentu CO ₂ /rok

Źródło: FEO 2021-2027



14. Streszczenie

Głównym zadaniem Planu Transportowego Województwa Opolskiego 2030 (PTWO 2030) jest wytyczenie kierunków rozwoju systemu transportowego Województwa Opolskiego w trakcie okresu programowania 2021 – 2027 oraz nakreślenie propozycji działań w perspektywie do 2030 roku. Dokument ma za zadanie umożliwienie kompleksowego rozwoju regionalnego systemu transportowego w oparciu o główne obszary takie jak: wzmocnienie powiązań z Transeuropejską Siecią Transportową TEN-T, zwiększenie dostępności komunikacyjnej i spójności regionu, poprawę bezpieczeństwa w transporcie oraz zmniejszenie jego wpływu na środowisko. Opracowanie dokumentu jest obligatoryjne dla spełniania przez Województwo Opolskie, warunku podstawowego Celu Polityki 3 pn. *Lepiej połączona Europa – mobilność i regionalne połączenia teleinformatyczne*, określonego w projekcie Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 maja 2018 r.

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

Celem PTWO 2030 jest stworzenie w województwie opolskim efektywnego systemu transportowego, umożliwiającego sprawne przemieszczanie się mieszkańców, a także przewozu towarów oraz spójnego systemu dróg wszystkich kategorii odpowiedniego do wzrastającego natężenia ruchu drogowego i potrzeb komunikacyjnych. Wynika to przede wszystkim z kluczowej roli jaką pełni system transportowy w rozwoju procesów integracyjnych i powiązań funkcjonalnych. Dostęp do odpowiedniej jakości, nowoczesnej infrastruktury drogowej, kolejowej i wodnej oraz do sprawnie zorganizowanego systemu transportu zbiorowego jest warunkiem decydującym o możliwości rozwoju województwa opolskiego.

Dokument określił 4 główne obszary problemowe, mające wpływ na potencjał infrastruktury transportowej i zalicza się do nich:

- niską dostępność transportową województwa (zewnętrzną i wewnętrzną),
- złą jakość istniejącej infrastruktury,
- niedostateczną liczbę obwodnic,
- obszary narażone na niebezpieczeństwo powodzi.



Jako główne kierunki rozwoju transportu ujęte w Planie Transportowym, przyjęto:

- wyprowadzanie ruchu samochodowego z obszarów miejskich poprzez budowę obwodnic,
- poprawa dostępności do węzłów autostrady A4,
- budowa nowych tras komunikacyjnych, w tym dróg ekspresowych,
- budowa nowego węzła autostradowego na wysokości m. Prószków/Ochodze dla lepszego skomunikowania stolicy regionu,
- rozwój i wzmocnienie regionalnej osi komunikacyjnych w relacji północ-południe poprzez drogi wojewódzkie nr 401, 411, 416, 423, 454, 901,
- budowa nowych przepraw mostowych,
- modernizacja istniejących przepraw mostowych (podniesienie klasy nośności obiektów),
- budowa nowych obiektów inżynierskich,
- modernizacja istniejących obiektów inżynierskich (podniesienie klasy nośności obiektów),
- poprawa parametrów technicznych istniejącej infrastruktury drogowej, kolejowej i wodnej,
- zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- rewitalizacja linii kolejowych,
- rozwój infrastruktury rowerowej, stanowiącej alternatywę dla transportu indywidualnego,
- wymiana taboru autobusowego i kolejowego na proekologiczny,
- zintegrowanie transportu autobusowego i kolejowego
- budowa węzłów przesiadkowych,
- zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego, w tym aglomeracyjnego.

Cele ujęte w Planie Transportowym opierają się na przeprowadzonej inwentaryzacji systemu transportowego regionu, do którego można zaliczyć transport drogowy, kolejowy, wodny śródlądowy, lotniczy, transport publiczny oraz ruch rowerowy. Dokument analizuje ponadto transport multimodalny, a także omawia kwestie BRD i gospodarki niskoemisyjnej.

Nadrzędny cel Planu Transportowego zdefiniowano jako wykorzystanie potencjałów Województwa Opolskiego służących zwiększeniu dostępności transportowej i poprawie jakości życia mieszkańców w warunkach zrównoważonego rozwoju. Do realizacji celu nadrzędnego, wyznaczono cele szczegółowe:

Cel szczegółowy 1. Zapewnienie zewnętrznej i wewnętrznej spójności komunikacyjnej

Cel szczegółowy 2. Poprawa bezpieczeństwa

Cel szczegółowy 3. Ochrona środowiska

Cel szczegółowy 4. Wspieranie konkurencyjności gospodarki



W zakresie transportu drogowego należy dążyć do zwiększenia długości dróg o znaczeniu międzynarodowym i krajowym. Wyzwaniem dla regionalnej sieci drogowej jest wyprowadzanie ruchu ponadlokalnego z terenów zabudowanych i wzmocnienie roli osi komunikacyjnej północ-południe. Zasadnym jest, aby realizować inwestycje na całym obszarze województwa, aby równomiernie rozwijały się jego poszczególne obszary, celem szybkiego i bezpiecznego przewozu osób i towarów. Ważnym elementem projektów infrastrukturalnych winno być – tak jak czyniono to do tej pory - uwzględnianie w nich elementów mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego (w tym budowa infrastruktury rowerowej) oraz elementów zmniejszających presję na środowisko naturalne. Dla gospodarki kluczowym zagadnieniem jest zapewnienie dojazdów do stref inwestycyjnych, terminali przeladunkowych, czy zwiększenie dostępności do infrastruktury rzeki Odry. Szansą dla regionu może być również rozwój turystyki – zarówno rowerowej jak i wodnej.

