

Numer postępowania przetargowego: **ZP/AO/II-1/2021**

SCOPING REPORT

Opracowanie dokumentu pn.: Plan zrównoważonej mobilności miejskiej Aglomeracji Opolskiej wraz z przeprowadzeniem konsultacji społecznych dokumentu oraz strategicznej oceny oddziaływania na środowisko



Numer postępowania przetargowego: **ZP/AO/II-1/2021**

**Dokument opracowany na podstawie informacji przekazanych
przez Gminy Aglomeracji Opolskiej
Biuro Stowarzyszenia Aglomeracja Opolska**



Rzeczpospolita
Polska



Unia Europejska
Fundusz Spójności



Numer postępowania przetargowego: **ZP/AO/II-1/2021**

Numer postępowania przetargowego: **ZP/AO/II-1/2021**

Spis treści

WROWADZENIE.....	5
1. OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA OBSZARU.....	7
1.1 Charakterystyka sieci drogowej.....	7
1.2 Badania ruchu.....	10
1.3 Transport lotniczy.....	10
1.4 Publiczny transport zbiorowy.....	11
2. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO W GMINACH AGLOMERACJI OPOLSKIEJ	14
3. STRUKTURA ORGANIZACYJNA, ZAANGAŻOWANIE INTERESARIUSZY	60
4. OGÓLNY HARMONOGRAM PRACY NAD DOKUMENTEM	64
5. PROPONOWANY ZAKRES PRAC NAD PZMM AO, KAMIENIE MIŁOWE	66
6. ZADANIA DO REALIZACJI W TRAKCIE PRAC NAD PZMM AO	68
7. WSTĘPNA ANALIZA OBSZARÓW STRATEGICZNYCH	71

Numer postępowania przetargowego: **ZP/AO/II-1/2021**

WROWADZENIE

Powstający dokument jest odpowiedzią na rosnące na całym świecie zaangażowanie władz lokalnych, jak i mieszkańców danego obszaru w poprawę oraz jakość zrównoważonej mobilności miejskiej.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (Sustainable Urban Mobility Plan, SUMP) jest planem strategicznym, zaprojektowanym tak, aby spełniać potrzeby mobilności osób oraz gospodarki w mieście oraz w jego otoczeniu, przy zapewnieniu lepszej jakości życia. Opiera się on na dotychczasowych praktykach planistycznych oraz bierze pod uwagę kwestie integracji, udziału społecznego oraz zasad oceny¹.

Idea zrównoważonego transportu zakłada, że rozwój transportu publicznego i zachęcenie do korzystania z przyjaznych środowisku sposobów przemieszczania się, gwarantuje lepszą jakość życia przy nieustającym rozwoju miast. Zmiany zachowań komunikacyjnych mają na celu zmniejszenie udziału prywatnego samochodu w codziennych podróżach, co będzie skutkowało szybszym rozwojem całego transportu publicznego m.in. poprzez rozbudowę sieci połączeń autobusowych, odnowę parku pojazdów komunikacji miejskiej, rozbudowę sieci dróg rowerowych, a także zwiększenie znaczenia ruchu pieszego.

Istotnym wyróżnikiem tego dokumentu jest innowacyjne podejście do planowania, gdyż kładzie bardzo duży nacisk na zaangażowanie obywateli i interesariuszy oraz ścisłą współpracę wielu instytucji na różnych poziomach.

GLÓWNE KORZYŚCI DLA GMIN, MIESZKAŃCÓW

✓ **Lepsza mobilność i dostępność**

Planowanie skierowane na zrównoważony transport i mobilność skutkuje optymalną poprawą sytuacji mieszkańców w zakresie ich mobilności i ułatwia dostęp do wszystkich obszarów oraz usług tam oferowanych.

✓ **Potencjał zaangażowania większej liczby osób**

Plan zrównoważonej mobilności miejskiej daje możliwość zaangażowania w proces planowania większej liczby ludzi i lepszej reakcji na potrzeby różnych grup społecznych i instytucji.

✓ **Wyższy poziom jakości życia**

SUMP oznacza planowanie dla ludzi. Niesie on emocjonalnie wyrażone przesłanie, na przykład w zakresie tworzenia przestrzeni publicznych o wyższej jakości lub zapewnienia wyższego poziomu bezpieczeństwa dla dzieci.

✓ **Korzyści dla środowiska i zdrowia mieszkańców**

Działania na rzecz poprawy jakości powietrza, zmniejszenia hałasu i ograniczenia zmian klimatycznych prowadzą do pozytywnych efektów zdrowotnych i znaczących oszczędności w kosztach związanych z ochroną zdrowia.

✓ **Poprawa wizerunku**

¹ https://www.eltis.org/sites/default/files/sump-guidelines-2019_mediumres.pdf

Numer postępowania przetargowego: **ZP/AO/II-1/2021**

Miasto/ gmina czy obszar funkcjonalny zaangażowane w planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej są postrzegane jako jednostki wdrażające wysokie standardy jakości życia mieszkańców i patrzące w przyszłość.

✓ **Decyzje popierane przez interesariuszy i mieszkańców**

Planowanie dla ludzi oznacza planowanie z ludźmi. Przez zaangażowanie obywateli i innych zainteresowanych stron, decyzje za czy przeciw w zakresie wdrażanych rozwiązań mogą uzyskać znaczący poziom „publicznej aprobaty”.

✓ **Skuteczna realizacja zobowiązań prawnych**

Planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej daje skuteczne sposoby spełniania zobowiązań prawnych, takich jak np. unijne dyrektywy jakości powietrza lub krajowe regulacje w zakresie emisji hałasu.

✓ **Dostęp do finansowania**

SUMP może być warunkiem dostępu do funduszy UE.

✓ **Nowa wizja strategiczna, potencjał integracji**

SUMP oferuje długoterminowe i strategiczne wizje działań, poprawiające kulturę efektywnego planowania, którego celem jest integracja obszarów polityki, instytucji, mieszkańców, miasta i jego otoczenia².

² Źródło: opracowanie własne na podstawie Civitas Prosperity (poradnik)

Numer postępowania przetargowego: **ZP/AO/II-1/2021**

1. OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA OBSZARU

Na potrzeby niniejszego opracowania i dokonania wstępnego opisu sytuacji obszaru Aglomeracji Opolskiej w zakresie transportu i mobilności wykorzystano istniejące dokumenty: **Studium komunikacyjne Aglomeracji Opolskiej** oraz **Plan Integracji Publicznego Transportu Zbiorowego na obszarze Aglomeracji Opolskiej**. Ponadto każda z gmin Aglomeracji Opolskiej opisała sytuację obecną na swoim obszarze.

Niniejsza diagnoza zostanie wykorzystana do określenia zakresu **Planu zrównoważonej mobilności miejskiej Aglomeracji Opolskiej** oraz pogłębiona na etapie prac nad dokumentem, które realizować będzie wykonawca zewnętrzny.

1.1 Charakterystyka sieci drogowej

Na terenie Aglomeracji występuje 2977,479 km dróg publicznych, co daje gęstość dróg na poziomie 128 km/100 km². Ogółem na terenie Aglomeracji Opolskiej występuje:

- 289,935 km dróg krajowych,
- 337,113 km dróg wojewódzkich,
- 841,777 km dróg powiatowych,
- 1508,654 km dróg gminnych.³



Rysunek 1 Schemat sieci dróg krajowych i wojewódzkich w Aglomeracji Opolskiej
Źródło: *Studium komunikacyjne Aglomeracji Opolskiej*

³ *Studium komunikacyjne Aglomeracji Opolskiej*, Opole 2015

Numer postępowania przetargowego: **ZP/AO/II-1/2021**

Położenie Aglomeracji Opolskiej sprawia, że obszar ten pełni ważną funkcję tranzytową. W układzie komunikacji europejskiej leży na trasie III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego. Ponadto przez miejski obszar funkcjonalny przebiega „Szlak staropolski”, czyli krajowy korytarz transportowy łączący południowo-zachodnie tereny kraju z Polską centralną i wschodnią.⁴ Głównymi węzłami komunikacyjnymi w Aglomeracji Opolskiej zarządzają Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Opolu oraz Zarząd Dróg Wojewódzkich w Opolu.

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Opolu w obrębie całego województwa administruje siecią dróg krajowych o łącznej długości 854,560 km (w tym 99,946 km dróg dwujezdniowych) oraz 279 obiektami mostowymi. Na terenie Aglomeracji Opolskiej przebiegają cztery trasy zarządzane przez GDDKiA Oddział w Opolu tj.:

- autostrada A4 (Granica Państwa (Drezno) - Jędrzychowice - Krzyżowa - Legnica - Wrocław - Opole (Przylesie - Prądy - Dąbrówka - Gogolin - Olszowa - Nogowczyce) - Gliwice - Katowice - Kraków - Tarnów - Rzeszów - Korczowa - Granica Państwa (Lwów)),
- droga krajowa DK45 (Granica Państwa - Chałupki - Krzyżanowice - Racibórz - Krapkowice - Opole - Bierdzany - Kluczbork - Praszka - Wieluń - Złoczew),
- droga krajowa DK46 (Kłodzko - Nysa - Pakosławice - Jaczowice - Niemodlin - Karczów - Opole - Ozimek - Lubliniec - Blachownia - Częstochowa - Janów - Szczekociny),
- droga krajowa DK94 (Krzywa - Chojnów - Legnica - Prochowice - Wrocław - Brzeg - Opole - Strzelce Opolskie - Toszek - Pyskowitz - Bytom - Będzin - Sosnowiec - Dąbrowa Górnicza - Olkusz - Kraków - Radzikowskiego - Balice).

Sieć dróg krajowych na terenie Aglomeracji Opolskiej rozwija się, czego efektem są realizowane w 2018 roku przez GDDKiA inwestycje:

- Budowa Obwodnicy m. Myślina w ciągu DK46 – Termin realizacji: lata 2018-2019. W dniu 5 listopada 2019 nastąpiło uroczyste otwarcie trasy;
- Obwodnica Niemodlina w ciągu drogi krajowej nr 46 - Termin realizacji: 24.05.2018 – 24.11.2021.

Drogami wojewódzkimi na terenie Aglomeracji Opolskiej zarządza Zarząd Dróg Wojewódzkich w Opolu. Wśród tras przebiegających przez AO wyróżnić można drogi wojewódzkie o numerach:

- 385 (Gr. Państwa - Tłumaczów - Wolibórz - Ząbkowice Śl. - Ziębice - Grodków - Jaczowice),
- 405 (Niemodlin - Korfantów),
- 409 (Dębina - Krapkowice - Strzelce Opolskie),
- 413 (Ligota Prószkowska - dr. 429),
- 414 (Opole - Łącznik - Biała - Lubrza),
- 415 (Zimnice (dr. 45) - Rogów Op. - Krapkowice (dr.409)),
- 416 (Krapkowice - Głogówek - Głubczyce (dr.38) - Kietrz - Racibórz),
- 423 (Opole - Krapkowice - Zdieszowice - Kędzierzyn Koźle),
- 424 (Rogów Op. (Gwoździec) - rz. Odra - Odrowąż - Gogolin (409)),
- 429 (dr. 435 Wawelno - Komprachcice - Prószków - dr. 45),
- 435 (Opole - Prądy - dr. 46),

⁴ Strategia Rozwoju Aglomeracji Opolskiej na lata 2014–2020

Numer postępowania przetargowego: **ZP/AO/II-1/2021**

1.2 Badania ruchu

Dane uzyskane z Generalnego Pomiaru Ruchu przeprowadzonego w 2015 roku wskazują, iż występują duże różnice w obciążeniu sieci dróg krajowych w poszczególnych województwach. Zdecydowanie największe obciążenie ruchem, wynoszące ponad 20 000 poj./dobę, wystąpiło w województwie śląskim. Duże obciążenie ruchem, wynoszące średnio ponad 13 000 poj./dobę, zarejestrowano również w województwach: małopolskim, łódzkim, mazowieckim i dolnośląskim. Najmniejsze obciążenie ruchem sieci dróg krajowych, poniżej 8 000 poj./dobę, wystąpiło w województwach: warmińsko-mazurskim, podlaskim oraz zachodniopomorskim. W przypadku dróg krajowych na terenie województwa opolskiego natężenie ruchu wyniosło 8 684 pojazdów/dobę w 2010 roku oraz 9 269 pojazdów/dobę w 2015 roku (wzrost o 6,7%).⁶

Według Generalnych Pomiarów Ruchu wykonanych w 2010 oraz 2015 roku średnie obciążenie ruchem dróg wojewódzkich w Polsce wyniosło 3 398 pojazdów/dobę w 2010 roku oraz 3 520 pojazdów/dobę w 2015 r. (wzrost o 3,6%). Dla samego województwa opolskiego również zauważalny jest trend wzrostowy jednakże nie tak duży, bo jedynie na poziomie 1,4% (wzrost z 3 264 pojazdy/dobę w 2010 r. na 3 309 pojazdy/dobę w 2015 r.).⁷

Na terenie Aglomeracji Opolskiej największy ruch pojazdów silnikowych wystąpił na autostradzie A4 (powyżej 28 000 poj./dobę). Na sieci dróg krajowych w AO największe natężenie zanotowano na DK94 oraz DK46 (średnio ponad 10 500 poj./dobę). Z kolei największy ruch na drogach wojewódzkich odnotowano na odcinkach dróg nr: 414 (powyżej 6 500 poj./dobę) i 429, 463, 423, 405, 457 (powyżej 4 000 poj./dobę). Największy ruch pojazdów ciężarowych, powyżej 200 poj./dobę, odnotowano na odcinkach nr 385, 405, 414, 416 oraz 423.⁸

Podsumowując w latach 2010 – 2015 zauważyć można, iż największe procentowe wzrosty ruchu wystąpiły głównie na odcinkach dróg wojewódzkich stanowiących dojazd do istniejących węzłów autostradowych (A4) i węzłów na drogach krajowych DK 39, DK45, DK46 i DK94: nr 458 odc. Obórki - DK94 (35,4%), nr 415 odc. DK45 – Krapkowice (23,9%), nr 435 odc. Opole – Wawelno (23,3%), nr 457 odc. Popielów – Dobrzeń Wielki (16,5%), nr 429 odc. Prószków - DK45 (11,6%).⁹

1.3 Transport lotniczy

W województwie opolskim funkcjonuje łącznie 8 lądowisk (z 417 w kraju) oraz jedno lotnisko. Według wykazów Urzędu Lotnictwa Cywilnego za 2019 rok, ostatni obiekt lotniczy (lądowisko) został zarejestrowany w 2015 roku. Większość lądowisk to obiekty przyszpitalne, obsługujące Lotnicze Pogotowie Ratunkowe. Dwa obiekty służą do celów prywatnych (Sulisław i Pawłowiczki). Dwa lądowiska zlokalizowane są na terenie Aglomeracji Opolskiej – w Opolu oraz Kamieniu Śląskim. Oprócz lądowisk, AO dysponuje także lotniskiem w Polskiej Nowej Wsi k/ Opola, które jest w zarządzie Centrum Szkolenia Kierowców i Doskonalenia Techniki Jazdy "Delta" Sp. z o.o. i nie posiada sztucznej nawierzchni.¹⁰

⁶ Portret sytuacji społeczno-gospodarczej Aglomeracji Opolskiej na potrzeby opracowania Strategii rozwoju Aglomeracji Opolskiej do 2030 roku.

⁷ Ibidem.

⁸ Ibidem.

⁹ Ibidem.

¹⁰ Ibidem

Numer postępowania przetargowego: **ZP/AO/II-1/2021**

Najbliższe międzynarodowe lotniska pasażerskie zlokalizowane są w Katowicach, Wrocławiu i Krakowie.

1.4 Publiczny transport zbiorowy

Szczegółowa diagnoza i analiza funkcjonującego na obszarze Aglomeracji Opolskiej transportu zbiorowego znajduje się w Planie Integracji Publicznego Transportu Zbiorowego na obszarze Aglomeracji Opolskiej, który przyjęty został Uchwałą W/10/2020 Walnego Zebrania Członków Stowarzyszenia Aglomeracja Opolska z dnia 18 sierpnia 2020r.

Poniżej przedstawiono skrócone informacje dotyczące systemu publicznego transportu zbiorowego w Aglomeracji Opolskiej.

Komunikacja kolejowa:

Kolejowy układ transportowy Aglomeracji Opolskiej tworzą następujące linie kolejowe:

- nr 132 Bytom – Wrocław Główny, czynna w ruchu pasażerskim, magistralna, dwutorowa, zelektryfikowana,
- nr 136 Kędzierzyn -Koźle – Opole Grotowice, czynna w ruchu pasażerskim, magistralna, dwutorowa, zelektryfikowana,
- nr 144 Tarnowskie Góry – Opole Główne, czynna w ruchu pasażerskim, pierwszorzędna, jednotorowa, zelektryfikowana,
- nr 277 Opole Groszowice – Wrocław Brochów, czynna w ruchu pasażerskim, pierwszorzędna, dwutorowa, zelektryfikowana,
- nr 280 Opole Groszowice – Opole Główne, czynna w ruchu pasażerskim, pierwszorzędna, dwutorowa, zelektryfikowana,
- nr 287 Opole Zachodnie – Nysa, drugorzędna, jednotorowa, niezelektryfikowana,
- nr 293 Jełowa – Kluczbork, czynna w ruchu pasażerskim, drugorzędna, jednotorowa, niezelektryfikowana,
- nr 300 Opole Główne – Opole Wschód, czynna w ruchu pasażerskim drugorzędna, jednotorowa, zelektryfikowana,
- nr 301 Opole Główne – Namysłów, czynna w ruchu pasażerskim na odcinku Opole Główne – Jełowa, drugorzędna, jednotorowa, niezelektryfikowana,
- nr 306 Krapkowice- Prudnik, na odcinku Gogolin – Krapkowice rozebrana, znaczenia miejscowego, jednotorowa, niezelektryfikowana,
- nr 329 Szydłów – Gracze, nieczynna na odcinku Szydłów – Gracze, znaczenia miejscowego, jednotorowa niezelektryfikowana.

Agglomeracja Opolska posiada bezpośredni dostęp do połączeń kolejowych obsługiwanych przez pociągi osobowe (regionalne), organizowanych przez Województwo Opolskie, a których operatorem jest POLREGIO sp. z o.o. Obsługiwane są trasy:

- Wrocław Główny – Brzeg - Lewin Brzeski – Opole Główne – Gogolin – Zdieszowice – Kędzierzyn-Koźle - Racibórz,
- Opole Główne – Ozimek – Zawadzkie,
- Opole Główne – Ozimek – Lubliniec - Częstochowa,
- Opole Główne – Jełowa – Kluczbork,

Numer postępowania przetargowego: **ZP/AO/II-1/2021**

- Opole Główne – Komprachcice – Tułowice – Nysa,
- Opole Główne – Tarnów Opolski – Strzelce Opolskie – Gliwice,
- Opole Główne – Dobrzeń Wielki – Popielów – Jelcz – Laskowice – Wrocław Główny.

Na terenie Aglomeracji Opolskiej znajduje się 39 otwartych stacji i przystanków kolejowych. Największą dobową wymianę pasażerską notuje stacja Opole Główne, z której korzysta ok. 10,5 tys. pasażerów dziennie. Znaczącymi stacjami w aglomeracji są także Lewin Brzeski oraz Zdzeszowice, gdzie wymiana pasażerska osiąga poziom 1000-1500 pasażerów dziennie.

Odcinek linii kolejowej nr 132 i 136 położony na terenie Aglomeracji Opolskiej stanowi fragment kolejowego korytarza paneuropejskiego E30 i CE30, łączącego Niemcy, Polskę oraz Ukrainę. Korytarz E30 jest po kompleksowej modernizacji, w wyniku której spełniono parametry głównych linii międzynarodowych, umożliwiające poruszanie się z prędkością 160km/h (dla pociągów pasażerskich) i 120km/h (dla pociągów towarowych).

Komunikacja autobusowa:

Na obszarze Aglomeracji Opolskiej w dzień roboczy, w roku szkolnym funkcjonuje 1089 kursów komunikacji autobusowej, w dzień roboczy, wakacyjny 718 kursów, w soboty 278 kursów, a w niedziele 231 kursów. W dni wolne od pracy wykonywanych jest tylko około 20% kursów występujących w dni robocze szkolne.

Najlepiej obsłużonym obszarem jest miasto Opole, oferujące 811 kursów w dzień roboczy, w roku szkolnym. Duża ilość połączeń wynika z faktu, iż Opole jest siedzibą województwa oraz głównym generatorem ruchu dla sąsiadujących powiatów. Drugą pod względem liczby wykonywanych kursów jest gmina Chrzastowice. Ponadprzeciętna podaż połączeń w kolejnych gminach takich jak Chrzastowice (z prawie czterokrotnie mniejszą liczbą połączeń w porównaniu do Opola), Krapkowice, Dąbrowa, Turawa, Komprachcice, Tarnów Opolski, Łubniany, Izbicko determinowana jest przez funkcjonowanie wielu połączeń, przede wszystkim w kierunku innych siedzib powiatów, wzdłuż najważniejszych ciągów komunikacyjnych, do których zaliczyć można przede wszystkim drogi krajowe 45 i 46. Należy przy tym jednak wyraźnie zaznaczyć, że ponadprzeciętna liczba kursów we wskazanych gminach przekłada się na bardzo wysoką asymetrię w obsłudze poszczególnych gmin, z silnym deficytem w miejscowościach położonych poza głównymi szlakami komunikacyjnymi. W wielu gminach występuje deficyt kursów w sobotę i niedzielę. W czterech gminach: Lewin Brzeski, Zdzeszowice, Tułowice i Walce w soboty i w niedzielę nie ma żadnych połączeń. Wymienione gminy charakteryzują się również najbardziej ubogą ofertą przewozową.

Na obszarze Aglomeracji Opolskiej występuje trzech operatorów w transporcie drogowym realizujących przewozy o charakterze użyteczności publicznej:

- MZK Sp. z o.o. w Opolu – realizujący przewozy na zlecenie Miasta Opole,
- ZGKiM Prószków Sp. z o.o. - realizujący przewozy na zlecenie Gminy Prószków,
- PKS Strzelce Opolskie - realizujący przewozy na zlecenie Związku powiatowo-gminnego „JEDŹ Z NAMI”,
- Komercyjne Linie Autobusowe LUZ sp. z o.o. – realizujące przewozy na zlecenie Gminy Chrzastowice.

MZK Sp. z o.o. w Opolu realizuje połączenia na 5 liniach pozamiejskich:

Numer postępowania przetargowego: **ZP/AO/II-1/2021**

- Linia 8: Ochodze / Wawelno – Komprachcice – Opole,
- Linia 10: Czarnowąsy / Brynica – Opole,
- Linia 15: Winów / Górki – Opole,
- Linia 16: Wawelno – Chróstcina – Opole,
- Linia 80: Pucnik / Domecko – Opole.

ZGKIM Prószków Sp. z o.o. w Prószkowie realizuje połączenia na 3 liniach podmiejskich:

- Prószków – Nowa Kuźnia, wykonując 4 pary kursów w dzień roboczy;
- Prószków – Żlinice – Folwark, wykonując 2 pary kursów w dzień roboczy;
- Prószków – Przysiecz – Ligota Prószkowska – Jaśkowice – Prószków, wykonując 4 kursy w dzień roboczy w okresie ferii letnich.

PKS Strzelce Opolskie sp. z o.o. w Strzelcach Opolskich realizuje połączenia na 8 liniach powiatowo-gminnych o charakterze użyteczności publicznej na obszarze Aglomeracji Opolskiej:

- Strzelce Opolskie – Leśnica – Zdieszowice,
- Strzelce Opolskie – Rozmierka – Rozmierka – Grodzisk - Breguła – Borycz – Krośnica – Utrata – Izbicko – Otmice – Siedlec – Poznowice,
- Strzelce Opolskie – Roźniątów – Kalinów – Kalinowice – Poznowice – Siedlec – Sprzęcice – Siedlec – Otmice – Izbicko,
- Borycz – Krośnica – Izbicko,
- Strzelce Opolskie – Leśnica – Zdieszowice – Kędzierzyn-Koźle,
- Strzelce Opolskie – Gogolin – Krapkowice,
- Strzelce Opolskie – Izbicko – Opole,
- Strzelce Opolskie – Leśnica – Zdieszowice – Obrowiec – Krapkowice.

Numer postępowania przetargowego: ZP/AO/II-1/2021

2. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO W GMINACH AGLOMERACJI OPOLSKIEJ

1. MIASTO OPOLE

I. Stan istniejącej sieci drogowo – kolejowej:

1. Drogi krajowe przebiegające przez gminę:

Przebieg drogi	Długość (mb)
Droga 45	
Krapkowicka	2676
Prószkowska	316
Wróblewskiego	422
Wojska Polskiego	601
Hallera	549
Domańskiego	1350
Partyzancka	2214
Oleska	299
RAZEM	8427
Droga 46	
Wrocławska	1900
Częstochowska (od obw. do gr. Miasta)	1221
RAZEM	3121
Droga 94	
Brzeska	860
Strzelecka (od Obw. Półn. Do gr. Miasta)	2983
RAZEM	3843
Droga 94c	
Obwodnica Północna (od Partyzanckiej do Strzeleckiej)	16100
RAZEM DK	31491

2. Drogi wojewódzkie przebiegające przez gminę:

Przez Miasto Opole przebiegają następujące drogi wojewódzkie:

- DW 414 – 12,417 km
- DW 423 – 16,261 km
- DW 435 – 12,801 km
- DW 454 – 8,079 km
- DW 459 – 2,840 km

RAZEM: 52,398 km

3. Drogi Powiatowe przebiegające przez gminę:

Siec dróg powiatowych na terenie miasta Opola obejmuje kilkanaście dróg powiatowych o łącznej długości 64,666 km.

4. Długości dróg publicznych (krajowe, wojewódzkie, powiatowe, gminne):

- Drogi Krajowe - 31491 m
- Drogi Wojewódzkie – 52398 m

Numer postępowania przetargowego: **ZP/AO/II-1/2021**

- Drogi Powiatowe – 64666 m
- Drogi Gminne – 260731,54 m

5. Drogi przeznaczone dla rowerów na terenie gminy:

Miasto Opole systematycznie realizuje inwestycje mające na celu zwiększenie długości dróg przeznaczonych dla rowerów na terenie miasta.

Obecnie długość ścieżek rowerowych oznakowanych na terenie miasta Opola, administrowanych przez Miejski Zarząd Dróg w Opolu wynosi 66836,2 m.b. Długość dróg rowerowych wynosi 1919 m.b. Długość dróg, na których wprowadzono oznakowanie „B-1 T - 22 nie dotyczy rowerów” – 5118 m.b., długość dróg, na których wprowadzono oznakowanie „B-2/ T-22 lub D-3/T-22” – 3606 m.b., długość dróg, na których wprowadzono oznakowanie „C-16/ T-22” – 3387 m.b., długość dróg, na których wprowadzono kontrapasy – 1369 m.b. Ponadto na terenie Miasta Opola są również oznakowane ścieżki rowerowe administrowane przez Urząd Miasta Opola i mają one łączną długość 7625 m.b.

Ogółem długość dróg dla rowerowych na terenie Miasta Opola wynosi 89860,2 m.b.

W 2020 roku prowadzone były inwestycje polegające na budowie nowych dróg przeznaczonych dla rowerów.

6. Linie kolejowe przebiegające przez gminę:

Przez teren Miasta Opola przebiegają linie kolejowe o numerach: 132, 136, 144, 277, 280, 287, 293, 300 oraz 301. W granicach administracyjnych miasta znajdują się następujące stacje i przystanki kolejowe: Opole Główne, Opole Zachodnie, Opole Wschodnie, Opole Groszowice, Opole Gosławice, Opole Chmielowice, Opole Czarnowąsy, Opole Borki.

II. Krótki opis stanu infrastruktury drogowej, kolejowej i rowerowej, stosowanych rozwiązań usprawniających transport i mobilność mieszkańców:

Drogi administrowane przez Miejski Zarząd Dróg w Opolu mają łączną długość 409 287 m. Z roku na rok prowadzony jest szereg zadań inwestycyjnych i remontowych mających na celu poprawę stanu technicznego dróg oraz usprawnienie ruchu drogowego na terenie miasta. W zakresie transportu miejskiego, Miasto Opole zrealizowało projekty pn. „Czysta komunikacja publiczna – zwiększenie mobilności mieszkańców Aglomeracji Opolskiej oraz modernizacja infrastruktury towarzyszącej transportowi publicznemu – etap I”, „Bezpieczny transport w Opolu” oraz „Budowa, rozbudowa i przebudowa infrastruktury niskoemisyjnego transportu publicznego w Opolu – etap I” w ramach których przeprowadzono gruntowną modernizację zajezdni MZK, a także zakupiono:

- 61 nowych niskoemisyjnych autobusów miejskich;
- Samochód specjalny – holownik;
- 11 biletomatów stacjonarnych;
- 45 tablic Dynamicznej Informacji Pasażerskiej;
- 95 biletomatów mobilnych;
- 50 000 elektronicznych kart OPOLKA!;
- Uruchomiono elektroniczny System Obsługi Pasażera.

Kontynuację działań na rzecz poprawy jakości transportu publicznego stanowi realizacja projektu pn. „Elektromobilne Opole”, w ramach którego Miasto zakupi 5 autobusów elektrycznych wraz z niezbędną infrastrukturą ładowania (pantografowa stacja szybkiego ładowania oraz 3 szt. ładowarek dwustanowiskowych zajezdniowych typu plug-in).

Ponadto, Miasto zakupiło 5 szt. tablic Dynamicznej Informacji Pasażerskiej i 5 szt. tablic DIP i po 2 szt. biletomatów stacjonarnych na Centrum Przesiadkowe Opole Wschód i Centrum Przesiadkowe Opole Zachodnie. Miasto planuje dalszą rozbudowę systemu biletomatów stacjonarnych i tablic DIP.

