



Jak przemieszczać się w Aglomeracji Opolskiej?

Raport z II etapu konsultacji społecznych



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

- RAPORT Z KONSULTACJI -

Spis treści

1. Wstęp	4
2. Promocja	5
3. O konsultacjach	10
2.1. Kontekst realizowanych działań	10
2.2. Cele konsultacji	11
2.3. Przebieg konsultacji i metodologia	11
2.4. Załączniki	13
4. Wyniki konsultacji	14
5. Podsumowanie	22

1. WSTĘP

Poniższy raport jest podsumowaniem II etapu konsultacji społecznych dotyczących Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (dalej: PZMM lub Plan) dla Aglomeracji Opolskiej. W dniach 10–17.11.2021 r. odbyło się łącznie pięć spotkań o charakterze warsztatowym. Organizatorzy zdecydowali się przeprowadzić warsztaty w formie kreatywnej pracy w grupach (tzw. *service design*). Trzy z nich były otwarte dla wszystkich zainteresowanych tematem mobilności w Aglomeracji Opolskiej: dla mieszkank i mieszkańców, interesariuszek i interesariuszy, radnych osiedlowych, sołtysów, przedstawicieli i przedstawielek organizacji pozarządowych, aktywistów i aktywistek. Dwa spotkania natomiast miały charakter zamkniętych warsztatów, które przeprowadzono w tzw. „grupach fokusowych” – były one przeznaczone dla samorządowców oraz interesariuszy i interesariuszek.

Spotkania zrealizowane zostały według poniższego harmonogramu:

1. **15 listopada 2021r., godz. 17:30-19:30**, Popielów, Samorządowe Centrum Kultury, Turystyki i Rekreacji w Popielowie; spotkanie przeznaczone dla mieszkańców gmin: Popielów, Murów, Lewin Brzeski, Niemodlin.
2. **16 listopada 2021r., godz. 10:00-12:00**, Opole, Miejskie Centrum Wspomagania Edukacji; spotkanie przeznaczone dla władarzy gmin i powiatów Aglomeracji Opolskiej oraz dla członkiń i członków zespołu operacyjnego ds. opracowania PZMM AO (przedstawiciele każdej z gmin AO).
3. **16 listopada 2021r., godz. 17:30-19:30**, Opole, Miejska Biblioteka Publiczna, spotkanie przeznaczone dla mieszkank i mieszkańców Opola oraz gmin: Komprachcice, Dąbrowa, Dobrzeń Wielki, Łubniany, Turawa, Ozimek, Chrzastowice, Tarnów Opolski, Prószków, Tułowice.
4. **17 listopada 2021r., godz. 10:00-12:00**, Opole, Miejska Biblioteka Publiczna, spotkanie przeznaczone dla interesariuszek i interesariuszy.
5. **17 listopada 2021r., godz. 17:30-19:30**, Gogolin, Gminna Biblioteka Publiczna, spotkanie konsultacyjne przeznaczone dla mieszkańców gmin: Krapkowice, Gogolin, Strzeleczy, Walce, Zdzeszowice, Izbicko.

Cele spotkań były następujące:

- Zapoznanie uczestników z wynikami Diagnozy sytuacji mobilnościowej w AO (dalej: Diagnoza) i I etapu konsultacji społecznych z września tego roku.
- Nadanie priorytetów (wysoki, średni, niski) i stopnia wykonalności (wysoki, średni, niski) działaniom podzielonym na 10 obszarów tematycznych. Zaproponowane do analizy na II etapie działania były wynikiem: wskazań uczestników i uczestniczek I etapu konsultacji, rezultatów Diagnozy oraz działań zaprezentowanych w tzw. *scooping report* (przedstawiciele wszystkich 21 gmin wchodzących w skład AO w 2020 r. uczestniczyli w warsztatach na temat planów

mobilności i sposobów ich powstawania. Na tej podstawie powstał tzw. *scooping report*). Priorytety określały istotność danego działania, natomiast w przypadku wykonalności brano pod uwagę: budżet konieczny do zrealizowania danego działania i możliwość jego pozyskania, czas realizacji w perspektywie PZMM (czyli do 2030 r.), konieczność współpracy (np. na szczeblu gminnym, powiatowym, całej aglomeracji).

2. PROMOCJA

Przed przystąpieniem do II etapu konsultacji zostały zaplanowane działania promocyjne, mające na celu dotarcie do jak najszerszego grona odbiorców z informacją na temat planowanego przedsięwzięcia. Zaplanowana została promocja na wszystkie etapy konsultacji społecznych.

Drugi etap konsultacji poprzedzony był kampanią informacyjną, obejmującą: reklamę radiową (Radio Opole, 25 emisji spotu przez 5 dni) i prasową (reklama formatu ¼ strony, Nowa Trybuna Opolska, reklama w dwóch wydaniach papierowych, 10-11 listopada i 13-14 listopada 2021 r.), 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).

