



Jak przemieszczać się w Aglomeracji Opolskiej?

Raport z I etapu konsultacji społecznych



Fundusze
Europejskie
Pomoc Techniczna



Rzeczpospolita
Polska



Unia Europejska
Fundusz Spójności



**I ETAP KONSULTACJI SPOŁECZNYCH
PLANU ZRÓWNOWAŻONEJ
MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA AGLOMERACJI OPOLSKIEJ**

**- RAPORT Z KONSULTACJI
WRAZ Z BADANIAMI FOKUSOWYMI -**

Spis treści

1. Wstęp	4
2. Promocja	4
3. O konsultacjach	13
3.1. Kontekst realizowanych działań	13
3.2. Cel konsultacji	14
3.3. Przebieg konsultacji i metodologia	14
3.4. Załączniki	15
4. Kluczowe wnioski	15
5. Zestawienie opinii	20

1. WSTĘP

Poniższy raport jest podsumowaniem 1. etapu konsultacji społecznych i badań fokusowych dotyczących Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (dalej: PZMM lub Plan) dla Aglomeracji Opolskiej.

W dniach 20–23.09.2021 r. odbyło się łącznie sześć spotkań o charakterze warsztatowym, w formie kreatywnej pracy w grupach (tzw. „*Service Design*”). Cztery z nich były otwarte dla wszystkich zainteresowanych tematem mobilności w Aglomeracji: mieszkanek i mieszkańców, interesariuszek i interesariuszy, radnych osiedlowych, sołtysów, przedstawicieli i przedstawicielek organizacji pozarządowych, aktywistów i aktywistek. Dwa spotkania natomiast miały charakter zamkniętych warsztatów, podczas których, w tzw. „grupach fokusowych”, analizowano wyzwania związane z mobilnością w AO – były przeznaczone dla samorządowców oraz interesariuszy i interesariuszek.

Cele spotkań były następujące:

- zapoznanie uczestników z założeniami PZMM oraz procesem jego powstawania,
- zebranie propozycji i uwag dotyczących mobilności, przemieszczania się, transportu oraz relacji np. pomiędzy mobilnością a przestrzenią czy ekologią.

2. PROMOCJA

W kontekście realizacji celów oraz w związku z partycypacyjnym charakterem PZMM przy okazji wszystkich etapów prowadzone są działania promocyjne, których celem jest informowanie o konsultacjach i zachęcenie jak największej liczby osób do udziału w nich.

W związku z tym przed przystąpieniem do badań i do konsultacji zostały zaplanowane działania promocyjne. Zaprojektowano spójną identyfikację wizualną dla wszystkich etapów konsultacji. Opracowano główne hasło (MobilnAO) i logotyp (widoczny w prawym górnym rogu niniejszego raportu). Została założona także strona na Facebooku (FB: MobilnAO – Stowarzyszenie Aglomeracja Opolska), gdzie umieszczane są informacje na temat badań, poszczególnych etapów konsultacji społecznych i zrównoważonej mobilności (dlaczego jest tak istotna). Ustalono koncepcję prowadzenia strony i zbudowano społeczność osób obserwujących (odbiorców strony na FB). Przygotowane zostały ulotki informacyjne dla mieszkańców

i mieszkańek (500 sztuk) oraz 2 roll-upy, niezbędne podczas spotkań konsultacyjnych. Zaplanowane została promocja na wszystkie etapy konsultacji społecznych.

Pierwszy etap konsultacji był poprzedzony kampanią informacyjną, obejmującą: reklamę radiową (Radio Opole, 25 emisji spotu przez 5 dni) i prasową (tekst sponsorowany, Opole Wyborcza.pl, emisja przez 7 dni), posty na Facebooku (strona MobilnAO, poświęcona konsultacjom do. PZMM, oraz nieformalne grupy społeczności lokalnych). W AO zostały też rozdane ulotki nt. konsultacji społecznych (30%) oraz powieszono plakaty (format A3, 210 sztuk). Zestawienie dokumentacji dot. promocji znajduje się w załączniku nr 4 do niniejszego raportu.



Rys. 1. Ulotka informacyjna, cz. 1

NIC O NAS BEZ NAS

Konsultacje to, obok wyborów, jedno z narzędzi demokracji. Dają szansę wpływu na zmiany w środowisku lokalnym i na wspólne (władza i mieszkańcy) szukanie najlepszych rozwiązań. A to właśnie osoby codziennie dojeżdżające do pracy czy szkoły wiedzą, czego potrzeba, by transport w AO był lepszy. Dlatego tak ważny jest Twój głos!

DOŁĄCZ!

Konsultacje na temat Planu zrównoważonej mobilności miejskiej AO będą trwać do maja 2022 r. Dotyczą Twojej drogi do codziennych obowiązków. Twoje zdanie ma znaczenie!



CO NAS CZEKA?

KROK 1

Badania obecnych zachowań i oczekiwań komunikacyjnych – sierpień i wrzesień 2021 r. Ma pomóc poznać Twoje potrzeby związane z przemieszczaniem się, co ułatwi planowanie transportu w AO, by był optymalny dla wszystkich!

KROK 2

Spotkania konsultacyjne (w gminach) – wrzesień 2021 r. To etap wstępnych konsultacji: zbieranie propozycji działań dotyczących mobilności.

KROK 3

Spotkania konsultacyjne z władzami gmin Aglomeracji Opolskiej i pozostałymi interesariuszami projektu – listopad 2021 r. Decydujemy, co należy zrobić najpierw i w jaki sposób.

KROK 4

Spotkania konsultacyjne – kwiecień 2022 r. Opiniowanie projektu Planu zrównoważonej mobilności oraz omówienie, jak wynikające z niego działania wpływają na środowisko – WARTO o nie zadbać dla naszych dzieci.

Rys. 2. Ulotka informacyjna, cz. 2



Jak przemieszczać się w Aglomeracji Opolskiej?

ZDECYDUJMY RAZEM!



ZAPRASZAMY NA SPOTKANIA

20 września 2021r. (poniedziałek):

Opole, godz. 17.30-19.30, Sala Konferencyjna, Miejska Biblioteka Publiczna w Opolu, ul. Minorytów 4

21 września 2021r. (wtorek):

Krapkowice, godz. 17.30-19.30 Sala Krapkowskiego Domu Kultury, ul. Prudnicka 7

22 września 2021r. (środa):

Spotkanie on-line, godz. 17.30-19.30
Szczegóły na: www.facebook.com/mobilnAO

23 września 2021r. (czwartek):

Popielów, godz. 17.30-19.30, Samorządowe Centrum Kultury, Turystyki i Rekreacji, ul. Powstańców 34



www.aglomeracja-opolska.pl/mobilna-ao



Fundusze Europejskie
Pomoc Techniczna



Rzeczpospolita
Polska



Unia Europejska
Fundusz Spójności



Rys. 3. Plakat informacyjny



Mobilnao - Stowarzyszenie Aglomeracja Opolska – 😊 podekscytowany(a).

Opublikowane przez: Maria Rudnicka-Myślicka · 23 sierpnia · 🌐

...

Dzień dobry!

Powoli zaczynamy prace nad przygotowaniem Planu zrównoważonej mobilności miejskiej Aglomeracji Opolskiej.

Serdecznie zapraszamy Was wszystkich do śledzenia postępów prac oraz do zaangażowania się i wspólnego z nami przygotowania tego dokumentu.

Wasza rola jest bardzo ważna - będziemy prosić Was o udział w ankiecie (pozwoli ona poznać potrzeby związane z przemieszczaniem się w naszej Aglomeracji). To istotne: ankieta rozpocznie się już w tym tygodniu, zatem śledźcie informacje na stronie!

Następne działanie, do którego Was zaprosimy, to konsultacje społeczne (wiecie, zgodnie z zasadą, że nic o nas bez nas:). Będą ich aż trzy etapy, pierwsze - na przełomie lata i jesieni, zatem prawie już.

Bądźcie z nami, zaraz ruszamy!:)

(fot. Pixbay)



Rys. 4. Post na FB



Mobilnao - Stowarzyszenie Aglomeracja Opolska

Opublikowane przez: Maria Rudnicka-Myslicka · 7 września ·



Dzień dobry we wtorek)

Pamiętacie o ankiecie? Cały czas jest dostępna i można ją wypełnić. 12 minut, może 15, obiecujemy.

Link jest tutaj 👉 <https://forms.gle/ssEX1BfQLswBkyKW6>

Wyniki pomogą nam przygotować jak najlepszy Plan zrównoważonej mobilności dla naszej aglomeracji, co przełoży się na wyższą jakość życia nas wszystkich!