Numer postępowania przetargowego: **ZP/AO/II-1/2021**

Planowana jest także rozbudowa sieci buspasów znacząco skracających czasy przejazdów autobusów. Działaniem komplementarnym do usprawnień transportu publicznego było zwiększenie cen parkowania w Strefach Płatnego Parkowania.

III. Jakie przeprowadzono w ostatnich 5 latach pomiary, badania i analizy z zakresu transportu i mobilności, do czego posłużyły:

W ostatnich pięciu latach wykonano następujące badania i analizy:

- Pomiar ruchu na drogach Miasta Opola.
- Analiza kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem autobusów zeroemisyjnych w komunikacji miejskiej w Mieście Opolu.
- Badania marketingowe wielkości popytu na usługi przewozowe Opolskiej komunikacji miejskiej.
- Kompleksowe badania marketingowe w komunikacji miejskiej w Opolu na potrzeby projektów organizacji ruchu pojazdów transportu publicznego.

IV. Wskazanie podstawowych celów gminy w zakresie rozwoju transportu i komunikacji:

Celami Miasta Opola w zakresie rozwoju transportu publicznego są:

- Stała poprawa jakości oferowanych usług;
- Dalsza integracja taryfowa z Polregio, polegająca na wprowadzeniu możliwości zakupu biletu okresowego opolskiej komunikacji miejskiej przy okazji zakupu biletu okresowego Polregio;
- Rozbudowa sieci buspasów;
- Rozbudowa taboru autobusów miejskich w celu osiągnięcia limitów wskazanych w *ustawie z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych*;
- Rozbudowa sieci biletomatów stacjonarnych i tablic Dynamicznej Informacji Pasażerskiej;
- Wdrożenie nowoczesnej taryfy dynamicznej oraz płatności kartą debetową/kredytową bezpośrednio w kasowniku.

V. Wskazanie najważniejszych problemów:

Największymi problemami związanymi transportem publicznym w Opolu są:

- Zasadniczy brak buspasów – obecnie funkcjonują tylko dwa krótkie odcinki na ul. Spychalskiego oraz na ul. Niemodlińskiej;
- Kongestia występująca w godzinach szczytu porannego i popołudniowego na kluczowych dla Miasta drogach;
- Niedobory kadrowe wśród kierowców autobusów;
- Zbyt mała liczba przepraw przez Odrę i Kanał Ulgi - ich budowa udroźniłaby główne ciągi komunikacyjne w centrum miasta, z których korzysta transport publiczny (m.in. ul. Korfantego, Piastowska, Spychalskiego);
- Zbyt niskie ceny w Strefie Płatnego Parkowania oraz niewystarczające ograniczenia ruchu samochodowego w centrum miasta, które niekorzystnie wpływają na wykorzystanie alternatywnych form podróży (autobus, rower, podróż piesza);
- Zbyt słabe skomunikowanie z gminami ościennymi.

VI. Wskazania działań związanych z rozwiązaniem wskazanych problemów, które zaplanowane są przez gminę do realizacji i/lub wskazanie oczekiwań względem rozwiązania istniejących problemów:

Wśród działań zaradczych niwelujących wskazane powyżej problemy należy wskazać:

Numer postępowania przetargowego: **ZP/AO/II-1/2021**

- Zmiana organizacji ruchu w ścisłym centrum Miasta. Budowa nowej przeprawy przez Odrę i uruchomienie tzw. trasy średnicowej skanalizuje ruch drogowy, co w konsekwencji znacząco ułatwi rozwój sieci buspasów;
- Opracowanie projektu organizacji ruchu drogowego uwzględniającej buspasy w ciągu ul. Niemodlińskiej;
- Realizacja opisanych w części II projektów dofinansowanych przez Unię Europejską;
- Aktywny udział w opracowaniu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Aglomeracji Opolskiej.

2. GMINA CHRZĄSTOWICE

I. Stan istniejącej sieci drogowo – kolejowej:

1. Drogi krajowe przebiegające przez gminę:
 - DK 46, Kłodzko - Szczekociny;
 - DK 94, Zgorzelec – Kraków.
2. Drogi wojewódzkie przebiegające przez gminę:

Brak dróg wojewódzkich przebiegających przez gminę.
3. Drogi Powiatowe przebiegające przez gminę:
 - 1711 O, DK 46 – Chrzastowice – DK 46;
 - 1712 O, Ozimek - Przywory;
 - 1714 O, DK 94 - Dębska Kuźnia (DK 46);
 - 1745 O, DP 1706 O – Dębska Kuźnia;
 - 1746 O, Chrzastowice – Daniec;
 - 1747 O, DP 1815 O – Daniec – Dąbrowice;
 - 1748 O, Dębie – Raszowa;
 - 1751 O, Chrzastowice – Walidrogi;
 - 1752 O, Lędziny – DK 94
4. Długości dróg publicznych (krajowe, wojewódzkie, powiatowe, gminne)
 - Drogi Krajowe - 10,663 km
 - Drogi Wojewódzkie - brak
 - Drogi Powiatowe - 44,92 km
 - Drogi Gminne – 75,275 km
5. Drogi przeznaczone dla rowerów na terenie gminy
 - droga powiatowa nr 1752 O Suchy Bór – Lędziny: 1,6 km (inwestycja zrealizowana w ramach zadania pn. „Budowa infrastruktury pieszo-rowerowej przy drodze powiatowej nr 1752 O Suchy Bór – Lędziny”. Odbiór robót - kwiecień 2019 r.);
 - droga rowerowa biegnąca wzdłuż DK 64: 3,87 km + 1,71 tzw. drogi serwisowej.
6. Linie kolejowe przebiegające przez gminę:
 - Fosowskie – Opole, linia kolejowa nr 144.

II. Krótki opis stanu infrastruktury drogowej, kolejowej i rowerowej, stosowanych rozwiązań usprawniających transport i mobilność mieszkańców:

Numer postępowania przetargowego: **ZP/AO/II-1/2021**

Gmina wiejska Chrzastowice zlokalizowana jest w centralnej części województwa opolskiego w bezpośrednim sąsiedztwie miasta Opola i dodatkowo graniczy z gminami: Turawa, Ozimek, Izbicko oraz Tarnów Opolski. Administracyjnie należy do powiatu opolskiego. Pod względem podziału fizyczno-geograficznego Polski, gmina Chrzastowice położona jest w makroregionie Niziny Śląskiej i jej mezoregionie Równina Opolska. Powierzchnia gminy wynosi 8235 ha, w tym: użytki rolne zajmują 4123 ha, a tereny leśne 3498 ha¹¹. Ukształtowanie powierzchni jest mało urozmaicone. Gmina Chrzastowice położona jest pomiędzy dwoma ważnymi szlakami komunikacji drogowej: droga nr 46 w kierunku Częstochowy (Warszawy) oraz droga nr 94 (Zgorzelec – Kraków).

Lokalizacja gminy Chrzastowice jest dogodna. Odległość zarówno do Katowic, Wrocławia czy też Częstochowy wynosi nieco ponad 1 godzinę jazdy. Stwarza to dodatkowe możliwości dostępu do miejsc pracy, czy też wydarzeń kulturalnych i religijnych. Katowice i Wrocław oddziałują również w kontekście zasysania młodzieży jako ośrodki akademickie. Niestety, coraz częściej wyjazd osób młodych na studia kończy się migracją stałą (znajdują miejsca pracy i nie planują powrotu). W niedalekiej odległości od gminy zlokalizowane są międzynarodowe porty lotnicze, jednak nie ma bezpośredniej możliwości szybkiego włączenia się na autostrady prowadzące do lotnisk międzynarodowych. Odległość z Chrzastowic do siedziby powiatu i stolicy województwa, gdzie zlokalizowane są m.in. urzędy różnego szczebla oraz ośrodki edukacyjne, kulturalne czy też służby zdrowia, wynosi ok. 15 km. Coraz więcej osób spoza terenu gminy zainteresowanych jest zakupem działek budowlanych i budową domów mieszkalnych dla własnych potrzeb na terenie gminy Chrzastowice (głównie mieszkańcy Opola). Wynika to z bliskości gminy do miejsca pracy (zazwyczaj Opola bądź Ozimka) oraz odpowiednich warunków społeczno-przyrodniczych. Gmina Chrzastowice, w skali lokalnej, konkuruje o rozwój funkcji turystycznych m.in. z miastem Opole, gminą Turawa (kompleks Jezior Turawskich), Ozimek (Jurapark Krasiejów) oraz Leśnica (Góra Św. Anny: amfiteatr, skamieliny).

III. Jakie przeprowadzono w ostatnich 5 latach pomiary, badania i analizy z zakresu transportu i mobilności, do czego posłużyły:

Brak działań w przedmiotowym kierunku.

IV. Wskazanie podstawowych celów gminy w zakresie rozwoju transportu i komunikacji:

- a. modernizacja dróg;
- b. likwidacja obszarów komunikacyjnego wykluczenia;
- c. zaspakajanie potrzeb mieszkańców w zakresie przemieszczania się;
- d. stworzenie mieszkańcom realnej alternatywy dla transportu indywidualnego;
- e. modyfikacja i racjonalizacja obecnych preferencji komunikacyjnych;
- f. poprawa bezpieczeństwa komunikacyjnego;
- g. ograniczenie emisji spalin do atmosfery.

V. Wskazanie najważniejszych problemów:

- brak dostatecznej infrastruktury pieszej i rowerowej;
- brak odpowiedniego skoordynowania czasowego pomiędzy poszczególnymi przewoźnikami;
- niedostateczna chęć współpracy ze strony zarządców dróg przebiegających przez teren gminy;
- brak formy zintegrowanego biletu komunikacyjnego;
- wysokie koszty przejazdów komunikacją zbiorową;

Numer postępowania przetargowego: **ZP/AO/II-1/2021**

- niska częstotliwość połączeń komunikacji zbiorowej;
- trudności z określeniem kosztów związanych z tym przedsięwzięciem w perspektywie czasu;
- nieopłacalność publicznego transportu;
- obawy przed obciążeniem samorządów wydatkami w zakresie finansowania transportu.

VI. Wskazania działań związanych z rozwiązaniem wskazanych problemów, które zaplanowane są przez gminę do realizacji i/lub wskazanie oczekiwań względem rozwiązania istniejących problemów:

- określenie realnych potrzeb mieszkańców w zakresie publicznego transportu;
- dostosowanie oferty przewozowej do rzeczywistych potrzeb mieszkańców;
- utworzenie Park & Ride (przykładowa lokalizacja: obręb ul. Leśnej w m. Łędziny – okolice ogródków działkowych „Zalesie”).

3. GMINA DĄBROWA

I. Stan istniejącej sieci drogowo – kolejowej:

1. Drogi krajowe przebiegające przez gminę (numery, przebieg):

Lp.	Drogi krajowe (przebieg)	Numer
1.	Zgorzelec -Wrocław–Brzeg-Opole-Gliwice (na terenie Gminy / Skarbiszów–Karczów)	DK 94
2.	Nysa-Pakośćawice-Niemodlin (na terenie Gminy / Prądy-Dąbrowa)	DK 46

2. Drogi wojewódzkie przebiegające przez gminę (numery, przebieg):

Lp.	Drogi wojewódzkie (przebieg)	Numer
1.	Opole-Prądy	DW 435
2.	Opole-Skorogoszcz	DW 459
3.	Narok-rz. Odra-Chróstcice	DW 464

3. Drogi powiatowe przebiegające przez gminę (numery, przebieg):

Lp.	Drogi powiatowe (przebieg)	Numer
1.	Ciepielowice-Przecza	1719 O
2.	Wawelno-Dąbrowa-Narok	1720 O
3.	Chróstcina-Polska Nowa Wieś	1756 O
4.	Dąbrowa-Chróstcina	1759 O
5.	Wrzoski-Chróstcina	1760 O
6.	DK 46-Karczów	1761 O

Numer postępowania przetargowego: **ZP/AO/II-1/2021**

7.	DW 435-Siedliska	1769 O
----	------------------	--------

4. Długość dróg publicznych (krajowe, wojewódzkie, powiatowe, gminne):

Lp.	Rodzaj drogi	km
1.	Drogi krajowe	17,862
2.	Drogi wojewódzkie	21,364
3.	Drogi powiatowe	27,565
4.	Drogi gminne	17,368

5. Drogi przeznaczone dla rowerów na terenie gminy (długość, najważniejsze inwestycje w latach 2014-2020);

- nie posiadamy dróg przeznaczonych do komunikacji rowerowej.

6. Linie kolejowej przebiegające przez gminę – nazwy i numery.

Lp.	Linia kolejowa	numer
1.	Bytom-Wrocław	132

II. Jakie przeprowadzono w ostatnich 5 latach pomiary, badania i analizy z zakresu transportu i mobilności, do czego posłużyły (np. planowania konkretnych inwestycji):

Przeprowadzono badania stanu dróg gminnych publicznych pod kątem stanu technicznego i ewentualnych prac inwestycyjnych lub naprawczych (szczegółowe przeglądy 5-letnie i roczne). W tym pomiary i monitoring.

Wykonano pomiary warunków widoczności na przejazdach kolejowo-drogowych (5 szt.)

III. Wskazanie podstawowych celów gminy w zakresie rozwoju transportu i komunikacji:

Podstawowym celem rozwoju gminy jest skomunikowanie wszystkich miejscowości zgodnie z potrzebami mieszkańców, stworzenie centrów przesiadkowych w Dąbrowie i Chróście, rozwój i poprawa bezpieczeństwa na drogach gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych.

IV. Wskazanie najważniejszych problemów:

- brak ścieżek rowerowych i chodników w ciągu dróg powiatowych i wojewódzkich;
- występowanie obszarów o dużym deficycie połączeń publicznej komunikacji zbiorowej;
- część dróg wymaga niezwłocznej poprawy jakości.

V. Wskazanie działań (w tym konkretnych zadań/ inwestycji) związanych z rozwiązaniem wskazanych problemów, które zaplanowane są przez gminę do realizacji i/lub wskazanie oczekiwań względem rozwiązania istniejących problemów.

- organizacja transportu publicznego wewnątrz gminy z uwzględnieniem centrów przesiadkowych przy wsparciu środków z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych;
- przebudowa drogi powiatowej 17200 od Sokolnik do Dąbrowy wraz budową chodnika;
- przebudowa i remonty dróg gminnych.

Numer postępowania przetargowego: **ZP/AO/II-1/2021**

4. GMINA DOBRZEŃ WIELKI

I. Stan istniejącej sieci drogowo – kolejowej:

1. Drogi krajowe przebiegające przez gminę – brak.
2. Drogi wojewódzkie przebiegające przez gminę:
 - 454, Opole – Namysłów - 12,2 km
 - 457, Brzeg – Popielów – Dobrzeń Wielki - 5,4 km
 - 461, Kup – Brynica – Jełowa - 2,7 km
 - 464, Narok – rzeka Odra – Chróstlice - 2,5 km
 - 465, Żelazna (dr. 459)– rzeka Odra – Dobrzeń Mały(454) - 1,3 km.Żelazna (dr.459) - rz. Odra - Dobrzeń Mały(dr.454)

Drogi wojewódzkie nr 454 i 457 przebiegają przez miejscowości o zwartej zabudowie, stanowią ponadnormatywną uciążliwość akustyczną dla istniejącej zabudowy mieszkaniowej, są źródłem zanieczyszczeń powietrza. Pożądana jest budowa ich obwodnic. Trasy obwodnic w ciągach tych dróg ustalone są w planach miejscowych wsi Dobrzeń Wielki (2003 r.), Dobrzeń Mały (2001 r.), Kup i Chróstlicach (1999 r.). Pilną potrzebą jest zakończenie budowy obejścia wsi Dobrzeń Wielki w ciągu drogi nr 454. Zarządca tych dróg nakazuje w planach miejscowych ustalanie klasy jako głównej „G”, mimo że w dotychczasowym przebiegu nie ma możliwości uzyskania parametrów właściwych tej klasie.

3. Drogi Powiatowe przebiegające przez gminę:
 - 1344 O, Wołczyn – Murów – droga nr 454 - 2,018 km
 - 1708 O, Chróstlice – droga nr 454 - 4,232 km
 - 1723 O, Chróstlice – Nowe Siołkowice - 4,620 km
 - 1724 O, Chróstlice – Babi Las - 2,359 km
 - 1725 O, Chróstlice – Dobrzeń W.– Masów - 3,852 km
4. Długości dróg publicznych (krajowe, wojewódzkie, powiatowe, gminne)
 - Drogi Krajowe - 0 km
 - Drogi Wojewódzkie – 24,10 km
 - Drogi Powiatowe -17,081 km
 - Drogi Gminne – 73,334 km
5. Drogi przeznaczone dla rowerów na terenie gminy
 - Ciąg pieszo – rowerowy przy drodze wojewódzkiej nr 454 Opole – Namysłów: Dobrzeń Mały – Kup (12,7 km)
 - Ciąg pieszo – rowerowy przy drodze wojewódzkiej nr 457 od miejscowości Dobrzeń Wielki do miejscowości Chróstlice o długości 1,085 km
 - Ciąg pieszo – rowerowy w Chróstlicach 2,4 km
 - Ścieżka rowerowa w Chróstlicach przy drodze wojewódzkiej nr 457 1,05 km
 - Parking rowerowy Bike & Ride w Dobrzeń Wielkim
 - W 2017 roku oddano do użytku ciąg pieszo-rowerowy łączący miejscowości Chróstlice (Gmina Dobrzeń Wielki) i Stare Siołkowice (Gmina Popielów).
6. Linie kolejowe przebiegające przez gminę:

Numer postępowania przetargowego: **ZP/AO/II-1/2021**

Przez teren gminy Dobrzeń Wielki przebiega linia nr 277 relacji Opole Groszowice – Wrocław Brochów, linia kolejowa państwowego znaczenia. Kursowanie pociągów pasażerskich zostało zawieszono i obecnie odbywa się na niej tylko ruch towarowy. Linia została częściowo zmodernizowana w latach 2012 – 2013. W powiązaniu z linią nr 292 (Jelcz Miłoszyce – Wrocław Osobowice), w przypadku wzrostu zainteresowania pojawiłaby się możliwość przywrócenia ruchu pociągów osobowych. Infrastrukturę kolejową na terenie gminy stanowi stacja kolejowa w Dobrzeniu Wielkim i przystanek kolejowy w Chróścicach.

II. Krótki opis stanu infrastruktury drogowej, kolejowej i rowerowej, stosowanych rozwiązań usprawniających transport i mobilność mieszkańców:

Sieć powiązań drogowych w gminie Dobrzeń Wielki jest dobrze rozwinięta, tworzą ją drogi o zróżnicowanej randze: drogi wojewódzkie, powiatowe i gminne. Wszystkie wsie w gminie posiadają bezpośrednio, wzajemne połączenia drogami publicznymi. Większość dróg publicznych nie spełnia wymagań klas do których je zaliczono i nie spełnia wymagań przepisów rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie – głównie w zakresie szerokości pasów w liniach rozgraniczających, odległości między skrzyżowaniami i rodzaju nawierzchni. Ścieżki rowerowe zlokalizowane są wzdłuż dróg wojewódzkich i łączą one wszystkie miejscowości w gminie. Sieć kolejowa przebiegająca przez Gminę Dobrzeń Wielki obecnie nie obsługuje połączeń pasażerskich. Główną jej funkcją jest tranzyt towarowy.

III. Jakie przeprowadzono w ostatnich 5 latach pomiary, badania i analizy z zakresu transportu i mobilności, do czego posłużyły:

W ostatnich 5 latach nie przeprowadzono badań i analiz z zakresu transportu i mobilności.

IV. Wskazanie podstawowych celów gminy w zakresie rozwoju transportu i komunikacji:

Ze względu na dobrze rozwiniętą sieć komunikacyjną podstawowym zadaniem Gminy Dobrzeń Wielki jest bieżąca obsługa istniejącej infrastruktury i ciągła poprawa bezpieczeństwa ruchu pojazdów i pieszych poprzez budowę oświetlenia i przejść dla pieszych.

V. Wskazanie najważniejszych problemów:

Głównym problemem Gminy Dobrzeń Wielki w zakresie komunikacji jest zbyt wysokie obciążenie ruchem dróg wojewódzkich. Dokończenie budowy obwodnicy Gminy Dobrzeń Wielki rozwiązałby ten problem. W 2017 roku wykonano jej pierwszy etap i obecnie jej zakończenie znajduje się na terenie Miasta Opole.

Wielu mieszkańców gminy pracuje w Elektrowni Opole. W związku z tym zasadnym byłoby wybudowanie połączenia ul. Brzeziańskiej w Dobrzeniu Małym z ul. Norweską w Opolu (teren Elektrowni Opole) co spowodowałoby rozładowanie ruchu na terenie Gminy Dobrzeń Wielki.

Ze względu na trudną sytuację ekonomiczną w jakiej znalazła się Gmina Dobrzeń Wielki po administracyjnej zmianie granic, duże inwestycje komunikacyjne możliwe będą jedynie dzięki środkom finansowym pozyskiwanym z zewnątrz. Takim zadaniem na chwilę obecną, na które nas nie stać jest remont ścieżki rowerowej Dobrzeń Wielki – Kup wraz z jej oświetleniem.

VI. Wskazania działań związanych z rozwiązaniem wskazanych problemów, które zaplanowane są przez gminę do realizacji i/lub wskazanie oczekiwań względem rozwiązania istniejących problemów:

Brak środków finansowych jest główną bolączką gminy. Jeśli nie będzie środków finansowych, to nie będzie inwestycji w zakresie komunikacji. Gminie Dobrzeń Wielki pozostaje jedynie pozyskiwanie tych środków z funduszy i programów zewnętrznych.

Numer postępowania przetargowego: **ZP/AO/II-1/2021**

5. GMINA GOGOLIN

I. Stan istniejącej sieci drogowo – kolejowej:

1. Drogi krajowe przebiegające przez gminę (numery, przebieg):
Odcinek autostrady A-4 ~ 8 km
2. Drogi wojewódzkie przebiegające przez gminę (numery, przebieg):

Lp.	Nazwa drogi , lokalizacja	nr drogi	Długość w mb	Rodzaj nawierzchni
1	Dębina – Krapkowice - Strzelce Opolskie	409	8250	bitumiczna
2	Opole - Zdieszowice - Kędzierzyn-Koźle	423	13750	bitumiczna
3	Rogów Op. - rzeka Odra - Odrowąż - Gogolin (409)	424	4070	bitumiczna

3. Drogi powiatowe przebiegające przez gminę (numery, przebieg):

Lp.	Nazwa drogi, lokalizacja	nr drogi	Długość w mb	Rodzaj nawierzchni
1	DW-409 - Zdieszowice	1 454 O	4660	bitumiczna
2	Kąty Opolskie – DW 423	1 768 O	730	bitumiczna
3	Otmice - Kamień Śl	1 817 O	2890	bitumiczna
4	Gogolin - Obrowiec	1 826 O	2990	bitumiczna
5	Kamień Śl. - Kosorowice	1 829 O	1550	bitumiczna
6	Gogolin – Kamień Śl.	1 831 O	9280	bitumiczna
7	Gogolin - Chorula	1 832 O	8320	bitumiczna
8	Malnia - Chorula		3980	bitumiczna

4. Długość dróg publicznych (krajowe, wojewódzkie, powiatowe, gminne):

- krajowe 8 km
- wojewódzkie 26,07 km
- powiatowe 34,20 km
- gminne o nawierzchni bitumicznej, betonowej, tłuczniowej i gruntowej (w tym wewnętrzne) 101,59 km

RAZEM 169,86 km

5. Drogi przeznaczone dla rowerów na terenie gminy (długość, najważniejsze inwestycje w latach 2014-2020):

Ciągi rowerowe:

- ul. Wierzbowa w Gogolinie – 1036 m – 2019 r.
- ul. Sportowa w Gogolinie – 833 m – 2018 r.
- ul. Kamienna w Gogolinie – 1859 m – 2019 r.
- Obwodnica Malni i Choruli – 1350 m w miejscowości Chorula

Numer postępowania przetargowego: **ZP/AO/II-1/2021**

- ul. Krapkowicka w Gogolinie – 4648 m
- Ścieżka dydaktyczna Kamień Śląski – Kamionek – 820 m

Szlaki rowerowe (oznakowane w ramach Śląskiej Sieci Tras Rowerowych):

Trasa nr 9

Miasto i Gmina Gogolin (od km 20,0 do km 25,5) 5,50
610 22,80 Kamień Śląski, kościół

Trasa nr 16

Miasto i Gmina Gogolin (od km 62,4 do km 69,2) 6,8
252 62,41 Kolonia Zakrzów
258 64,80 Wygoda
265 66,83 Bagno
267 67,38 Gogolin, droga do źródelka 1,0 km do trasy nr 181 i źródelka,

Trasa nr 52

Miasto i Gmina Gogolin (od km 9,5 do km 26,3) 16,8
78 10,32 rozwidlenie z trasą nr 181
82 11,86 Wygoda
89 13,89 Bagno
93 14,54 Gogolin, ul. Kościelna
96 15,02 Gogolin, ul. Strzelecka (0,5 km do PKP)
98 15,23 Gogolin, ul. Szpitalna
101 15,59 Gogolin, ul. Pawła (0,5 km do PKP)
102 15,90 Sierosław
105 16,60 Podbór
121 20,69 Kamionek
127 22,23 Kamień Śląski
139 25,82 Kamień Śląski, droga do Nakła

6. Linie kolejowej przebiegające przez gminę – nazwy i numery.

Linia kolejowa nr E 30 (nr 136) ~ 12,7 km

II. Krótki opis stanu infrastruktury drogowej, kolejowej i rowerowej, stosowanych rozwiązań usprawniających transport i mobilność mieszkańców gminy:

Drogi administrowane przez Burmistrza Gogolina

Lp	Kategoria drogi	Długość mb	Rodzaj nawierzchni			
			Bitumiczna mb	Betonowa mb	Tłuczniowa mb	Gruntowa mb
1.	Gminne w mieście	25877	22133	953	2397	394
2.	Gminne poza miastem	36197	17392	3083	3742	11980
RAZEM GMINNE		62074	39525	4036	6139	12374
3.	Wewnętrzne w mieście	24311	8620	5451	2243	7997
4.	Wewnętrzne poza miastem	15201	5606	5847	1288	2460
RAZEM WEWNĘTRZNE		39512	14226	11298	3531	10457
OGÓŁEM		101586	53751	15334	9670	22831

Wydatki na inwestycje i remonty dróg

Numer postępowania przetargowego: **ZP/AO/II-1/2021**

Rok budżetowy	Nakłady na Inwestycje	Efekt rzeczowy	Nakłady na remonty	Efekt rzeczowy
2015	757 855	2 odcinki dróg – 0,47 km	293 690	3690 m ² /0,78 km
2016	1 910 891	4 odcinki dróg – 1,33 km	267 567	3540 m ² /0,72 km
2017	3 480 733	3 odcinki dróg – 1,54 km	331 234	1850 m ² /0,37 km
2018	5 768 885	5 odcinków dróg – 2,64 km	361 445	2460 m ² /0,46 km
2019	2 234 677	11 odcinków dróg – 1,34 km	167 686	1230 m ² /0,29 km
2020	1 917 750	1 odcinek drogi 0,99 km	115 776	1120 m ² /0,21 km

Stan dróg w gminie Gogolin należy ocenić jako dobry. Drogi posiadające nawierzchnie utwardzone bitumiczne lub betonowe są w bardzo dobrym stanie. Nawierzchnie tłuczniowe i gruntowe dróg wymagają systematycznego utrzymania a ich ocena waha się pomiędzy dostateczna a dobrą.

W 2018 roku utworzono na terenie gminy (na bazie byłego dworca kolejowego) centrum przesiadkowe.

III. Jakie przeprowadzono w ostatnich 5 latach pomiary, badania i analizy z zakresu transportu i mobilności, do czego posłużyły (np. planowania konkretnych inwestycji):

Nie przeprowadzono takich badań.

IV. Wskazanie podstawowych celów gminy w zakresie rozwoju transportu i komunikacji:

Podstawowym celem Gminy Gogolin jest uzbrojenie terenu i budowa dróg dojazdowych na nowych osiedlach mieszkaniowych powstających na terenach do tego przeznaczonych zgodnie z zapisami Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego.

V. Wskazanie najważniejszych problemów:

Najważniejszym problemem jest brak środków na inwestycje drogowe i braki w zakresie transportu lokalnego w szczególności połączeń pomiędzy sołectwami na terenie gminy i miastem Gogolin.

VI. Wskazanie działań (w tym konkretnych zadań/ inwestycji) związanych z rozwiązaniem wskazanych problemów, które zaplanowane są przez gminę do realizacji i/lub wskazanie oczekiwań względem rozwiązania istniejących problemów:

Planowane inwestycje w 2021 r.

- ul. Malińska w Gogolinie (ciąg pieszo-rowerowy)
- ul. Przyjaźni w Gogolinie (ciąg pieszo-rowerowy)
- ul. Sosnowa w Gogolinie (ciąg pieszo-rowerowy)
- ul. Wyzwolenia w Gogolinie

Na zlecenie Gminy Gogolin opracowywane są projekty budowy następujących ulic w Gogolinie: ul. Norwida, ul. Jakuba Hudalli, ul. Powstańców i ul. Wyzwolenia.

Gmina Gogolin zamierza realizować w najbliższym czasie te zadania starając się uzyskać dofinansowanie w ramach projektów budowy dróg lokalnych.

6. GMINA IZBICKO

I. Stan istniejącej sieci drogowej – kolejowej:

1. Drogi krajowe przebiegające przez gminę:

Droga krajowa nr 94 Zgorzelec – Korczowa, przebiega przez centrum gminy, przez miejscowości takie jak Grabów, Izbicko, Ligota Czamborowa, Suchodaniec; odcinek około 6,5 km.

Numer postępowania przetargowego: **ZP/AO/II-1/2021**

2. Drogi wojewódzkie przebiegające przez gminę:

Droga wojewódzka 409 Gogolin – Strzelce Opolskie, przebiega w rejonie południowej granicy gminy o długości około 2,8 km w granicach gminy.