Działania informacyjne na temat konsultacji prowadziły również gminy i powiaty Aglomeracji Opolskiej, zamieszczając odpowiednie komunikaty na swoich stronach internetowych, w mediach społecznościowych oraz wywieszając plakaty. Ponadto przedstawiciele gmin kontaktowali się bezpośrednio z sołtysami oraz liderami społeczności lokalnych, by zachęcić mieszkańców do udziału w spotkaniach.

W czasie spotkań wykorzystywane były roll-upy. Wszelkie materiały (w tym. np. prezentacja) przygotowane zostały z wykorzystaniem logotypu i kolorystyki projektu. Poniżej prezentujemy przykłady materiałów promocyjnych i zdjęć z II etapu.



Fot. 1. Fotografia ze spotkania konsultacyjnego



Fot.2 Fotografia ze spotkania konsultacyjnego

https://www.pfron.org.pl/komunikaty-z-regionu/szczegoly-komunikatu/news/konsultacje-do-planu-zrownowazonej-mobilnosci-miejskiej-aglomeracji-opolskiej/

Centralny system telefoniczny... System Informacji Przestrzennej... http://plcz.pl.eu/ Agencja Turystyczna... Analiza SWOT - opis... E-COD, Internet Euro... Baza wiedzy SUMP - DL... Forum | Agglomeracja... Sieć współpracy ZIT...

Na stronie znajdziesz najświeższe komunikaty z regionu dotyczące Państwowego Funduszu Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych

Data publikacji: 2021-11-16 | Kategorie:

Konsultacje do Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Aglomeracji Opolskiej

Zapraszamy wszystkich mieszkańców Aglomeracji Opolskiej na II etap konsultacji społecznych związanych z opracowaniem Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Aglomeracji Opolskiej. Decydujemy razem o naszej przyszłości

Spotkania konsultacyjne będą odbywać się w godzinach 17:30-19:30:

- 15 listopada 2021r. (poniedziałek), Samorządowe Centrum Kultury, Turystyki i Rekreacji w Popielowie, ul. Powstańców 34,
- 16 listopada 2021r. (wtorek), Miejska Biblioteka Publiczna w Opolu, ul. Minorytów 4,
- 17 listopada 2021r. (środa), Gminna Biblioteka Publiczna w Gogolinie, Plac Dworcowy 2.

Inne aktualności z tej kategorii

Wyjście Marszałkowskiego Budżetu Obywatelskiego

3 miliony złotych
Marszałkowski Budżet Obywatelski
2021-12-14
Czekamy na Twój pomysł i głos

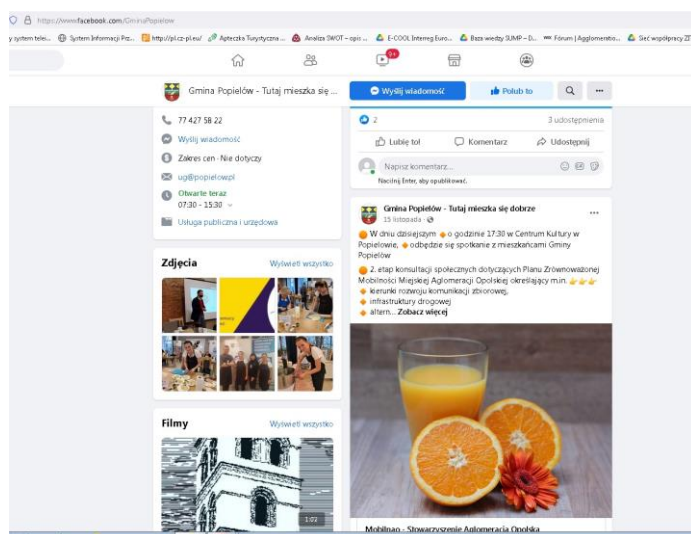
15 grudnia upływa termin zgłaszania zadań do Marszałkowskiego Budżetu Obywatelskiego

Zachęcamy mieszkańców województwa opolskiego do zgłaszania zadań do 4 edycji Marszałkowskiego Budżetu Obywatelskiego.