Zapraszamy mieszkańców gmin i powiatów naszej Aglomeracji: [Gmina Chrzęstowice](#), [Gmina Dąbrowa](#), [Gmina Dobrzeń Wielki](#), [Gmina Gogolin](#), [Gmina Izbicko](#), [Gmina Komprachcice](#), [Gmina Krapkowice](#), [Lewin Brzeski gmina](#), [Gmina Łubniany](#), [Gmina Murów](#), [Niemodlin - miasto i gmina](#), [Gmina Ozimek](#), [Gmina Popielów](#) - Tutaj mieszka się dobrze, [Prószków Gmina](#), [Gmina Strzeleczy](#), [Gmina Tarnów Opolski](#), [Gmina Tułowice](#), [Gmina Turawa](#), [Gmina WALCE](#), [Gmina Zdzeszowice](#), [Powiat Brzeski](#), [Powiat Krapkowicki](#), [Powiat Opolski](#), [Powiat Strzelecki](#)



Rys. 5. Post na FB

**Mobilnao - Stowarzyszenie Aglomeracja Opolska**

Opublikowane przez: Maria Rudnicka-Mysłicka · 16 września ·



Zaprosiliśmy Was do polubienia naszej strony i mówimy, że przed nami konsultacje dotyczące Planu zrównoważonej mobilności miejskiej (PZMM).

Co to jednak jest, o co chodzi? Po angielsku to Sustainable Urban Mobility Plan, możecie się spotkać zatem i z takim określeniem jak SUMP.

To kompleksowy i strategiczny dokument – narzędzie do planowania sposobów przemieszczania się w określonym ośrodku miejskim. Uwzględnia kontekst funkcjonowania miasta w szerokim ujęciu i w perspektywie wieloletniej.

To, co jest istotne: wiąże się z koniecznością ograniczania liczby aut na rzecz rowerów i środków komunikacji zbiorowej. Ma zmniejszyć konsekwencje emisji CO2 dla środowiska i jednocześnie zapewnić bezpieczeństwo oraz umożliwić przemieszczanie się wszystkim użytkownikom dróg (zarówno kierowcom samochodów osobowych, jak też użytkownikom komunikacji publicznej, rowerzystom, pieszym czy osobom z niepełnosprawnościami).

Taki dokument ma powstać dla naszej Aglomeracji. Aby odpowiadał na potrzeby mieszkańców każdej gminy, niezbędne jest Wasze uczestnictwo w KONSULTACJACH SPOŁECZNYCH, o których informujemy na naszej stronie.

A wiecie, że nad PZMM pracujemy w idealnym momencie? Dziś, 16 września, rozpoczyna się (już 20!) Europejski Tydzień Zrównoważonej Mobilności.

Dlatego też podrzucamy Wam ciekawą stronę z nadzieją, że Was zainteresuje:

<https://mobilityweek.eu/home/>

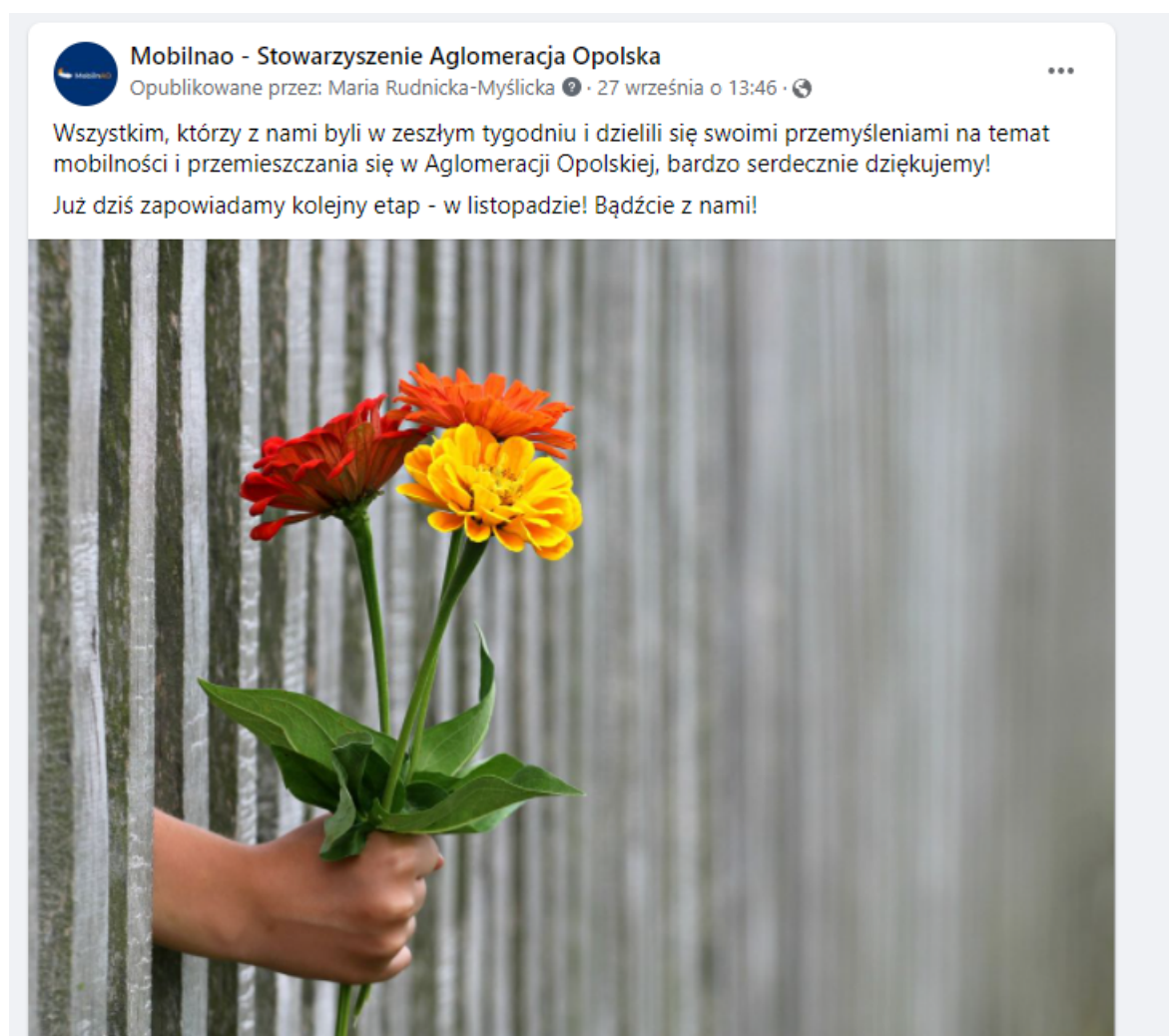
EUROPEAN MOBILITY WEEK
16-22 SEPTEMBER 2021

Move Sustainably. Stay Healthy.

Rys. 6. Post na FB



Rys. 7. Post na FB



Rys. 8. Post na FB

3. O KONSULTACJACH

3.1. KONTEKST REALIZOWANYCH DZIAŁAŃ

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej jest przygotowywany dla całej Aglomeracji Opolskiej, dlatego należy traktować lokalne problemy jako punkt wyjścia do dyskusji i jako wskazania do działań o charakterze powszechnym.

PZMM to dokument kompleksowy, obejmujący wszystkie zagadnienia dotyczące komunikacji i mobilności oraz wyznaczający dalsze kierunki ich rozwoju. Analizuje się w nim i wskazuje rozwiązania dotyczące wszystkich aspektów związanych z przemieszczaniem się, czyli: transport publiczny, samochodowy, ruch pieszzy i rowerowy, mobilność a przestrzeń i jej zagospodarowanie, ochrona środowiska, zarządzanie mobilnością, edukacja i promocja zrównoważonej mobilności.

Na ostateczny kształt PZMM składać się będą:

- wytyczne Komisji Europejskiej (do najważniejszych należą: poprawa bezpieczeństwa przemieszczania się i bezpieczeństwa na drodze; polepszenie dostępności obszarów miejskich i zapewnienie wysokiej jakości zrównoważonej komunikacji w mieście, troska o środowisko naturalne, partycypacja w procesie tworzenia PZMM);
- rozwiązania funkcjonujące i wprowadzone w ramach innych dokumentach obowiązujących w AO i związanych z mobilnością (są to m. in.: dokumenty z zakresu: transportu, planowania przestrzennego, ochrony środowiska, strategii rozwoju gmin, powiatów i całego województwa);
- opinie i uwagi mieszkańców i mieszkanki oraz innych uczestników konsultacji na każdym z trzech etapów;
- wnioski z diagnozy opracowanej na potrzeby powstającego PZMM oraz z badań dot. preferencji mieszkańców i mieszkanki AO.