3. Drogi Powiatowe przebiegające przez gminę:

Lp.	Numer drogi	Nazwa drogi	Długość dróg [km]	klasa dr.	stnd. zim. utr.
Gmina Izbicko					
1	1749 O	Raszowa - Nakło	0,525	zb.	IV
2	1809 O	Izbicko – Ligota Dolna	9,245	zb.	IV
3	1815 O	Izbicko – Grodzisko	9,776	gł.	III
4	1817 O	Otmice – Kamień Śl.	2,324	zb.	IV
5	1819 O	Kalinowice – Siedlec	3,695	lok.	V
6	1825 O	Izbicko – Ligota Czamborowa - DK 94	3,226	lok.	V
7	1850 O	Otmice – DK 94 (Suchodaniec)	3,784	lok.	V
8	1854 O	Ligota Czamborowa – Sucha	2,449	lok.	V
RAZEM			35,024		

4. Długości dróg publicznych (krajowe, wojewódzkie, powiatowe, gminne).

- Drogi Krajowe - 6,5 km
- Drogi Wojewódzkie – 2,8 km
- Drogi Powiatowe -35,024 km
- Drogi Gminne – km

5. Drogi przeznaczone dla rowerów na terenie gminy.

Na terenie gminy brak dróg przeznaczonych dla rowerów. Jedynym istniejącym ciągiem pieszo-rowerowym jest ścieżka wybudowana przez Powiat na odcinku około 1,5km pomiędzy miejscowościami Izbicko – Otmice (droga powiatowa nr 1809 O).

6. Linie kolejowe przebiegające przez gminę:

Linia kolejowa nr 132 Bytom – Wrocław, na terenie gminy znajduje się stacja kolejowa Otmice.

II. Krótki opis stanu infrastruktury drogowej, kolejowej i rowerowej, stosowanych rozwiązań usprawniających transport i mobilność mieszkańców:

Gmina Izbicko posiada dogodne połączenia komunikacyjne z Opolem i Strzelcami Opolskimi oraz pozostałymi miejscowościami leżącymi przy drodze nr 94 prowadzącej z Opola do Strzelec Opolskich i dalej w stronę aglomeracji śląskiej. W bliskim sąsiedztwie gminy Izbicko przebiega autostrada A – 4, a koło Strzelec Opolskich, w miejscowości Olszowa Winnica znajduje się węzeł autostradowy.

Na terenie gminy Izbicko istnieje dobrze rozwinięta sieć dróg. Największe znaczenie ma przebiegająca przez środek gminy droga krajowa nr 94 (Zgorzelec - Kraków), wchodząca w skład drogi międzynarodowej E-40. Obszar gminy w sposób naturalny dzieli się na dwie części: północną - nizinną i południową - falisto-wyżynną. Podział naturalny podkreślony jest dodatkowo podziałem sztucznym – zgodnym z przebiegiem DK nr 94. W rejonie południowej granicy gminy przebiega droga wojewódzka DW nr 409. Sieć komunikacyjną uzupełniają drogi powiatowe i gminne. Ogólnie obserwuje się stały wzrost natężenia ruchu na drogach; brak rozbudowanej infrastruktury dot. ruchu pieszo rowerowego utrudnia poruszanie się tym właśnie uczestnikom ruchu.

III. Jakie przeprowadzono w ostatnich 5 latach pomiary, badania i analizy z zakresu transportu i mobilności, do czego posłużyły:

Numer postępowania przetargowego: **ZP/AO/II-1/2021**

W 2016 roku na terenie gminy Izbicko przeprowadzono kompleksowe analizy dotyczące transportu i mobilności. Posłużyły one do opracowania Planu zrównoważonego transportu zbiorowego dla Związku Celowego Powiatowo-Gminnego "JEDŹ Z NAMI", którego gmina jest członkiem.

IV. Wskazanie podstawowych celów gminy w zakresie rozwoju transportu i komunikacji:

1. Utrzymanie obecnej sieci połączeń autobusowych na terenie powiatu, a w dalszej kolejności jej rozbudowa.
2. Zapewnienie odpowiedniej dostępności wszystkim mieszkańcom do obiektów użyteczności publicznej zlokalizowanych na terenie powiatu.
3. Dostosowanie komunikacji publicznej do potrzeb młodzieży i osób starszych, a także osób pracujących w celu pozyskania nowych pasażerów.
4. Rozbudowa infrastruktury dot. ruchu pieszo-rowerowego.
5. Integracja komunikacji kołowej indywidualnej i zbiorowej z kolejową.

V. Wskazanie najważniejszych problemów:

1. Ograniczone środki finansowe.
2. Potrzeba porozumienia z wieloma podmiotami.
3. W przypadku zadań inwestycyjnych, szczególnie projekty liniowe, długa i skomplikowana procedura realizacyjna.

VI. Wskazania działań związanych z rozwiązaniem wskazanych problemów, które zaplanowane są przez gminę do realizacji i/lub wskazanie oczekiwań względem rozwiązania istniejących problemów:

Gmina planuje rozbudowę infrastruktury pieszo rowerowej. Rozpoczynając od centrum gminy to jest m. Izbicko oraz m. Otmice. Zadanie dot. budowy ścieżki pieszo rowerowej Izbicko – Utrata wraz z budową małego centrum przesiadkowego w Izbicku oraz budowa ścieżki pieszo - rowerowej w. Otmice dojście do stacji kolejowej.

7. GMINA KRAPKOWICE

I. Stan istniejącej sieci drogowo – kolejowej:

1. Drogi krajowe przebiegające przez gminę.
Przez Gminę Krapkowice przebiega droga krajowa nr 45.
2. Drogi wojewódzkie przebiegające przez gminę:
 - nr 409,
 - nr 415,
 - nr 416.
3. Długości dróg publicznych (krajowe, wojewódzkie, powiatowe, gminne):
 - drogi krajowej – brak danych;
 - drogi wojewódzkie – brak danych;
 - drogi powiatowe – brak danych;
 - dróg gminnych - 104,7 km.
4. Drogi przeznaczone dla rowerów na terenie gminy:
 - ciągi pieszo-rowerowe o długości około 4 km (w tym jedna inwestycja w trakcie realizacji o długości 1 km; trasa od ul. Kilińskiego do autostrady A4 w Krapkowicach – połączenie z Gminą Gogolin);

Numer postępowania przetargowego: **ZP/AO/II-1/2021**

- ciąg rowerowy będący w trakcie realizacji o długości ok. 1 km; trasa od ul. Kolejowej do ul. Kilińskiego w Krapkowicach;
 - szlaki rowerowe o długości 84,5 km.
5. Linie kolejowe przebiegające przez gminę:
Brak danych dot. numerów linii kolejowych przebiegających przez Gminę Krapkowice.
- II. Krótki opis stanu infrastruktury drogowej, kolejowej i rowerowej, stosowanych rozwiązań usprawniających transport i mobilność mieszkańców:**
- Stan gminnej infrastruktury drogowej i rowerowej na terenie gminy jest najczęściej określany jako dobry bądź dostateczny. Celem utrzymania dobrego stanu przedmiotowych obiektów dokonywane są bieżące przeglądy, a na ich podstawie przeprowadzane remonty bądź przebudowy poprawiające bezpieczeństwo ruchu pieszego, rowerowego i samochodowego. Mając na uwadze usprawnienia transportu i komunikacji publicznej, Gmina Krapkowice zawarła umowę na podstawie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym z PKS Strzelce Opolskie, tworząc sieć lokalnych połączeń autobusowych. Gmina zapoczątkowała działania, zmierzające do przystąpienia do *Związku Powiatowo-Gminnego „JEDŹ Z NAMI”* z siedzibą w Strzelcach Opolskich. Ponadto czynione są systematyczne starania, zmierzające do zwiększania długości ścieżek rowerowych, dlatego też w roku bieżącym realizowane są dwie inwestycje dot. budowy ścieżek rowerowych o długości około 2km.
- III. Jakie przeprowadzono w ostatnich 5 latach pomiary, badania i analizy z zakresu transportu i mobilności, do czego posłużyły:**
- Brak.
- IV. Wskazanie podstawowych celów gminy w zakresie rozwoju transportu i komunikacji:**
- Brak danych.
- V. Wskazanie najważniejszych problemów:**
- Brak danych.
- VI. Wskazania działań związanych z rozwiązaniem wskazanych problemów, które zaplanowane są przez gminę do realizacji i/lub wskazanie oczekiwań względem rozwiązania istniejących problemów:**
- Brak danych.

8. GMINA KOMPRACHCICE

- I. Stan istniejącej sieci drogowo – kolejowej:**
1. Drogi krajowe przebiegające przez gminę – brak.
 2. Drogi wojewódzkie przebiegające przez gminę:
 - DW 429 przebiega przez miejscowości: Ochodze, Komprachcice, Polska Nowa Wieś, Wawelno,
 - DW 435 przebiega przez miejscowości: Wawelno
 3. Drogi Powiatowe przebiegające przez gminę:
 - 1763 O przebiega przez miejscowości: Osiny, Komprachcice
 - 1754 O przebiega przez miejscowości: Dziekaństwo, Domecko,
 - 1755 O przebiega przez miejscowości: Osiny, Dziekaństwo,
 - 1756 O przebiega przez miejscowości: Polska Nowa Wieś,
 - 1720 O przebiega przez miejscowości: Wawelno,

Numer postępowania przetargowego: **ZP/AO/II-1/2021**

- 1717 O przebiega przez miejscowości: Komprachcice, Ochodze
 - 4. Długości dróg publicznych (krajowe, wojewódzkie, powiatowe, gminne):
 - Drogi Krajowe - 0 km
 - Drogi Wojewódzkie - 13,8 km
 - Drogi Powiatowe - 15,6 km
 - Drogi Gminne – 17,1 km
 - 5. Drogi przeznaczone dla rowerów na terenie gminy:
 - Ciąg pieszo - rowerowy Komprachcice – Ochodze dł. 3.15 km
 - Ciąg pieszo – rowerowy Polska Nowa Wieś – Wawelno dł. 3,4 m (w trakcie realizacji)
 - Ciąg pieszo – rowerowy Osiny ul. Lipowa dł. 419,2 m (w trakcie realizacji)
 - Ciąg pieszo – rowerowy Komprachcice ul. Bursztynowa 450 m (w trakcie realizacji)
 - 6. Linie kolejowe przebiegające przez gminę:
 - Opole Zachodnie – Nysa Nr 287

II. Krótki opis stanu infrastruktury drogowej, kolejowej i rowerowej, stosowanych rozwiązań usprawniających transport i mobilność mieszkańców:

Infrastruktura drogowa Gminy Komprachcice wymaga w dalszym ciągu dużych nakładów na rozwój i zapewnienia odpowiednich standardów istniejącej sieci, w związku ze stale rosnącym ruchem pasażerskim. Konieczna jest zatem systematyczna poprawa stanu technicznego dróg oraz ich rozbudowa.

Infrastruktura kolejowa tj. linia nr 287 Opole Zachodnie – Nysa została zrewitalizowana w 2018 r. Infrastruktura rowerowa w Gminie Komprachcice jest stale rozwijana. Główne inwestycje poczynione w tym kierunku to budowa ciągu pieszo – rowerowego Komprachcice- Ochodze zakończona w 2019 r. o długości 3,5 km. W chwili obecnej trwają inwestycje związane z budową ciągów pieszo – rowerowych o łącznej długości 4,27 km.

III. Jakie przeprowadzono w ostatnich 5 latach pomiary, badania i analizy z zakresu transportu i mobilności, do czego posłużyły:

W Gminie Komprachcice w ostatnich 5 latach nie były prowadzone badania i analizy.

IV. Wskazanie podstawowych celów gminy w zakresie rozwoju transportu i komunikacji:

Podstawowym celem gminy w zakresie rozwoju transportu i komunikacji jest stworzenie mieszkańcom takiej infrastruktury, która umożliwi sprawne i bezpieczne przemieszczenie się w obrębie gminy oraz będzie mogła stanowić jedną spójną sieć łączącą wszystkie samorządy ze stolicą województwa.

V. Wskazanie najważniejszych problemów:

Najważniejszym problemem jest zły stan infrastruktury drogowej i niewystarczająca ilość infrastruktury rowerowej, w tym przystanków typu Bike & Ride. Ponadto problem stanowi również brak przystanków osobowych na linii kolejowej nr 287 w miejscowości Osiny i Polska Nowa Wieś oraz przejazdu kolejowego w miejscowości Polska Nowa Wieś, który został zlikwidowany podczas rewitalizacji linii Nr 287.

VI. Wskazania działań związanych z rozwiązaniem wskazanych problemów, które zaplanowane są przez gminę do realizacji i/lub wskazanie oczekiwań względem rozwiązania istniejących problemów:

Głównym działaniem gminy jest poszukiwanie środków z funduszy zewnętrznych w formie dofinansowań na rozbudowę infrastruktury drogowo rowerowej oraz modernizacja infrastruktury z środków zabezpieczonych w budżecie gminy.

Numer postępowania przetargowego: **ZP/AO/II-1/2021**

9. GMINA LEWIN BRZESKI

I. Stan istniejącej sieci drogowo – kolejowej:

1. Drogi krajowe przebiegające przez gminę (numery, przebieg):

Droga krajowa – Nr 94 o długości na obszarze gminy Lewin Brzeski – 24,8 km

2. Drogi wojewódzkie przebiegające przez gminę (numery, przebieg):

Nr 458, 459, 462 o łącznej długości na obszarze gminy Lewin Brzeski – 21,4 km.

3. Drogi powiatowe przebiegające przez gminę (numery, przebieg):

- 1165 O Prędocin – Strzelniki 2,1km
- 1166 O Zwanowice – Strzelniki 1,1km
- 1162 O Różyna – Lewin Brzeski 6,5km
- 1182 O Łosiów – Kantorowice 6,4km
- 1508 O Niemodlin – Lewin Brzeski 6,7km
- 2151 O ul. Moniuszki (Lewin Brzeski) 0,6km
- 2154 O ul. Aleja Wojska Polskiego (Lewin Brzeski) 0,6km
- 2153 O ul. Hallera (Lewin Brzeski) 0,1km
- 2152 O ul. Powstańców Śląskich (Lewin Brzeski) 0,5km
- 1184 O Stroszowice – Sarny Małe 4,4km
- 1185 O Skorogoszcz – Oldrzychowice 9,3km
- 1186 O Borkowice-Przecza 4km
- 1159 O Mikolin – Golczowice 3,24km
- 1160 O Golczowice przez wieś 1,82km
- 1161 O Wronów 1,73km
- 1719 O Ciepiewice-Przecza 1,32km

4. Długość dróg publicznych (krajowe, wojewódzkie, powiatowe, gminne):

- Drogi Krajowe - 24,8 km
- Drogi Wojewódzkie – 21,4 km
- Drogi Powiatowe – 50,41 km
- Drogi Gminne – 56 km

5. Drogi przeznaczone dla rowerów na terenie gminy (długość, najważniejsze inwestycje w latach 2014-2020):

Brak

6. Linie kolejowej przebiegające przez gminę – nazwy i numery.

Linia kolejowa nr 132 Bytom - Wrocław

II. Krótki opis stanu infrastruktury drogowej, kolejowej i rowerowej, stosowanych rozwiązań usprawniających transport i mobilność mieszkańców gminy:

Wszystkie drogi poddane oględzinom posiadają stan techniczny umożliwiający ich funkcjonowanie i użytkowanie zgodnie z przeznaczeniem. Żaden z odcinków nie jest obecnie wyłączony z użytkowania oraz jego stan nie wymaga w ocenie organu podjęcia kroków zmierzających do wyłączenia go z użytkowania. W 2019 roku Gmina Lewin Brzeski zrealizowała zadanie polegające na budowie centrum przesiadkowego przy stacji PKP w Lewinie Brzeskim – to największe zadanie jakie zrealizowano z zakresu usprawnienia transportu i mobilności mieszkańców.

Numer postępowania przetargowego: ZP/AO/II-1/2021

III. Jakie przeprowadzono w ostatnich 5 latach pomiary, badania i analizy z zakresu transportu i mobilności, do czego posłużyły (np. planowania konkretnych inwestycji):

W ostatnich 5 latach nie zrealizowano powyższych pomiarów badań i analiz z zakresu transportu i mobilności.

IV. Wskazanie podstawowych celów gminy w zakresie rozwoju transportu i komunikacji:

Głównymi celami sukcesywnie realizowanymi w zakresie rozwoju transportu i komunikacji jest wykonywanie zadań zmierzających do poprawy bezpieczeństwa wszystkich użytkowników ruchu drogowego. Powyższe cele uzyskuje się poprzez: poprawę stanu funkcjonalności nawierzchni dróg, rozbudowę i przebudowę dróg, budowę i przebudowę chodników, budowę ścieżek i dróg rowerowych, budowę oświetlenia ulicznego, lokalizację nowych przystanków i przejść dla pieszych.

V. Wskazanie najważniejszych problemów:

Najważniejsze problemy z zakresu infrastruktury drogowej to stan bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego na drogach krajowych, wojewódzkich i powiatowych.

- Droga krajowa 94 przebiega przez 5 miejscowości Gminy Lewin Brzeski.
W miejscowościach Borkowice, Leśniczówka i Buszyce niezbędna jest realizacja zadań w zakresie poprawy bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego w tym pieszych (dzieci):
 - Borkowice – budowa elementów bezpieczeństwa ruchu ulicznego tj. wyspy kanalizujące ruch, przy wjeździe oraz wyjeździe z terenu zabudowanego.
 - Buszyce – budowa elementów bezpieczeństwa ruchu ulicznego tj. wyspy kanalizujące ruch, przy wjeździe oraz wyjeździe z terenu zabudowanego.
 - Leśniczówka - chodnik na odcinku od przystanku PKS do przejścia dla pieszych.
 - Przebudowa skrzyżowania drogi krajowej nr 94 i drogi powiatowej 1508 O ul. Kościuszki.

W dalszej kolejności niezbędna będzie budowa obwodnic miejscowości Łosiów i Skorogoszcz.

- Na drogach wojewódzkich stan bezpieczeństwa może zostać polepszony poprzez remont istniejącej nawierzchni oraz przebudowę i rozbudowę dróg jednocześnie podnosząc jej standard oraz wyposażając w chodniki oraz zatoki autobusowe.
 - Remont nawierzchni wymaga odcinek Skorogoszcz – Lewin Brzeski (droga przez miasto) – Ptakowice do granic gminy.
 - Remont nawierzchni drogi przez wieś w Chróście do granic gminy.
 - Przebudowa i budowa:
 - Ul. Słowackiego i Kolejowej w Łosiowie
 - Zatoka autobusowa w Ptakowicach.
- Na drogach powiatowych podobnie jak na drogach wojewódzkich stan bezpieczeństwa może zostać polepszony poprzez remont istniejącej nawierzchni oraz przebudowę i rozbudowę dróg jednocześnie podnosząc jej standard oraz wyposażając w chodniki oraz zatoki autobusowe.
 - Remontu nawierzchni wymagają wszystkie drogi powiatowe w granicach gminy.
 - Budowa i przebudowa:
 - Budowa zatoki autobusowej w Stroszowicach
 - Budowa zatoki autobusowej w Nowej Wsi Małej
 - Budowa chodnika w ul. Armii Krajowej w Skorogoszczy.
 - Ścieżka pieszo – rowerowa Skorogoszcz – Przecza.

Numer postępowania przetargowego: **ZP/AO/II-1/2021**

- Budowa chodników w drogach powiatowych w miejscowościach Stroszowice, Sarny Małe, Różyna

VI. Wskazanie działań (w tym konkretnych zadań/ inwestycji) związanych z rozwiązaniem wskazanych problemów, które zaplanowane są przez gminę do realizacji i/lub wskazanie oczekiwań względem rozwiązania istniejących problemów:

Zaplanowane zadania:

- Przebudowa drogi gminnej w do Przysiółka Piaski – ok. 1km
- Przebudowa drogi gminnej we wsi w Sarnach Małych – ok. 1km
- Budowa ścieżki rowerowej Strzelniki – Łosiów – ok. 3,4km
- Budowa ścieżki pieszo – rowerowej Lewin Brzeski – Mikolin ok. 5km.

Ponadto, gmina realizować będzie:

- Przebudowę nawierzchni dróg gminnych,
- Przebudowę nawierzchni dróg powiatowych w partnerstwie z Powiatem Brzeskim.

10. GMINA ŁUBNIANY

I. Stan istniejącej sieci drogowo – kolejowej:

1. Drogi krajowe przebiegające przez gminę (numery, przebieg):
 - droga krajowa nr 45: Chałupki – Opole – Jełowa - Złoczew o znaczeniu międzyregionalnym.
2. Drogi wojewódzkie przebiegające przez gminę (numery, przebieg):
 - droga wojewódzka nr 461, Kup- Łubniany- Jełowa
3. Drogi powiatowe przebiegające przez gminę (numery, przebieg):
 - nr 1721 0, Brynica- Grabczak
 - nr 1722 0, Łubniany- Zagwiździe
 - nr 1725 0, Masów- Dobrzeń Wielki
 - nr 1726 0, Łubniany- Turawa
 - nr 1727 0, Łubniany- Kolanowice
 - nr 1728 0, Luboszyce- Węgry
 - nr 1729 0, Luboszyce- Zawada
 - nr 1743 0, DK45- Kobyłno
 - nr 1765 0, Bładacz- Opole
 - nr 1702 0, Opole- Brynica
 - nr 1703 0, Opole- Łubniany
 - nr 1704 0, Jełowa- Stare Budkowice
 - nr 1710 0, DK45- Jełowa
4. Długość dróg publicznych (krajowe, wojewódzkie, powiatowe, gminne):
 - krajowe 6,9 km
 - wojewódzkie 12,60 km
 - powiatowe 45,20 km
 - gminne 83,80 km

Numer postępowania przetargowego: **ZP/AO/II-1/2021**

5. Drogi przeznaczone dla rowerów na terenie gminy (długość, najważniejsze inwestycje w latach 2014-2020):
 - 2,67 km wzdłuż drogi woj. nr 461 w m. Brynica – kwota 3,6 mln zł. – 2019r.
 - 0,8 km wzdłuż drogi powiatowej 1703 O w m. Łubniany – kwota 1 mln zł - 2020r.
 - 4,04 km wzdłuż drogi powiatowej 1702 O w m. Brynica - kwota 3,1 mln -2020 r.
6. Linie kolejowej przebiegające przez gminę – nazwy i numery:
 - nr 293 Jełowa – Kluczbork,
 - nr 301 Opole Gł. – Jełowa – Namysłów – zlikwidowana.

II. Krótki opis stanu infrastruktury drogowej, kolejowej i rowerowej, stosowanych rozwiązań usprawniających transport i mobilność mieszkańców gminy:

- Opis stanu infrastruktury drogowej, kolejowej i rowerowej w jednej krótkiej prezentacji wydaje się bardzo trudny, o ile w ogóle jest możliwy. Ta złożona materia jest przedmiotem starań i planów władz Gminy Łubniany, a co więcej także konkretnych działań podejmowanych w tej materii. Efektem tych działań są wymienione powyżej inwestycje w drogi rowerowe i trwające prace nad przygotowaniem dokumentacji kolejnych ścieżek rowerowych. Infrastrukturę drogową gminy da się krótko scharakteryzować w oparciu o główne szlaki komunikacyjne. Z całą pewnością droga powiatowa biegnąca z Opola przez m. Kępa, Luboszyce, Biadacz, Masów do Łubnian, a dalej drogą wojewódzką z Łubnian przez Dąbrówkę Łubniańską do Jełowej, należy uznać za jedną z głównych arterii komunikacyjnych gminy. Wzdłuż tego szlaku występuje konieczność szczególnej dbałości o poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu. Konieczność budowy ścieżek rowerowych, chodników, stała poprawa nawierzchni dróg oraz zmiany w zakresie organizacji ruchu na skrzyżowaniach jest absolutnym priorytetem. W sposób szczególny należy podkreślić pilną potrzebę przebudowy i remontów obiektów drogowych w postaci mostów, zlokalizowanych w ciągu drogi wojewódzkiej nr 461 w m. Dąbrówka Łubniańska. Równie ważnym szlakiem komunikacyjnym jest przebieg drogi wojewódzkiej nr 461 z Jełowej przez Łubniany i dalej do Brynicy. W ciągu tej drogi, zwłaszcza w obrębie miejscowości, szczególne istotne są rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów, poprzez budowę stosownej infrastruktury. Należy także podkreślić znaczenie drogi krajowej nr 45 przebiegającej przez gminę. W tym zakresie władze Gminy prowadzą stały dialog z GDDKiA, oddz. w Opolu.
- Na terenie gminy Łubniany transport publiczny opiera się w głównej mierze na regularnych kursach wykonywanych na liniach otwartych, których realizatorem jest OPKS Opole. Gmina Łubniany nie partycypuje w kosztach realizowanych połączeń, ale wprowadza dużo istotnych korekt do rozkładu jazdy autobusów oraz rozwija infrastrukturę o dodatkowe przystanki autobusowe. Udało się także wydłużyć niektóre linie, a oto przykłady szczególnie istotne gdyż dotyczy to miejscowości, do których od lat nie docierał transport publiczny, to jest:
 - miejscowość Kolanowice przez ulicę Rolną w miejscowości Luboszyce. Nowopowstałe przystanki: Luboszyce ul. Rolna 6 sztuk, Kolanowice centrum 2 szt., Kolanowice ul. Brzozowa 2 szt., Łubniany ul. Kolanowska 2 szt.,
 - miejscowość Kobyłno przez miejscowość Grabie. Nowopowstałe przystanki Grabie ul. Wiejska 2 szt., Kobyłno ul. Wiejska 1 szt.,

Numer postępowania przetargowego: **ZP/AO/II-1/2021**

- Gmina zawarła również porozumienie z Miastem Opole, co pozwoliło na wydłużenie linii nr 10 do miejscowości Brynica. Nowopowstałe przystanki to Brynica ul. Opolska 6 szt., Brynica ul. Powstańców Śl. 1 szt.,
- Gmina zapewnia dowóz osobom niepełnosprawnym w ramach umów z prywatnym przewoźnikiem, wyłonionym w drodze udzielonego zamówienia publicznego,
- ustawowy obowiązek zapewnienia dowozu uczniów do szkół, gmina realizuje w oparciu o umowę zawartą z przewoźnikiem prywatnym, wyłonionym w ramach udzielonego zamówienia publicznego. Wykonawcą jest OPKS w Opolu, który realizuje dowóz dzieci do szkół w ramach kursów otwartych.

III. Jakie przeprowadzono w ostatnich 5 latach pomiary, badania i analizy z zakresu transportu i mobilności, do czego posłużyły (np. planowania konkretnych inwestycji):

Gmina nie realizowała pomiarów, badań, analiz.

IV. Wskazanie podstawowych celów gminy w zakresie rozwoju transportu i komunikacji:

- Stała poprawa bezpieczeństwa na drogach poprzez wykonywanie niezbędnych napraw i remontów nawierzchni dróg wszystkich kategorii.
- Przebudowa dróg wszystkich kategorii w zakresie wydzielenia i budowy chodników i ścieżek rowerowych, a także zmiany organizacji ruchu w obrębie skrzyżowań.
- Poprawa mobilności mieszkańców w oparciu o wygodny publiczny transport zbiorowy w zakresie ich dotarcia do miejsc pracy, nauki, zaspokajania potrzeb gospodarczych, społecznych i kulturalnych. Gmina Łubniany jest położona na zapleczu większego ośrodka, jakim jest miasto Opole. Przy podejmowaniu decyzji w omawianym temacie, szczególnie istotne będzie skomunikowanie poszczególnych miejscowości gminy z Opolem.

V. Wskazanie najważniejszych problemów:

- Ograniczony wpływ władz gminy na decyzje innych zarządców dróg przebiegających przez obszar gminy w zakresie podejmowanych inicjatyw inwestycyjnych. Problem sprowadza się do tego, że w najważniejszych dla mieszkańców gminy sprawach związanych z komunikacją i transportem gmina nie może zdecydować.
- Ograniczone możliwości finansowe gminy, jak i partnerów w postaci samorządów powiatu i województwa.
- Konieczność podejmowania starań związanych z wykupem gruntów pod infrastrukturę drogową, gdyż często obecny przebieg pasa drogi uniemożliwia jego przebudowę.

VI. Wskazanie działań (w tym konkretnych zadań/inwestycji) związanych z rozwiązaniem wskazanych problemów, które zaplanowane są przez gminę do realizacji i/lub wskazanie oczekiwań względem rozwiązania istniejących problemów:

- Zmiany legislacyjne umożliwiające większy wpływ Gminy na stan dróg leżących na jej terenie, a należących do innego zarządcy.
- Zmiany legislacyjne ułatwiające uzyskiwanie tzw. odstępstw od wymogów budowlanych związanych z budową infrastruktury drogowej w terenie zabudowanym (np. szerokości dróg, chodników, ścieżek P-R).
- Zwiększenie środków na drogi przede wszystkim w budżecie starostwa powiatowego.
- Stworzenie wspólnego systemu transportu zbiorowego pod auspicjami powiatu.
- Gmina obecnie prowadzi i planuje prowadzić inwestycje polegające na budowie infrastruktury pieszo-rowerowej wzdłuż dróg powiatowych na podstawie ZRID (zgodą na realizację inwestycji

Numer postępowania przetargowego: **ZP/AO/II-1/2021**

drogowej wydana na podstawie „specustawy drogowej”). Prowadzenie inwestycji w takim trybie pozwala na przejmowanie części gruntów w celu uzyskania normatywnych parametrów technicznych co w konsekwencji powala na budowę infrastruktury.