Dobra jakość infrastruktury drogowej będzie miała przełożenie na lepszą jakość połączeń wykorzystujących transport autobusowy i skrócenie czasu podróży pasażerom. Dalsza budowa węzłów przesiadkowych, zapewnienie dobrego stanu dróg dojazdowych do dworców, rozszerzanie integracji biletowej i elektromobilność w transporcie publicznym przełoży się na poprawę stanu środowiska naturalnego. Rozwojowi niskoemisyjnych form transportu publicznego musi towarzyszyć również budowa stacji do ładowania pojazdów, która zapewni również lepszą dostępność dla transportu indywidualnego. Gospodarka niskoemisyjna jest znaczącym elementem, który powinien być uwzględniany na każdym etapie realizacji inwestycji infrastrukturalnych.

Transport kolejowy w województwie ma duże możliwości rozwoju, za sprawą dużej gęstości sieci. Planowane działania muszą zwiększać atrakcyjność tej formy komunikacji, poprzez zwiększanie przepustowości i prędkości podróży. Wyzwaniem dla linii mających znaczenie międzynarodowe jest dalsza rozbudowa systemu ERTMS i dalsza poprawa stanu istniejącej infrastruktury. W ruchu regionalnym zasadnym jest zapewnienie dogodnych połączeń kolejowych mieszkańcom całego regionu, w tym w szczególności w obrębie powiatu głubczyckiego i namysłowskiego. Podobnie jak w przypadku transportu autobusowego - dalsza budowa węzłów przesiadkowych, zapewnienie dobrego stanu dróg dojazdowych do dworców czy rozszerzanie integracji biletowej, przełoży się na poprawę stanu środowiska naturalnego i popularyzację kolei jako środka transportu stanowiącego szybki i bezpieczny dojazd do szkół, miejsc pracy czy obiektów użyteczności publicznej. Zasadnym jest dbanie o dużą częstotliwość kursów, dostosowanie rozkładów do potoków ruchu (np. powstanie kolei aglomeracyjnej) i zakup nowego taboru celem poprawy komfortu podróżowania.

Plan Transportowy definiuje zarówno braki w istniejącym systemie komunikacyjnym regionu jak i wskazuje pożądane kierunki zmian, szczególnie w zakresie transportu drogowego i kolejowego, umożliwiając wsparcie inwestycji transportowych ze środków UE w nowej perspektywie finansowej, w ramach FEO 2021-2027. Wykaz inwestycji ujętych w dokumencie ma jedynie charakter indykatywny, a ich faktyczna realizacja jest uzależniona od pozyskania środków na ich sfinansowanie, w tym od spełnienia warunków określonych dla poszczególnych źródeł finansowania.

Przygotowano listę projektów w postaci tabelarycznej i graficznej, powiązaną bezpośrednio ze sformułowanymi celami. Zaprezentowano gradację zadań na sieci dróg wojewódzkich, które będą ubiegały się o dofinansowanie w ramach Funduszy Europejskich dla Województwa Opolskiego na lata 2021-2027. Poza gradacją wskazano ponadto 7 obwodnic na ciągach dróg wojewódzkich, równoważnych pod względem zasadności i celowości ich realizacji. W ramach podejścia wariantowego, wzięto pod uwagę kwestie ochrony środowiska i redukcje emisji gazów cieplarnianych.

Listy planowanych przedsięwzięć priorytetowych powinny zabezpieczać realizację zaplanowanych wskaźników monitorowania na poziomie FEO 2021-2027. Należy przy tym mieć na uwadze ograniczone środki FEO 2021-2027, jako głównego źródła realizacji Planu Transportowego Województwa Opolskiego.

W ramach projektów strategicznych w Województwie Opolskim za priorytetowe uznano wyprowadzenie ruchu z terenu zabudowanego i podniesienie jakości infrastruktury transportowej przy jednoczesnej dbałości o bezpieczeństwo wszystkich użytkowników oraz stan środowiska naturalnego.