Autorzy powstających w Europie planów mobilności koncentrują się nie tylko na kwestiach transportowych, ale też na poprawie jakości życia mieszkańców, bezpieczeństwie, dostępności do usług, rozwiązaniach z katalogu *smart cities* czy dążeniu do organizacji miasta jako miasta kompaktowego (miasta małych odległości). Cechą charakterystyczną tych planów jest ich partycypacyjny charakter, czyli włączanie wszystkich chętnych we współtworzenie PZMM, od początku aż do wejścia dokumentu w życie. Dlatego proces tworzenia planu obejmuje spotkania przybliżające m.in. ideę zrównoważonej mobilności oraz aktywne metody zbierania opinii i włączania mieszkańców i mieszkanki w ten proces.

Warto zaznaczyć, że przedstawiciele wszystkich 21 gmin wchodzących w skład AO w 2020 r. uczestniczyli w warsztatach na temat planów mobilności i sposobów ich powstawania. Na podstawie zebranych w czasie tych warsztatów przemyśleń i spostrzeżeń powstał tzw. *scooping report*, który zawiera opis wszystkich gmin w kontekście mobilności oraz listę potencjalnych obszarów strategicznych wraz z działaniami. Zostały one określone przez uczestników i uczestniczki tych warsztatów.

W trakcie konsultacji zostały one wzięte pod uwagę jako punkt wyjścia i pomogły stworzyć strukturę porządkującą, nie miały jednak wiążącego charakteru i nie wpływały na opinie uczestników konsultacji. W czasie spotkań dla samorządowców omówiono wszystkie obszary ujęte w tym dokumencie, mieszkańcy i mieszkanki mieli okazję poznać jedynie główne z nich. Wyznaczały one ramy dialogu nad mobilnością w AO.

3.2. CELE KONSULTACJI

Konsultacje społeczne podzielono na trzy etapy. Dla każdego etapu określono inne cele. W przypadku etapu pierwszego było to poinformowanie mieszkańców i mieszanek o założeniach PZMM i zebranie potrzeb i oczekiwań względem Planu oraz propozycji konkretnych działań i zadań. Celem drugiego etapu konsultacji będzie przedyskutowanie wytycznych do PZMM. Uczestnicy i uczestniczki zweryfikują, czy przyjęte założenia są zgodne z ich oczekiwaniami, będą mieli także okazję nadać im priorytet w ramach już zdefiniowanych obszarów. Celem trzeciego etapu konsultacji będzie prezentacja gotowego projektu PZMM oraz zebranie opinii, uwag i propozycji do ostatecznej wersji dokumentu.

Na każdym etapie konsultacji informuje się mieszkańców i mieszkanki o postępach prac, wynikach badań i diagnozy oraz o innych działaniach towarzyszących opracowywaniu i przyjęciu PZMM.

3.3. PRZEBIEG KONSULTACJI I METODOLOGIA

Wszystkie spotkania miały taki sam scenariusz, cele i bardzo podobny przebieg:

- Rozpoczęła je trwająca 30 minut prezentacja, w czasie której omawiano: założenia PZMM, harmonogram i podstawowe dokumenty, konieczne do wzięcia pod uwagę podczas tworzenia PZMM, wyniki *scoping report*.
- Drugą część stanowiły warsztaty (około 90 min.). Była to okazja do dyskusji i możliwość podzielenia się opiniami przez uczestników, szansa na zebranie rekomendacji. Osoby obecne na spotkaniach on-line mogły zapisywać swoje stanowisko i pomysły w programie Jamboard,

służącym do prowadzenia warsztatów (można było to zrobić przez 24 godziny od zakończenia danego spotkania).

Zorganizowano spotkania w formie bezpośredniej (4) oraz on-line (2). Dwa z nich odbyły się 20 września w Opolu – pierwsze dla samorządowców, w formie dyskusji w grupach (tzw. „grupy fokusowe”); drugie dla mieszkańców i mieszkanki). Jedno spotkanie w Krapkowicach (21.09) i jedno w Popielowie (23.09), a także dwa za pośrednictwem platformy cyfrowej Zoom oraz przy użyciu interaktywnej tablicy Jamboard (22.09, jedno z nich przeznaczone było dla mieszkańców i mieszkanki, a jedno – dla interesariuszy i interesariuszek). Na konsultacje zaproszono mieszkańców i interesariuszy, reprezentujących samorządy, instytucje (m. in. szkoły), organizacje pozarządowe oraz firmy zajmujące się transportem i mobilnością

Zebrany materiał posłuży do opracowania głównych wytycznych do Planu, które zostaną przedyskutowane na drugim etapie konsultacji w listopadzie tego roku.

3.4. ZAŁĄCZNIKI

Do raportu zostały dodane załączniki:

- lista działań do PZMM wskazanych przez MZK w Opolu (Załącznik nr 1),
- prezentacja otwierająca każde ze spotkań (Załącznik nr 2),
- wyniki pracy samorządowców w oparciu o potencjalne działania wskazane w *scoping report* (Załącznik nr 3),
- dokumentacja działań promocyjnych (Załącznik nr 4),
- komentarz do 1. etapu konsultacji MZK (Załącznik nr 5).

4. KLUCZOWE WNIOSKI

W czasie 1. etapu konsultacji społecznych PZMM AO podejmowano kwestie trzech obszarów strategicznych dot.: poprawy konkurencyjności transportu publicznego oraz transportu niezmotoryzowanego, a także bezpieczeństwa i uspokojenia ruchu.

Należy pamiętać o ogromnych dysproporcjach pomiędzy Opolem, największymi miejscowościami i najmniejszymi wsiami Aglomeracji Opolskiej w zakresie dostępności: komunikacji zbiorowej, infrastruktury i rozwiązań (wsparcia) w zakresie mobilności. Wydaje się, że jednym z największych wyzwań stojących przed AO jest wyrównywanie możliwości i przeciwdziałanie wykluczeniom w obszarze mobilności i dostępności tanich, komfortowych, szybkich i ekologicznych sposobów przemieszczania się.

I Poprawa konkurencyjności transportu publicznego

1. Wykluczenie komunikacyjne:

- Do wielu miejscowości AO nie dociera żaden transport publiczny. W takiej sytuacji nie można mówić o poprawie konkurencyjności, bo mieszkańcy muszą korzystać z samochodów; w licznych przypadkach powoduje to wykluczenie lub znaczne utrudnienie w dostępie do szkoły, pracy, usług czy kultury.
- Mobilność i przemieszczanie się mają charakter międzygminny, dlatego gminy nie są w stanie same poradzić sobie z problemem braku komunikacji zbiorowej (mogą tę komunikację realizować jedynie w ramach gminy np. dowożąc do centrów przesiadkowych, o ile takie istnieją) i muszą wchodzić w związki z innymi gminami (to samo odnosi się do szczebla powiatowego).
- Konkurencyjność transportu publicznego musi opierać się na: cenie przejazdu, czasie całej podróży z punktu A do B, komforcie podróży.
- Wzrost liczby użytkowników transportu publicznego związany jest ze zmianą przyzwyczajeń i sposobu myślenia – kluczowe są działania promocyjne i edukacyjne, pokazujące przewagę transportu publicznego, np. zmniejszony negatywny wpływ na środowisko, możliwość wykorzystania czasu podróży na inne czynności niż kierowanie pojazdem (takie jak czytanie książek), cena itd.

REKOMENDACJE:

- Sprawdzenie, w ilu (jaki procent) miejscowościach AO nie ma żadnej komunikacji zbiorowej i opracowanie na tej podstawie schematu sieci połączeń w oparciu o zróżnicowany pod względem rodzaju i wielkości transport zbiorowy (patrz: Sieć i centra przesiadkowe). Analiza powinna również uwzględniać potrzeby mieszkańców i mieszkank w zakresie transportu publicznego.
- Wskazanie gminom dobrych praktyk z zakresu rozwiązywania problemów komunikacji zbiorowej i sieciowania się (tworzenia związków międzygminnych).

2. Sieć i centra przesiadkowe

- System transportu publicznego w AO powinien opierać się na zintegrowanej sieci transportu publicznego/współdzielonego. Należy korzystać z różnych form transportu (np. rodzaj i wielkość

środków przemieszczania się: busy, autobusy, kolej itp, formy własności itd.) dopasowanych do potrzeb i oczekiwań mieszkańców.

- Sieć powinna być rozwijana w oparciu o centra przesiadkowe, najlepiej (o ile to możliwe) powstające przy dworcach kolejowych. Sieć taka powinna umożliwiać dojazd do centrów przesiadkowych za pomocą transportu publicznego, rowerem (i nowoczesnymi środkami transportu np. hulajnogami) i ew. samochodem.
- Centra przesiadkowe muszą być wyposażone w odpowiednią infrastrukturę np. parkingi typu P&R i P&B, możliwość ładowania pojazdów elektrycznych itp.
- Sieć musi być związana ze zintegrowanym rozkładami jazdy.
- Korzystanie z sieci powinno być proste dzięki odpowiedniej informacji (m.in.: tworzenie aplikacji pokazujących najlepszy pod względem: komfortu, czasu, wpływu na środowisko itd. sposób dotarcia z miejsca A do B).