11.GMINA MURÓW

I. Stan istniejącej sieci drogowo – kolejowej:

1. Drogi krajowe przebiegające przez gminę (numery, przebieg):
Brak.
2. Drogi wojewódzkie przebiegające przez gminę (numery, przebieg):
Brak.
3. Drogi powiatowe przebiegające przez gminę (numery, przebieg):
 - 1324 O, Smardy – Dębiniec,
 - 1330 O, Chudoba – Zagwiździe,
 - 1334 O, Dębiniec – Stare Budkowice,
 - 1340 O, Stare Budkowice – Bierdzany,
 - 1344 O, Wołczyn – Murów – DW 454,
 - 1347 O, Radomierowice – Młodnik,
 - 1351 O, Murów – Grabczok,
 - 1352 O, Krzywa Góra – Murów,
 - 1353 O, Dąbrówka Dolna – DP 1344 O,
 - 1704 O, Jełowa – Stare Budkowice,
 - 1721 O, Brynica – Grabczok,
 - 1722 O, Łubniany – Zagwiździe.
4. Długość dróg publicznych (krajowe, wojewódzkie, powiatowe, gminne):
 - krajowe 0 km
 - wojewódzkie 0 km
 - powiatowe 62,19 km
 - gminne 48 km
5. Drogi przeznaczone dla rowerów na terenie gminy (długość, najważniejsze inwestycje w latach 2014-2020):

Wg stanu na dzień sporządzania niniejszej informacji na terenie gminy nie funkcjonują ścieżki rowerowe. Gmina Murów przystąpiła do partnerskiego projektu pn. *Stobrowska wstęga - ostoja bioróżnorodności-edukacja, rozpoznanie i ochrona*, planowanego do realizacji w ramach RPO WO 2014-2020, którego celem m.in. jest wytyczenie i oznakowanie tras rowerowych oraz pieszo-rowerowych na terenie czterech gmin leżących w Stobrowskim Parku Krajobrazowym. Zaznaczyć przy tym należy, że wytyczenie i oznakowanie tras nie oznacza budowy ścieżek rowerowych. Trasy zostaną wytyczone w oparciu o istniejącą infrastrukturę.
6. Linie kolejowe przebiegające przez gminę – nazwy i numery:
 - 293: Opole - Jełowa - Kluczbork, jednotorowa, niezelektryfikowana,
 - 301: Opole - Jełowa - Namysłów, jednotorowa, niezelektryfikowana.

Numer postępowania przetargowego: **ZP/AO/II-1/2021**

II. Krótki opis stanu infrastruktury drogowej, kolejowej i rowerowej, stosowanych rozwiązań usprawniających transport i mobilność mieszkańców gminy:

Stan infrastruktury drogowej w gminie Murów określa się jako niezadowalający, a nawet zły. Na nawierzchni asfaltowej występują liczne spękania, nierówności i ubytki. Tak jest zarówno w przypadku dróg gminnych, jak i powiatowych. Na drogach gminnych corocznie wykonywane są zabiegi techniczne w postaci remontów cząstkowych dróg bitumicznych na gorąco, natomiast na drogach gruntowo-tłuczniowych wykonywane są zabiegi okresowe polegające na równaniu równiarką nawierzchni i uzupełnieniu ubytków kamieniem łamanym – tłucznem wraz z ich zagęszczeniem. Dodatkowo, w miarę możliwości finansowych i pozyskiwania zewnętrznych środków, wykonywane są kompleksowe przebudowy dróg gminnych. W przypadku dróg powiatowych również corocznie wykonywane są remonty niewielkich odcinków dróg, w szczególności w miejscach, w których ubytki w nawierzchni są znaczne. W odniesieniu do infrastruktury rowerowej na terenie gminy zaznaczyć należy, że powstanie ona w ramach opisywanego wyżej projektu współfinansowanego ze środków RPO WO 2014-2020. Infrastruktura kolejowa to dwie, niezelektryfikowane linie kolejowe, z których tylko jedna (293: Opole-Jełowa-Kluczbork) obsługuje ruch pasażerski. Druga ze wskazanych linii kolejowych ma docelowo służyć transportowi drewna do tartaku koncernu StoraEnso, zlokalizowanego w Murowie.

Rozwiązania mające na celu usprawnienie transportu i mobilności mieszkańców gminy to z jednej strony działania infrastrukturalne dotyczące poprawy stanu sieci dróg, a z drugiej działania mające na celu zwiększenie dostępności komunikacji zbiorowej, w tym lobbowanie na rzecz zwiększenia liczby połączeń autobusowych w gminie.

III. Jakie przeprowadzono w ostatnich 5 latach pomiary, badania i analizy z zakresu transportu i mobilności, do czego posłużyły (np. planowania konkretnych inwestycji):

Badania i analizy prowadzone z zakresu transportu w ostatnich latach dotyczyły wypełnienia obowiązków związanych z badaniem natężenia ruchu przy przejazdach kolejowych zlokalizowanych wzdłuż dróg gminnych.

IV. Wskazanie podstawowych celów gminy w zakresie rozwoju transportu i komunikacji:

- poprawa jakości dróg gminnych,
- zwiększenie dostępności transportu publicznego (liczba połączeń).

V. Wskazanie najważniejszych problemów:

- niezadowalający stan nawierzchni dróg przebiegających przez gminę,
- nadmierny ruch kołowy transportu ciężkiego (drewno) do tartaku w Murowie,
- niewystarczająca liczba połączeń autobusowych z Opolem i Kluczborkiem.

VI. Wskazanie działań (w tym konkretnych zadań/inwestycji) związanych z rozwiązaniem wskazanych problemów, które zaplanowane są przez gminę do realizacji i/lub wskazanie oczekiwań względem rozwiązania istniejących problemów:

- przebudowa dróg gminnych,
- przebudowa dróg powiatowych na terenie gminy – podniesienie standardów dotyczących nawierzchni,
- przywrócenie ruchu pasażerskiego na linii kolejowej Opole – Jełowa - Namysłów, na odcinku Murów-Opole.

Numer postępowania przetargowego: **ZP/AO/II-1/2021**

12. GMINA NIEMODLIN

I. Stan istniejącej sieci drogowo – kolejowej:

1. Drogi krajowe przebiegające przez gminę (numery, przebieg):

Numer 46 Kłodzko - Nysa - Pakosławice - Jaczowice - Niemodlin - Karczów - Opole - Ozimek - Lubliniec - Blachownia - Częstochowa - Janów – Szczekociny

2. Drogi wojewódzkie przebiegające przez gminę (numery, przebieg):

- DW 405 Niemodlin – Korfantów,
- DW 385, Gr. Państwa - Tłumaczów - Wolibórz - Ząbkowice Śl. - Ziębice - Grodków – Jaczowice.

3. Drogi powiatowe przebiegające przez gminę (numery, przebieg):

Nr drogi	Nazwa drogi
1184 O	Stroszowice - Sarny Małe - Gracze - Góra - Rogi
1507 O	Magnuszowice - Grodków
1508 O	Niemodlin – Lewin Brzeski
1509 O	Magnuszowiczki - Magnuszowice
1510 O	Niemodlin -Gracze
1511 O	Rutki – Szydłowiec Śląski
1512 O	Niemodlin - Gościejowice – Skarbiszowice
1514 O	droga przez wieś Grabin
1515 O	Niemodlin - Lipno
1516 O	Niemodlin – Skarbiszowice
1517 O	Niemodlin - DP 1538 O
1521 O	droga przez wieś Jakubowice
1532 O	Grabin – Łambinowice – Korfantów
1538 O	Grabin - Krasna Góra - Radoszowice
1554 O	droga przez wieś Rzędziwojowice
1717 O	Komprachcice - Jaczowice

4. Długość dróg publicznych (krajowe, wojewódzkie, powiatowe, gminne):

- krajowe 15,40 km
- wojewódzkie 10,90 km
- powiatowe 90,10 km
- gminne 30,50 km

5. Drogi przeznaczone dla rowerów na terenie gminy (długość, najważniejsze inwestycje w latach 2014-2020):

- w obrębie ul. Daszyńskiego w Niemodlinie na drodze prowadzone są obecnie prace budowlane,
- ścieżka pieszo-rowerowa przy ul. Bohaterów Powstań Śląskich w Niemodlinie, długość ok. 230 m,
- ścieżka pieszo-rowerowa w obrębie ul. Lwowskiej i Korfantego, długość ok. 917 m (zrealizowano w latach 2014-2020),
- ścieżka pieszo-rowerowa w obrębie drogi wojewódzkiej w Wydrowicach, długość ok. 798 m.

6. Linie kolejowej przebiegające przez gminę – nazwy i numery.

Numer postępowania przetargowego: **ZP/AO/II-1/2021**

Przez teren gminy przebiega jedna linia kolejowa – nr 329: Szydłów – Gracze.

II. Krótki opis stanu infrastruktury drogowej, kolejowej i rowerowej, stosowanych rozwiązań usprawniających transport i mobilność mieszkańców gminy:

- droga krajowa oraz drogi wojewódzkie: stan dobry;
- drogi powiatowe Gościejowice – Szydłowiec Śląski nr 1510 O, Szydłowiec Śląski-Magnuszowice nr 1508 O, Radoszowice - Tarnica nr 1538 O, Rogi – Gracze (w tym ul. Bazaltowa w Graczach) nr 1184 O wymagają remontu;
- drogi publiczne gminne – pilnego remontu wymagają ul. Gazowa w Niemodlinie i ul. Sportowa w Graczach.

III. Jakie przeprowadzono w ostatnich 5 latach pomiary, badania i analizy z zakresu transportu i mobilności, do czego posłużyły (np. planowania konkretnych inwestycji):

Wykonano pomiary natężenia ruchu drogowego na trzech przejazdach kolejowych w ciągu dróg publicznych gminnych. Pomiar natężenia ruchu drogowego na drogach krajowych wykonała również GDDKiA.

IV. Wskazanie podstawowych celów gminy w zakresie rozwoju transportu i komunikacji:

- przywrócić osobowy transport kolejowy Szydłów – Gracze,
- przywrócić komunikację autobusową z sołectw do Opola,
- przeciwdziałanie wykluczeniu komunikacyjnemu.

V. Wskazanie najważniejszych problemów:

- przebudowa dróg wskazanych w pkt II,
- budowa ścieżki pieszo-rowerowej przy ul. 700-lecia Niemodlina w Niemodlinie,
- budowa ścieżki pieszo – rowerowej Magnuszowice – Gracze,
- budowa ścieżki pieszo-rowerowej Wydrowice – Tułowice Małe.

VI. Wskazanie działań (w tym konkretnych zadań/inwestycji) związanych z rozwiązaniem wskazanych problemów, które zaplanowane są przez gminę do realizacji i/lub wskazanie oczekiwań względem rozwiązania istniejących problemów:

- budowa ścieżki pieszo-rowerowej przy ul. 700-lecia Niemodlina w Niemodlinie,
- budowa ścieżki pieszo-rowerowej Magnuszowice-Gracze,
- budowa ścieżki pieszo-rowerowej Wydrowice – Tułowice Małe,
- przebudowa ul. Bazaltowej w Graczach z uwagi na ciężki transport z kopalni,
- budowa miejsca przesiadkowego przy DK46 i ul. Podmiejskiej w Niemodlinie.

13. GMINA OZIMEK

I. Stan istniejącej sieci drogowo – kolejowej:

Układ drogowy Gminy Ozimek tworzy sieć dróg w układzie funkcjonalnym podzielonym na następujące kategorie: drogi krajowe, drogi wojewódzkie, drogi powiatowe i drogi gminne.

1. Drogi krajowe przebiegające przez gminę (numery, przebieg):

Nr 46 prowadzona ulicami Warszawska (Schodnia) – Częstochowska (Grodziec)

Numer postępowania przetargowego: **ZP/AO/II-1/2021**

2. Drogi wojewódzkie przebiegające przez gminę (numery, przebieg):
Nr 463 prowadzona od granicy z gm. Turawa przez Dylaki (ul. Ozimska), Antoniów (ul. Powstańców Śląskich), Ozimek (ul. Powstańców Śląskich, ul. Wyzwolenia), Krasiejów (ul. Zamoście) do granicy z gminą Kolonowskie.
3. Drogi powiatowe przebiegające przez gminę (numery, przebieg):
 - Ozimek – Kotórz Mały (1706 O): ul. Powstańców Śl. (Schodnia), ul. Ozimska (Pustków), ul. Ozimska i Opolska (Szczedrzyk),
 - Ozimek – Przywory (1712 O): ul. Kolejowa i Daniecka (Ozimek, Nowa Schodnia),
 - Krasiejów – Krzyżowa Dolina – Krośnica (1713 O): ul. Szkolna (Krasiejów), ul. Powstańców Śl. (Krzyżowa Dolina),
 - DW 463 – Biestrzynnik – Dylaki (1732 O): ul. Ozimska i Cmentarna (Biestrzynnik), ul. Cmentarna (Dylaki),
 - Grodziec – Zębówice (1738 O): ul. Tartaczna (Grodziec), ul. Wiejska i Kuziory (Chobie),
 - DW 463 – Mnichus – DK 46 (1739 O): ul. Leśna,
 - Antoniów – Szczedrzyk (1740 O): ul. Jedlicka (Antoniów), ul. Feniks (Jedlice),
 - Ozimek – Krasiejów (1742 O): ul. Brzeziny w Ozimku i Krasiejowie,
 - DK 46 – Krzyżowa Dolina (1744 O): ul. Opolska,
 - Zębówice – Chobie – DK 46 (1758 O): przez Chobie,
 - Grodziec – Chobie (1762 O): ul. Wiejska w Chobiu,
 - Ozimek (1771 O) ul. Opolska i Częstochowska,
 - Strzelce Opolskie – Krasiejów (1807 O): ul. Sporacka (Krasiejów),
 - Kadłub – Spórok (1816 O),
4. Długość dróg publicznych (krajowe, wojewódzkie, powiatowe, gminne):
 - droga krajowa – 16,2 km,
 - droga wojewódzka – 17,6 km,
 - drogi powiatowe – 49,9 km,
 - drogi gminne – 98,3 km.
5. Drogi przeznaczone dla rowerów na terenie gminy (długość, najważniejsze inwestycje w latach 2014-2020):
Droga gmina ul. Pustki w m. Krasiejów dł. 760 mb
6. Linie kolejowe przebiegające przez gminę – nazwy i numery:
Linia kolejowa nr 144 Tarnowskie Góry – Opole jest trasą o łącznej długości 75,742 km, łączącą województwo Śląskie i Opolskie, przebiegającą między innymi przez Tarnowskie Góry, Tworóg-Brynek, Tworóg, Borowiany, Kielczę, Żędowice, Zawadzkie, Kolonowskie, Fosowskie, Staniszcze Małe, Krasiejów, Ozimek, Dębską Kuźnię, Chrzastowice, Suchy Bór Opolski, Bolko i Opole. Stacje kolejowe w Ozimku i Krasiejowie według klasyfikacji PKP mają kategorię dworców lokalnych.

II. Krótki opis stanu infrastruktury drogowej, kolejowej i rowerowej, stosowanych rozwiązań usprawniających transport i mobilność mieszkańców gminy:

Jednym z rozwiązań usprawniających transport i mobilność mieszkańców Gminy Ozimek są przewozy użyteczności publicznej, których organizatorem jest Gmina Ozimek. Przewozy te nakierowane są na zaspokajanie potrzeb mieszkańców całej gminy. Sieć komunikacyjna ma za

Numer postępowania przetargowego: **ZP/AO/II-1/2021**

zadanie zapewnić połączenia autobusowe do szkół i zakładów pracy położonych w obszarze gminy Ozimek.

III. Jakie przeprowadzono w ostatnich 5 latach pomiary, badania i analizy z zakresu transportu i mobilności, do czego posłużyły (np. planowania konkretnych inwestycji).

Gmina Ozimek w ciągu ostatnich 5 lat nie przeprowadziła żadnych badań, analiz z zakresu transportu i mobilności na potrzeby planowanych inwestycji.

IV. Wskazanie podstawowych celów gminy w zakresie rozwoju transportu i komunikacji:

Do podstawowych celów w zakresie rozwoju transportu i komunikacji zalicza się rozwój infrastruktury drogowej (budowy i przebudowy dróg) w tym ścieżek pieszo rowerowych, modernizacji oświetlenia.

V. Wskazanie najważniejszych problemów.

Do największych problemów, z jakimi boryka się Gmina Ozimek zalicza się niewielką ilość ścieżek pieszo-rowerowych na terenie gminy. Do znacznej poprawy bezpieczeństwa najmniej chronionych uczestników ruchu konieczna jest budowa trzech ścieżek pieszo rowerowych wzdłuż DK46, DW 463 i dróg powiatowych w m. Ozimek, Schodnia - Szczedrzyk, Antoniów – Jedlice - Szczedrzyk, Krasiejów - Krzyżowa Dolina, Krasiejów ul. Sporacka i ul. Brzeziny.

VI. Wskazanie działań (w tym konkretnych zadań/inwestycji) związanych z rozwiązaniem wskazanych problemów, które zaplanowane są przez gminę do realizacji i/lub wskazanie oczekiwań względem rozwiązania istniejących problemów.

Jak wyżej.

14.GMINA POPIELÓW

I. Stan istniejącej sieci drogowo – kolejowej:

1. Drogi krajowe przebiegające przez gminę (numery, przebieg):
nie dotyczy – brak dróg krajowych na terenie Gminy Popielów
2. Drogi wojewódzkie przebiegające przez gminę (numery, przebieg):
 - DW 457, Brzeg – Dobrzeń Wielki,
 - DW 458, Popielów – Obórki,
 - DW 462, Stobrawa – Kopanie – Łosiów;
3. Drogi powiatowe przebiegające przez gminę (numery, przebieg):
 - 1142 O, Mąkoszyce- Kurznie,
 - 1144 O, Karłowice- Karłowiczki,
 - 1147 O, Śmiechowice- Karłowiczki,
 - 1148 O, Stare Kolnie- DP 1348,
 - 1149 O, Karłowice- Popielów,
 - 1150 O, Popielów- Ładza,
 - 1151 O, Popielów- Wielopole,
 - 1153 O, droga przez wieś Kolonia Popielowska,
 - 1154 O, Kuźnica Katowska- Biedaszka,
 - 1155 O, Popielów- Nowe Siołkowice,
 - 1156 O, droga przez wieś Kaniów,
 - 1190 O, Stobrawa- do DP 1348,

Numer postępowania przetargowego: **ZP/AO/II-1/2021**

- 1348 O, Ligota Wołczyńska- Karłowice- DW 457,
 - 1152 O, Stare Kolnie- Rybna;
4. Długość dróg publicznych (krajowe, wojewódzkie, powiatowe, gminne):
- wojewódzkie 24,40 km
 - powiatowe 69,87 km
 - gminne 155,40 km
5. Drogi przeznaczone dla rowerów na terenie gminy (długość, najważniejsze inwestycje w latach 2014-2020):
- Łącznie na terenie Gminy Popielów powstały oświetlone ścieżki rowerowe o długości 2,36 km, w tym ścieżka rowerowa łącząca miejscowości Popielów i Stare Siołkowice o długości 1,64 km oraz ścieżka łącząca miejscowość Stare Siołkowice i Chróścice o długości 0,72 km. Ponadto w ramach zadania zbudowano parking Bike & Ride w Popielowie przy ul. Wolności.
 - Na chwilę obecną projektowane są ścieżki rowerowe wzdłuż dróg wojewódzkich od miejscowości Popielów do granicy gminy na Odrze (kierunek gm. Lewin Brzeski oraz od miejscowości Popielów do granicy gminy w kierunku Brzegu (przez Stare Kolnie, Stobrawę).
 - Gmina posiada również PFU na ścieżkę w ciągu drogi powiatowej pomiędzy miejscowościami Popielów i Lubienia.
6. Linie kolejowe przebiegające przez gminę – nazwy i numery:

Przez teren gminy przebiega jedna linia kolejowa – nr PKP 277: Opole Wschód – Wrocław Brochów.

II. **Krótki opis stanu infrastruktury drogowej, kolejowej i rowerowej, stosowanych rozwiązań usprawniających transport i mobilność mieszkańców gminy:**

- **Stan infrastruktury drogowej.** Przez teren gminy przebiegają liczne drogi powiatowe, z których część wymaga remontów nawierzchni. Część tej infrastruktury jest w bardzo dobrym stanie, jak np. droga Popielów – Ładza, czy ul. Klapacz w Starych Siołkowicach. Również bardzo ważna droga łącząca Popielów z Karłowicami jest odcinkami corocznie remontowana. Natomiast z uwagi na znaczący obszar gminy i duże oddalenie poszczególnych miejscowości i 14 dróg powiatowych przebiegających przez teren gminy, potrzeby inwestycyjne są w dalszym ciągu znaczące. Poprawy bezpieczeństwa wymaga skrzyżowanie dróg powiatowych (ul. Wolności i Dworcowa) z gminną (ul. Powstańców Śląskich). Drogi wojewódzkie również wymagają częściowych remontów nawierzchni, a przede wszystkim przebudowy skrzyżowania dróg wojewódzkich w miejscowości Popielów (457 z 458) i drogi powiatowej (ul. Wolności) oraz w miejscowości Stobrawa bardzo niebezpieczne jest skrzyżowanie drogi wojewódzkiej 457 z 462 i ul. Witosa. Drogi gminne – prowadzone są regularne remonty tych dróg w ramach corocznych remontów oraz inwestycje z FDS. W ramach tego funduszu w ciągu 2 lat przebudowano i wyremontowano kilkanaście dróg gminnych w miejscowościach Stare Siołkowice, Popielów, Kurznie i Karłowice. Kolejne projekty inwestycyjne zostały złożone do FDS i oczekują na wyniki oceny.
- **Stan infrastruktury kolejowej.** Przez teren gminy przebiega jedna linia kolejowa – nr PKP 277: Opole Wschód – Wrocław Brochów. Obecnie na tej linii istnieją dwa kursy na trasie

Numer postępowania przetargowego: **ZP/AO/II-1/2021**

Wrocław - Opole i zorganizowane są we wczesnych godzinach porannych i popołudniowych. Niezbędne jest w tym zakresie wykorzystanie potencjału tej linii i rozwoju połączeń kolejowych, w dogodniejszych godzinach – dotyczy przede wszystkim połączenia z Opolem (być może w ramach połączeń aglomeracyjnych).

- **Stan infrastruktury rowerowej.** Mając na uwadze informacje zawarte w pkt. I.5 niniejszej informacji, oprócz przedstawionych działań planowane jest opracowanie dokumentacji na ciąg pieszo-rowerowy wzdłuż ul. Wolności w Popielowie (droga powiatowa). Poza tym przydatna byłaby droga rowerowa wzdłuż drogi powiatowej w kierunku Ładzy, która spełniałaby również rolę drogi o charakterze turystycznym. Biorąc pod uwagę rozwój ruchu kolejowego, konieczna jest również budowa infrastruktury typu Park & Ride w pobliżu przystanków kolejowych. Planowano wstępnie taką inwestycję w pobliżu ul. Dworcowej w Popielowie.
- **Rozwiązania usprawniające transport i mobilność mieszkańców gminy.** Transport publiczny na terenie gminy zapewniany jest przez 2 przewoźników. Część gminy obsługiwana jest przez opolski PKS (kursy w kierunku Opola), a część przez PKS Brzeg (kursy w kierunku Brzegu). Jak wskazano w pkt. I.6 niniejszej informacji, na terenie Gminy Popielów kursuje również w ograniczonym zakresie pociąg relacji Opole Wsch. – Wrocław Brochów, a także zastosowano możliwość korzystania przez mieszkańców z dowozów szkolnych organizowanych na terenie gminy (aktualnie obsługiwanych przez PKS Brzeg).

III. Jakie przeprowadzono w ostatnich 5 latach pomiary, badania i analizy z zakresu transportu i mobilności, do czego posłużyły (np. planowania konkretnych inwestycji):

W ciągu ostatnich 5 lat nie dokonywano pomiarów, badań i analiz na zlecenie Gminy Popielów. Jedynie przeprowadzane są badania natężenia ruchu drogowego (na drogach publicznych) na przejazdach kolejowych.

IV. Wskazanie podstawowych celów gminy w zakresie rozwoju transportu i komunikacji:

- Poprawa bezpieczeństwa na drogach w ruchu samochodowym, rowerowym i pieszym, w szczególności na drogach wojewódzkich i powiatowych, w tym poprzez przebudowę niebezpiecznych skrzyżowań np. poprzez budowę ronda, montaż sygnalizacji świetlnej i innych oznaczeń;
- Rozwoju infrastruktury ścieżek rowerowych i ciągów pieszo-rowerowych – jako alternatywnych dla transportu zbiorowego i infrastruktury turystycznej oraz centrów przesiadkowych;
- Poprawa wykorzystania potencjału istniejącej linii kolejowej,
- Poprawa dostępności mieszkańców do komunikacji zbiorowej – dogodniejsze połączenia z Brzegiem i Opolem,
- Włączenie terenów peryferyjnych poprzez transport zbiorowy, zapewniający dostęp do ośrodków miejskich oferujących usługi społeczne (zdrowotne, rehabilitacyjne, itp.).

V. Wskazanie najważniejszych problemów.

Najważniejsze problemy w tym obszarze można podzielić na kilka kategorii:

- Utrzymanie i rozwój infrastruktury drogowej i pieszo-rowerowej – konieczność remontów i przebudowy istniejącej infrastruktury (wojewódzkiej/powiatowej/ gminnej) oraz budowy nowej infrastruktury przede wszystkim w celu zapewnienia

Numer postępowania przetargowego: **ZP/AO/II-1/2021**

bezpieczeństwa – dotyczy głównie uczestników ruchu drogowego rowerowego i pieszego;

- Bezpieczeństwo w ruchu samochodowym, kolejowym, rowerowym i pieszym – jak wyżej;
- Bezpieczna infrastruktura – konieczność przebudowy kluczowych skrzyżowań z drogą wojewódzką (wskazane w pkt. II, jako pierwsze) oraz utrzymania w należyłym stanie dróg powiatowych (np. zły stan drogi łączących Karłowice z Pokojem (przez Kuźnicę Katowską);
- Wykorzystanie istniejącej linii kolejowej jako elementu uspołnienia sieci transportu zbiorowego i form alternatywnych poprzez zwiększenie częstotliwości połączeń, modernizację przystanków, budowę ścieżek dojazdowych (rowerowych) i parkingów dla rowerów/samochodów;
- Dostępność komunikacyjna mieszkańców i organizacja transportu zbiorowego oraz alternatywnych form transportu – konieczność zapewnienia sieci połączeń do dwóch ośrodków miejskich – Opola i Brzegu, które umożliwiłyby mieszkańcom gminy nie tylko dojazd do pracy/szkoły, ale także w celach społecznych (integracja społeczna), socjalno-bytowych, przeciwdziałanie wykluczeniu społecznemu mieszkańców terenów peryferyjnych. Ważne jest, aby komunikacja zbiorowa odpowiadała na potrzeby i tworzyła spójną sieć.

W zakresie alternatywnych form transportu – jak w powyższych - punktu V.

VI. Wskazanie działań (w tym konkretnych zadań/inwestycji) związanych z rozwiązaniem wskazanych problemów, które zaplanowane są przez gminę do realizacji i/lub wskazanie oczekiwań względem rozwiązania istniejących problemów:

- Utrzymanie w dobrym stanie istniejącej infrastruktury drogowej i pieszo-rowerowej;
- Rozbudowa infrastruktury pieszo-rowerowej (przede wszystkim wzdłuż dróg wojewódzkich/powiatowych) i centrów przesiadkowych, parkingów Park & Ride;
- Wykorzystanie potencjału linii kolejowej na trasie Wrocław – Opole;
- Przebudowa strategicznych i niebezpiecznych miejsc (skrzyżowań) z drogą wojewódzką i drogami powiatowymi (Patrz: pkt II);
- Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym poprzez doświetlenie ulic/ciągów pieszo-rowerowych;
- Przebudowa mostów, przepraw i przepustów w miejscach, gdzie jest to konieczne z uwagi na zły stan tej infrastruktury, bądź parametry nie odpowiadające obowiązującym wymogom;
- Przebudowy/remonty dróg gminnych, w szczególności będących w złym stanie technicznym wraz z kanalizacją burzową;
- Zapewnienie dobrej jakości usług w zakresie transportu zbiorowego, jako zapewnienie dostępu mieszkańcom terenów peryferyjnych do ośrodków miejskich – Brzegu i Opola.

Numer postępowania przetargowego: **ZP/AO/II-1/2021**

I. Stan istniejącej sieci drogowo – kolejowej:

1. Drogi krajowe przebiegające przez gminę:
 - Droga Krajowa nr 45 relacji Opole-Krapkowice
2. Drogi wojewódzkie przebiegające przez gminę:
 - nr 414 relacji Opole – Prudnik,
 - nr 429 relacji od DK 45 w Zimnicach Małych – Komprachcice,
 - nr 413 relacji Ligota Prószkowska – Jaśkowice do DW nr 429,
 - nr 415 relacji od DK 45 w Zimnicach Małych – Dąbrówka Górna,
3. Drogi Powiatowe przebiegające przez gminę:
 - nr 1754 relacji Opole – Prószków,
 - nr 1716 relacji od 415 w Zimnicach Małych – Kąty Opolskie
4. Długości dróg publicznych (krajowe, wojewódzkie, powiatowe, gminne):
 - Drogi krajowe - 9,40 km
 - Drogi wojewódzkie – 28,70 km
 - Drogi powiatowe – 5,35 km
 - Drogi gminne – 58,30 km
5. Drogi przeznaczone dla rowerów na terenie gminy:
 - Prószków: Żłinice ul. Jędrzejczyka – 750 mb;
 - Prószków ul. Grunwaldzka – 1240 mb;
 - Chrząszczyce – Górki wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 414 – 700 mb.
 - planowane: ścieżka pieszo-rowerowa Prószków – Pomologia – Żłotniki o dł. 1,25 km, Zimnice Wielkie – Zimnice Małe o dł. 2,28 km.
6. Linie kolejowe przebiegające przez gminę:

Nie dotyczy.