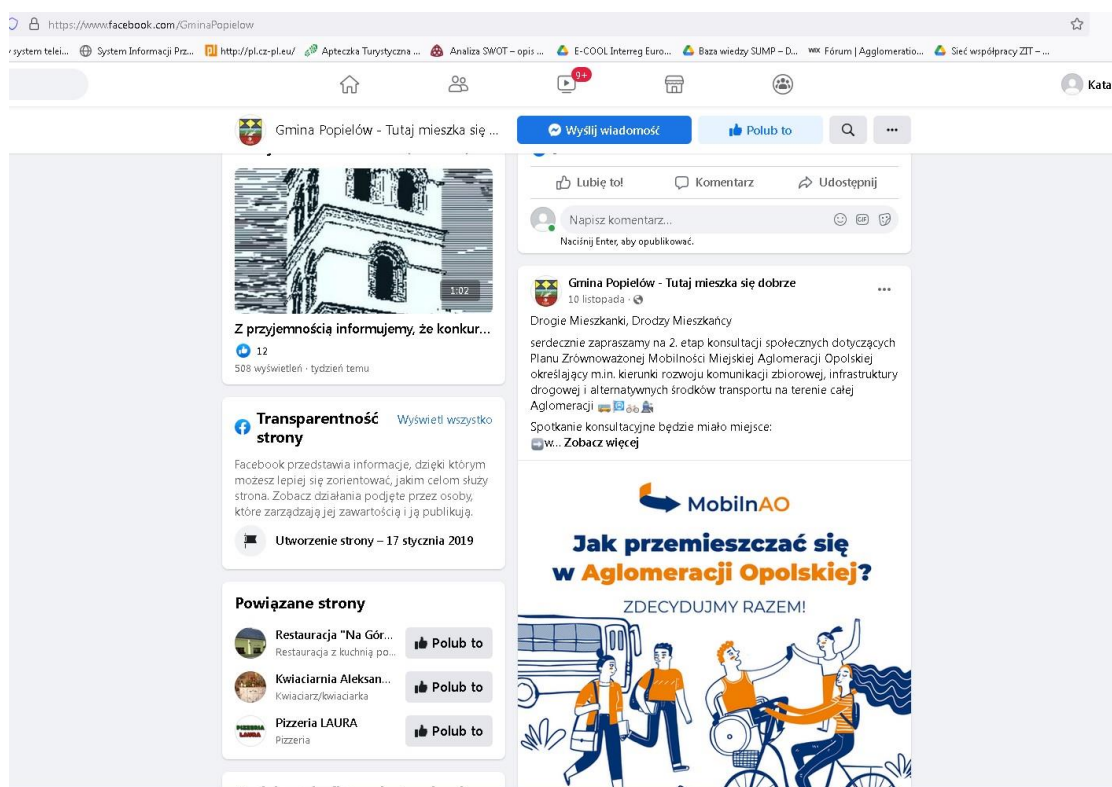
Dowiedz się więcej >

TO, CO KOCHAM

Fot. 3. Ogłoszenie o konsultacjach na stronie PFRON



fot. 4 Printsreen informacji na FB Gminy Popielów



fot. 5 Printsreen informacji na FB Gminy Popielów

(9) Gmina Zdzeszowice | Facebook

https://www.facebook.com/Zdzeszowice.gmina

tralny system telei... System Informacji Prz... http://pl.cz-pl.eu/ Apteczka Turystyczna ... Analiza SWOT – opis ... E-COOL Interreg Euro... Baza wiedzy SUMP – D... Fórum | Agglomeratio... Sieć współpracy ZIT –

oku

Gmina Zdzeszowice

Prezentacja
Oficjalna strona Gminy Zdzeszowice na Facebooku.

Strona · Organizacja rządu
ul. Bolesława Chrobrego 34
um@zdzeszowice.pl
zdzeszowice.pl

Zdjęcia [Zobacz wszystkie zdjęcia](#)

Informacje o danych w statystykach strony · Prywatność · Regulamin · Reklama · Opcje reklam · Pliki cookie · Więcej · Meta © 2021

Gmina Zdzeszowice
4 listopada ·

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Aglomeracji Opolskiej - Konsultacje społeczne II etap Konsultacje -...

1

Lubię to! · Komentarz · Udostępnij

Napisz komentarz...

Naciśnij Enter, aby opublikować.

Gmina Zdzeszowice
2 listopada ·

W dniu 5 listopada 2021 r. (piątek) tylko do godz. 10:00 będzie możliwe złożenie w Urzędzie wniosku o wydanie dowodu osobistego oraz odebranie dowodu osobistego z uwagi na zablokowanie dostępu do Rejestru Dowodów Osobistych dla urzędników.

Powyższe wynika z konieczności zapewnienia bezpiecznego wdrożenia z dniem 7 listopada 2021 r. rozwiązań technicznych, umożliwiających wydawanie dowodu osobistego zawierającego odciski palców.

fot.6 Printscreen informacji na FB Gminy Zdzeszowice

PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ AGLOMERACJI OPOLSKIEJ - KONSULTACJE SPOŁECZNE II ETAP

Konsultacje - Listopad 2021

Szanowni Państwo, Aglomeracja Opolska rozpoczyna II etap konsultacji społecznych, którego celem będzie priorytetyzacja obszarów strategicznych, przedyskutowanie celów Planu mobilności, określenie listy niezgodnych działań oraz wytypowanie zadań do uwzględnienia w Planie wraz z przypisaniem ich do działań. Serdecznie zapraszamy do udziału w spotkaniu w dniu 17 listopada 2021 r. w Gminnej Bibliotece Publicznej w Gogolinie.