REKOMENDACJE:

- Próba odpowiedzi na pytanie, czy AO może być liderem/ koordynatorem sieci transportu publicznego? Jaka powinna być (może być) rola AO w tworzeniu i zarządzaniu siecią?
- Stworzenie (na podstawie analiz) planu sieci transportu publicznego i centrów przesiadkowych.

3. Kolej i transport autobusowy

- Kręgosłupem sieci transportu publicznego Aglomeracji Opolskiej powinna być kolej; należy jednak pamiętać, że wdrożenie rozwiązań w tym zakresie wymaga ścisłej współpracy i porozumienia z władzami regionu.
- Transport autobusowy wymaga współpracy z prywatnymi przedsiębiorcami i współpracy publiczno-prywatnej.

REKOMENDACJE:

- Wskazanie dobrych praktyk w zakresie rozwoju (przywrócenia/ utworzenia) połączeń kolejowych oraz współpracy publiczno-prywatnej w obszarze komunikacji autobusowej.
- Przygotowanie katalogu realnych działań, które mogą być podjęte i wdrożone przez AO w obszarze kolei i transportu autobusowego (przy uwzględnieniu konieczności współpracy z innymi podmiotami).

4. Opole a pozostałe miejscowości Aglomeracji Opolskiej

- Należy pamiętać, że rekomendacje w zakresie transportu publicznego dla Opola, jako głównego i największego ośrodka AO, w zdecydowanej większości przypadków będą inne niż dla całej Aglomeracji.
- Dla Opola celem powinno być wzmocnienie roli transportu publicznego (rzeczywista poprawa konkurencyjności w sytuacji, gdy transport publiczny istnieje) poprzez nadanie mu rzeczywistego priorytetu i ograniczenie liczby samochodów.
- Priorytet dla transportu publicznego/ współdzielonego w Opolu należy uzyskać m.in. poprzez tworzenie wydzielonych pasów, budowę infrastruktury związanej z centrami przesiadkowymi i parkingami P&R (np. na obrzeżach miasta).

REKOMENDACJA:

- PZMM tworzony jest dla całej AO, a nie tylko dla Opola, dlatego wprowadzone w ramach PZMM AO rozwiązania/ działania powinny mieć charakter aglomeracyjny, a nie „punktowy” (choć ważny dla Opola, z perspektywy AO – miejski, lokalny).

II Poprawa konkurencyjności transportu niezmotoryzowanego

1. Infrastruktura

- Kluczowe jest tworzenie infrastruktury pieszej, rowerowej i dla innych niezmotoryzowanych sposobów przemieszczania się.
- Infrastruktura powinna być połączona w logiczną i spójną sieć (sieci) o charakterze lokalnym, miejskim, aglomeracyjnym; taka sieć (sieci) powinna być powiązana z transportem publicznym i centrami przesiadkowymi.
- Sieć np. ścieżek rowerowych powinna być przeznaczona zarówno dla mieszkańców, jak i dla turystów.
- Sieć powinna być dobrze oznakowana i promowana zarówno wśród tych samych grup, co wyżej.

REKOMENDACJA:

- Wskazanie dobrych praktyk i standardów budowy z zakresu tworzenia i rozwoju (w tym pozyskiwania środków) sieci niezmotoryzowanego sposobów przemieszczania się np. w oparciu o środki dedykowane gminom wiejskim.

1. Odra

- Przeprowadzanie analiz i zastanowienie się, w jakim stopniu rzeka Odra może i powinna być wykorzystywana do celów transportowych lub turystyczno-krajobrazowych. W przypadku zasadności wdrażania takich rozwiązań warto określić rolę AO w tworzeniu ich.

2. Promocja i edukacja

- Podobnie jak w przypadku transportu publicznego bardzo istotne jest promowanie zrównoważonej mobilności i edukowanie od najmłodszych lat w tym zakresie.

III Uspokojenie i poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego

1. Opole a pozostałe miejscowości w AO

- W przypadku Opola (i większych miejscowości) należy wdrażać różnorodne rozwiązania, które będą wpływały na poprawę przede wszystkim bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów oraz będą „przywracały” miasto użytkownikom innych środków transportu niż samochody.
- W mniejszych miejscowościach kluczowe jest stworzenie podstawowej infrastruktury, tj.: chodniki, ścieżki rowerowe, pobocza, przejścia dla pieszych, rozwiązania spowalniające ruch i jednocześnie porządkujące przestrzeń itd.

REKOMENDACJA:

- Należy wskazać rolę AO w tym zakresie (np. mapowanie problemów, tworzenie standardów, promocja dobrych praktyk i konkretnych rozwiązań) oraz rolę poszczególnych samorządów (gmin, powiatów). W większości przypadków gminy ze środków własnych rozwijają (mogą rozwijać) infrastrukturę wpływającą na uspokojenie ruchu i poprawę bezpieczeństwa (pytanie, czy w wystarczającym zakresie i według właściwych standardów).

5. ZESTAWIENIE OPINII

Na zbiór opinii z konsultacji po 1. etapie składają się wszystkie wskazania uczestników i uczestniczek. Zachowano oryginalną pisownię, jeśli oddawała ona sens opinii i była zrozumiała. Warto zaznaczyć, że odnotowano wszystkie opinie, nawet te, które powtarzały się, aby oddać skalę poparcia dla określonych stwierdzeń i ich powtarzalność. W części przypadków zostały dodane komentarze lub rekomendacje, które mają porządkować listę i ułatwić opracowanie działań przed 2. etapem konsultacji.

OBSZAR STRATEGICZNY NR 1 Poprawa konkurencyjności transportu publicznego	
Godzinowe bilety na komunikację miejską z możliwością dowolnej zmiany autobusów	
Cena biletu uzależniona od przejechanych km – likwidacja biletów jednej stawki; wew. miasta, czy danej gminy/gmin	
Zintegrowany bilet	
Duże parkingi przed wjazdem do miast połączone ze ścieżką rowerową, a przede wszystkim komunikacją miejską <i>UWAGA – działanie również w OBSZARZE STRATEGICZNYM NR 4 Polityka parkingowa</i>	
Duże parkingi typu park & ride na każdym wjeździe do Opola <i>UWAGA – działanie również w OBSZARZE STRATEGICZNYM NR 4 Polityka parkingowa.</i>	
Bike & ride przy dworcach kolejowych/autobusowych w gminach <i>UWAGA – działanie również w OBSZARZE STRATEGICZNYM NR 4 Polityka parkingowa.</i>	
Parkingi P&R połączone z komunikacją publiczną Opola. <i>UWAGA – działanie również w OBSZARZE STRATEGICZNYM NR 4 Polityka parkingowa.</i>	
Zaplanowanie i utworzenie centrów przesiadkowych, tak, aby były <i>hubami</i> dla spójnej sieci transportu zbiorowego w AO.	
Wykorzystanie funkcjonalności Google Maps w komunikacji zbiorowej w Opolu – Integracja z usługą Google	

Maps informacji o rzeczywistym czasie odjazdu
Wykorzystanie aplikacji <i>Take and ride</i> na terenie AO
Dopasowanie rozkładów jazdy do zmian w dużych zakładach przemysłowych
Odpowiednia, duża częstotliwość zbiorowemu
Próba skonsolidowania transportu zbiorowego na terenie AO – synchronizacja połączeń różnych środków transportu
Brak zintegrowanego systemu – różni zarządcy dróg i usług
Wykorzystanie transportu zeroemisyjnego
Wprowadzenie elektronicznych tablic informacyjnych dla pasażerów
Rozwój turystyki poprzez odpowiednie rozkłady jazdy na weekend i do największych atrakcji
Dobra praktyka: zorganizowanie transportu publicznego przez gminę Walce we współpracy z firmą GTV
Wprowadzenie ujednoliconych cen na przejazdy; otwarcie dyskusji i analiza możliwości wprowadzenia wspólnej karty (wspólnego biletu) na przejazdy w ramach AO
Wprowadzenie aglomeracyjnego szynobusu na trasie Zdzeszowice – Lewin Brzeski.; współpraca w tym zakresie z marszałkiem
Lobbowanie za zmianami absurdalnych przepisów, które bardzo utrudniają organizację gminom transportu zbiorowego np. w zakresie zezwoleń i akceptacji, by korzystać z przystanków w konkretnym czasie.
„Opolocentryzm” – zbytne skupienie na rozwiązaniach korzystnych dla Opola; im mniejsza miejscowość, tym większe zaniedbania i braki w komunikacji publicznej.
Brak zintegrowania tras autobusowych i rozkładów jazdy komunikacji publicznej dla AO. Bardzo często można odnieść wrażenie, że autobusy jeżdżą na źle wytyczonych trasach i w złych godzinach, i że są nieodpowiednio dobrane pod względem liczby miejsc. Należałoby przeprowadzić analizę dla AO w tym aspekcie.
Standardem powinna być siatka godzin (rozkłady jazdy), w jakich komunikacja zbiorowa osiąga częstotliwość kursowania co 1h.
AO powinna szukać rozwiązań nie tylko dla swojego obszaru, ale również dla kluczowych połączeń z perspektywy wojewódzkiej, a nawet ponadwojewódzkiej np. połączenia Opole–Grodków.