II. Krótki opis stanu infrastruktury drogowej, kolejowej i rowerowej, stosowanych rozwiązań usprawniających transport i mobilność mieszkańców:

Stan infrastruktury drogowej w podstawowym zakresie jest zadowalający, funkcjonuje oświetlenie drogowe obejmujące również przylegające chodniki do dróg publicznych, na bieżąco realizowane jest poprawianie bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego poprzez wprowadzanie zmian stałej organizacji ruchu, poza funkcjonującą publiczną komunikacją samochodową (PPKS) na terenie Gminy Prószków uruchomiony został również transport osobowy realizujący przewozy osób pomiędzy poszczególnymi miejscowościami.

III. Jakie przeprowadzono w ostatnich 5 latach pomiary, badania i analizy z zakresu transportu i mobilności, do czego posłużyły:

Pomiary ruchu w Chrząszczycach i w Winowie (obecnie m. Opole) sprzed kilku lat.

IV. Wskazanie podstawowych celów gminy w zakresie rozwoju transportu i komunikacji:

- Zapewnienie bezpiecznych szlaków komunikacyjnych rowerowych i pieszych między poszczególnymi miejscowościami gminy Prószków;
- Lobbying za przebudową skrzyżowań na drogach krajowych/wojewódzkich na bezkolizyjne;
- Przeciwdziałanie wykluczeniu komunikacyjnemu mieszkańców wsi zlokalizowanych poza głównymi szlakami komunikacyjnymi gminy.

V. Wskazanie najważniejszych problemów:

Numer postępowania przetargowego: **ZP/AO/II-1/2021**

- Brak bezpiecznych połączeń między wszystkimi miejscowościami gminy drogami rowerowymi i pieszymi;
- Wysoki odsetek kolizji i wypadków na skrzyżowaniach dróg krajowych/wojewódzkich przebiegających przez obszar gminy;
- Trudności komunikacyjne mieszkańców wsi leżących poza głównymi szlakami komunikacyjnymi (DW414, DK45).

VI. Wskazania działań związanych z rozwiązaniem wskazanych problemów, które zaplanowane są przez gminę do realizacji i/lub wskazanie oczekiwań względem rozwiązania istniejących problemów:

- Planowane do realizacji: ścieżka pieszo-rowerowa Prószków – Pomologia – Złotniki o dł. 1,25 km, Zimnice Wielkie – Zimnice Małe o dł. 2,28 km;
- Oczekiwanie na budowę przez GDDKiA ronda na skrzyżowaniu DK45/DW429;
- Szacowanie kosztów skomunikowania Nowej Kuźni z Opolem poprzez MZK Opole – oczekiwanie na ofertę MZK Opole.

16. GMINA STRZELECZKI

I. Stan istniejącej sieci drogowo – kolejowej:

1. Drogi krajowe przebiegające przez gminę:
Brak.
2. Drogi wojewódzkie przebiegające przez gminę:
 - 409 (Dębina – Strzelce Opolskie), przebiegająca przez miejscowości gminne: Moszna, Zielina, Kujawy, Strzeleczy, Dobra).
 - 414 (Prudnik – Opole), przebiegająca przez miejscowość gminną Smolarnia.
3. Drogi Powiatowe przebiegające przez gminę:
 - 1207 O Błażejowice – Smolarnia (Smolarnia – Raclawiczki – Kujawy -Wawrzyńcowice),
 - 1833 O Strzeleczy - Raclawiczki (Raclawiczki – Ścigów – Zbychowice - Strzeleczy),
 - 1255 O Pisarzowice – Buława (Pisarzowice, Buława),
 - 1837 O Dobra – Rzepcze (Komorniki, Łowkowice, Pisarzowice),
 - 1811 O relacji Kornica – Dobra (Dobra, Łowkowice, Komorniki).
 - 1846 O Dobra – Nowy Bud (Dobra, Nowy Bud)
4. Długości dróg publicznych (krajowe, wojewódzkie, powiatowe, gminne):
 - Drogi krajowe - 0 km
 - Drogi wojewódzkie – 19,50 km
 - Drogi powiatowe – 29,20 km
 - Drogi gminne – 49,191 km
5. Drogi przeznaczone dla rowerów na terenie gminy:
Dotychczas 4000 m, w ramach inwestycji:
 - Budowa ścieżki rowerowej wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 409, na odcinku Steblów (od granicy gminy) – Moszna;
 - Budowa ścieżki rowerowej wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 409, na odcinku Moszna - Zielina " (tryb : zaprojektuj i wybuduj wartość zadania 1 586 700,00 zł brutto);

Numer postępowania przetargowego: **ZP/AO/II-1/2021**

- Budowa ścieżki rowerowej wzdłuż drogi powiatowej 1837 relacji Dobra-Rzepcze, na odcinku Dobra – Łowkowice.
- 6. Linie kolejowe przebiegające przez gminę:
306 Gogolin – Prudnik.

Infrastruktura drogowa i rowerowa jest w średnim stanie technicznym. Na terenie gminy pomimo poczynionych już inwestycji nadal brakuje ścieżek rowerowych łączących centralną część gminy z terenami atrakcyjnymi przyrodniczo w północnej części gminy (Bory Niemodlińskie), a drogi wymagają remontów i nakładów inwestycyjnych. Każdego roku podejmowane są działania polegające na poprawie nawierzchni dróg. Nawiązywana jest również współpraca z zarządcami dróg powiatowych, wojewódzkich oraz krajowych mająca na celu usprawnienie transportu i mobilności mieszkańców gminy.

II. Jakie przeprowadzono w ostatnich 5 latach pomiary, badania i analizy z zakresu transportu i mobilności, do czego posłużyły:

Wykonano program funkcjonalno-użytkowy przebiegu ścieżek rowerowych wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 409 na odcinku od m. Moszna do m. Dobra włącznie. Dokument umożliwiający staranie się o zewnętrzne dofinansowanie do inwestycji.

III. Wskazanie podstawowych celów gminy w zakresie rozwoju transportu i komunikacji:

- Cel główny – zapewnienie sprawnej i zrównoważonej komunikacji na terenie gminy z zapewnieniem dostępu do alternatywnych rozwiązań komunikacyjnych z wykorzystaniem zasobów, walorów w tym terenów przyrodniczych gminy.
- Cel główny – sprawna komunikacja publicznego transportu zbiorowego na terenie gminy.

Na terenie gminy występuje jeden system komunikacyjny drogowy – odgrywający najistotniejszą rolę w obsłudze komunikacyjnej mieszkańców. Głównym zadaniem dróg gminnych lokalnych i dojazdowych jest wewnętrzna obsługa miejscowości, obszarów mieszkalnictwa zbiorowego i komercyjnych oraz połączeń tych obszarów z drogami wyższych kategorii.

Celem jest dalsza sukcesywna modernizacja nawierzchni dróg, w tym budowy obwodnicy dla miejscowości zlokalizowanych wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 409, powierzchniowego utwardzania i wyrównywania nawierzchni, poszerzania jezdni i utwardzania poboczy, budowy chodników, przepustów, modernizacji zatok, wprowadzania barier akustycznych, w tym w postaci naturalnej zieleni.

IV. Wskazanie najważniejszych problemów:

- Brak wystarczających środków publicznych na realizację zrównoważonego transportu na terenie gminy.
- Bardzo wysokie koszty inwestycji.
- Brak opłacalności i nieefektywność ekonomiczna istniejących rozwiązań w zakresie transportu publicznego.

V. Wskazanie działań związanych z rozwiązaniem wskazanych problemów, które zaplanowane są przez gminę do realizacji i/lub wskazanie oczekiwań względem rozwiązania istniejących problemów:

- Budowa ścieżki rowerowej na pozostałych odcinkach drogi wojewódzkiej nr 409 o długości łącznie 13,7 km (wartość przybliżona 20 mln zł);
- Budowa ścieżki rowerowej wzdłuż drogi powiatowej nr 1833 O Strzeleczy-Raławiczy o dł. ok. 6 km;

Numer postępowania przetargowego: **ZP/AO/II-1/2021**

- Modernizacja parkingu przy drodze wojewódzkiej nr 409 (Park w Dobrej) z przeznaczeniem na miejsce przesiadkowe samochód-rower, stację naprawy rowerów, itp.);
- Budowa ścieżki rowerowej wzdłuż drogi powiatowej nr 1837 O Dobra – Rzepcze na odcinku Komorniki – do granicy gminy;
- Przebudowa drogi powiatowej nr 1833 O na odcinku Strzeleczy – Dziedzice, dł. ok. 6,6 km;
- Przebudowa drogi powiatowej nr 1207 O na odcinku Raclawiczki – Kujawy dł. 3,2 km.
- Dążenie do budowy obwodnicy dla 5 miejscowości usytuowanych wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 409, celem stworzenia połączenia o charakterze obwodowym dla sieci dróg regionalnych i lokalnych.
- Poprawa dostępności do drogi wojewódzkiej Nr 414 (tranzyt międzynarodowy do Republiki Czeskiej), drogi krajowej nr 45 oraz autostrady A4.
- Odciążenie istniejącego układu drogowego oraz przede wszystkim poprawa bezpieczeństwa i uporządkowanie ruchu na szczególnie obciążonej drodze wojewódzkiej nr 409, a także docelowo zwiększenie atrakcyjności tych miejscowości pod kątem ruchu turystycznego związanego z funkcjonowaniem Zamku w Mosznej.
- Utworzenie miejsca przesiadkowego wraz z parkingiem (samochód – transport publiczny) przy drodze wojewódzkiej nr 414 kierunek Opole-Prudnik w miejscowości Smolarnia.
- Budowa parkingu w Mosznej celem rozładowania ruchu (atrakcja turystyczna).

17. GMINA TARNÓW OPOLSKI

I. Stan istniejącej sieci drogowo – kolejowej:

1. Drogi krajowe przebiegające przez gminę:
Numer 94 przez Walidrogi.
2. Drogi wojewódzkie przebiegające przez gminę:
DW 423 przebiegającą przez Przywory i Kąty Opolskie.
3. Drogi Powiatowe przebiegające przez gminę:
 - 1716 Kąty Opolskie – Kościelna, Odrzańska,
 - 1768 Kąty Opolskie – Szeroka,
 - 1712 Kosorowice – Opolska, Tarnowska,
 - 1829 Kosorowice – Św. Jacka,
 - 1712 Miedziana – Wiejska,
 - 1749 Nakło – Raszowska,
 - 1750 Nakło – Tarnowska,
 - 1712 Przywory – Zawadzkiego,
 - 1712 Raszowa – Ozimska,
 - 1748 Raszowa – Cygana,
 - 1749 Raszowa – Nakielska,
 - 1764 Raszowa – Mickiewicza,
 - 1712 Tarnów Opolski – Klimasa (od 1767), Dworcowa (od 1767),
 - 1767 Tarnów Opolski – Powstańców Śląskich,
 - 1750 Tarnów Opolski – Nakielska,
 - 1751 Walidrogi – Dąbrowicka.

Numer postępowania przetargowego: **ZP/AO/II-1/2021**

4. Długości dróg publicznych (krajowe, wojewódzkie, powiatowe, gminne):

- Drogi krajowe - 5,021 km
- Drogi wojewódzkie – 6,230 km
- Drogi powiatowe – 35,81 km
- Drogi gminne – 65,278 km

5. Drogi przeznaczone dla rowerów na terenie gminy:

Ścieżka pieszo – rowerowa Kosorowice – Miedziana – 3,500 km.

Planowana ul. Ks. Klimasa Tarnów Opolski – Nakło – 2,200 km.

6. Linie kolejowe przebiegające przez gminę:

Przez teren gminy przebiegają dwie linie kolejowe, dwutorowe, zelektryfikowane relacji:

- Wrocław – Bytom,
- Opole – Kędzierzyn – Koźle.

II. Krótki opis stanu infrastruktury drogowej, kolejowej i rowerowej, stosowanych rozwiązań usprawniających transport i mobilność mieszkańców:

Położenie gminy jest bardzo korzystne ze względu na występowanie rozbudowanej sieci trasy komunikacji lokalnej. Na terenie występują dwa systemy komunikacyjne drogowe – odgrywający najistotniejszą rolę w obsłudze komunikacyjnej mieszkańców. Głównym zadaniem dróg gminnych lokalnych i dojazdowych jest wewnętrzna obsługa miejscowości, obszarów osiedlowych i komercyjnych oraz połączeń tych obszarów z drogami wyższych kategorii. Gmina Tarnów Opolski stanowi obszar tranzytu dla sieci infrastrukturalnych i komunikacyjnych o znaczeniu ponadregionalnym. Napowietrzna linia elektroenergetyczna 220 kV Wielopole – Groszowice, napowietrzna linia elektroenergetyczna 110 kV Krapkowice – Groszowice, gazociąg wysokociśnieniowy. Ponadto budowa ścieżki pieszo – rowerowej Tarnów Op. – Miedziana znacznie ułatwiła i usprawniła bezpieczny dostęp mieszkańców do miejscowości Tarnów Op.

III. Jakie przeprowadzono w ostatnich 5 latach pomiary, badania i analizy z zakresu transportu i mobilności, do czego posłużyły:

Nie przeprowadzono.

IV. Wskazanie podstawowych celów gminy w zakresie rozwoju transportu i komunikacji:

- zaplanowanie sieci komunikacyjnej, na której będą realizowane przewozy o charakterze użyteczności publicznej po podpisaniu stosownych porozumień,
- zidentyfikowanie potrzeb przewozowych,
- określenie zasad finansowania usług przewozowych,
- określenie preferencji dotyczących wyboru rodzaju środków transportu,
- ustalenie zasad organizacji rynku przewozów,
- określenie standardów usług przewozowych użyteczności publicznej,
- organizację systemu informacji dla pasażerów.

V. Wskazanie najważniejszych problemów:

Głównym problemem są ograniczenia finansowe celem realizacji inwestycji drogowych. Potrzeby w zakresie dróg gminnych dotyczą przede wszystkim dalszej sukcesywnej modernizacji nawierzchni dróg, powierzchniowego utwardzania i wyrównywania nawierzchni, poszerzania jezdni i utwardzania poboczy, budowy chodników, przepustów, modernizacji zatok, wprowadzania barier akustycznych, w tym w postaci naturalnej zieleni.

Numer postępowania przetargowego: **ZP/AO/II-1/2021**

VI. Wskazanie działań związanych z rozwiązaniem wskazanych problemów, które zaplanowane są przez gminę do realizacji i/lub wskazanie oczekiwań względem rozwiązania istniejących problemów:

Działania:

- wykorzystanie wszystkich możliwości zwiększenia wydatków inwestycyjnych w budżecie gminy,
- przeanalizować i ewentualnie wykorzystać dodatkowe źródła finansowania inwestycji gminnych,
- nawiązać kontakt z innymi inwestorami i gdy tylko będzie to możliwe skoordynować plany inwestycyjne gminy z planami innych inwestorów,
- inwestowanie w rozbudowę i przebudowę dróg gminnych, budowa chodników, ścieżek pieszo – rowerowych.

18. GMINA TUŁOWICE

I. Stan istniejącej sieci drogowej – kolejowej:

1. Drogi krajowe przebiegające przez gminę:
Brak
2. Drogi wojewódzkie przebiegające przez gminę:
Droga wojewódzka nr 405 Niemodlin - Korfantów.
3. Drogi Powiatowe przebiegające przez gminę:
 - droga 1512 O - Niemodlin – Gościejowice - Skarbiszowice
 - droga 1516 O - Niemodlin - Skarbiszowice
 - droga 1513 O - Skarbiszowice - Tułowice
 - droga 1519 O - DW405 – Ligota Tułowicka
 - droga 1520 O - droga przez wieś Ligota Tułowicka
 - droga 1522 O - Łambinowice – Goszczowice – DW - 405
 - droga 1717 O - Komprachcice – Jaczowice
4. Długości dróg publicznych (krajowe, wojewódzkie, powiatowe, gminne)
 - Drogi krajowe - brak
 - Drogi wojewódzkie – od km 3,340 do 10,119 km
 - Drogi powiatowe – 20,23 km
 - Drogi gminne – 20,823 km
5. Drogi przeznaczone dla rowerów na terenie gminy:

łącznie ścieżek pieszo-rowerowych to 3,57 km – przebieg ścieżki od Tułowic Małych do centrum przesiadkowego w Tułowicach w rejonie dworca PKP oraz od centrum przesiadkowego do miejscowości Ligota Tułowicka.

6. Linie kolejowe przebiegające przez gminę:
 - linia kolejowa nr 287 Opolo Zachodnie – Nysa od km. 10,570 do km. 24,928
 - linia kolejowa nr 329 Szydłów – Gracze od Szydłowa do km. 1,156

II. Krótki opis stanu infrastruktury drogowej, kolejowej i rowerowej, stosowanych rozwiązań usprawniających transport i mobilność mieszkańców:

Numer postępowania przetargowego: **ZP/AO/II-1/2021**

Stan techniczny dróg na terenie gminy jest bardzo zróżnicowany. Droga wojewódzka nr 405 na odcinku Tułowice – Tułowice Małe została w latach 2017-2018 przebudowana. Stan drogi dobry. Natomiast na pozostałym odcinku wymaga dalszej przebudowy. Na skutek interwencji gminy zostały wykonane łaty na terenie Tułowic. Ale droga wymaga przebudowy. Gmina podejmuje interwencje dotyczące przebudowy drogi wojewódzkiej od budowanej obwodnicy Niemodlina do Tułowic Małych. Po zakończeniu budowy obwodnicy i przebudowie drogi 405 w obrębie obwodnicy zostanie w złym stanie technicznym odcinek drogi o długości ok. 450 m. W bardzo złym stanie są drogi powiatowe. W większości drogi popękane, zapadnięte z ubytkami nawierzchni. Wymagają znacznej przebudowy. W roku bieżącym przebudowano odcinek drogi pomiędzy Tułowicami a Skarbiszowicami. W zakresie drogi powiatowej nr 1520 O stanowiącej dojazd do Kopalni Odkrywkowej Surowców Drogowych w Ligocie Tułowickiej jest konieczna przebudowa odcinka tej drogi przez teren miejscowości. Gmina wykonała projekt obwodnicy części Ligoty Tułowickiej. Zadanie wymaga ujęcia w planach inwestycyjnych Powiatu Opolskiego. Bardzo zróżnicowany jest stan dróg gminnych. Są drogi w Tułowicach o dobrej nawierzchni, poddane remontowi w ostatnich kilku latach. Ale duża część dróg wymaga kosztownej przebudowy. Szczególnie przebudowy wymagają drogi w miejscowości Szydłów, gdzie w większości są o nawierzchni utwardzonej tłuczniem. Również w Tułowicach konieczne jest wsparcie budowy systemu parkingowego oraz duży parking w obrębie dworca kolejowego. Linia kolejowa po przebudowie. Stan dobry. Gmina oczekuje na zakończenie prac związanych z uruchomieniem dwóch nowych miejsc zatrzymania pociągów, dwóch nowych peronów kolejowych w Szydłowie – CENTRUM i w Goszczowicach.

III. Jakie przeprowadzono w ostatnich 5 latach pomiary, badania i analizy z zakresu transportu i mobilności, do czego posłużyły:

Na drogach gminnych nie były prowadzone badania. Gmina nie posiada informacji dotyczących drogi wojewódzkiej i dróg powiatowych.

IV. Wskazanie podstawowych celów gminy w zakresie rozwoju transportu i komunikacji:

- przebudowa drogi wojewódzkiej nr 405 od obwodnicy Niemodlina do skrzyżowania w Tułowicach Małych wraz z przebudową skrzyżowania oraz dobudowa ścieżki pieszo-rowerowej na tym odcinku;
- przebudowa nawierzchni drogi wojewódzkiej nr 405 od wyjazdu w kierunku Korfantowa do zjazdu na Goszczowice;
- remont nawierzchni oraz przebudowa odwodnienia nawierzchni drogi wojewódzkiej nr 405 w Tułowicach;
- budowa obwodnicy części miejscowości Ligota Tułowicka na ciągu drogi powiatowej nr 1519 O DW 405 - Ligota Tułowicka;
- remont całkowity nawierzchni na transzycie do Goszczowic w ciągu drogi powiatowej 1522 O Łambinowice - Goszczowice - DW 405;
- przebudowa drogi w Goszczowicach w ciągu drogi powiatowej 1522 O Łambinowice - Goszczowice - DW 405, odcinek przejazd kolejowy - świetlica oraz wylotu w kierunku Łambinowice do cmentarza;
- remont całkowity nawierzchni w ciągu drogi powiatowej 1717 O Komprachcice - Jaczowice na odcinku od Tułowic Małych do Szydłowa wraz z odbudową nawierzchni w miejscowości Szydłów i budowa chodnika;
- prowadzenie remontów oraz przebudowa dróg gminnych;

Numer postępowania przetargowego: **ZP/AO/II-1/2021**

- utworzenie parkingu w Tułowicach przy torach kolejowych w Tułowicach oraz w okolicy kościoła w Tułowicach;
- organizacja transportu autobusowego na terenie gminy z sąsiednimi miejscowościami;
- budowa ścieżek pieszo-rowerowych - Tułowice Małe- Skarbiszowice;
- budowa systemu zbiorników retencyjnych w Szydłowie;
- odbudowa połączenia kolejowego Szydłów - Gracze.

V. Wskazanie najważniejszych problemów:

- zła jakość części drogi wojewódzkiej 405 oraz brak jej właściwego odwodnienia w szczególności w Tułowicach;
- brak właściwej organizacji ruchu na skrzyżowaniu drogi wojewódzkiej i dróg powiatowych w Tułowicach małych (dzieci do przystanku autobusowego muszą przechodzić przez drogę);
- zła jakość większości dróg powiatowych na terenie gminy, brak chodników na terenie miejscowości Goszczowice, Szydłów i Ligota Tułowicka , brak właściwego odwodnienia nawierzchni drogowych na terenie miejscowości;
- zły stan dróg gminnych oraz konieczna budowa nawierzchni w Tułowicach i Szydłowie;
- brak komunikacji autobusowej umożliwiającej dojazd do sąsiednich miejscowości;
- brak parkingów w Tułowicach;
- brak centrum przesiadkowego w Szydłowie;
- brak ścieżek pieszo - rowerowych łączących Tułowice z Goszczowicami;
- brak odwodnienia dróg i systemu odprowadzania wód opadowych z istniejących rowów;
- brak systemu odwodnienia dróg w Szydłowie - konieczność budowy zbiorników retencyjnych zbierających wody opadowe.

VI. Wskazania działań związanych z rozwiązaniem wskazanych problemów, które zaplanowane są przez gminę do realizacji i/lub wskazanie oczekiwań względem rozwiązania istniejących problemów:

- Budowa ścieżek rowerowych prowadzona w roku 2019. Zadanie obejmowało: poszerzenie istniejącej ścieżki do 2.50 m na odcinku Tułowice Małe – Tułowice, ułożenie masy o powierzchni 2 557,5 m², wykonanie miejsca postojowego dla rowerów o pow. 13.0 m² + obiekty małej architektury. Budowa odcinka od torów kolejowych do ul. Dworcowej (działka 509/2 i 510) w zakresie wykonania ścieżki i miejsc postojowych, wykonanie chodników z kostki betonowej 360,0 m², wykonanie ścieżki z betonu asfaltowego 145,0 m². Zabudowa elementów małej architektury – wykonanie ogrodzenia z siatki panelowej 50.0 m, furтка, stojaki na rowery, ławki. Zrealizowano budowę parkingu Bike&Ride oraz Park&Ride w ramach centrum przesiadkowego przy dworcu kolejowym w Tułowicach. Na parking B&R ustawiono wiatę z 9 szt. stojaków na rowery (18 miejsc) w kształcie odwróconej litery "U". Parking P&R składa się 8 miejsc postojowych dla samochodów osobowych w tym 1 stanowisko dla osób niepełnosprawnych. Budowa trasy rowerowej na odcinku od ul. Szkolnej na ul. Morelowej - ciąg pieszo-rowerowy o szer. 2.5m, ułożono kostkę betonową o powierzchni 526,0 m², wykonanie wyniesienia skrzyżowania na ulicy Gruszkowej 200,0 m². Wykonano oświetlenia ścieżki rowerowej wzdłuż ulicy Morelowej - budowa linii kablowej oświetlenia ulicznego 276,0 m, montaż słupów oświetleniowych i opraw LED – 5 szt. Budowa trasy rowerowej na ul. Brzoskwiniowej, wykonanie jezdni z kostki brukowej o pow. 345,0 m², wykonanie wyniesienia skrzyżowania o pow. 100.0 m². Wykonano oświetlenia ścieżki

Numer postępowania przetargowego: **ZP/AO/II-1/2021**

rowerowej wzdłuż ulicy Brzoskwiniowej - budowa linii kablowej oświetlenia ulicznego 135,0 m, montaż słupów oświetleniowych i opraw LED – 3 szt. Wykonano remont istniejącej ścieżki pieszo-rowerowej na odcinku od drogi wojewódzkiej 405 do Ligoty Tułowickiej o długości 488 m. Remont polegający na przełożeniu istniejącej kostki, poprawie i wzmocnieniu podbudowy przełożeniu istniejących obrzeży chodnikowych. Wykonano oznakowanie docelowego całości ścieżki, tablice informacyjne. Łączna długość ścieżek 3,57 km.

- Przebudowa dróg gminnych - w 2018 roku przebudowano ulicę Szkolną w Tułowicach, w 2019 roku w obrębie inwestycji związanej z budową ścieżek pieszo-rowerowych przebudowano kilka skrzyżowań w sposób zapewniający konieczność ograniczenia prędkości i zapewnienie bezpieczeństwa ruchu pieszego i rowerowego. W roku bieżącym wybudowano odcinek drogi w miejscowości Skarbiszowice o długości ok. 80,0 m oraz w trakcie przebudowy jest droga w Małych Tułowicach.

19. GMINA TURAWA

I. Stan istniejącej sieci drogowo – kolejowej:

1. Drogi krajowe przebiegające przez gminę:

Numer Drogi	Przebieg	Długość
DK 45	Granica Gminy m. Węgry	4,42
DK 45	m. Węgry - Granica Gminy	5,54
DK 45	Granica Gminy – Bierdzany – Granica Gminy	4,74

2. Drogi wojewódzkie przebiegające przez gminę:

- 463 – Bierdzany – Ozimek – Zawadzkie,
- 494 – Bierdzany – Olesno- Wręczyca Wielka - Częstochowa

3. Drogi Powiatowe przebiegające przez gminę:

Numer Drogi	Przebieg	Długość
1340 O	Granica Gminy – Bierdzany	1,6090
1705 O	Zawada - Granica Gminy	19,364
1706 O	Granica Gminy – Kotórz Mały	7,925
1726 O	Granica Gminy - Turawa	7,385
1727 O	Odcinek pomiędzy m. Łubnian a m. Kolanowice	0,566
1728 O	Granica Gminy – Węgry	0,598
1729 O	Granica Gminy - Zawada	1,370
1730 O	Węgry – Kotórz Mały	2,276
1731 O	Turawa – Kotórz Wielki	1,451
1741 O	DP 1705 O - Bierdzany	9,545
1745	DP 1706 – Granica Gminy	1,120
1770 O	DK 45 45 – Osowiec – DK 45	3,454

4. Długości dróg publicznych (krajowe, wojewódzkie, powiatowe, gminne):

- krajowe – 14,7 km
- wojewódzkie – 11,351 km

Numer postępowania przetargowego: **ZP/AO/II-1/2021**

- powiatowe – 56,663 km
- 5. Drogi przeznaczone dla rowerów na terenie gminy:
Miejscowość Zawada odc. od obiektu mostowego na rzece Jemielnica do skrzyżowania dk. 45 ul. Oleska z drogą powiatową ul. Turawską.
- 6. Linie kolejowe przebiegające przez gminę:
Linia kolejowa nr 301, długość 9,50 km, przebieg: Granica Gminy – Zawada – Kotórz Mały – Osowiec Trzęsina – Granica Gminy

II. Krótki opis stanu infrastruktury drogowej, kolejowej i rowerowej, stosowanych rozwiązań usprawniających transport i mobilność mieszkańców:

Infrastruktura drogowa i rowerowa jest w średnim stanie technicznym. Na terenie gminy brakuje ścieżek rowerowych, a drogi wymagają ciągły remontów i nakładów inwestycyjnych. Każdego roku podejmowane są działania polegające na poprawie nawierzchni dróg. Nawiązywana jest również współpraca z zarządcami dróg powiatowych, wojewódzkich oraz krajowych mająca na celu usprawniających transport i mobilność mieszkańców gminy.

III. Jakie przeprowadzono w ostatnich 5 latach pomiary, badania i analizy z zakresu transportu i mobilności, do czego posłużyły:

W ciągu ostatnich 5 lat Gmina Turawa nie przeprowadzała pomiarów, badań i analiz z zakresu transportu i mobilności. Każdego roku dokonywane są przeglądy bieżące dróg stanowiących własności gminy.

IV. Wskazanie podstawowych celów gminy w zakresie rozwoju transportu i komunikacji:

Podstawowymi celami w zakresie rozwoju transportu i komunikacji jest ciągła poprawa stanu nawierzchni dróg na terenie gminy.

V. Wskazanie najważniejszych problemów:

Najważniejszymi problemami jest duża ilość na terenie Gminy Turawa dróg o nawierzchni gruntowej, które wymagają przeprowadzania ciągłych remontów bieżących. Również drogi, które utwardzone zostały przed rokiem 2000 wymagają generalnego remontu. Problemy stwarza również brak chodników szczególnie przy drogach powiatowych i wojewódzkich przebiegających przez Gminę Turawa na których występuje duże natężenie ruchu co stwarza niebezpieczeństwo dla uczestników ruchu drogowego.