ZAPRASZAMY NA SPOTKANIA

15 listopada 2021r. (poniedziałek), 17:30-19:30
Samorządowe Centrum Kultury, Turystyki i Rekreacji w Popielowie, ul. Powstańców 34

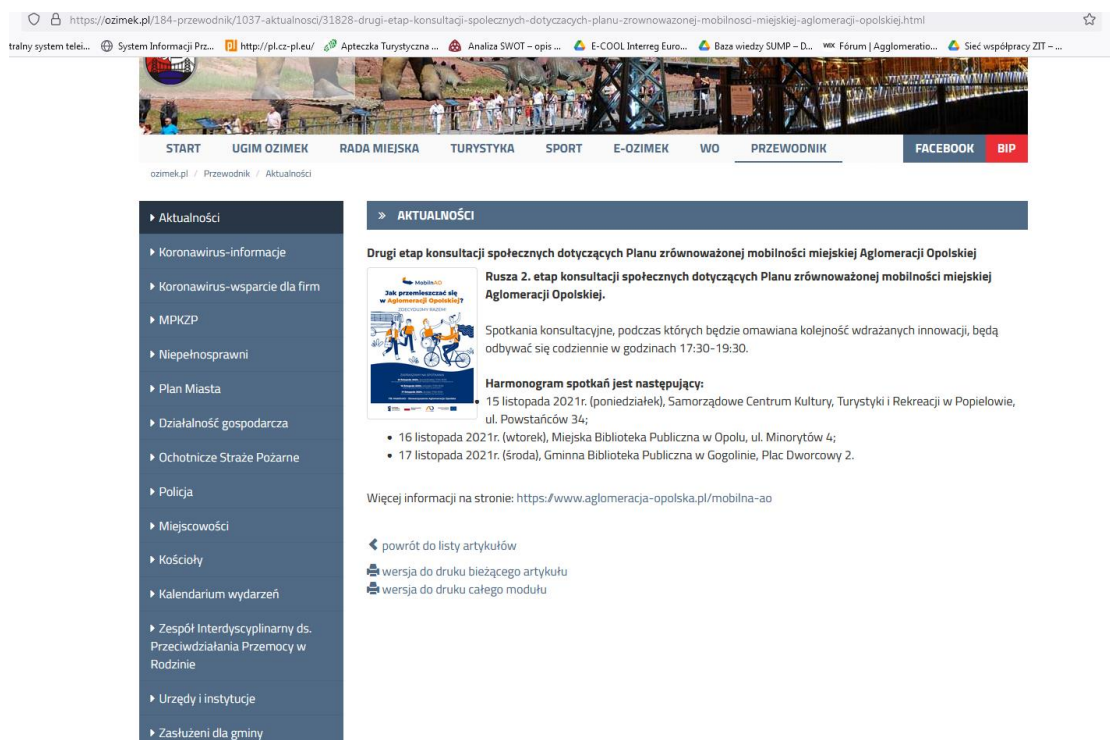
16 listopada 2021r. (wtorek), 17:30-19:30
Miejska Biblioteka Publiczna w Opolu, ul. Minorytów 4

17 listopada 2021r. (środa), 17:30-19:30
Gminna Biblioteka Publiczna w Gogolinie, Plac Dworcowy 2

FB: MobilnAO - Stowarzyszenie Aglomeracja Opolska

[Plakat - konsultacje społeczne II etap \(wersja dostępna\) pdf](#)

Fot. 7. Printscreen informacji na stronie Gminy Gogolin



<https://ozimek.pl/184-przewodnik/1037-aktualnosci/31828-drugi-etap-konsultacji-spolecznych-dotyczacych-planu-zrownowazonej-mobilnosci-miejskiej-aglomeracji-opolskiej.html>

START **UGIM OZIMEK** **RADA MIEJSKA** **TURYSTYKA** **SPORT** **E-OZIMEK** **WO** **PRZEWODNIK** **FACEBOOK** **BIP**

ozimek.pl / Przewodnik / Aktualności

AKTUALNOŚCI

Drugi etap konsultacji społecznych dotyczących Planu zrównoważonej mobilności miejskiej Aglomeracji Opolskiej

Rusza 2. etap konsultacji społecznych dotyczących Planu zrównoważonej mobilności miejskiej Aglomeracji Opolskiej.

Spotkania konsultacyjne, podczas których będzie omawiana kolejność wdrażanych innowacji, będą odbywać się codziennie w godzinach 17:30-19:30.

Harmonogram spotkań jest następujący:

- 15 listopada 2021r. (poniedziałek), Samorządowe Centrum Kultury, Turystyki i Rekreacji w Popielowie, ul. Powstańców 34;
- 16 listopada 2021r. (wtorek), Miejska Biblioteka Publiczna w Opolu, ul. Minorytów 4;
- 17 listopada 2021r. (środa), Gminna Biblioteka Publiczna w Gogolinie, Plac Dworcowy 2.

Więcej informacji na stronie: <https://www.aglomeracja-opolska.pl/mobilna-ao>

[← powrót do listy artykułów](#)

[wersja do druku bieżącego artykułu](#)

[wersja do druku całego modułu](#)

Fot. 8. Prinscreenf informacji na stronie Gminy Ozimek



fot. g. Printscreens postu na FB MobilnAO

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 pieszy 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.