Kluczowe są węzły przesiadkowe i średnicówki.
Brak zintegrowanego biletu
Jak rozwiązać zasadniczy problem zbiorkomu – z zasady nie jest on dochodowy, ale jest konieczny i powinien być kluczem do mobilności i przemieszczania się.
Odnowienie linii kolejowej do Niemodlina; mogłaby ona stanowić główną arterię dla tej części AO, być może z liniami okrężnymi. Skomunikowanie i wykorzystanie stacji Opole Wschodnie.
Dojazd do pracy w ramach AO komunikacją zbiorową nie powinien trwać dłużej niż 1h.
Brak koordynacji zarządzania usługami transportowymi w AO. Obecnie właściwie każda gmina działa osobno w tym obszarze np. samodzielnie uczestnicząc w przetargach.
Utworzenie spółki międzygminnej obsługującej transport pomiędzy Opolem i pozostałymi gminami z Aglomeracji
Połączenie wszystkich miast aglomeracji spójnym systemem transportowym
Zagwarantowanie mieszkańcom szybkiego i dogodnego transportu pomiędzy ważnymi częściami Aglomeracji
Opracowanie nowych optymalnych tras autobusowych
Opole nie ma dobrej komunikacji podmiejskiej, należy to zmienić, zwłaszcza, że następuje „rozlewanie się” przedmieścia.
Brak spojrzenia z lotu ptaka przy zarządzaniu i planowaniu komunikacji zbiorowej. Tę rolę powinna pełnić AO.
AO powinna współpracować z marszałkiem w celu rozwiązywania problemów komunikacyjnych, zwłaszcza tych związanych z koleją.
Współpraca na zewnątrz, np. autobus powinien jechać przez Gracze do Grodkowa, pociąg przez Kluczbork do Wołczyna.
Organizacja węzłów i pętli autobusowych, żeby zminimalizować czas przejazdu. Zły przykład: obsługa Bierkowice pętla z Wrzosek wymaga 3 lewoskrętów.
Wspólna taryfa dla całego AO
Autobusy pracownicze jako publiczne, np. do elektrowni mogą zapewnić też dojazdy do pracy w Zakrzowie.

Ograniczenie poruszania się autami przez studentów (przejazdy do Opola); organizując jako alternatywę kursy w piątki i niedziele po południu np.: do Pajęczna, Wielunia, Wieruszowa, Kępna, Kłodzka, Kietrza, Cieszyna itd.
Studenci z mniejszych miejscowości nie mają możliwości: codziennego dojazdu do/z Opola, nie mogą mieszkać w Opolu, bo nie dojadą, więc wybierają większe ośrodki akademickie, np. Katowice, Wrocław itp.
Brak możliwości dojazdu do/z Opola z mniejszych miejscowości powoduje, że wykluczenie mieszkańców z udziału w wydarzeniach kulturalnych. <i>DOTYCZY OPOLA</i>
Powinna być jedna nitka dla transportu publicznego (komunikacji miejskiej). Buspasy powinny być utworzone w newralgicznych miejscach i zapewniać szybki transport pomiędzy kluczowymi destynacjami i osiedlami. <i>DOTYCZY OPOLA</i>
Utworzenie specjalnych tras przeznaczonych dla komunikacji miejskiej: buspasy, priorytet dla zbiorkomu, szybkość przejazdu zbiorkomu (szybciej niż samochód); priorytet na światłach, korekta geometrii przystanków, skrzyżowań itd. <i>DOTYCZY OPOLA</i>
Dworzec, pl. Kopernika, rondo – trzy kluczowe punkty dla komunikacji miejskiej i regionalnej <i>DOTYCZY OPOLA</i>
Czy wprowadzona kilka lat temu możliwość korzystania (w piątki) za darmo z komunikacji miejskiej przez osoby posiadające dowody rejestracyjne przyniosła pozytywne skutki? Czy były robione badania na ten temat? Jeśli przyniosła pozytywne skutki, to należy wprowadzić to rozwiązanie również w pozostałe dni.
Transport publiczny, aby wygrał z indywidualnym, musi spełniać min. 1 z 3 warunków: krótszy czas przemieszczania się, niższy koszt, większa wygoda. Obecnie nie jest konkurencyjny w żadnym aspekcie.
Częstotliwość i konkurencyjność względem samochodów
Dobre rozkłady jazdy – patrz częstotliwość, np. sporo połączeń między 6-7 i 15-17, tak, żeby można było wyjechać i wrócić komfortowo.
Należy często czyścić autobusy w celu eliminowanie odoru osób w kryzysie bezdomności lub niedbających

o higienę.
Dla konkurencyjności i lepszej wydajności komunikacji autobusowej proponuję odejście od linii „wycieczkowych”, tzn. że autobusy powinny jeździć często, na krótkich, zazębiających się trasach. Do tego bilety czasowe i terminowe (czyli tanie jednodniowe), zintegrowane z koleją regionalną.
Utworzenie „szybkich” linii autobusowych kursujących między granicami miasta Opola a jego centrum
Przekonanie mieszkańców do komunikacji zbiorowej <i>UWAGA – działanie również w OBSZARZE STRATEGICZNYM NR 8 Działania promocyjne i edukacyjne</i>
Tworzenie kampanii społecznych typu „darmowy piątek” <i>UWAGA – działanie również w OBSZARZE STRATEGICZNYM NR 8 Działania promocyjne i edukacyjne</i>
Ograniczenie ruchu samochodowego w centrach miast
Opracowanie rozwiązań telematycznych identyfikujących komunikację miejską (telematyki, inteligentna sygnalizacja, sygnalizacja przystankowa, itp.)
Uruchomienie linii kolejowych podmiejskich – połączenie dzielnic skrajnych z Opolem Głównym, Wschodnim, Zachodnim; wykorzystanie istniejącej infrastruktury, np. Czarnowąsy
Wykorzystanie optymalnego promienistego układu linii kolejowych z terenów podmiejskich z centrum Opola
Dynamiczne mijanki na trasie do Nysy i Kluczborka. Dwa tory na odcinku między sąsiednimi stacjami, możliwy takt 1h bez oczekiwania na mijankach i przenoszenia opóźnień.
Elektryfikacja linii kolejowej do Kluczborka, otwarcie się na bezpośrednie połączenia na północ, np. Namysłów przez Wołczyn, Poznań przez Ostrów Wlkp. i Łódź przez Kalisz
- Integracja węzła Opole Gośławice (peron po południowej stronie ul. Częstochowskiej), - dorobienie przystanku PKS w kierunku centrum, - wspólny przystanek 10, 17 (może przedłużenie do osiedla Wilsona).
Wspólnie zaplanowana, skalkulowana i zarządzana komunikacja zbiorowa (spółka międzygminna), obejmująca wszystkie Gminy AO lub przynajmniej gminy wokół Opola i uwzględniają obecne zasoby (MZK Opole, PKS, PKP i utworzenie połączeń brakujących)
Połączenia komunikacyjne między wszystkimi miejscowościami /miastami w całej AO
Przykład funkcjonowania komunikacji zbiorowej w mniejszych miejscowościach: są tylko autobusy szkolne, których rozkłady powiązane są godzinami lekcji. Należy zastanowić się nad możliwością integracji