VI. Wskazania działań związanych z rozwiązaniem wskazanych problemów, które zaplanowane są przez gminę do realizacji i/lub wskazanie oczekiwań względem rozwiązania istniejących problemów:

Każdego roku podejmowane są starania dla ulepszenia nawierzchni dróg polegające na przebudowie dróg o nawierzchni gruntowej na nawierzchnię utwardzoną z betonu asfaltowego lub kostki brukowej. Zaplanowane są następujące inwestycje:

- Budowa ścieżki pieszo-rowerowej na odc. Zawada - Turawa (Jezioro Turawskie);
- Przebudowa ulic: Klonowej, Brzozowej, Akacyjowej i Świerkowej w miejscowości Kotórz Mały;
- Przebudowa ulicy Pływakkiej w miejscowości Rzędów (etap II);
- Budowa drogi gminnej publicznej w miejscowości Turawa i Kotórz Mały.

Numer postępowania przetargowego: ZP/AO/II-1/2021

I. Stan istniejącej sieci drogowo – kolejowej:

1. Drogi krajowe przebiegające przez gminę (numery, przebieg):
Droga krajowa DK nr 45 – przebiega przez miejscowość Stradunia - na długości 2,58 km
2. Drogi wojewódzkie przebiegające przez gminę (numery, przebieg):
- brak dróg wojewódzkich
3. Drogi powiatowe przebiegające przez gminę (numery, przebieg):

EWIDENCJA DRÓG POWIATOWYCH POWIATU KRAPKOWICKIEGO NA TERENIE GMINY WALCE

Lp.	Numer ewidencyjny odcinka drogi	Klasa drogi	Numer drogi	Nazwa drogi	Odcinek administrowany przez Zarząd Powiatu	Miejscowość/ulica	Km początkowy	Km końcowy	Długość (m)	Szerokość jezdni	Rodzaj nawierzchni
1	P001210 1605000	Z	DP 1210 O	Głogówek - Żużela	Rozkochów - Brożec	Brożec, ul. Urbana Brożec, ul. Konopnickiej Rozkochów, ul. Głogowska Kromołów	4,915	13,569	8654	5,00- 6,50	asfaltobet on/pow. utrwalenie
2	P001260 1605000	L	DP 1260 O	Rozkochów - DK 40	Rozkochów, ul. Biedrzychowicka	Rozkochów, ul. Biedrzychowicka	0,00	1,16	1155	4,50- 5,50	grunt naturalny/ asfaltobet on
3	P001408 1605000	Z	DP 1408 O	Zdzieszowice - Walce	Antoszka - Walce	Walce, ul. Łąkowa Walce, ul. Podgórna Antoszka	10,03	11,94	1915	5,00- 5,50	asfaltobet on/pow. utrwalenie

Numer postępowania przetargowego: **ZP/AO/II-1/2021**

4	P001445 1605000	L	DP 1445 O	Ćwiercie - Walce	Ćwiercie - Zabierzów - Walce	Walce ul. Positek Zabierzów Ćwiercie	0,00	2,89	2892	5,00- 5,50	asfaltobet on
5	P001447 1605000	Z	DP 1447 O	Grocholub - Stradunia	Grocholub - Stradunia	Grocholub, ul. Miodowa Stradunia, ul. Powstańców Śl.	0,00	3,06	3062	5,50- 6,00	pow. Utrwalenie /asfaltobet on
6	P001448 1605000	L	DP 1448 O	Grocholub - Poborszów	DP 1447 O - granica Powiatu	brak	0,00	0,70	701	3,00	tłuczeń
7	P001459 1605000	L	DP 1459 O	Rozkochó w - Stare Kotkowice	Rozkochó w, ul. Osiedlowa - granica Powiatu	Rozkochów, ul. Osiedlowa	0,00	2,79	2787	4,50- 5,00	asfaltobet on/grunt naturalny
8	P001464 1605000	Z	DP 1464 O	Walce - Rozkochó w	Walce - Rozkochó w	Walce, ul. 1- go Maja Rozkochów, ul. Wiejska	0,00	4,92	4924	5,00- 5,50	asfaltobet on/pow. utrwalenie
9	P001465 1605000	Z	DP 1465 O	Kromołów - Walce	Kromołów - Walce	Walce, ul. Mickiewicza Walce ul. Eichendorffa Kromołów	0,00	4,11	4114	5,00- 6,00	asfaltobet on
10	P001470 1605000	Z	DP 1470 O	Pokrzywni ca - Dobieszow ice	Dobieszow ice - przejazd kolejowy	Dobieszowice , ul. Główna	0,60	3,91	3304	5,00- 5,50	asfaltobet on
11	P001810 1605000	Z	DP 1810 O	DW416 - Twardawa	Żywocice (betonówk a) - Grocholub - Dobieszow ice	Walce, ul. Opolska Brożec, ul. Reymonta Grocholub, ul. Opolska Dobieszowice , ul. Kozielska	0,00	14,79	14789	5,50- 6,50	beton/asfa ltobeton/ pow. utrwalenie
Razem									48297		

4. Długość dróg publicznych (krajowe, wojewódzkie, powiatowe, gminne):

	Długość dróg w km
--	--------------------------

Numer postępowania przetargowego: **ZP/AO/II-1/2021**

	krajowe	powiatowe	gminne	suma
Drogi publiczne w Gminie Walce	2,58	48,297	14,813	65,69

5. Drogi przeznaczone dla rowerów na terenie gminy (długość, najważniejsze inwestycje w latach 2014-2020):

Brak dróg przeznaczonych dla rowerów.

6. Linie kolejowe przebiegające przez gminę – nazwy i numery:

Linia kolejowa Nysa – Kędzierzyn Koźle, nr 137, długość linii w gminie walce 1,1 km (bez stacji przesiadkowej).

II. Krótki opis stanu infrastruktury drogowej, kolejowej i rowerowej, stosowanych rozwiązań usprawniających transport i mobilność mieszkańców gminy.

- Infrastruktury rowerowej – brak,
- Infrastruktura kolejowa – sieć w stanie dobrym, brak miejsca przesiadkowego – najbliższy w miejscowości Twardawa, gmina Głogówek,
- Infrastruktura drogowa w zakresie dróg powiatowych jest w stanie bardzo złym (drogi wąskie, nawierzchnia pofałdowana z wieloma ubytkami).

Droga krajowa nr 45 jest w stanie dobrym. Drogi publiczne gminne w stanie różnym, od wymagających remontu, naprawy do takich w stanie zadawalającym i dobrym. W celach usprawniających transport i mobilność mieszkańców gmina zapewnia coroczne remonty częściowe dróg, buduje drogi transportu rolnego, a w sytuacji budowy kanalizacji w porozumieniu z Powiatem Krapkowskim remontuje nawierzchnie dróg w ciągu których była budowana sieć.

III. Jakie przeprowadzono w ostatnich 5 latach pomiary, badania i analizy z zakresu transportu i mobilności, do czego posłużyły (np. planowania konkretnych inwestycji):

Brak pomiarów i analiz.

IV. Wskazanie podstawowych celów gminy w zakresie rozwoju transportu i komunikacji:

Poprawa bezpieczeństwa użytkowników dróg, poprawa stanu technicznego istniejących, budowa nowych dla zwiększenia możliwości mobilnych mieszkańców, przedsiębiorców i potencjalnych inwestorów oraz budowa ścieżek rowerowych.

V. Wskazanie najważniejszych problemów:

Brak środków finansowych, większość sieci drogowej w zarządzie powiatu.

VI. Wskazanie działań (w tym konkretnych zadań/ inwestycji) związanych z rozwiązaniem wskazanych problemów, które zaplanowane są przez gminę do realizacji i/lub wskazanie oczekiwań względem rozwiązania istniejących problemów.

Planowane inwestycje/ zadania:

- budowa dróg transportu rolnego;
- budowa i przebudowa dróg do terenów mieszkaniowych, łącząca te tereny z obiektami użyteczności publicznej.

Preferowane działania ogólnie:

Zapewnienie w nowej perspektywie finansowej środków na poziomie 85% dofinansowania dla poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym, poprawę stanu technicznego istniejących dróg publicznych, budowę dróg do osiedli mieszkaniowych i terenów inwestycyjnych.

Numer postępowania przetargowego: **ZP/AO/II-1/2021**

21. GMINA ZDZIESZOWICE

I. Stan istniejącej sieci drogowo – kolejowej:

1. Drogi krajowe przebiegające przez gminę (numery, przebieg):
brak, przez gminę przebiega autostrada A4.
2. Drogi wojewódzkie przebiegające przez gminę (numery, przebieg):
 - DW 423 Opole-Kędzierzyn-Koźle
3. Drogi powiatowe przebiegające przez gminę (numery, przebieg):

Lp.	Miejscowość	Nazwa drogi
1	Zdzieszowice	ul. Filarskiego (1401O Zdzieszowice-Zalesie Śl.)
2		ul. Solownia (1408O Zdzieszowice-Walce)
3		ul. Żyrowska (1443O DW423 Jasiona-Żyrowa-Zdz-ce)
4		ul. Rozwadzka (1444O Zdz-ce-Rozwadza-DW423)
5		ul. Góra Św. Anny (1808O DW409-Zdz-ce)
6		ul. Chrobrego(1808O DW409-Zdz-ce)
7	Rozwadza	ul. Świętej Anny (od Zdzieszowic) (1443O DW423 Jasiona-Żyrowa-Zdz-ce)
8		ul. Korfantego (od 423) (1443O DW423 Jasiona-Żyrowa-Zdz-ce)
9		ul. Jasiońska (1454O Rozwadza-Dąbrówka)
10	Jasiona	ul. Główna (1454O Rozwadza-Dąbrówka)
11		ul. Krótka (1443O DW423 Jasiona-Żyrowa-Zdz-ce)
12	Żyrowa	ul. Wojska Polskiego (1443O DW423 Jasiona-Żyrowa-Zdz-ce)
13		ul. Leśna (na Górę Św. Anny) (1471O Leśnica-Żyrowa)
14	Januszkowice	ul. Kościelna (1434O K-Koźle-Januszkowice)
15	Krępna	ul. Stawowa (1443O DW423-Jasiona-Żyrowa-DP 1444O)
16		ul. Jasiońska (1443O DW423-Jasiona-Żyrowa-DP 1444O)

4. Długość dróg publicznych (krajowe, wojewódzkie, powiatowe, gminne):
 - autostrada 2,95 km
 - wojewódzkie 11,24 km
 - powiatowe 29,12 km
 - gminne 68,40 km
5. Drogi przeznaczone dla rowerów na terenie gminy (długość, najważniejsze inwestycje w latach 2014-2020); Ścieżki rowerowe będące w zarządzie gminy to:
 - ścieżka pieszo-rowerowa wzdłuż dróg gminnych ul. Myśliwca w Zdzieszowicach (droga nr 106069 O) oraz ul. Waryńskiego w Rozwadzy (droga nr 106021 O) - długość 1,52 km . Odcinek o długości 0,25 km został zrealizowany w 2018 r.

Numer postępowania przetargowego: **ZP/AO/II-1/2021**

- ścieżka rowerowa Rozwadza-Krępna - długość 1,12 km
- Razem 2,64 km

Ścieżki pieszo-rowerowe w ciągu dróg powiatowych:

- DP 1443 O Zdieszowice-Żyrowa 650 m
- DP 1401 O ul. Filarskiego w Zdieszowicach 1100 m
- DP 1808 O ul. Góry Św. Anny w Zdieszowicach 720 m – zrealizowana w 2018 r.

Ścieżki rowerowe w ciągu dróg powiatowych:

DP 1808 O ul. Góry Św. Anny w Zdieszowicach 1200 m – zrealizowana w 2018 r. Razem 3,67 km (dane zarządcy drogi). Ścieżka pieszo - rowerowa w ciągu drogi wojewódzkiej nr 423 na odcinku od skrzyżowania ul. Kozielskiej z ul. Chrobrego w Zdieszowicach do skrzyżowania ul. Wolności z ul. Kościelną w Januskowicach - długość odcinka ok 3,2 km. Odcinek o długości ok 1,3 km został zrealizowany w 2018 r. Suma wszystkich ścieżek na terenie gminy Zdieszowice wynosi 9,51 km. Długość ścieżek będących w zarządzie gminy wynosi 2,64 km.

6. Linie kolejowe przebiegające przez gminę – nazwy i numery:

Linia kolejowa nr 136 Kędzierzyn-Koźle – Opole

II. Jakie przeprowadzono w ostatnich 5 latach pomiary, badania i analizy z zakresu transportu i mobilności, do czego posłużyły (np. planowania konkretnych inwestycji):

W ciągu ostatnich 5 lat nie dokonywano pomiarów, badań i analiz.

III. Wskazanie podstawowych celów gminy w zakresie rozwoju transportu i komunikacji:

Budowa obwodnicy Zdieszowic, przebudowa Dw 423 na terenie gminy, modernizacja dróg powiatowych, gminnych oraz wewnętrznych z zachowaniem zasad brd, wykonanie ciągów pieszo-rowerowych wzdłuż modernizowanych dróg aby połączyć poszczególne miejscowości na terenie gminy i umożliwić dojazd do dworca PKP oraz przystanków autobusowych.

IV. Wskazanie najważniejszych problemów:

- DW 423 w złym stanie technicznym;
- Brak obwodnicy umożliwiającej wyprowadzenie pojazdów ciężarowych poza centrum miasta.
- Przez miasto przebiega linia kolejowa nr 136, która krzyżuje się z główną drogą w mieście. Często zamykany przejazd kolejowy w centrum miasta powoduje tworzenie się korków na drodze. Przejazd, przejście z jednej strony miasta na drugą zajmuje dużo czasu ze względu na częste zamykanie przejazdu kolejowego.

V. Wskazanie działań (w tym konkretnych zadań/inwestycji) związanych z rozwiązaniem wskazanych problemów, które zaplanowane są przez gminę do realizacji i/lub wskazanie oczekiwań względem rozwiązania istniejących problemów:

- Przebudowa DW 423;
- Budowa obwodnicy miasta;
- Budowa bezkolizyjnego skrzyżowania linii kolejowej nr 136 z drogą powiatową 1808O DW409-Zdz-ce;
- Modernizacja dróg powiatowych i gminnych z uwzględnieniem budowy ciągów pieszo-rowerowych.



Numer postępowania przetargowego: **ZP/AO/II-1/2021**

Numer postępowania przetargowego: **ZP/AO/II-1/2021**

3. STRUKTURA ORGANIZACYJNA, ZAANGAŻOWANIE INTERESARIUSZY

Z uwagi na kompleksowy charakter Planu zrównoważonej mobilności miejskiej Aglomeracji Opolskiej oraz partycypacyjny charakter prac nad nim, niezbędne jest ukonstytuowanie odpowiednich struktur projektowych odpowiedzialnych za opracowanie dokumentu we współpracy z zewnętrznym wykonawcą.

Wytyczne w zakresie tworzenia i wdrażania planów zrównoważonej mobilności miejskiej zwracają uwagę, iż **ustanowienie efektywnych i kompleksowych struktur, które zaangażowane będą w prace nad dokumentem, jest jednym z kluczowych działań mających wpływ na powodzenie całego przedsięwzięcia.**

W pracach nad dokumentem powinny brać udział zarówno osoby odpowiedzialne za zarządzanie i koordynację całości prac, jak i specjaliści z zakresu co najmniej: planowania przestrzennego, planowania strategicznego, ochrony środowiska, transportu, edukacji, analiz ekonomicznych oraz analizy danych.

Ponadto od samego początku, w prace nad Planem zrównoważonej mobilności miejskiej AO, powinni być zaangażowani interesariusze oraz przedstawiciele różnych środowisk, którzy docelowo korzystać będą z działań zaplanowanych w PZMM AO oraz odpowiadać będą za ich wdrażanie.

Wszystkie decyzje dotyczące powołania struktury organizacyjnej podejmowane są na szczeblu organów Stowarzyszenia Aglomeracja Opolska (Walnego Zebrania Członków Stowarzyszenia oraz Zarządu Stowarzyszenia Aglomeracja Opolska).

Uchwała nr W/13/2020 Walnego Zebrania Członków Stowarzyszenia Aglomeracja Opolska **w sprawie opracowania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Aglomeracji Opolskiej oraz zatwierdzenia Struktury organizacyjnej Zespołu do spraw opracowania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Aglomeracji Opolskiej** przyjęta została 30 października 2020 r.

Przedmiotowa uchwała stanowi formalne potwierdzenie przystąpienia do prac nad PZMM AO (kamień milowy: decyzja o przygotowaniu SUMP). Ponadto szczegółowo opisuje strukturę organizacyjną zespołu ds. opracowania PZMM AO.

Struktura organizacyjna Zespołu do spraw opracowania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Aglomeracji Opolskiej składa się z:

1. **Zespołu projektowego** składającego się z przedstawicieli Biura Stowarzyszenia Aglomeracja Opolska.
2. **Zespołu operacyjnego** składającego się z 21 przedstawicieli gmin Aglomeracji Opolskiej (po jednym przedstawicielu z każdej gminy).
3. **Zespołów wspierających** powołanych w każdej gminie Aglomeracji Opolskiej Zarządzeniem wójta/ burmistrza/ prezydenta.
4. **Zespołu konsultacyjnego**, w skład którego wejdą eksperci zewnątrzni oraz przedstawiciele instytucji i organizacji istotnych dla opracowania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Aglomeracji Opolskiej.

Numer postępowania przetargowego: **ZP/AO/II-1/2021**

Zadania Zespołu projektowego powołanego w Biurze Stowarzyszenia Aglomeracja Opolska:

1. Koordynacja prac nad opracowaniem Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Aglomeracji Opolskiej.
2. Budowa struktury organizacyjnej Zespołu ds. opracowania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Aglomeracji Opolskiej.
3. Określenie zadań (przy konsultacjach z członkami zespołu operacyjnego) i koordynacja prac zespołów struktury organizacyjnej.
4. Określenie etapów prac nad dokumentem.
5. Określenie harmonogramu prac.
6. Przygotowanie i przeprowadzenie procedury zamówień publicznych zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa.
7. Nadzór nad realizacją zamówienia publicznego.
8. Kontakty z wykonawcą Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Aglomeracji Opolskiej wyłonionym zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa.
9. Kontakty z członkami zespołów struktury organizacyjnej.
10. Organizacja spotkań koordynacyjnych i roboczych.
11. Prowadzenie działań informacyjnych.
12. Inne zadania wyodrębnione w trakcie prac nad Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Aglomeracji Opolskiej.

Zadania Zespołu operacyjnego składającego się z przedstawicieli 21 gmin, członków Stowarzyszenia Aglomeracja Opolska :

1. Współpraca z Biurem Stowarzyszenia Aglomeracja Opolska na każdym etapie opracowania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Aglomeracji Opolskiej.
2. Udział w podziale zadań w obrębie zespołów struktury organizacyjnej ds. opracowania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Aglomeracji Opolskiej.
3. Udział w przygotowaniu opisu przedmiotu zamówienia na potrzeby udzielenia zamówienia publicznego na opracowanie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Aglomeracji Opolskiej.
4. Opiniowanie wyników prac wykonawcy Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Aglomeracji Opolskiej wyłonionego zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa.
5. Udział w pracach nad opracowaniem Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Aglomeracji Opolskiej na każdym etapie prac nad dokumentem.
6. Udział w organizacji konsultacji społecznych w obrębie gminy.
7. Udział w spotkaniach konsultacyjnych.
8. Udział w prowadzeniu działań informacyjnych w obrębie gminy.
9. Koordynacja Zespołu wspierającego powołanego w gminie.
13. Inne zadania wyodrębnione w trakcie prac nad Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Aglomeracji Opolskiej.

Zadania Zespołów wspierających, powołanych w 21 gminach Aglomeracji Opolskiej składających się z pracowników odpowiedzialnych za obszary: planowania strategicznego, planowania przestrzennego, transportu, edukacji, urbanistyki, ochrony środowiska, inwestycji:

Numer postępowania przetargowego: **ZP/AO/II-1/2021**

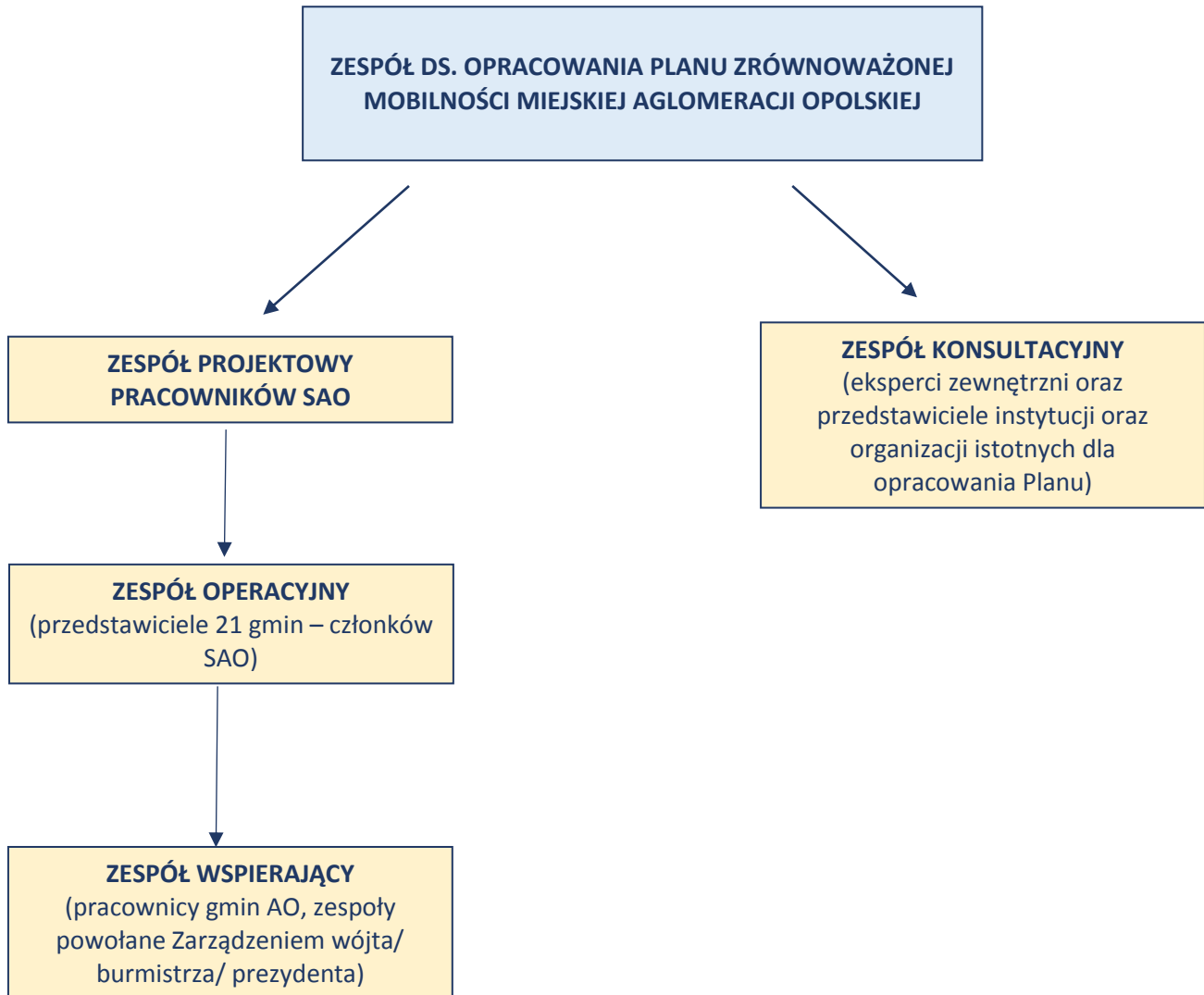
1. Współpraca z Biurem SAO oraz gminnym członkiem Zespołu operacyjnego.
2. Udział w organizacji konsultacji społecznych w obrębie gminy.
3. Uczestnictwo w spotkaniach, warsztatach i szkoleniach organizowanych przez Zespół projektowy.
4. Udział w pracach nad opracowaniem Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Aglomeracji Opolskiej na każdym etapie prac nad dokumentem
5. Opiniowanie wyników prac wykonawcy Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Aglomeracji Opolskiej wyłonionego zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa.
6. Udział w prowadzeniu działań informacyjnych w obrębie gminy.
7. Inne zadania wyodrębnione w trakcie prac nad Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Aglomeracji Opolskiej.

Zadania **Zespołu konsultacyjnego**, składającego się z ekspertów zewnętrznych oraz przedstawicieli instytucji oraz organizacji istotnych dla opracowania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Aglomeracji Opolskiej:

1. Współpraca z Zespołem Projektowym.
2. Udział w konsultacjach społecznych.
3. Merytoryczne i konsultacyjne wsparcie na każdym etapie opracowania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Aglomeracji Opolskiej.
4. Udział w spotkaniach konsultacyjnych, warsztatach i szkoleniach organizowanych w ramach prac nad Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Aglomeracji Opolskiej.
5. Inne zadania wyodrębnione w trakcie prac nad Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Aglomeracji Opolskiej.

Numer postępowania przetargowego: ZP/AO/II-1/2021

**Schemat struktury organizacyjnej Zespołu
do spraw opracowania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Aglomeracji Opolskiej**



Numer postępowania przetargowego: ZP/AO/II-1/2021

4. OGÓLNY HARMONOGRAM PRACY NAD DOKUMENTEM

Prace nad Planem zrównoważonej mobilności miejskiej Aglomeracji Opolskiej prowadzone będą zgodnie z metodologią opisaną w podręczniku *Guidelines for developing and implementing a sustainable urban mobility plan (second edition)*.¹¹

Prace nad dokumentem podzielone będą na 4 fazy i 12 kroków.

Fazy pracy nad PZMM AO:

- Faza 1 Przygotowanie i analiza
- Faza 2 Opracowanie strategii
- Faza 3 Planowanie działań
- Faza 4 Wdrażanie i monitorowanie



Cykl planowania zrównoważonej mobilności miejskiej podsumowuje kroki, które należy podjąć w celu opracowania PZMM dla Aglomeracji Opolskiej. Cykl stanowi uproszczone przedstawienie procesu planowania, w którym niektóre kroki mogą być wykonywane równolegle, inne natomiast dostosowane do indywidualnych potrzeb.

Opracowanie Planu zrównoważonej mobilności miejskiej Aglomeracji Opolskiej wraz z przeprowadzeniem konsultacji społecznych i strategicznej oceny oddziaływania na środowisko (jeżeli

¹¹ https://www.eltis.org/sites/default/files/sump_guidelines_2019_interactive_document_1.pdf

Numer postępowania przetargowego: **ZP/AO/II-1/2021**

będzie wymagana), stanowić będzie przedmiot zamówienia publicznego. Realizacja zadania powierzona zostanie wykonawcy wyłonionemu w odpowiednim trybie zamówienia publicznego. Jednak by dokument odpowiadał na rzeczywiste potrzeby i wyzwania Aglomeracji Opolskiej, niezbędny jest aktywny i stały udział przedstawicieli zamawiającego w pracach nad Planem.

Zasadniczo przedmiotem zamówienia publicznego powinny być fazy 2 i 3 cyklu SUMP, natomiast przed ogłoszeniem postępowania o udzielenie zamówienia publicznego, należy zrealizować fazę 1 i wszystkie jej kroki, czyli określić dostępne zasoby, kontekst strategiczny (sformalizowany i niesformalizowany) oraz wskazać główne problemy i możliwości. Ich zdefiniowanie zdefiniuje zakres PZMM AO oraz metodykę jego wykonania.

Wykonawca zewnętrzny powinien jednak w ramach prowadzonych prac powtórzyć część kroków fazy 1 (określenie kontekstu strategicznego, analiza sytuacji w zakresie mobilności).

Kluczowe dla powodzenia całego przedsięwzięcia jakim jest opracowanie Planu zrównoważonej mobilności miejskiej Aglomeracji Opolskiej jest przygotowanie odpowiednich struktur projektowych, zapewniających udział wszystkich zainteresowanych stron w pracach nad dokumentem oraz uzyskanie pełnej zgody politycznej co do kształtu dokumentu oraz zdefiniowanych w nim celów i działań.

Określenie kontekstu strategicznego nastąpi w toku prac warsztatowych z przedstawicielami oraz władzami gmin Aglomeracji Opolskiej oraz na podstawie informacji przygotowanych przez poszczególne gminy AO. Analiza sytuacji w zakresie mobilności zostanie dokonana na podstawie wszelkich dostępnych źródeł danych i informacji (w tym pozyskanych od podmiotów zewnętrznych, najistotniejszych interesariuszy).

Za opis przedmiotu zamówienia oraz przygotowanie specyfikacji istotnych warunków zamówienia odpowiadać będzie zespół projektowy powołany w Biurze SAO, który współpracować będzie w tym zakresie z zespołem operacyjnym.

Faza 2 oraz faza 3 realizowane będą przez podmiot zewnętrzny, jednak z uwzględnieniem stałej współpracy z zamawiającym oraz interesariuszami.

Wszelkie wymogi w tym zakresie zostaną określone na etapie postępowania o udzielenie zamówienia publicznego.

Prace prowadzone będą ze szczególnym naciskiem na udział w nich społeczeństwa oraz szerokiego grona interesariuszy. Szczegółowe wymagania dotyczące procesu uspołecznienia PZMM AO zostaną zawarte w specyfikacji istotnych warunków zamówienia.

Zakłada się, iż Plan zrównoważonej mobilności miejskiej Aglomeracji Opolskiej powstanie z początkiem 2022r.

Finansowany będzie ze środków Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2014-2020 oraz środków pochodzących z budżetu gmin Aglomeracji Opolskiej.

Numer postępowania przetargowego: **ZP/AO/II-1/2021**

5. PROPONOWANY ZAKRES PRAC NAD PZMM AO, KAMIENIE MIŁOWE

Szczegółowa metodologia opracowania PZMM AO określona zostanie przez wykonawcę wyłonionego w trybie zamówienia publicznego i zaakceptowana przez zamawiającego oraz zespół operacyjny. Wykonawca zobowiązany będzie również do przedstawienia planu konsultacji społecznych oraz promocji (wraz ze wskazaniem metod i technik) oraz szczegółowego harmonogramu prac nad dokumentem.