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 mieszkanki o założeniach PZMM i zebranie potrzeb i oczekiwań względem Planu oraz propozycji konkretnych działań i zadań. Celem drugiego etapu konsultacji było nadanie priorytetów i stopnia wykonalności propozycjom działań wybranych na podstawie I Etapu konsultacji, Diagnozy oraz *scooping report*. 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 podobny przebieg:

- Rozpoczynała je trwająca 30 minut prezentacja, w czasie której: krótko przypomniano założenia PZMM i harmonogram prac nad dokumentem; w oparciu o trzy scenariusze zaprezentowano zagregowane wyniki Diagnozy (Scenariusz 1. Zachowanie obecnego tempa rozwoju transportu publicznego w AO, Scenariusz 2. Dominacja transportu samochodowego w AO, Scenariusz 3. Szanse związane z rozwojem transportu publicznego w AO); zaprezentowano 10 priorytetowych

obszarów tematycznych, którym przyporządkowano propozycje działań (jak wskazano powyżej, propozycje działań zostały określone na podstawie I etapu konsultacji, Diagnozy oraz *scooping report*).

- Drugą część każdego ze spotkań stanowiły warsztaty (około 90 min.). W tej części uczestnicy spotkań pracowali w grupach. Zadaniem każdej z grup było określenie priorytetów (wysoki, średni, niski) i wykonalności (wysoka, średnia, niska) dla każdego z działań w każdym z 10. obszarów:
 1. Planowanie przestrzenne w Aglomeracji,
 2. Bezpieczeństwo ruchu drogowego,
 3. Ruch pieszny,
 4. Aglomeracyjny system rowerowy,
 5. Transport zbiorowy,
 6. Transport samochodowy,
 7. Polityka parkingowa,
 8. Transport towarowy,
 9. Promocja i edukacja,
 10. Zarządzanie mobilnością.

Druga część w trakcie spotkania dla samorządowców miała trochę inny przebieg, ponieważ pracowali oni nad priorytetami już na I etapie konsultacji, stąd na II etapie wskazywali działania obligatoryjne oraz wykonalność.

Osoby uczestniczące w konsultacjach pracowały w oparciu o poniższy schemat, umieszczając poszczególne działania we właściwym ich zdaniem polu. Zarówno priorytet, jak i wykonalność były wskazywane w 3-stopniowej skali (1 – niski/niska, 2 – średni/średnia, 3 – wysoki/wysoka). Następnie dla każdego działania zsumowano wyniki oraz podzielono przez liczbę wskazań. W taki sposób każdemu działaniu przypisano priorytet i wykonalność wyrażone liczbowo (średnia arytmetyczna).

Kolorem zielonym w tabeli zaznaczono działania o najwyższym prioryecie lub/i najwyższej wykonalności. Dla każdego z obszarów, w zależności od liczby działań, wskazano od 1 do 3 najbardziej priorytetowych działań (lub/i o najwyższej wykonalności).

	WYSOKI PRIORYTET	ŚREDNI PRIORYTET	NISKI PRIORYTET
WYSOKA WYKONALNOŚĆ			
ŚREDNIA WYKONALNOŚĆ			
NISKA WYKONALNOŚĆ			

W przypadku obligatoryjności nadanej przez samorządowców cyfry w tabeli odpowiadają liczbie wskazań – im wyższa cyfra, tym więcej grup wskazało to działanie jako obligatoryjne.

Spotkania zostały zorganizowane w formie bezpośredniej. Na konsultacje zaproszono mieszkańców i mieszkanki oraz interesariuszy i interesariuszki, reprezentujących samorządy, instytucje (m. in. szkoły), organizacje pozarządowe oraz firmy zajmujące się transportem i mobilnością.

Udział w spotkaniach wzięli przedstawiciele:

1. Gmin i powiatów Aglomeracji Opolskiej
2. Zarządu Województwa Opolskiego
3. Komercyjnych Linii Autobusowych LUZ Sp. z o.o. (przewoźnik)
4. Rady Seniorów w Opolu
5. Młodzieżowej Rady Miasta Opola
6. Tauron Dystrybucja
7. POLREGIO sp. z o.o. (przewoźnik)
8. Urzędu Marszałkowskiego Województwa Opolskiego
9. Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego w Opolu sp. z o.o.
10. Organizacji pozarządowych (Opolski Klub Turystyki Rowerowej Rajder)
11. Urzędu Statystycznego w Opolu
12. Miejskiego Zarządu Dróg w Opolu
13. Uniwersytetu Opolskiego
14. Lokalnych społeczności
15. PKS Strzelce Opolskie (przewoźnik)
16. Opolski PKS (przewoźnik)
17. Wydziału Oświaty Urzędu Miasta Opola
18. oraz mieszkańcy gmin Aglomeracji Opolskiej.