i wykorzystania autobusów szkolnych nie tylko przez uczniów.
Czy można wykorzystywać autobusy szkolne do przewozów nie tylko uczniów i w większym zakresie? Należy wprowadzić elementy sieciowania przy integracji rozkładów z takimi autobusami. Buspasy dla różnych kierunków w zależności od pory i potrzeby.
Miejscowości poza komunikacją zbiorową, na granicy miast, są wykluczone komunikacyjnie, a mieszkańcy zmuszeni są do korzystania z samochodów. Wśród osób pełnoletnich oznacza to jeden samochód na jedną osobę.
Niemodlin – źle obsłużony przystankami; droga krajowa, która straci swoją kategorię (najprawdopodobniej); brak przystanków w centrum, jedynie na początku i na końcu; Ozimek – podobna sytuacja
Końcowe odcinki linii regionalnych do mniejszych wiosek w systemie, na telefon
Obsługa komunikacją regionalną obszarów trudnych do efektywnego obsłużenia komunikacją miejską, np. końcowy fragment Oleskiej
Droga z Lubienia do Kuźnicy Katowskiej, która wyeliminowałaby konieczność kieszeniowania pierwszej miejscowości i zapewniła w ogóle obsługę tej drugiej na trasie Popielów – Karłowice.
Zmiany w prawie umożliwiające wykorzystanie w godzinach szczytu przyczep autobusowych
W zakresie komunikacji zbiorowej należy zakładać związki powiatowo-gminne, bo tylko takie sojusze dają możliwość realizacji usług transportowych poza jedną gminą.
Przeprowadzenie analizy gmin AO pod względem: wielkości, liczby mieszkańców, odległości od centrów przesiadkowych, infrastruktury kolejowej, rowerowej itd. Tylko na podstawie takiej analizy można przygotować zintegrowaną i sprawnie zarządzaną komunikację zbiorową dla całej AO.
Brak związku powiatowo-gminnego w AO – brak możliwości pozyskiwania środków na cele komunikacyjne. Dobrą praktyką jest związek Jedź z nami (Strzelce Opolskie), który zapewnia nowe linie, komfort przejazdu i wpływ samorządu na linie.
OPINIE O SZCZEGÓŁOWYM CHARAKTERZE DOT. OPOLA (Rekomendacja: należy zastanowić się, na ile szczegółowe wskazania dot. Opola mogą być rozpatrywane na poziomie AO) - Kontrapas na Kołłątaja; - Wyjście z Dworca Opole Główne wprost na ulicę, np. z peronu 2. na ul. Struga; - Negatywny przykład pogorszenia się jakości komunikacji zbiorowej: przejazd z pl. Konstytucji

- do Dworca, kiedyś 5 min., teraz jest dłuższy, niezależnie od nakładów;
- Od ul. Luboszyckiej na płn. wyjazd dla komunikacji miejskiej i regionalnej – optymalna oś – od Pasieki do ul. Katowickiej (przystanek od Solarisa);
 - Przestrzeń przed dworcem typu kiss & ride; na tyle duże, żeby można autobusem odebrać grupę;
 - Zorganizowanie komunikacji publicznej po zachodniej stronie Solarisa;
 - Sklepy, np. Turawa Park, zgłaszały do MZK zapotrzebowanie na kursy pod klientów, ale to pracownicy często mają problem z godzinami dojazdów do pracy.
 - Ograniczenie drogi dojścia pieszego i krążenia autobusu po parkingu C.H. Karolinka;
 - Kursy do ul. Witosa – ul. Wygonowej mogłyby kończyć przed wejściem do przychodni szpitala na ul. Witosa. Tam też powinny rozpoczynać kursy, a potem dopiero obsługiwać przystanki na ul. Witosa.
 - Konieczność dobrego powiązania najkrótszą drogą dojścia Centrum Usług Publicznych z przystankami ul. Ozimska – Sąd.

OPINIE DOT. KAMIONKA I WSI GMINY POPIELÓW

(Rekomendacja: należy rozpatrywać Kamionek i wsie gminy Popielów jako reprezentatywne przykłady dla wielu/ większości najmniejszych wsi w AO; opinie dot. Kamionka i wsi gminy Popielów mogą mieć charakter powszechny)

- Aktualizacja danych na 24.09.2021 r.: po uzyskaniu aktualnego rozkładu jazdy PKS Strzelce Opolskie komunikacja zbiorowa wg rozpiski z 1.09.2021 r. ukazuje nam stan na trasie przebiegającej przez miejscowość Kamionek: rano można dojechać do Kamienia Śl. W godzinach 7:17, 13:18, 15:45 (przy czym większość z tych relacji są to wcześniej wspomniane autobusy szkolne; po dwóch dniach obserwacji można zauważyć, że autobusy jeżdżą rozbieżnie w stosunku do rozkładu, różnica wynosi nawet 10-15 min). Problemem pozostaje sprawa skorelowania relacji Kamionek – Kamień Śl. – Opole. Nadal brak jest możliwości dojazdu do prywatnego przewoźnika LUZ odjeżdżającego z przystanku Kamień Śl. Nadal widzimy potencjał w skorelowaniu oraz połączeniu z rozkładem PKP w Gogolinie.
- Brak dojazdu z Kamionka do Opola; trzeba dojechać 4 km swoim samochodem do Kamienia Śląskiego, do najbliższej komunikacji; stanowi to największy problem dla dzieci i młodzieży.
- Mieszkańcy Kamionka, którzy nie mają samochodów, są wykluczeni mobilnością.
- Młodzież zmuszona jest do wyboru szkoły w Opolu, co wiąże się z dłuższą podróżą. Brak wyboru; wykluczenie komunikacyjne. Liceum w Gogolinie będzie zamknięte, bo jest mało chętnych; młodzież nie może korzystać ze szkół powiatowych (Krapkowice) przez brak możliwości dojazdu.

- Jak zorganizować transport dla około 15 osób, które chciałyby korzystać z komunikacji zbiorowej?
- Brak pewności, czy prywatni przewoźnicy będą utrzymywali dane linie i rozkłady, i jak długo.
- Popielów to „ziemia niczyja”, leży pomiędzy trasami obsługiwanymi przez PKS Brzeg i PKS Opole, ale w gminie nie ma właściwie komunikacji zbiorowej.
- Młodzież z Popielowa dojeżdża do szkół w Brzegu, nie w Opolu, ponieważ nie ma dojazdu.
- Właściwie całkowity brak wykorzystania dworca kolejowego w Popielowie; pojedyncze pociągi do Opola i Brzegu, i to kursujące o bardzo niedogodnych godzinach. Gmina w ramach własnych możliwości mogłaby zorganizować komunikację w swoich granicach, w tym dojazd do stacji kolejowej. Miejsce to mogłoby pełnić funkcję centrum przesiadkowego, ale najpierw muszą być połączenia kolejowe.
- Część wsi gminy Popielów jest całkowicie wykluczonych komunikacyjnie, zmusza to ich mieszkańców do posiadania aut i organizowania życia rodzin całkowicie w oparciu o komunikację samochodową, co powoduje również problem z demografią tych miejscowości – ludzie nie chcą się osiedlać w nich lub wyprowadzają się z nich (depupulacja).
- Powinny być wprowadzone wieloletnie rozwiązania, w tym dofinansowania do nowoczesnego, ekologicznego taboru o odpowiedniej liczbie miejsc na danych trasach.

OBSZAR STRATEGICZNY NR 2

Poprawa konkurencyjności transportu niezmotoryzowanego

W niektórych dzielnicach i miastach naszej Aglomeracji nie ma dość szerokich poboczy do przemieszczania się.

Zintegrowane ścieżki rowerowe na terenie całej AO

Parkingi rowerowe przy przystankach transportu zbiorowego

Parkingi typu park & ride & bike profesjonalne, z wiatami dla rowerów, małymi stacjami napraw i pompkami powietrza. Relatywnie mały koszt, duży efekt!

Problem: wysoki chodnik, droga rowerowa niżej

Eliminowanie różnic wysokości niwelety DDR na podjazdach do domów; zachowanie komfortowej, równej nawierzchni DDR

Przykład dobrej praktyki – bariery spowalniające przy przejściach dla pieszych/ przejazdach dla rowerów, jak przy np. ul Horoszkiewicza (chyba)