Każda faza prac nad Planem zrównoważonej mobilności to osiągnięcie kamienia milowego – szczególnie ważnego punktu w cyklu pracy nad dokumentem, efektu końcowego danej fazy.

FAZA	KAMIEŃ MIŁOWY
Decyzja o przygotowaniu planu PZMM AO	
Faza 1 Przygotowanie i analiza	Analiza stwierdzonych problemów i możliwości
Faza 2 Opracowanie strategii	Uzgodniona wizja, cele i zadania
Faza 3 Planowanie działań	Przyjęcie planu zrównoważonej mobilności miejskiej
Faza 4 Wdrażanie i monitorowanie	Ocena realizacji działania

Zakres prac FAZA 1:

I. PRZYGOTOWANIE STRUKTUR PROJEKTOWYCH

1. Uchwała Walnego Zebrania Członków Stowarzyszenia Aglomeracja Opolska w sprawie opracowania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Aglomeracji Opolskiej oraz zatwierdzenia Struktury organizacyjnej Zespołu do spraw opracowania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Aglomeracji Opolskiej.
2. Uchwała Zarządu Stowarzyszenia Aglomeracja Opolska w sprawie powołania: zespołu projektowego, zespołu operacyjnego, zespołu konsultacyjnego.
3. Zarządzenia wójta/ burmistrza/ Prezydenta w sprawie powołania zespołów wspierających w gminach Aglomeracji Opolskiej.

II. OKREŚLENIE KONTEKSTU STRATEGICZNEGO

1. Identyfikacja, inwentaryzacja i przegląd istniejących dokumentów planistycznych/ strategicznych, mogących mieć wpływ na kształt i zakres PZMM AO.
2. Inwentaryzacja i analiza dostępnych źródeł danych w zakresie transportu i mobilności.

III. ANALIZA SYTUACJI W ZAKRESIE MOBILNOŚCI

1. Ogólny opis sytuacji w zakresie transportu i mobilności na obszarze Aglomeracji Opolskiej.
2. Wstępna identyfikacja obszarów problemowych.
3. Wstępna identyfikacja obszarów strategicznych i rozważanych działań.

IV. PRZYGOTOWANIE POSTĘPOWANIA O UDZIELENIE ZAMÓWIENIA PUBLICZNEGO

1. Przygotowanie opisu przedmiotu zamówienia.
2. Oszacowanie wartości zamówienia.

Numer postępowania przetargowego: **ZP/AO/II-1/2021**

3. Przygotowanie specyfikacji istotnych warunków zamówienia oraz dokumentacji niezbędnej do przeprowadzenia zamówienia publicznego.
4. Ogłoszenie postępowania o udzielenie zamówienia publicznego.
5. Wybór wykonawcy.

Zakres prac FAZA 2 i 3:

- I. Opracowanie diagnozy stanu istniejącego i sytuacji w zakresie mobilności w Aglomeracji Opolskiej.
- II. Opracowanie projektu Planu zrównoważonej mobilności miejskiej Aglomeracji Opolskiej.
- III. Przeprowadzenie kompleksowego procesu konsultacji społecznych.
- IV. Przeprowadzenie procesu strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, opracowanie ostatecznej wersji PZMM AO wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko PZMM AO.
- V. Przygotowanie i przeprowadzenie działań promocyjnych dotyczących procesu opracowania PZMM AO oraz samego dokumentu.
- VI. Przyjęcie Planu zrównoważonej mobilności miejskiej Aglomeracji Opolskiej.

Zakres prac FAZA 4:

- I. Ustanowienie struktur wdrażania i monitorowania PZMM AO.
- II. Wdrażanie i monitorowanie.
- III. Wyciąganie wniosków i ewentualna aktualizacja.
- IV. Ocena realizacji.

Numer postępowania przetargowego: **ZP/AO/II-1/2021**

6. ZADANIA DO REALIZACJI W TRAKCIE PRAC NAD PZMM AO

Prace nad Planem zrównoważonej mobilności miejskiej Aglomeracji Opolskiej prowadzone będą zgodnie z metodyką przedstawioną w podręczniku *Guidelines for developing and implementing a sustainable urban mobility plan (second edition)*.¹²

Poszczególne kroki procesu mogą na siebie zachodzić czasowo, łączyć się czy być prowadzone równolegle. Dla usystematyzowania wszystkich zadań, przedstawiono je w poniższej tabeli.

LP.	ZADANIE	OPIS ZADANIA	REALIZACJA
Faza 1 Przygotowanie i analiza			
1	Przygotowanie struktur projektowych	Podjęcie Uchwały walnego Zebrania Członków SAO w sprawie opracowania PZMM AO oraz zatwierdzenia Struktury organizacyjnej Zespołu do spraw opracowania PZMM AO. Podjęcie Uchwały Zarządu SAO w sprawie powołania zespołu projektowego, operacyjnego, konsultacyjnego. Zarządzenia wójtów/ burmistrzów/ prezydenta w sprawie powołania zespołów wspierających.	Walne Zebranie Członków SAO Zarząd SAO Gminy AO
2	Określenie kontekstu strategicznego	Identyfikacja, inwentaryzacja i przegląd istniejących dokumentów planistycznych/ strategicznych, mogących mieć wpływ na kształt i zakres PZMM – na podstawie informacji pozyskanych z gmin AO (przesłanie wniosku o udostępnienie informacji). Inwentaryzacja i analiza dostępnych źródeł danych w zakresie transportu i mobilności – na podstawie informacji pozyskanych z gmin AO oraz od podmiotów zewnętrznych (przesłanie wniosku o udostępnienie informacji).	Zespół projektowy Zespół operacyjny
3	Analiza sytuacji w zakresie mobilności	Sporządzenie ogólnego opisu sytuacji w zakresie transportu i mobilności na obszarze Aglomeracji Opolskiej z podziałem na gminy. Wstępne wskazanie najważniejszych problemów i zadań do realizacji (samoocena gmin AO). Opis sporządzony na podstawie informacji przekazanych przez gminy AO.	Zespół projektowy Zespół operacyjny
4	Przeprowadzenie warsztatów z przedstawicielami gmin AO	Przeprowadzenie warsztatów z członkami zespołu operacyjnego mających na celu wstępną identyfikację mocnych i słabych stron transportu i mobilności na obszarze AO, wskazanie obszarów problemowych. Na tej podstawie wstępna identyfikacja obszarów strategicznych i możliwych działań do ujęcia w PZMM AO.	Zespół projektowy Zespół operacyjny

¹² https://www.eltis.org/sites/default/files/sump_guidelines_2019_interactive_document_1.pdf

Numer postępowania przetargowego: **ZP/AO/II-1/2021**

		Ze względu na sytuację epidemiczną, możliwe przeprowadzenie prac w formie konsultacji elektronicznych.	
5	Przeprowadzenie konsultacji z władzami gmin AO	Wyniki prac prowadzonych z udziałem przedstawicieli gmin AO (zespół operacyjny) zostaną skonsultowane z wójtami/ burmistrzami/ prezydentem. Zaakceptowane przez władzary propozycje zostaną wykorzystane do opracowania OPZ na wybór podmiotu zewnętrznego do opracowania PZMM AO wraz z przeprowadzeniem konsultacji społecznych oraz strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.	Zespół projektowy Wójtowie/burmistrzowie/ prezydent gmin AO
6	Przygotowanie opisu przedmiotu zamówienia	Na podstawie informacji pozyskanych w trakcie prac warsztatowych oraz w trakcie pracy nad Scoping report, opracowanie opisu przedmiotu zamówienia publicznego. Zamówienie obejmować będzie zarówno opracowanie PZMM AO jak i przeprowadzenie konsultacji społecznych oraz strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Konsultacja OPZ z zespołem operacyjnym.	Zespół projektowy Zespół operacyjny
7	Szacowanie wartości zamówienia	Na podstawie sporządzonego opisu przedmiotu zamówienia nastąpi szacowanie wartości zamówienia, zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa oraz regulacjami wewnętrznymi obowiązującymi u zamawiającego.	Zespół projektowy Stanowisko ds. zamówień publicznych
8	Przygotowanie i ogłoszenie postępowania o udzielenie zamówienia publicznego	Na podstawie przeprowadzonego szacowania wartości zamówienia – wybór odpowiedniego trybu. Przygotowanie dokumentacji niezbędnej do ogłoszenia zamówienia publicznego, w tym opis warunków udziału w postępowaniu oraz opis kryteriów oceny ofert. Ogłoszenie zamówienia publicznego, zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa i regulacjami wewnętrznymi. Wybór najlepszej oferty oraz wykonawcy. Podpisanie umowy.	Zespół projektowy Stanowisko ds. zamówień publicznych
Faza 2 Opracowanie strategii (PZMM AO)			
Faza 3 Planowanie działań			
9	Nadzór nad realizacją zamówienia publicznego	Opracowanie PZMM AO, przeprowadzenie konsultacji społecznych oraz strategicznej oceny oddziaływania na środowisko powierzone zostanie podmiotowi zewnętrznemu wybranemu w drodze zamówienia publicznego.	Zespół projektowy Zespół operacyjny

Numer postępowania przetargowego: **ZP/AO/II-1/2021**

		W trakcie realizacji całego zamówienia (od podpisania umowy do podpisania protokołu odbioru końcowego) nadzór nad prawidłową realizacją zamówienia pełnić będzie zespół projektowy przy wsparciu zespołu operacyjnego. Etapy realizacji zamówienia zostaną szczegółowo opisane w OPZ oraz umowie z wykonawcą. Nadzór prowadzony w trakcie realizacji fazy 2 oraz fazy 3.	
10	Diagnoza stanu istniejącego i sytuacji w zakresie mobilności w Aglomeracji Opolskiej	Przegląd istniejących dokumentów strategicznych i planistycznych. Zebranie danych wraz z analizą w obszarach wskazanych w OPZ. Przeprowadzenie badań społecznych (ilościowych i jakościowych). Opracowanie diagnozy stanu istniejącego i sytuacji w zakresie mobilności w Aglomeracji Opolskiej. Diagnoza podlegać będzie uzgodnieniu z zamawiającym.	Wykonawca Zespół projektowy Zespół operacyjny
11	Wypracowanie głównych założeń, na podstawie których opracowany zostanie projekt PZMM AO	Na podstawie opracowanej diagnozy wskazane zostaną obszary problemowe, sporządzona zostanie analiza SWOT oraz zdefiniowane zostaną wstępne cele oraz wstępne propozycje działań. Wypracowanie powyższych elementów PZMM AO odbywać się będzie <u>w toku prac warsztatowych</u> z: zespołem projektowym, zespołem operacyjnym, władzami gmin AO oraz interesariuszami i mieszkańcami. Warsztaty stanowiąc będą element konsultacji społecznych (w 21 gminach AO).	Wykonawca Zespół projektowy Zespół operacyjny Zespół konsultacyjny Wójtowie/burmistrzowie/ prezydent gmin AO Interesariusze Mieszkańcy
12	Wypracowanie wspólnej wizji i założeń strategicznych, określenie celów i wskaźników. Wypracowanie skutecznych pakietów działań wspólnie z interesariuszami	Wypracowanie powyższych elementów PZMM AO odbywać się będzie <u>w toku prac warsztatowych</u> z: zespołem projektowym, zespołem operacyjnym, władzami gmin AO oraz interesariuszami i mieszkańcami. Warsztaty stanowiąc będą element konsultacji społecznych (w 21 gminach AO).	Wykonawca Zespół projektowy Zespół operacyjny Zespół konsultacyjny Wójtowie/burmistrzowie/ prezydent gmin AO Interesariusze Mieszkańcy
13	Nadzór nad organizacją warsztatów	Nadzór merytoryczny i organizacyjny nad warsztatami realizowanymi przez wykonawcę. Współpraca z wykonawcą. Szczegółowe zasady odbioru poszczególnych etapów prac zostaną opisane w OPZ.	Zespół projektowy
14	Określenie działań i zakresu odpowiedzialności	Określenie zakresu odpowiedzialności interesariuszy planu, przyporządkowanie do poszczególnych działań ich realizatorów,	Wykonawca Zespół projektowy Zespół operacyjny

Numer postępowania przetargowego: **ZP/AO/II-1/2021**

		określenie systemu wdrażania i monitorowania Planu.	
15	Opracowanie projektu Planu zrównoważonej mobilności miejskiej AO	Na podstawie prowadzonych prac diagnostycznych, warsztatów oraz dostępnych danych i analiz wypracowanie projektu Planu zrównoważonej mobilności miejskiej AO.	Wykonawca
16	Przeprowadzenie konsultacji społecznych projektu Planu zrównoważonej mobilności miejskiej AO	Zapoznanie mieszkańców oraz interesariuszy z projektem Planu zrównoważonej mobilności miejskiej Aglomeracji Opolskiej oraz poznanie ich opinii na temat wyznaczonych celów w zakresie transportu i mobilności oraz zaplanowanych działań. Będzie to kolejny etap konsultacji społecznych dokumentu. Prowadzony w formie prac warsztatowych (w 21 gminach AO, spotkania z mieszkańcami, interesariuszami oraz władzami gmin AO).	Wykonawca Zespół projektowy Zespół operacyjny Zespół konsultacyjny Wójtowie/burmistrzowie/ prezydent gmin AO Interesariusze Mieszkańcy
17	Opracowanie ostatecznej wersji Planu zrównoważonej mobilności miejskiej AO	Przygotowanie Planu zrównoważonej mobilności miejskiej uwzględniającego wyniki wcześniejszych konsultacji społecznych.	Wykonawca Zespół projektowy Zespół operacyjny
18	Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko	Przeprowadzenie procesu strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, w tym konsultacje społeczne zgodnie z ustawą z dnia 3.10.2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko.	Wykonawca Zespół projektowy
19	Opracowanie ostatecznej wersji Planu zrównoważonej mobilności miejskiej AO	Uwzględnienie ewentualnych wniosków SOOŚ w ostatecznym dokumencie.	Wykonawca Zespół projektowy
20	Przyjęcie Planu zrównoważonej mobilności miejskiej AO	Przygotowanie projektu uchwały Walnego Zebrania Członków SAO w sprawie przyjęcia Planu. Przyjęcie Planu przez Walne Zebranie Członków Stowarzyszenia Aglomeracja Opolska.	Zespół projektowy Walne Zebranie Członków SAO

7. WSTĘPNA ANALIZA OBSZARÓW STRATEGICZNYCH

Przed wszczęciem postępowania o udzielenie zamówienia publicznego, dokonano wstępnej analizy obszarów strategicznych, które powinny zostać przeanalizowane w Planie zrównoważonej mobilności miejskiej Aglomeracji Opolskiej. Dla każdego obszaru strategicznego wstępnie zdefiniowano zjawiska problemowe, cele do osiągnięcia i proponowane działania. Przedmiotowa analiza znajduje się poniżej. Wykonawca PZMM AO zobowiązany będzie do dokonania wraz z członkami SAO pogłębionej analizy przedmiotowych obszarów, ich ewentualnego uzupełnienia oraz zaproponowania produktów

Numer postępowania przetargowego: **ZP/AO/II-1/2021**

analitycznych do każdego z nich. Prace te powinny zostać zrealizowane w toku konsultacji ze wszystkimi gminami AO oraz interesariuszami.

Numer postępowania przetargowego: ZP/AO/II-1/2021

WSTĘPNA ANALIZA OBSZARÓW STRATEGICZNYCH

Obszar Strategiczny	Jakie mamy problemy?	Co chcielibyśmy zrobić?	Jakie działania mogą być skuteczne?
1	2	3	4
POPRAWA KONKURENCYJNOŚCI TRANSPORTU PUBLICZNEGO			
Integracja transportu publicznego	<ul style="list-style-type: none"> Nieuczciwa konkurencja przewoźników prywatnych Brak integracji taryfowej i biletowej Zróżnicowane poziomy ulg w komunikacji miejskiej, autobusowej regionalnej i kolejowej utrudniające integrację taryfowo - biletową Brak koordynacji rozkładów jazdy pomiędzy środkami transportu i przewoźnikami Brak zintegrowanej siatki połączeń transportu publicznego zapewniającej sprawny dostęp do najważniejszych generatorów ruchu Brak zintegrowanej informacji o ofercie wszystkich systemów transportu publicznego w AO Brak bezpośredniego wpływu JST na zadania związane z rozwojem komunikacji zbiorowej w przestrzeni gminnej przy równoczesnym dużym udziale przewozów komercyjnych w komunikacji autobusowej, na funkcjonowanie których samorządy nie mają wpływu Brak organizatora aglomeracyjnego publicznego transportu zbiorowego Brak skoordynowanych działań JST AO w obszarze publicznego transportu zbiorowego Zła kondycja finansowa przewoźników prywatnych 	<ul style="list-style-type: none"> Zmniejszenie negatywnego wpływu transportu na środowisko, ograniczenie niskiej emisji Utworzenie zintegrowanego systemu publicznego transportu zbiorowego obejmującego cały obszar AO Zwiększenie liczby połączeń na obszarach ze zdiagnozowanym deficytem Dostosowanie transportu publicznego do potrzeb mieszkańców AO, w celu zaspokajania potrzeb życiowych Likwidacja wykluczenia transportowego Zwiększenie liczby mieszkańców korzystających z transportu zbiorowego Zmniejszenie wykorzystania indywidualnego transportu samochodowego Umożliwienie dojazdu transportem zbiorowym do najważniejszych atrakcji turystycznych i przyrodniczych Zwiększenie mobilności mieszkańców AO Zapewnienie spójnej, bezpiecznej i przyjaznej sieci publicznego transportu zbiorowego połączonej z infrastrukturą transportu alternatywnego (ścieżki rowerowe, parkingi B+R) Wykorzystanie potencjału transportu kolejowego i infrastruktury kolejowej Zwiększenie gęstości sieci przystankowej (w przypadku Opola maksymalnie 300 metrów dojścia do najbliższego przystanku w centrum) Zmniejszenie czasu przejazdu publicznego transportu zbiorowego Zwiększenie punktualności kursowania transportu publicznego Odbudowa wielkości popytu na transport publiczny (po epidemii SARS-CoV-2) Zwiększenie efektywności ekonomicznej systemu transportowego przy jednoczesnym dostosowaniu go do potrzeb użytkowników Zwiększenie liczby biletomatów stacjonarnych, tablic informacji pasażerskiej w Opolu 	<ul style="list-style-type: none"> Utworzenie związku międzygminnego/ powiatowo – gminnego do obsługi transportu publicznego na obszarze AO, przystąpienie części gmin AO do istniejącego związku powiatowo – gminnego, obsługa części gmin AO przez miejską komunikację publiczną Miasta Opole – zgodnie z założeniami PIPTZ na obszarze Aglomeracji Opolskiej Porozumienia międzygminne w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego Uruchomienie nowych linii publicznego transportu zbiorowego Integracja taryfowo – biletowa, wprowadzenie biletów zintegrowanych dla pasażerów docierających do Opola z innych gmin AO Integracja rozkładów jazdy Zakup nisko/ zeroemisyjnego taboru oraz rozwój infrastruktury do obsługi tego typu taboru Uruchomienie sezonowych linii turystycznych do najważniejszych atrakcji turystycznych i przyrodniczych Budowa parkingów P+R oraz centrów przesiadkowych Budowa infrastruktury transportu publicznego Dostosowanie infrastruktury transportu publicznego do potrzeb osób o ograniczonej mobilności i osób z niepełnosprawnościami Budowa nowych przystanków, w tym komunikacji miejskiej w Opolu Modernizacja infrastruktury drogowej na potrzeby transportu zbiorowego Wykorzystanie przewozów szkolnych na potrzeby organizacji publicznego transportu zbiorowego Rozbudowa sieci biletomatów stacjonarnych i tablic informacji pasażerskiej w Opolu Wdrożenie tzw. taryfy dynamicznej w Opolu Budowa sieci buspasów w Opolu Podwyższenie opłat w strefach płatnego parkowania
Dostępność transportu publicznego	<ul style="list-style-type: none"> Niewystarczająca liczba połączeń transportu publicznego pomiędzy ośrodkiem centralnym AO a pozostałymi gminami AO Mała atrakcyjność transportu zbiorowego dla mieszkańców (koszty, czas, częstotliwość, siatka połączeń, jakość realizowanych usług przewozowych) Brak lub niewystarczająca liczba połączeń transportu publicznego do mniejszych i peryferyjnych miejscowości uniemożliwiająca dotarcie do obiektów publicznych na terenie gminy/ powiatu/ województwa, miejsc nauki, pracy, usług publicznych, usług (tzw. białe plamy komunikacyjne). Brak połączeń pomiędzy miejscowościami w obrębie gmin oraz do gmin sąsiednich Brak połączeń pomiędzy gminami położonymi na granicy AO a ośrodkami edukacji poza AO Brak połączeń transportu publicznego do największych atrakcji turystycznych i przyrodniczych AO (sezonowo) 	<ul style="list-style-type: none"> Zmniejszenie czasu przejazdu publicznego transportu zbiorowego Zwiększenie punktualności kursowania transportu publicznego Odbudowa wielkości popytu na transport publiczny (po epidemii SARS-CoV-2) Zwiększenie efektywności ekonomicznej systemu transportowego przy jednoczesnym dostosowaniu go do potrzeb użytkowników Zwiększenie liczby biletomatów stacjonarnych, tablic informacji pasażerskiej w Opolu 	<ul style="list-style-type: none"> Dostosowanie infrastruktury transportu publicznego do potrzeb osób o ograniczonej mobilności i osób z niepełnosprawnościami Budowa nowych przystanków, w tym komunikacji miejskiej w Opolu Modernizacja infrastruktury drogowej na potrzeby transportu zbiorowego Wykorzystanie przewozów szkolnych na potrzeby organizacji publicznego transportu zbiorowego Rozbudowa sieci biletomatów stacjonarnych i tablic informacji pasażerskiej w Opolu Wdrożenie tzw. taryfy dynamicznej w Opolu Budowa sieci buspasów w Opolu Podwyższenie opłat w strefach płatnego parkowania

Numer postępowania przetargowego: ZP/AO/II-1/2021

Obszar Strategiczny	Jakie mamy problemy?	Co chcielibyśmy zrobić?	Jakie działania mogą być skuteczne?
	<ul style="list-style-type: none"> • Duży obszar AO oraz mała gęstość zaludnienia na obszarach wiejskich wpływające na niską efektywność ekonomiczną przewozów (wysoki koszt wkm) • Wysokie koszty dla mieszkańców • Wysokie koszty organizacji publicznego transportu dla JST • Mała rentowność komunikacji zbiorowej, szczególnie do mniejszych, rzadziej uczęszczanych miejscowości • Zbyt małe wykorzystanie potencjału transportu kolejowego oraz istniejącej w tym zakresie infrastruktury • Komunikacja miejska funkcjonuje jedynie w Opolu, Krapkowicach i Ozimku, w pozostałych gminach potrzeby transportowe zaspokajane są przez przewoźników prywatnych • Brak odpowiedniej penetracji Starego Miasta w Opolu przez transport publiczny • Brak buspasów w Opolu, duże odległości między przystankami, mała częstotliwość kursów, długi czas podróży • Zbyt duże skomplikowanie tras niektórych linii miejskich wydłużające czas przejazdu • Brak skutecznych priorytetów w ruchu dla komunikacji zbiorowej przekładający się na brak punktualności kursowania oraz mniejszą prędkość podróży • Niezadowolające wykorzystanie potencjału linii kolejowych dla potrzeb pasażerskiego transportu wewnątrz AO • Odległość poszczególnych miejscowości od najbliższych przystanków kolejowych 	<ul style="list-style-type: none"> • Umożliwienie transportu multimodalnego 	<ul style="list-style-type: none"> • Zastosowanie skutecznych rozwiązań/ preferencji w ruchu drogowym podnoszących prędkość transportu zbiorowego wpływających na skrócenie czasu przejazdów i poprawę efektywności komunikacji publicznej • Wypracowanie programu utrzymania i podnoszenia jakości/ standardów komunikacji miejskiej (w zakresie taboru, infrastruktury, dostępności informacji i biletów) • Modyfikacja sieci połączeń pod względem atrakcyjności i dostępności pozwalająca na zwiększenie liczby podróży i wzrost wpływów z biletów • Wypracowanie nowoczesnych taryf biletowych promujących pasażerów często korzystających z komunikacji zbiorowej • Utworzenie portalu informacji pasażerskiej dla zintegrowanego systemu transportu zbiorowego
Jakość infrastruktury transportu publicznego	<ul style="list-style-type: none"> • Niewydolna infrastruktura drogowa, zmniejszenie przepustowości na trasach linii autobusowych skutkująca znacznym wydłużeniem czasu przejazdu. • Przystarzały tabor • Niedostosowanie taboru do potrzeb osób z niepełnosprawnościami • Wysokie koszty zakupu i odtworzenia taboru • Niewystarczająca jakość świadczonych usług przewozowych • Niedostosowanie infrastruktury przystankowej do potrzeb osób z niepełnosprawnościami, przystanki niespełniające wymogów bezpieczeństwa, zbyt duże odległości do przystanków • Brak wiat na rowery przy przystankach komunikacji publicznej • Brak parkingów P+R • Zbyt mała liczba biletomatów stacjonarnych komunikacji miejskiej w Opolu 		
Preferencje mieszkańców	<ul style="list-style-type: none"> • Preferencja transportu indywidualnego spowodowana jego dużą konkurencyjnością względem transportu zbiorowego (w wielu 		

Numer postępowania przetargowego: ZP/AO/II-1/2021

Obszar Strategiczny	Jakie mamy problemy?	Co chcielibyśmy zrobić?	Jakie działania mogą być skuteczne?
	przypadkach uzależnienie od transportu indywidualnego wobec braku alternatywy) <ul style="list-style-type: none"> Zmiana nawyków transportowych w związku z epidemią wirusa SARS-CoV-2 		
POPRAWA KONKURENCYJNOŚCI TRANSPORTU NIEMOTORYZOWANEGO			
Aglomeracyjna sieć dróg pieszych i rowerowych	<ul style="list-style-type: none"> Brak spójnego oznakowania szlaków rowerowych na terenie AO Brak spójnej (połączonej) sieci bezpiecznych dróg rowerowych pomiędzy gminami AO, luki w sieci rowerowej, zbyt mała ilość dróg dla rowerów Brak szlaków pieszych łączących gminy AO Brak koordynacji inwestycji w szlaki piesze i drogi dla rowerów na poziomie AO Brak dostępu do wypożyczalni rowerowych na poziomie całej AO Stosunkowo rozległy obszar AO zwiększający koszty inwestycji w infrastrukturę transportu niemotoryzowanego Niebezpieczne szlaki piesze i rowerowe w ciągu dróg o dużym natężeniu ruchu samochodowego Brak wydzielonych ścieżek rowerowych w miastach (konieczność poruszania się chodnikami przeznaczonymi dla ruchu pieszego) Niewystarczające środki finansowe JST na rozwój infrastruktury zrównoważonej mobilności Brak zadaszonych miejsc parkingowych dla rowerów przy budynkach użyteczności publicznej, atrakcjach turystycznych, zakładach pracy Brak zaplecza socjalnego w zakładach pracy (prysznic po przyjeździe do pracy rowerem) Barierzy organizacyjne i przestrzenne w ruchu pieszym i rowerowym 	<ul style="list-style-type: none"> Zmniejszenie ruchu samochodowego, zwiększenie udziału transportu alternatywnego w ogólnej liczbie podróży Zwiększenie liczby mieszkańców korzystających z roweru w podróżach o charakterze nie rekreacyjnym Zmniejszenie negatywnego wpływu transportu na środowisko (ograniczenie niskiej emisji) Zwiększenie mobilności mieszkańców AO Poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu Utworzenie spójnej sieci dróg dla rowerów obejmującej cały obszar AO wraz z infrastrukturą towarzyszącą Zwiększenie ogólnej długości dróg dla rowerów na obszarze AO Umożliwienie podróży multimodalnych (połączenie transportu niemotoryzowanego z publicznym transportem zbiorowym i indywidualnym transportem samochodowym) Utworzenie aglomeracyjnej sieci parkingów P+R oraz B+R Poprawa bezpieczeństwa pieszych Likwidacja barier architektonicznych na ciągach pieszych i rowerowych Zmiana postaw i przekonań mieszkańców w obszarze transportu i mobilności 	<ul style="list-style-type: none"> Budowa dróg dla rowerów w raz z infrastrukturą towarzyszącą Budowa odcinków dróg dla rowerów łączących istniejące, niekompletne szlaki Budowa ścieżek rowerowych na linii miejscowość – najbliższy przystanek kolejowy Budowa dróg dla rowerów nie tylko w pasach drogowych Budowa ścieżek rowerowych o charakterze rekreacyjnym i turystycznym Budowa dróg dla rowerów łączących obszary zamieszkania z miejscami pracy i realizacji potrzeb życiowych Ustawienie stojaków rowerowych i wiat rowerowych we wszystkich lokalizacjach mogących kumulować ruch rowerowy (parki, zbiorniki wodne, atrakcje turystyczne, zakłady pracy, kościoły, sklepy) Lobbying wśród największych pracodawców w celu zachęcenia ich do zapewnienia pracownikom zaplecza socjalnego umożliwiającego korzystanie z rowerów w celu dojazdu do pracy Opracowanie i przyjęcie przez wszystkich członków AO jednolitej strategii określającej uwarunkowania do budowy infrastruktury pieszo – rowerowej i jednolitego sposobu i obowiązku ich oznaczania w terenie i w materiałach informacyjnych (wykorzystanie opracowanego sposobu identyfikacji wizualnej) Realizacja zintegrowanych projektów w obszarze transportu i mobilności Budowa parkingów B+R Budowa parkingów P+R Budowa centrów przesiadkowych Utworzenie systemu roweru aglomeracyjnego (wypożyczalnia) w zainteresowanych gminach Opracowanie systemu zachęt i korzyści dla użytkowników transportu niemotoryzowanego Realizacja kampanii informacyjnych i promocyjnych skierowanych do mieszkańców
Aglomeracyjna sieć parkingów Park & Ride oraz Bike&Ride	<ul style="list-style-type: none"> Brak parkingów typu P+R na wszystkich wlotach Opola obciążonych dużym ruchem wjazdowym (parkingi buforowe) Brak parkingów P+R w pozostałych lokalizacjach na terenie całej AO Niewystarczająca liczba parkingów B+R (przy przystankach/stacjach kolejowych) 		
Centra przesiadkowe	<ul style="list-style-type: none"> Brak centrów przesiadkowych w najważniejszych lokalizacjach na terenie AO 		
Preferencje mieszkańców	<ul style="list-style-type: none"> Mała skłonność mieszkańców do pokonywania krótkich tras (dom-sklep) pieszo lub rowerem Spółeczne umocowanie samochodu jako symbolu dobrobytu Priorytetowe traktowanie potrzeb transportu zmotoryzowanego przez władze JST Samochód jako jedyny bezpieczny środek transportu (ryzyko potrącenia pieszego lub rowerzysty) 		