Instytucją odpowiedzialną za rozwój i realizację Planu Transportowego jest Zarząd Województwa Opolskiego, który wykonuje przypisane mu zadania przy pomocy odpowiednich departamentów Urzędu Marszałkowskiego Województwa Opolskiego. Organem odpowiedzialnym za przygotowanie Planu Transportowego Województwa Opolskiego oraz późniejszą jego aktualizację będzie Departament Infrastruktury i Gospodarki. Proces ten wspierać będą podmioty zarządzające infrastrukturą transportową w województwie opolskim, takie jak: ZDW w Opolu, GDDKiA/Opole, RZGW Wrocław, RZGW Gliwice, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Polregio Sp. z o.o., Prezydent Miasta Opole oraz PKP Cargo S.A., Zarządy Dróg Powiatowych, Miejski Zarząd Dróg w Opolu. Współpraca z zarządcami infrastruktury będzie miała wpływ na zmiany w Planie Transportowym Województwa Opolskiego, wypracowywanie rozwiązań umożliwiających realizację określonych celów zawartych w dokumencie, monitorowanie realizacji oraz tworzenie rozwiązań usprawniających. Istotną rolę w realizacji Planu Transportowego spełniają również samorządy lokalne (powiatowe i gminne).

Organem odpowiedzialnym w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Opolskiego za monitorowanie efektów realizacji celów ujętych w Planie Transportowym Województwa Opolskiego będzie Departament Infrastruktury i Gospodarki, Departament Funduszy Europejskich oraz Departament Rozwoju Regionalnego i Polityki Przestrzennej. Informacje o efektach i procesie realizacji inwestycji i celów ujętych w Planie Transportowym, uzyskiwane będą od podmiotów zarządzających infrastrukturą transportową w regionie.



15. Słownik pojęć

AGC	Umowa europejska o głównych międzynarodowych liniach kolejowych
AGTC	Umowa europejska o głównych międzynarodowych liniach kolejowych transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących
BRD	Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego
CEF	Program "Łącząc Europę" - Connecting Europe Facility (CEF)
CETC	Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy Central European Transport Corridor
DK	Droga krajowa
DP	Droga powiatowa
DW	Droga wojewódzka
EFRR	Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego
EFS	Europejski Fundusz Społeczny
ERTMS	Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym (ang. European Rail Traffic Management System)
EZT	Elektryczny zespół trakcyjny
FEO	Fundusze Europejskie dla Województwa Opolskiego
GDDKiA	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
GITD	Główny Inspektor Transportu Drogowego
GPR	Generalny Pomiar Ruchu
GUS	Główny Urząd Statystyczny
ITS	Inteligentne Systemy Transportowe (ang. Intelligent Transport Systems)
JST	Jednostka Samorządu Terytorialnego
KAS	Krajowa Administracja Skarbowa
KPO	Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności
KPZK	Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju
ODW	Odrzańska Droga Wodna
POIiŚ	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko
PTWO	Plan Transportowy Województwa Opolskiego
PZPWO	Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Opolskiego
RDOŚ	Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska
RFRD	Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg
RPO WO	Regionalny Program Operacyjny Województwa Opolskiego
RZGW	Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej
SDR	Średni dobowy ruch przeliczeniowych pojazdów samochodowych w roku.
SRWO	Strategia Rozwoju Województwa Opolskiego



TEN-T	Transeuropejska Sieć Transportowa (ang. Trans-European Transport Networks)
UE	Unia Europejska
WORD	Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego
ZDW	Zarząd Dróg Wojewódzkich
ZMR	Zintegrowany Model Ruchu

Użyte skróty odnoszące się do klasy dróg publicznych – na podstawie Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (tj. Dz.U. 2016, poz. 124):

A - autostrada

S – klasa drogi: ekspresowa

GP – klasa drogi: główna ruchu przyspieszonego

G – klasa drogi: główna

Z – klasa drogi: zbiorcza



15. Literatura

- Analiza transportu intermodalnego w Polsce, Gajewska Teresa, Szkoda Maciej, Logistyka 3/2015.
- Analiza w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach wojewódzkich Województwa Opolskiego (za 2019 rok), Opole, grudzień 2020 r.
- Badania opinii społecznej: Elektromobilność 2017, Obserwatorium Rynku Paliw Alternatywnych ORPA.PL., 2017.
- Bieguny wzrostu w województwie opolskim w latach 2010–2018, Urząd Statystyczny w Opolu, Opole 2019.
- Europa w ruchu - Zrównoważona mobilność dla Europy: bezpieczna, połączona i ekologiczna, Bruksela 2018.
- Informacje o interoperacyjności, Urząd Transportu Kolejowego, dostęp: 02.2021 r.
- Innowacyjne rozwiązania w transporcie towarów, Monika Chład, Monika Strzelczyk, Wydział Zarządzania, Instytut Logistyki i Zarządzania Międzynarodowego, Politechnika Częstochowska 2017
- Opolski Wojewódzki Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2020 – 2021, Opolska Wojewódzka Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Opole 2020.
- Program Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021–2024, uchwała nr 29/2021 Rady Ministrów z dnia 23.02.2021 r.
- Transport intermodalny w Polsce w 2019 r. GUS 2020.
- Wypadki drogowe w Polsce w 2020 roku, Komenda Główna Policji Biuro Ruchu Drogowego, Warszawa 2021.



ZAŁĄCZNIKI

1. Układ transportowy województwa opolskiego
2. Planowana sieć dróg rowerowych w województwie opolskim