Dobry przykład – budowa DDR Lewin–Opole
Zasadniczo nie ma problemów z powstawaniem nowej infrastruktury rowerowo-pieszej, jest jej ciągle zdecydowanie za mało, ale wiele gmin realizuje to w ramach własnych budżetów i możliwości.
<i>DOTYCZY OPOLA</i>
Czy analizowana jest płynność przejazdu na DDR na skrzyżowaniach z sygnalizacją? Reguła jest taka, że rowerzysta musi czekać dwa cykle świetlne (przykład to skrzyżowanie ulic: Niemodlińskiej i Wrocławskiej koło ZUS-u). Sytuacja taka jest bardzo zniechęcająca do poruszania się rowerem, zwłaszcza jeśli do pokonania jest kilka takich skrzyżowań.
Rozwiązania informatyczne wykrywające rowerzystów przy przejściach rowerowych
Wdrażanie ścieżek nie tylko na chodnikach, także na drogach publicznych; efektywne wykorzystanie infrastruktury
Instalacja separatorów fizycznych pomiędzy pasami dla rowerzystów a ruchem samochodów oraz progów ograniczających możliwość parkowania fragmentu samochodu na DDR
Tworzenie alternatywnych przejść i przejazdów rowerowych w rejonie przejść podziemnych
Stacje dokujące do ładowania hulajnóg/ e-bike przy stacjach przy parkingach P&R, P&B
Optymalizacja nawierzchni na DDR i w strefie zamieszkania – eliminacja lub szlifowanie kostki brukowej wraz ze spoinowaniem
Integracja ścieżek rowerowych z przejściami w infrastrukturze drogowej
Rozbudowa ścieżek rowerowych
Utworzenie spójnych ciągów komunikacyjnych (ścieżek pieszo-rowerowych), połączenie istniejących linii z nowymi
Wspólne standardy budowy i modernizacji infrastruktury rowerowej i pieszej, uwzględniające wzrost liczby rowerów elektrycznych oraz potrzeby osób z niepełnosprawnościami fizycznymi i sensorycznymi
Eliminowanie krawężników w poprzek DDR; tworzenie ciągłej, komfortowej DDR
Urzędy miast i gmin jako pierwsze powinny (w miarę możliwości) doposażać swoje budynki w infrastrukturę dla rowerzystów dojeżdżających do pracy (szatnia, natrysk), tak, by po przyjeździe do pracy rowerem można było komfortowo pracować.
Rozwijanie transportu nie tylko rowerowego. Popularny środek transportu w ostatnich miesiącach to hulajnogi (przygotowanie infrastruktury pod nie).
Opracowanie map interaktywnych dla osób poruszających się transportem niezmotoryzowanym
Opracowywanie interaktywnych gier miejskich w celu zachęcenia mieszkańców do podróży transportem niezmotoryzowanym (grywalizacja)

Preferencyjne zasady korzystania z wypożyczalni rowerów np. dla uczniów, studentów i seniorów (a może i urzędników)
100% celów podróży i źródeł powinno być dostępnych komfortowo i bezpiecznie dla rowerzystów, pieszych i osób korzystających z UTO
Budowanie kafejek rowerowych – miejsc spotkań rowerzystów na głównych trasach rowerowych
Zachęcanie mieszkańców AO do korzystania z transportu niezmotoryzowanego przez uruchamianie eventów społecznych
Brak infrastruktury dla pieszych i rowerzystów
Połączenia rowerowe między wsiami – tworzenie sieci
Brak infrastruktury pieszej i rowerowej
Brak połączenia siecią rowerową centrum Opola z przedmieściami
Należy wykorzystać pozytywny trend i rosnącą popularność jazdy na rowerze do zachęcenia jak największej liczby osób do wybierania tego środka transportu i to w codziennym życiu.
Kiepska jakość nawierzchni na DDR, zwłaszcza kostka zniechęca do jazdy na rowerze
Ciągi rowerowe powinny być pozbawione krawężników.
Rowery obecnie są wykorzystywane albo do rekreacji, albo jako środek transportu na wsi (w danej miejscowości), a nie jako środek transportu między miejscowościami czy umożliwiający dojazd do centrów przesiadkowych. Należy to zmienić poprzez tworzenie odpowiedniej infrastruktury – teraz rowerzyści są zmuszeni do poruszania się po drogach krajowych/ powiatowych.
Daje się zauważyć coraz więcej rowerzystów, choć nie ma infrastruktury; oznacza to, że jest potencjał do rozwoju i promowania tego środka transportu.
OPINIA DOT. OPOLA, MA CHARAKTER SZCZEGÓŁOWY
Reaktywowanie ciągu pieszego ul. Piastowska – ul. 11 Listopada w Opolu
Jak wykorzystywać istniejące drogi, trakty, drogi polne jako połączenia między miejscowościami dla ruchu rowerowego? Np.: poprzez odpowiednie oznakowanie, wytyczenie tras w oparciu o istniejący układ szlaków komunikacyjnych itp.
Dobra praktyka: budowa wspólnych ciągów pieszo-rowerowo-rolniczych z funduszu FOGR (patrz: gmina Walce)
Należy pomyśleć o bezpieczeństwie rowerów i hulajnóg w centrach przesiadkowych.
Jak uwzględnić w PZMM zmiany przepisów dot. m. in.: hulajnóg od 1.01.2022 r.?
Stworzenie katalogu wytycznych/ standardów do tworzenia ciągów pieszych i DDR
Edukacja dot. mobilności w miasteczkach ruchu drogowego przy szkołach albo z wykorzystaniem

powstającego centrum edukacji w Walcach, które może obsługiwać edukację w tym zakresie dla całego AO.

OBSZAR STRATEGICZNY NR 3

Uspokojenie i poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego

Problemy z parkingami, zbyt mała ich liczba, dodatkowo są bardzo ciasne, a samochody są coraz większe.
Zmienne pasy ruchu uwzględniające szczyty komunikacyjne, system uwzględniający dojazdy i wyjazdy, środkowy pas (wyjazd lub wjazd)
Poprawa bezpieczeństwa w miejscach, gdzie rozpoczyna się obszar zabudowany (poprzez budowę choćby wysepek spowalniających)
Budowa obwodnic w miejscowościach, przez które przebiega droga krajowa A4
Wyprowadzenie dużego ruchu z centrów miast poprzez budowę obwodnic
„Celowane” działania przy placówkach oświatowych
Brak drogi szybkiego ruchu A4 Dąbrowa, obwodnica Opola północna, dalej DK 46 przez Ozimek do S11 w Lublińcu i do A1 w Blachowni
Wspólny lobbing władarzy AO „północnej obwodnicy śląska” – A4 Dąbrowa --> obwodnica Utworzenie drogi: Opole --> Ozimek --> S11 w Lublińcu --> A1 Blachownia jako alternatywy dla A4; bardzo odległa perspektywa, ale warto o to zabiegać, bo znacznie odciąży wiele miejscowości AO z nadmiernego i rosnącego ruchu samochodowego.
Barierki chroniące drzewa są kompletnie niewidoczne i niebezpieczne dla samochodów, a raczej wcześniej nikt nie wjeżdżał w drzewa, parkując (barierki w centrum Opolu np. ul Krakowska).
Budowa ścieżek rowerowych
Optymalizacja infrastruktury drogowej pod kątem pieszych, rowerzystów, UTO z instalacją fizycznej separacji od ruchu samochodowego
Barierki spowalniające przed newralgicznymi przejściami dla pieszych
DOTYCZY PRZEJŚĆ DLA PIESZYCH: - likwidacja lub modernizacja przejść dla pieszych w punktach strategicznych miast (punktach o dużym natężeniu ruchu); - dyskusja nad likwidacją ruchu samochodowego w centrach miast;

- analiza przejść dla pieszych; - mapa przejść dla pieszych.
Likwidacja barier przy przejściach dla pieszych
Konieczna jest edukacja kierowców samochodów, rowerzystów, pieszych, użytkowników hulajnóg. Często ma się wrażenie, że wszystkie te grupy w jakieś części zachowują się niepoprawnie i w sposób niebezpieczny dla innych.
Rozwija się infrastruktura pieszo-rowerowa, ale za tym nie idzie edukacja.
Zbyt twarde spowalniacze na drogach (te czerwone, dla autobusów)
Wdrażanie sygnalizacji świetlnej zintegrowanej z prędkością pojazdów
Montowanie inteligentnych przejść dla pieszych (doświetlenie, sygnalizacja świetlna informująca o wejściu pieszego)
Inteligentne światła, które wychwytyują nadmierną prędkość i w razie czego włącza się czerwone światło; działa to zazwyczaj w nocy.
Doświetlanie konkretnych przejść dla pieszych
Brakuje infrastruktury pieszo-rowerowej i koordynacji działań w tym zakresie z perspektywy AO. Jej powstanie wpłynęłoby na poprawę bezpieczeństwa.
Najlepszym sposobem na poprawienie bezpieczeństwa jest ograniczenie liczby samochodów.
Brak intuicyjnych ciągów pieszych
Brak ciągów pieszo-rowerowych powoduje konieczność przemieszczania się samochodem.
Tworzenie przyjaznych przestrzeni dla pieszych i rowerzystów
DOTYCZY OPOLA
Należy uspokoić ruch w centrum, a, być może, całkowicie wyprowadzić samochody z centrum, poza możliwością dojazdu do kluczowych miejsc.
Jeśli miejscowość leży na uboczu lub ma obwodnicę, to nie ma problemu z nadmiernym ruchem samochodowym i jest spokojnie.
Należy tworzyć spowolnienia na głównych drogach w miejscowościach np. progi zwalniające.
Brak oznaczeń poziomych; jeśli będą, to wpłyną na poprawę bezpieczeństwa.
Analiza przejść dla pieszych, chodników itd. w AO
Brak przejść dla pieszych (drogi gminne); należy zastanowić się czy mieszkańcy w ogóle korzystaliby z takich przejść.
OPINIE O SZCZEGÓŁOWYM CHARAKTERZE DOT. OPOLA
(Rekomendacja: należy zastanowić się, na ile szczegółowe wskazania dot. Opola mogą

być rozpatrywane na poziomie AO.)