Numer postępowania przetargowego: ZP/AO/II-1/2021

Obszar Strategiczny	Jakie mamy problemy?	Co chcielibyśmy zrobić?	Jakie działania mogą być skuteczne?
	<ul style="list-style-type: none"> Model transportu nie jest dostępny dla wszystkich (z uwagi na wiek czy stan zdrowia) Sezonowość tego typu transportu 		
USPOKAJANIE I POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO			
Deptaki – uspokajanie ruchu - bezpieczeństwo	<ul style="list-style-type: none"> Konflikty interesów mieszkańców i kierowców, brak akceptacji społeczeństwa dla wprowadzanych ograniczeń dla samochodów Za mało stref ruchu uspokojonego oraz elementów infrastruktury służących uspokajaniu ruchu Mała ilość lub brak chodników w mniejszych miejscowościach oddalonych od głównych ciągów komunikacyjnych Drogi dla rowerów wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych Brak parkingów na obrzeżach miast Brak centrów przesiadkowych Niskie poczucie bezpieczeństwa użytkowników, w szczególności pieszych i rowerzystów, w przestrzeniach gdzie nie wydzielono chodników Niedostateczne lub nieprawidłowe oznakowanie i oświetlenie przejść dla pieszych Duża liczba zdarzeń/ wypadków z udziałem pieszych Złe oznakowanie pieszych i rowerzystów jako uczestników ruchu 	<ul style="list-style-type: none"> Wyłączenie z ruchu ścisłego centrum miasta Opole Poprawa bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów Wyrowadzenie ruchu samochodowego z centrum miast Zmniejszenie natężenia ruchu w centrach miejscowości Zmniejszenie liczby wypadków drogowych Zwiększenie płynności ruchu na ciągach komunikacyjnych Poprawa bezpieczeństwa na drogach 	<ul style="list-style-type: none"> Wprowadzenie czasowego zamknięcia ulic w okolicy szkół Budowa/ rozbudowa infrastruktury spowalniającej ruch w centrach miast oraz w miejscach szczególnie niebezpiecznych Przebudowa przejść dla pieszych Poprawa oznakowania i oświetlenia przejść dla pieszych Wprowadzanie stref zamieszkania Budowa infrastruktury drogowej dostosowanej dla bezpiecznego ruchu pieszych i rowerzystów Budowa chodników Stosowanie najwyższych standardów bezpieczeństwa w realizacji inwestycji infrastrukturalnych, uwzględnianie potrzeb osób z niepełnosprawnościami Kampania informacyjno – edukacyjna na temat prawidłowego zachowania użytkowników ruchu Budowa/ zakończenie budowy obwodnic Remont/ modernizacja dróg o niezadowalającym stanie technicznym Przebudowa niebezpiecznych odcinków dróg na obszarze AO Przebudowa skrzyżowań na ronda Przebudowa układów komunikacyjnych Zmiany organizacji ruchu Wprowadzenie sygnalizacji usprawniającej płynność ruchu drogowego oraz podnoszącej bezpieczeństwo użytkowników Wykorzystywanie tzw. dolegliwości finansowej dla użytkowników indywidualnych środków transportu
Sieć dróg odciążająca istniejący układ komunikacyjny	<ul style="list-style-type: none"> Brak kompletnej obwodnicy Opola Brak obwodnic pozostałych miejscowości AO Zatory uliczne, szczególnie w godzinach szczytu oraz w pobliżu największych generatorów ruchu Duża liczba wypadków samochodowych Relatywnie niski poziom bezpieczeństwa na drogach powiatowych i gminnych Brak wiaduktów nad przejazdami kolejowymi w newralgicznych punktach Zły stan infrastruktury komunikacyjnej Wysokie koszty przebudowy istniejącej infrastruktury oraz budowy nowej Duży napływ ruchu samochodowego do miast z terenów podmiejskich (niekontrolowana suburbanizacja) Miejsca niebezpieczne szczególnie na przecięciu różnych szlaków komunikacyjnych Układy komunikacyjne niedostosowane do aktualnych realiów 		
POLITYKA PARKINGOWA			
Polityka parkingowa	<ul style="list-style-type: none"> Brak jasnej i spójnej koncepcji wykorzystania budowanych parkingów P+R Brak parkingów typu P+R na wszystkich wlotach Opola obciążonych dużym ruchem wjazdowym (parkingi buforowe) 	<ul style="list-style-type: none"> Ograniczenie liczby pojazdów w centrum Opola i w centrach innych miejscowości Umożliwienie podróży multimodalnych Zachęcenie mieszkańców do korzystania z transportu kombinowanego 	<ul style="list-style-type: none"> Budowa parkingów P+R na obrzeżach miasta (parkingi buforowe) wraz z połączeniem ich komunikacją publiczną z centrum Budowa parkingów Park&Go na obrzeżach ścisłego centrum Opola

Numer postępowania przetargowego: ZP/AO/II-1/2021

Obszar Strategiczny	Jakie mamy problemy?	Co chcielibyśmy zrobić?	Jakie działania mogą być skuteczne?
	<ul style="list-style-type: none"> • Brak parkingów P+R w pozostałych lokalizacjach na terenie całej AO • Budowa wielkopojemnych parkingów w centach miast • Zbyt duża liczba samochodów w centrum Opola, w tym samochodów osób dojeżdżających do ośrodka centralnego do pracy, parkowanie na prywatnych podwórkach • Konflikty interesów mieszkańców i kierowców • Brak społecznej akceptacji dla wprowadzania ograniczeń dla transportu samochodowego i niska świadomość na temat negatywnego wpływu ruchu samochodowego na środowisko • Rosnący popyt na rozbudowę systemu drogowego w związku ze wzrostem liczby aut oraz presja na rozwiązywanie problemu poprzez zwiększanie liczby miejsc postojowych i poszerzanie ulic • Zajmowanie przez parkujące samochody przestrzeni publicznej o innym przeznaczeniu tj. zieleńce, chodniki, pasy drogowe • Zbyt mała popularność już istniejących parkingów P+R • Duże zróżnicowanie gmin pod względem prowadzonej polityki parkingowej • Brak spójnej polityki zachęty do korzystania z parkingów buforowych, P+R oraz centrów przesiadkowych • Brak odpowiedniego połączenia w/w obiektów komunikacja publiczną z centrum miasta oraz ważnymi generatorami ruchu 	<ul style="list-style-type: none"> • Zwiększenie rotacji parkowania w centrum i śródmieściu • Zabezpieczenie chodników i terenów zielonych przed nieuporządkowanym parkowaniem 	<ul style="list-style-type: none"> • Budowa centrów przesiadkowych • Budowa parkingów P+R oraz B+R przy stacjach kolejowych, przystankach autobusowych • Budowa parkingów w lokalizacjach spójnych i logicznie powiązanych z istniejącą i planowaną komunikacją publiczną oraz rowerową • Zabezpieczanie chodników poprzez wygradzanie słupkami, elementami małej architektury • Wprowadzenie wyraźnego podziału stref wspólnych (podział na zabawę, rekreację, integrację, odpoczynek)
ZARZĄDZANIE ZRÓWNOWAŻONĄ MOBILNOŚCIĄ			
Zarządzanie zrównoważoną mobilnością	<ul style="list-style-type: none"> • Niewystarczający poziom współpracy pomiędzy gminami AO w przedmiotowym obszarze, brak zainteresowania powołaniem koordynatora działań • Wyłonienie koordynatora działań • Niewielka dostępność specjalistów dysponujących odpowiednią wiedzą do zarządzania zrównoważoną mobilnością • Brak zespołu (stanowisko, funkcja), który koordynowałby działania i planował system zachęt związanych z planowaniem, organizowaniem, koordynowaniem (kierowaniem) i kontrolowaniem przemieszczania się ludzi na obszarze miejskim oraz którego celem byłoby wywieranie wpływu na postawy i zachowania komunikacyjne ludzi. • Zróżnicowana charakterystyka gmin AO powoduje trudność z realizacją inwestycji zintegrowanych • Autonomizacja działań wielu jednostek odpowiedzialnych za kreowanie polityki transportowej oraz zarządzanie ruchem (zróżnicowane cele i priorytety zarządców dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich, krajowych). • Niska świadomość wśród pracowników administracji lokalnej 	<ul style="list-style-type: none"> • Zacieśnienie współpracy pomiędzy gminami AO w obszarze transportu i mobilności • Stworzenie spójnego systemu zarządzania mobilnością na obszarze AO • Wykorzystanie potencjału Stowarzyszenia Aglomeracja Opolska • Zapewnienie mieszkańcom AO spójnej, bezpiecznej i przyjaznej sieci transportu publicznego oraz alternatywnego 	<ul style="list-style-type: none"> • Analiza wariantów, możliwości prawnych oraz kosztów i korzyści ewentualnego powołania wydzielonej struktury do zarządzania mobilnością na obszarze AO • Opracowanie i przyjęcie PZMM AO • Realizacja działań wynikających z PZMM AO • Wdrożenie działań wynikających z PIPTZ AO • Powołanie interdyscyplinarnego zespołu zarządzającego zrównoważoną mobilnością składającego się z przedstawicieli wszystkich gmin AO oraz interesariuszy i jednostek (organizacji) realizujących zadania z obszaru transportu i mobilności • Realizacja szkoleń dla dedykowanych pracowników

Numer postępowania przetargowego: **ZP/AO/II-1/2021**

Obszar Strategiczny	Jakie mamy problemy?	Co chcielibyśmy zrobić?	Jakie działania mogą być skuteczne?
	<ul style="list-style-type: none"> • Brak finansowania, koszty związane z powołaniem i działalnością struktury odpowiedzialnej za zarządzanie zrównoważoną mobilnością na obszarze AO • Niesprzyjające przepisy prawa • Konieczność koordynacji działań na wielu poziomach administracji publicznej oraz pogodzenia potrzeb wielu stron • Konkurencja podmiotów działających na rynku komercyjnym • Skomplikowany prawnie i organizacyjnie proces integracji transportu zbiorowego 		
ZMNIJSZENIE WPŁYWU TRANSPORTU NA ŚRODOWISKO			
Infrastruktura	<ul style="list-style-type: none"> • Zła jakość powietrza spowodowana w dużym stopniu emisją spowodowaną przez transport drogowy • Hałas komunikacyjny • Zapylenie ulic i ciągów pieszych • Niezadowolający stan dróg powiatowych i gminnych • Brak spójnej sieci dróg dla rowerów obejmującej cały obszar AO • Duże natężenie ruchu na terenach mieszkalnych • Wysoki udział nieekologicznych pojazdów w ruchu drogowym znacząco wpływający na jakość powietrza • Niewystarczająca liczba buforowych parkingów typu P+R • Niezadowolający stan techniczny infrastruktury transportu publicznego • Wysokie koszty realizacji inwestycji z zakresu transportu i mobilności • Brak infrastruktury transportu zeroemisyjnego (nowoczesny tabor elektryczny, wodorowy itp., stacje ładowania) • Przestarzały tabor w zbiorowej komunikacji samochodowej • Brak zintegrowanego systemu transportu zbiorowego ograniczający dostępność komunikacyjną części obszaru AO • Infrastruktura drogowa oraz organizacja ruchu niedostosowana do stale rosnącej liczby samochodów, powodująca zatory uliczne i w efekcie wzrost emisji zanieczyszczeń do powietrza • Niewystarczająca ilość infrastruktury wyprowadzającej ruch samochodowy z centrum miast 	<ul style="list-style-type: none"> • Zmniejszenie negatywnego wpływu transportu na środowisko • Zmniejszenie emisji zanieczyszczeń z transportu • Zwiększenie efektywności energetycznej transportu • Łagodzenie negatywnych skutków ruchu samochodowego na środowisko • Zmniejszenie udziału indywidualnego transportu samochodowego w ogóle podróży odbywanych na obszarze AO • Zmniejszenie liczby samochodów osobowych, szczególnie w centrach miast • Zwiększenie dostępności stacji ładowania samochodów elektrycznych • Zwiększenie atrakcyjności i dostępności transportu zbiorowego i niezmotoryzowanego • Rozwój elektromobilności w publicznym transporcie zbiorowym • Większe wykorzystanie istniejącej infrastruktury kolejowej na potrzeby aglomeracyjnego transportu zbiorowego • Popularyzacja transportu zbiorowego oraz rowerowego • Wzrost świadomości ekologicznej mieszkańców AO • Wzrost świadomości negatywnego wpływu transportu na środowisko i jakość powietrza 	<ul style="list-style-type: none"> • Zakup taboru autobusowego spełniającego standardy niskoemisyjne • Tworzenie stref ograniczonego transportu • Tworzenie stref niskoemisyjnych • Wprowadzenie zmian w organizacji ruchu uniemożliwiających parkowanie wzdłuż ulic usytuowanych przy parkach/ terenach zielonych • Zastosowanie ograniczeń dla pojazdów w zakresie emisji spalin • Systematyczne prowadzenie prac porządkowych polegających na usuwaniu pyłów z pasów komunikacyjnych • Stosowanie oznakowania świetlnych wykorzystujących OZE • Poprawa stanu technicznego dróg istniejących • Nasadzenia zieleni izolacyjnej wzdłuż dróg • Budowa zielonych ekranów izolacyjno akustycznych • Budowa stacji ładowania samochodów elektrycznych • Przebudowa infrastruktury drogowej w celu wyprowadzenia ruchu z centrum miast • Budowa spójnej sieci dróg dla rowerów wraz z infrastrukturą towarzyszącą • Budowa parkingów B+R, P+R, parkingów buforowych • Wprowadzenie systemu zachęt i benefitów dla użytkowników transportu zbiorowego • Promocja transportu współdzielonego, carsharingu i innych nowoczesnych rozwiązań w zakresie mobilności
Rozwiązania systemowe	<ul style="list-style-type: none"> • Nadal zbyt mała świadomość i determinacja władz lokalnych do wprowadzania zmian systemowych 		
Preferencje i postawy	<ul style="list-style-type: none"> • Mała wiedza społeczeństwa na temat stopnia zanieczyszczenia powietrza i emisji jaka powstaje z sektora transportu, w tym z samochodów osobowych, dostawczych, ciężarowych i autobusów • Nadal niewielka liczba samochodów hybrydowych i o napędzie elektrycznym • Brak akceptacji społeczeństwa dla wprowadzania ograniczeń dla transportu samochodowego 		

Numer postępowania przetargowego: ZP/AO/II-1/2021

Obszar Strategiczny	Jakie mamy problemy?	Co chcielibyśmy zrobić?	Jakie działania mogą być skuteczne?
	<ul style="list-style-type: none"> Preferencja transportu indywidualnego spowodowana jego dużą konkurencyjnością względem transportu zbiorowego (w wielu przypadkach uzależnienie od transportu indywidualnego wobec braku alternatywy) 		
PLANOWANIE PRZESTRZENNE ZORIENTOWANE NATRANSPORT ORAZ REDUKCJA ZAPOTRZEBOWANIA NA TRANSPORT			
<p>Planowanie przestrzenne zorientowane na transport oraz reedukacja zapotrzebowania na transport</p>	<ul style="list-style-type: none"> Brak integracji i koordynacji planowania przestrzennego przede wszystkim w kontekście wskazywania funkcji poszczególnych części terenów wchodzących w skład AO Brak globalnego spojrzenia w planowaniu przestrzennym na obszarze AO na zagadnienia związane z mobilnością i reedukacja zapotrzebowania na transport Niewystarczające pokrycie obszaru AO MPZP Przestarzałe MPZP nie uwzględniające rozwiązań zrównoważonej mobilności Brak uregulowanego stanu prawnego działek pod budowę dróg, dróg dla rowerów i innej infrastruktury Brak spójności MPZP w zakresie funkcji transportowych Skomplikowane, długotrwałe i kosztowne procedury wprowadzania zmian w MPZP Niekontrolowana suburbanizacja Duże rozproszenie zabudowy utrudniające skomunikowanie Brak powiązań transportu publicznego z nowymi strefami zamieszkania i pracy Nierównomierny rozwój terenów mieszkaniowych, powstawanie nowych stref zamieszkania bez odpowiedniej oferty transportowej Zajmowanie przez parkujące samochody przestrzeni publicznej o innym przeznaczeniu tj. zielenie, chodniki, pasy drogowe Niska jakość przestrzeni publicznych Historyczna linia wiejskiej zabudowy mieszkaniowej zlokalizowana jest często tu przy granicy z pasem drogowym. Brak miejsca na poszerzenie pasa drogowego utrudnia lub uniemożliwia lokalizację w nim nowych chodników dla pieszych, dróg dla rowerów, zatok i przystanków autobusowych 	<ul style="list-style-type: none"> Wyprowadzenie głównego natężenia ruchu poza obszary zabudowane Większa integracja planowania przestrzennego na poziomie całej AO Uwzględnienie rozwiązań zrównoważonej mobilności w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin AO Zwiększenie współpracy gmin sąsiadujących w trakcie prac nad dokumentami planistycznymi w celu zachowania spójności przyjętych rozwiązań projektowych Kompleksowa, spójna polityka planistyczna zapewniająca integrację działań dotyczących systemu transportowego z miejscem docelowym największej grupy odbiorców transportu (miejsca pracy, nauki itp.) Zwiększenie roli planowania przestrzennego na obszarze AO szczególnie w aspekcie zagadnień związanych z transportem, mobilnością i redukcją zapotrzebowania na transport Opracowanie spójnej dla AO polityki planowania przestrzennego nastawionej na transport publiczny i alternatywne formy transportu (zmniejszanie zapotrzebowania na transport poprzez uwzględnianie w MPZP węzłów przesiadkowych w taki sposób by optymalizowały wykorzystanie środków transportu i wydatkowanych na nie środków finansowych) Zaspokojenie potrzeb komunikacyjnych poprzez zintegrowane i bardziej efektywne wykorzystanie istniejącej infrastruktury transportowej i układu urbanistycznego Blokowanie niekontrolowanej rozbudowy Zwiększenie udziału pokrycia obszaru AO MPZP Racjonalna, planowa polityka przestrzenna, planowanie uwzględniające źródła i cele podróży, ich więźby, relacje między poszczególnymi obszarami oraz różne rodzaje komunikacji Planowanie jednostek urbanistycznych na zasadzie kompletnych osiedli, wyposażonych w infrastrukturę społeczną, techniczną o izochronach dojazdu do 15 min Rewitalizacja śródmieścia zmierzająca do wzmocnienia funkcji mieszkaniowych i uspokojenia ruchu 	<ul style="list-style-type: none"> Tworzenie atrakcyjnych i przyjaznych mieszkańcom przestrzeni publicznych dostępnych tylko dla ruchu pieszego i rowerowego Utworzenie modelu struktury funkcjonalno –przestrzennej AO Uwzględnienie w studiach oraz MPZP terenów pod lokalizację parkingów P+R Wypracowanie koncepcji spójnych dróg dla rowerów i uwzględnienie jej w dokumentach planistycznych Funkcjonalne planowanie struktury zabudowy sprzyjające redukcji popytu i kształtowaniu systemu transportu Utworzenie zespołu wspierającego składającego się z przedstawicieli właściwych tematycznie komórek merytorycznych gmin AO Opracowanie i przyjęcie przez wszystkich członków AO jednolitej strategii planowania przestrzennego nastawionej na poprawę mobilności Zwiększenie dostępności transportu publicznego poprzez tworzenie nowych połączeń do rozbudowujących się obszarów i poprawa częstotliwości kursowania na obsługiwanych terenach Dostosowanie infrastruktury drogowej do potrzeb komunikacji miejskiej (tworzenie buspasów, śluz, innych preferencji podnoszących prędkość komunikacyjną i efektywność ekonomiczną komunikacji zbiorowej) Tworzenie nowych osiedli mieszkaniowych na obszarach dobrze skomunikowanych transportem publicznym Doprowadzenie do stworzenia standardu w zakresie planowania i budowy infrastruktury przystankowej (np. jeden poziom peronów, zatoki, wiaty, większa ilość biletomatów stacjonarnych, tablice informacji pasażerskiej lub elektroniczne rozkłady jazdy np. e -papier) Intensyfikacja prac nad MPZP Opracowanie planów miejscowych zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju i nowej urbanistyki, transect (w tym pomocniczo opracowanie modeli komunikacyjnych wspomagających proces projektowania urbanistycznego) dla każdej jednostki urbanistycznej miasta

Numer postępowania przetargowego: ZP/AO/II-1/2021

Obszar Strategiczny	Jakie mamy problemy?	Co chcielibyśmy zrobić?	Jakie działania mogą być skuteczne?
		<ul style="list-style-type: none"> • Skomunikowanie, połączenie istniejących ciągów rowerowych, likwidacja barier przestrzennych dla ruchu rowerowego • Połączenie ciągami rowerowymi poszczególnych dzielnic, powiązania rowerowe z obszarami o intensywnym zagospodarowaniu • Sieć niezależnych dróg dla rowerów odseparowanych od ruchu drogowego • Projektowanie ścieżek rowerowych, lokalizowanie przystanków, zatok autobusowych przy przebudowach i budowach dróg • Utworzenie stref czystego transportu • Kształtowanie struktury przestrzennej AO ograniczającej zapotrzebowanie na transport, szczególnie indywidualny samochodowy oraz korzystanie wpływającej na podział zadań przewozowych między poszczególne rodzaje transportu (kolejowy, autobusowy) • Koordynacja działań dotyczących systemu transportowego z polityką przestrzenną • Intensyfikacja zagospodarowania w korytarzach obsługiwanych przez transport zbiorowy lub planowanie przestrzeni samowystarczalnych nie wymagających korzystania z transportu 	<ul style="list-style-type: none"> • Ograniczenie urbanizacji powstającej na podstawie decyzji WZiZT • Opracowanie planów miejscowych wzdłuż Odry, w tym portów rzecznych (nastawienie na rozwój transportu wodnego) • Opracowanie planów miejscowych wyznaczających miejsca adresowane pod lokalizację centrum logistycznego (do centrum miasta nie może wjeżdżać uciążliwy transport) • Wprowadzenie „polityki parkingowej” w MPZP (np. powiązanie liczby miejsc parkingowych z funkcją obszaru wskazana w Planie) • Tworzenie „interesujących ulic” (ciągów pieszych), dzięki którym przestrzeń publiczną zmienią swój charakter, nie będą monotonne i będą przyjazne dla mieszkańców • Wskazanie w PZMM AO głównych zasad planowania transportu i ciągów komunikacyjnych do uwzględnienia w planowaniu przestrzennym
DZIAŁANIA PROMOCYJNE I EDUKACYJNE			
<p>Działania promocyjne i edukacyjne</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Niewystarczająca promocja publicznego transportu zbiorowego i alternatywnych środków transportu • Transport publiczny oparty jest głównie o prywatnych przewoźników, co uniemożliwia skuteczną promocję • Brak wśród mieszkańców świadomości zalet i korzyści płynących ze zrównoważonej mobilności • Niska świadomość podróżnych o istnieniu proekologicznych środków transportu oraz ich potencjale w zaspokajaniu potrzeb transportowych • Brak spójnej i szeroko zakrojonej kampanii promującej publiczny transport zbiorowy w Opolu oraz pozostałych gminach AO • Brak jednej platformy informacyjno – komunikacyjnej dostarczającej informacji i przewoźnikach, połączeniach, cenach i rozkładach jazdy • Brak systemu ulg i zachęt mogących przekonać mieszkańców do korzystania z transportu zbiorowego • Dotarcie z działaniami informacyjnymi i promocyjnymi do szerokiej grupy odbiorców indywidualnych • Przekonanie mieszkańców do zmiany zachowań mobilnościowych 	<ul style="list-style-type: none"> • Zwiększenie popularności transportu zbiorowego wśród mieszkańców AO • Zwiększenie popularności alternatywnych form transportu wśród mieszkańców AO • Zwiększenie popularności stosowania rozwiązań niestandardowych (carsharing) • Zmiana nawyków mobilnościowych mieszkańców AO • Zmiana postaw społecznych poprzez ukierunkowanie na zachowania proekologiczne • Kształtowanie zachowań komunikacyjnych mieszkańców AO zgodnych z zasadami zrównoważonej mobilności • Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu • Promocja ekologicznych środków transportu • Łatwy i powszechny dostęp do informacji o transporcie publicznym • Uczynienie z transportu publicznego i transportu niezmotoryzowanego modnego trendu • Podniesienie świadomości społecznej w zakresie korzyści płynących z wykorzystania transportu publicznego i 	<ul style="list-style-type: none"> • Szeroka, zintegrowana kampania informacyjno – edukacyjna dla wszystkich grup mieszkańców AO • Stosowanie systemu zachęt i benefitów dla mieszkańców korzystających z publicznego transportu zbiorowego • Edukacja w zakresie bezpieczeństwa w ruchu pieszym i drogowym • Współpraca gmin AO • Wykorzystanie potencjału i doświadczenia Biura SAO w realizacji kampanii informacyjno – edukacyjnych • Realizacja działań marketingowych mających na celu zwiększenie ogólnej świadomości mieszkańców oraz zachęcających do przemieszczania się transportem zbiorowym, rowerami oraz pieszo połączonych z promocją aktywnego i zdrowego stylu życia oraz uświadamiające na temat wpływu transportu na środowisko • Zaangażowanie struktur AO w prowadzenie działań promocyjnych

Numer postępowania przetargowego: ZP/AO/II-1/2021

Obszar Strategiczny	Jakie mamy problemy?	Co chcielibyśmy zrobić?	Jakie działania mogą być skuteczne?
	<ul style="list-style-type: none"> Postawy mieszkańców przedkładające transport indywidualny nad zbiorowy (z różnych względów, często niezależnych od mieszkańców) Zbyt małe zaangażowanie jednostek systemu edukacji w proces edukacji najmłodszych grup odbiorców w zakresie zrównoważonej mobilności Zróżnicowanie obszaru AO powodujące różne potrzeby, oczekiwania i postawy mieszkańców Wysokie koszty realizacji szerokich kampanii informacyjno – promocyjnych Niska efektywność działań informacyjno - promocyjnych spowodowana brakiem zintegrowanej i atrakcyjnej dla mieszkańców oferty publicznego transportu zbiorowego Brak zainteresowania mieszkańców działaniami informacyjno – promocyjnymi Brak współpracy gmin AO w zakresie prowadzenia działań edukacyjnych i informacyjnych, brak wypracowanej wspólnej koncepcji działań 	<p>transportu alternatywnego w aspekcie środowiska naturalnego i zdrowia</p> <ul style="list-style-type: none"> Ułatwienie podróży intermodalnych z wykorzystaniem nowoczesnych technologii 	<ul style="list-style-type: none"> Utworzenie portalu internetowego agregującego informacje na temat publicznego transportu zbiorowego w całej AO Opracowanie oraz upowszechnienie rowerowej mapy AO
LOGISTYKA MIEJSKA			
<p>Logistyka miejska</p>	<ul style="list-style-type: none"> Braki w infrastrukturze na różnych poziomach (drogi ponadlokalne, lokalne, obwodnice, system dróg dla rowerów, atrakcyjne, czytelne i bezpieczne systemy piesze) Nieefektywna organizacja śródmieścia Opola Znaczące obciążenie niektórych traktów przez transport Zbyt wąskie ulice Brak możliwości wydzielenia bus-pasów Brak odpowiednio przygotowanych terenów inwestycyjnych w mniejszych gminach z dogodnym połączeniem z głównymi ciągami komunikacyjnymi (bezpośredni dojazd do autostrady) Niekontrolowana suburbanizacja Istniejąca tkanka i zabudowa miejscowości (często historyczne układy urbanistyczne) uniemożliwiają wprowadzenie nowych koncepcji usprawnienia i zarządzania transportem i mobilnością 	<ul style="list-style-type: none"> Integracja systemów komunikacyjnych Odciążenie ciągów komunikacyjnych z wykorzystaniem np. transportu kolejowego Zapewnienie sprawnej logistyki transportowej na obszarze AO ograniczającej ruch ciężkiego transportu i tranzytu samochodowego na drogach najbardziej uczęszczanych Poprawa płynności ruchu w miastach Zoptymalizowanie dojazdu do terenów inwestycyjnych Poprawa płynności ruchu Redukcja wpływu jednych uczestników ruchu na drugich (samochody/ piesi) 	<ul style="list-style-type: none"> Utworzenie centrum zarządzania ruchem Wprowadzenie Inteligentnego Systemu Zarządzania Ruchem i Transportem Publicznym Wykorzystanie istniejącej infrastruktury kolejowej Inwestycje umożliwiające szersze wykorzystanie transportu kolejowego Tworzenie bus-pasów Wybudowanie łączników dróg z autostradą uwzględniających transport towarowy Lokalizacja nowych centrów logistycznych przy drogach szybkiego ruchu Odbudowa zlikwidowanych bocznic kolejowych w celu zmniejszenia uzależnienia transportu towarów od transportu drogowego Wyznaczenie miejsc i godzin do rozładunku pojazdów ciężarowych Wymuszenie przeładunku ładunków do mniejszych pojazdów