Wyniki II etapu konsultacji w dużej mierze zdecydują o ostatecznym kształcie PZMM i liście działań do realizacji w danych obszarach wraz z informacjami o możliwej realizacji (budżet, czas realizacji).

3.4. ZAŁĄCZNIKI

Do raportu dołączono:

- dokumentację działań promocyjnych (Załącznik nr 1),
- prezentację otwierającą każde ze spotkań (Załącznik nr 2).

4. WYNIKI KONSULTACJI

	PRIORYTET ŚREDNIA	WYKONALNOŚĆ ŚREDNIA
Planowanie przestrzenne w Aglomeracji Opolskiej		
1.1. Funkcjonalne planowanie struktury zabudowy sprzyjające redukcji popytu i kształtowaniu systemu transportu	2,67	2,67
1.2. Intensyfikacja prac nad MPZP, ograniczenie urbanizacji powstającej na podstawie decyzji WZiZT	2,5	2
1.3. Opracowanie i przyjęcie przez wszystkich członków AO jednolitej strategii planowania przestrzennego nastawionej na poprawę mobilności	3	1,83
1.4. Opracowanie planów miejscowych wyznaczających miejsca adresowane pod lokalizację centrum logistycznego (do centrum miasta nie może wjeżdżać uciążliwy transport)	2,5	2,5
1.5. Opracowanie planów miejscowych wzdłuż Odry, w tym portów rzecznych (nastawienie na rozwój transportu wodnego)	2	1,17
1.6. 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	2,33	2
1.7. Opracowanie wspólnych dla AO standardów infrastruktury pieszej uwzględniającej potrzeby osób z niepełnosprawnościami motorycznymi i sensorycznymi	3	2,67
1.8. Opracowanie wspólnych dla AO standardów infrastruktury rowerowej, uwzględniającej rowery i hulajnogi elektryczne	2,17	2,67
1.9. Przegląd istniejących przystanków i stacji kolejowych pod kątem „doposażenia” ich w funkcje usługowe („mix-use” przestrzeni okołodworcowych / około-przystankowych)	1,67	2,17
1.10. Tworzenie „interesujących ulic” (ciągów pieszych), dzięki którym przestrzeń publiczną zmienia swój charakter, nie będą monotonne i będą przyjazne dla mieszkańców	1,83	1,83
1.11. Tworzenie atrakcyjnych i przyjaznych mieszkańcom przestrzeni publicznych dostępnych tylko dla ruchu pieszego i rowerowego	2,5	1,83
1.12. Tworzenie nowych osiedli mieszkaniowych na obszarach dobrze skomunikowanych transportem publicznym	2,17	2
1.13. Tworzenie stref niskoemisyjnych	2,67	1,67
1.14. Utworzenie centrum obsługi mieszkańca w centrum handlowym położonym peryferyjnie względem urzędu miasta w Opolu	1,67	1,5
1.15. Utworzenie modelu struktury funkcjonalno –przestrzennej AO	2,33	2,33
1.16. Uwzględnienie w studiach oraz MPZP terenów pod lokalizację parkingów P+R	2,5	2,67
1.17. Wprowadzenie „polityki parkingowej” w MPZP (np. powiązanie liczby miejsc parkingowych z funkcją obszaru wskazana w Planie)	2	2,17
1.18. Wypracowanie koncepcji spójnych dróg dla rowerów i uwzględnienie jej w dokumentach planistycznych	2,67	2,67
Bezpieczeństwo ruchu drogowego		
2.1. Budowa infrastruktury drogowej dostosowanej dla bezpiecznego ruchu pieszych i rowerzystów, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych	3	2,14
2.2. Likwidacja kolizyjnych przejazdów kolejowych w jednym poziomie w AO – budowa bezkolizyjnych skrzyżowań dróg z liniami kolejowymi	2,57	1
2.3. Mapa BRD w skali AO	2,57	2,43