„Rozprowadzenie pieszego” (stworzenie przyjaznego ciągu pieszego) od Dworca; ul. Korfantego w kierunku ul. Krakowskiej.

OBSZAR STRATEGICZNY NR 4

Polityka parkingowa

Duże parkingi typu park & ride na każdym dużym wjeździe drogi DK do Opola, obecnie nawet nie ma w MPZP.

Budowa centrum przesiadkowego w Lędzinach (Zbicko)

Lokowanie centrów przesiadkowych z darmowymi parkingami przy obwodnicy Opola

Parkingi (również rowerowe) przy wszystkich przystankach kolejowych na liniach biegnących do Opola

Więcej miejsc parkingowych w centrum Opola, bezpieczne miejsca – szersze i bez barier metalowych

Opracowanie systemu aglomeracyjnego, który zarządzałby wolnymi/ zajęтыми miejscami parkingowymi.

Przeciwdziałanie parkowaniu hulajnóg i rowerów miejskich w sposób utrudniający ruch pieszego oraz niezgodny z przepisami

Przywrócenie odpłatności za parkingi w soboty, szczególnie w okolicach uczelni

Niestawianie parkomatów w miejscach znajdujących się poza granicami strefy wyrażonymi graficznym załącznikiem do uchwały, np. granica w osi ul. Armii Krajowej, parkomaty pod wiaduktem

System weryfikacji, żeby miejsca parkingowe koło dworców kolejowych nie były zajmowane przez cały dzień autami okolicznych pracowników, tylko parkingi typu P&R i K&R.

Taryfa parkingu we wschodniej części placu przed dworcem Opole Główne prowadzi do nieefektywnego wykorzystania przestrzeni.

Gogolin – nie ma problemów z parkowaniem; Krapkowice – płatne parkingi, ponieważ wzrasta problem z parkowaniem ze względu na rozwijające się usługi i handel.

Konieczna jest analiza, jak są umiejscowione parkomaty i czy są sprawne?

Opole – brak miejsc nawet w strefach płatnych; dostępność ważniejsza niż fakt płacenia np. przy szpitalu na ul. Katowickiej itd.

Brak miejsc parkingowych zniechęca do wjeżdżania do Opola

P&R – fajny pomysł, który mógłby rozwiązać problem miejsc parkingowych w Opolu; jazda samochodem w szczytowych godzinach trwa długo i jest nieprzyjemna.

Wysoki koszt parkowania – niechęć do korzystania z samochodu, zachęta do korzystania ze zbiorokomu

LISTA POSTULATÓW Z POZOSTAŁYCH OBSZARÓW STRATEGICZNYCH

Zarządzanie zrównoważoną mobilnością

Zmniejszenie wpływu transportu na środowisko

Planowanie przestrzenne zorientowane na transport oraz redukcja zapotrzebowania na transport

Działania promocyjne i edukacyjne

Logistyka miejska

Rozwój transportu zbiorowego i, jednocześnie, zmniejszenie liczby samochodów

Wprowadzanie standardów i wymagań wobec firm przewozowych – jakość i „ekologiczność” taboru; tabor niespełniający norm powinien zostać wymieniony.

Transport ciężki jest często przeładowany.

Postawienie na kolej, nie na TIR-y w przypadku krótkich tras przewozów z zakładów i fabryk

Dostępność podstawowych usług np. lokalny sklep spożywczy i tworzenie miejscowości krótkich odległości. Np. istnienie supermarketów promuje korzystanie z samochodów, w przeciwieństwie do sklepów lokalnych (osiągalne w dystansie pieszym), które jednak straciły mocno na znaczeniu.

Wielkie sklepy i jeszcze większe parkingi, czemu sklepy, nawet duże, nie stawiają na komunikację zbiorową? Można to regulować linią zabudowy wymaganej; front przy jezdni/ usługa/sklep przy jezdni.

Zły przykład: Tesco w Opolu niewłaściwie skomunikowane

Ograniczenie grodzenia przestrzeni przez osiedla zamknięte ze względu na wydłużenie drogi dojścia pieszego

Zbyt małe wykorzystanie potencjału budynków dworcowych – prawie niewykorzystana szansa wyłączenia z zakazu handlu w niedziele

Opiniowanie nowych inwestycji przez AO w kwestii powiązanie z ciągami pieszymi, rowerowymi i przystankami

Połączenie szeregowo miejscowości sprzyja dobremu transportowi publicznemu; przykład na trasę z częstym połączeniem („nawlekamy” miejscowości jak korale).

Miejscowości na „ślepych” końcówkach bez przejazdu wymuszają kieszeniowe wjazdy autobusu i odstrasza pasażerów dłuższej relacji.

Strefy bez samochodu
Przy projektowaniu każdej nowej drogi krajowej i wojewódzkiej obowiązkowo ścieżka pieszo-rowerowa z boku
Realizacja założeń wspólnej rozwiniętej intermodalnej komunikacji publicznej w całej Aglomeracji Opolskiej
Planowanie regionalnej komunikacji zbiorowej przy priorytetowym traktowaniu istniejących linii kolejowych (ochrona środowiska, szybkość)
Promocja transportu publicznego i rowerowego
Kampanie dla uczniów we współpracy z nauczycielami
Transport publiczny musi być: szybszy, tańszy i w miarę wygodny. Obecnie nie spełnia żadnego warunku.
Wspólne modele informacyjne
Edukacja dzieci dowożonych do szkoły przez rodziców na temat tego, jak korzystać z transportu publicznego.
Mądra zintegrowana sieć komunikacji zbiorowej wybroni się sama, nie potrzebuje promocji.
Dostępność i optymalizacja transportu publicznego.
Określanie w MPZP maksymalnej (a nie minimalnej) liczby miejsc parkingowych
Różnicowanie godzin rozpoczynania szkół, o ile diagnozowane są problemy porannego szczytu przewozowego.
Regionalny organizator transportu
Bardzo istotne wspólne porozumienie regionalnego organizatora transportu z PKP, aby wykorzystać połączenia intermodalne i je zsynchronizować z autobusami – ochrona środowiska i oszczędność czasu plus bezpieczeństwo.
Synchronizacja transportu publicznego gmin z komunikacją miejską, parkingi na obrzeżach miasta
Rozwój zsynchronizowanego transportu publicznego – kolejowego i autobusowego
Logistyka miejska – połączenie w ramach AO miejscowości kluczowych pod względem logistycznym.
Integracja różnych form przemieszczania się
<i>DOTYCZY OPOLA (ma jednak znaczenie dla całej AO)</i> Uwaga odnosi się do budowy południowej obwodnicy Opola oraz jej przebiegu zgodnie ze Studium z 2010 r.; jej budowa to pewnie perspektywa kilkunastu lat, powstanie obwodnicy nie pomoże jednak mieszkańcom zachodniej części miasta. Rozwiązaniem miała być trasa średnicowa. Nie zostało ono jednak wprowadzone i cały ruch w tej części miasta odbywa się ul. Piastowską, powodując korki i znacznie wydłużając czas przejazdu. Należy wybudować trasę średnicową, co znacznie odciąży ruch

w centrum i w efekcie spowoduje, że to rozwiązanie okaże się korzystne z perspektywy ekologicznej. Dodatkowo zostanie wykorzystany potencjał węzła nad dworcem oraz powstaną nowe ciągi pieszo-rowerowe i usprawniona zostanie komunikacja autobusowa. Należy raz jeszcze zastanowić się nad przebiegiem tej trasy, aby wybrać najbardziej optymalny jej przebieg.

DOTYCZY POPIELOWA:

- Skomunikowanie Popielowa z Opolem poprzez statki turystyczne na Odrze,
- budowa mariny z restauracją w okolicy Popielowa.

Wyprowadzenie ciężkiego transportu poza miejscowości

Należy przeprowadzić analizy możliwości wykorzystania Odry do transportu i turystyki, jeśli analizy będą zachęcające, należy wykorzystywać rzekę do mobilności.

Otwarcie dyskusji: jak wykorzystywać Odrę i jak można w PZMM zapisać działania dotyczące komunikacji na rzece, biorąc pod uwagę konieczność współpracy z Wodami Polskimi.

Powstanie mostu S w Krapkowicach. Obecny most jest najbardziej obciążonym odcinkiem w całym województwie.

**DZIĘKUJEMY
ZA UDZIAŁ W KONSULTACJACH!**