2.4. Poprawa oznakowania i oświetlenia przejść dla pieszych	2,86	2,71
2.5. Przebudowa niebezpiecznych odcinków dróg na obszarze AO	2,86	1,57
2.6. Wprowadzanie stref uspokojonego ruchu	2,71	2,71
2.7. Wprowadzenie czasowego zamknięcia ulic w okolicy szkół Budowa/ rozbudowa infrastruktury spowalniającej ruch w centrach miast oraz w miejscach szczególnie niebezpiecznych	2,14	1,86
2.8. Wprowadzenie sygnalizacji podnoszącej bezpieczeństwo użytkowników	2,14	2,43
2.9. zwiększenie poziomu egzekucji stosowania przepisów przez użytkowników indywidualnych środków transportu	2,29	1,86
Ruch pieszy		
3.1. Budowa chodników	3	2,43
3.2. Tworzenie stref ograniczonego transportu	2,57	2,57
3.3. Zabezpieczanie chodników poprzez wygradzanie słupkami, elementami małej architektury	2,14	2,29
Aglomeracyjny system rowerowy		
4.1. Budowa spójnej sieci dróg dla rowerów łączących obszary zamieszkania z miejscami pracy i realizacji potrzeb życiowych	2,43	2
4.2. Budowa spójnych ścieżek rowerowych o charakterze rekreacyjnym i turystycznym	2,57	2,29
4.3. Budowa ścieżek rowerowych na linii miejscowość – najbliższy przystanek kolejowy	2,43	2,43
4.4. Budowanie kafejek rowerowych - miejsc spotkań rowerzystów na głównych trasach rowerowych	1,71	1,71
4.5. Opracowanie oraz upowszechnienie rowerowej mapy AO	2,29	2,71
4.6. Utworzenie systemu roweru aglomeracyjnego (wypożyczalnia) w zainteresowanych gminach	1,57	1,43
Transport zbiorowy		
5.1. Badania zachowań i preferencji transportowych mieszkańców gmin AO w celu optymalizacji oferty PTZ	2,57	2,71
5.2. Budowa centrów przesiadkowych	2,86	2,14
5.3. Budowa nowych przystanków, w tym komunikacji miejskiej w Opolu	2,14	2,43
5.4. 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)	2,57	1,86
5.5. Dostosowanie infrastruktury transportu publicznego do potrzeb osób o ograniczonej mobilności i osób niepełnosprawnościami	2,86	2,43
5.6. Integracja rozkładów jazdy	2,86	2,57
5.7. Integracja taryfowo – biletowa, wprowadzenie biletów zintegrowanych dla pasażerów docierających do Opolu z innych gmin AO	2,86	2
5.8. Inwestycje umożliwiające szersze wykorzystanie transportu kolejowego	2,86	1,43
5.9. Rozbudowa sieci biletomatów stacjonarnych i tablic informacji pasażerskiej	2,29	1,86
5.10 Tworzenie bus-pasów	2,43	2,14
5.11 Uruchomienie sezonowych linii turystycznych do najważniejszych atrakcji turystycznych i przyrodniczych	2,14	2,43
5.12 Wdrożenie tzw. taryfy dynamicznej w Opolu	2,43	2,29
5.13 Wprowadzenie systemu "na telefon" na końcowych odcinkach autobusowych/busowych linii regionalnych do mniejszych wiosek	1,57	1,86

5.14 Wykorzystanie istniejącej infrastruktury kolejowej	2,71	2
5.15 Wykorzystanie przewozów szkolnych na potrzeby organizacji publicznego transportu zbiorowego	2,57	2,86
5.16 Wypracowanie nowoczesnych taryf biletowych promujących pasażerów często korzystających z komunikacji zbiorowej	2,57	2,14
5.17 Zakup nisko/ zeroemisyjnego taboru oraz rozwój infrastruktury do obsługi tego typu taboru	2,57	1,86
5.18 Zastosowanie skutecznych rozwiązań/ preferencji w ruchu drogowym podnoszących prędkość transportu zbiorowego wpływających na skrócenie czasu przejazdów i poprawę efektywności komunikacji publicznej	2,71	2,29
5.19 Zwiększenie dostępności transportu publicznego poprzez tworzenie nowych połączeń do rozbudowujących się obszarów i poprawa częstotliwości kursowania na obsługiwanych terenach	2,57	2,29
Transport samochodowy		
6.1. Budowa stacji ładowania samochodów elektrycznych	2	2
6.2. Budowa zielonych ekranów izolacyjno-akustycznych	1,71	2
6.3. Budowa/ zakończenie budowy obwodnic	2,43	1,57
6.4. Nasadzenia zieleni izolacyjnej wzdłuż dróg	2	2
6.5. Poprawa stanu technicznego dróg istniejących	2,43	1,86
6.6. Przebudowa infrastruktury drogowej w celu wyprowadzenia ruchu z centrum miast	2,43	1,29
6.7. Przebudowa skrzyżowań na ronda	2,57	1,43
6.8. Przebudowa układów komunikacyjnych	1,86	1,57
6.9. Remont/ modernizacja dróg o niezadowalającym stanie technicznym	2,86	2
6.10 Stworzenie kompleksowego systemu monitoringu jakości powietrza w skali AO	2,14	2,43
6.11 Systematyczne prowadzenie prac porządkowych polegających na usuwaniu pyłów z pasów komunikacyjnych	1,83	2
6.12 Zastosowanie ograniczeń dla pojazdów w zakresie emisji spalin	2,57	1,86
Polityka parkingowa		
7.1. Budowa centrów przesiadkowych	2,86	1,57
7.2. Budowa parkingów B+R	2,57	2,43
7.3. Budowa parkingów P+R	2,71	2,57
7.4. Budowa parkingów K+R na obrzeżach ścisłego centrum Opola	2,14	2,43
7.5. Podwyższenie opłat w strefach płatnego parkowania	2	2,43
7.6. Ustawienie stojaków rowerowych i wiat rowerowych we wszystkich lokalizacjach mogących kumulować ruch rowerowy (parki, zbiorniki wodne, atrakcje turystyczne, zakłady pracy, kościoły, sklepy)	2,29	2,71
7.7. Wdrożenie ulg w opłatach parkingowych dla pojazdów współdzielonych w Opolu	1,57	1,86
7.8. Wprowadzenie zmian w organizacji ruchu uniemożliwiających parkowanie wzdłuż ulic usytuowanych przy parkach/ terenach zielonych	1,5	1,75
7.9. Współpraca z dużymi obiektami handlowymi polegająca na wykorzystywaniu już istniejącej infrastruktury parkingowej (wymiana informacji, wspólna polityka parkingowa)	2,14	2,43
Transport towarowy		
8.1. Lokalizacja nowych centrów logistycznych przy drogach szybkiego ruchu	2,43	1,57

8.2. Ocena zasadności wprowadzenia wydzielonych miejsc postojowych dla dostawców i kurierów w centrum Opola	2,14	2,29
8.3. Odbudowa zlikwidowanych bocznic kolejowych w celu zmniejszenia uzależnienia transportu towarów od transportu drogowego	2,43	1,57
8.4. Wybudowanie łączników dróg z autostradą uwzględniających transport towarowy	2,33	1,17
8.5. Wymuszenie przeładunku ładunków do mniejszych pojazdów	2,29	1,86
8.6. Wyznaczenie miejsc i godzin do rozładunku pojazdów ciężarowych	2,14	2,29
Promocja i edukacja		
9.1. Edukacja w zakresie bezpieczeństwa w ruchu pieszym i drogowym	3	3
9.2. Kampania informacyjno – edukacyjna na temat prawidłowego zachowania użytkowników ruchu	2,71	3
9.3. Lobbing wśród największych pracodawców w celu zachęcenia ich do zapewnienia pracownikom zaplecza socjalnego umożliwiającego korzystanie z rowerów w celu dojazdu do pracy	2,29	2,43
9.4. Promocja transportu współdzielonego, carsharingu i innych nowoczesnych rozwiązań w zakresie mobilności	2,57	2,57
9.5. Prowadzenie regularnej kampanii promującej korzystanie z rowerów i hulajnóg w szkołach AO	2,29	2,43
9.6. Realizacja szkoleń dla dedykowanych pracowników	2,5	2,67
9.7. Szeroka, zintegrowana kampania informacyjno – edukacyjna dla wszystkich grup mieszkańców AO	2,71	2,71
9.8. Utworzenie portalu internetowego agregującego informacje na temat transportu publicznego w AO	3	2,83
9.9. Wprowadzenie systemu zachęt i benefitów dla użytkowników transportu zbiorowego	3	2,67
Zarządzanie mobilnością		
10.1 Analiza dobrych praktyk w zakresie zakresu działań promujących zrównoważoną mobilność miejską na terenie Polski i Europy adresowanych do kluczowych segmentów rynku (np. uczniów)	2,67	2,83
10.2 Analiza wariantów, możliwości prawnych oraz kosztów i korzyści ewentualnego powołania wydzielonej struktury do zarządzania mobilnością na obszarze AO	2,83	2,5
10.3 Audyt istniejącej infrastruktury rowerowej pod kątem działań remontowych i modernizacyjnych mających na celu podniesienie brd	2,33	2,5
10.4 Dołączenie przez powiat krapkowicki i gminy wchodzące w jego skład do istniejącego Związku Celowego Powiatowo-Gminnego „Jedź z nami”	2,6	2,2
10.5 Identyfikacja kluczowych odcinków dróg stanowiących „wąskie gardła” dla ruchu towarowego w AO	2,5	2,83
10.6 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)	2,2	2,4
10.7 Opracowanie i przyjęcie PZMM AO	3	3
10.8 Porozumienia międzygminne w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego	2,2	2,4
10.9 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	2,33	2,17
10.10 Realizacja działań wynikających z PZMM AO	2,75	2,5

10.11	Realizacja zintegrowanych projektów w obszarze transportu i mobilności	3	2,33
10.12	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	2,4	2
10.13	Wdrożenie działań wynikających z PIPTZ AO	2,5	2,5
10.14	Wprowadzenie Inteligentnego Systemu Zarządzania Ruchem i Transportem Publicznym	2,8	2,2
10.15	Wskazanie w PZMM AO głównych zasad planowania transportu i ciągów komunikacyjnych do uwzględnienia w planowaniu przestrzennym	2,75	2,75
10.16	Wykorzystanie potencjału i doświadczenia Biura SAO w realizacji kampanii informacyjno – edukacyjnych	2,5	3
10.17	Wypracowanie programu utrzymania i podnoszenia jakości/ standardów komunikacji miejskiej (w zakresie taboru, infrastruktury, dostępności informacji i biletów)	2,57	2,86
10.18	Zaangażowanie struktur AO w prowadzenie działań promocyjnych.	3	3

Wyniki warsztatów z samorządowcami

	OBLIGATORYJNOŚĆ	WYKONALNOŚĆ ŚREDNIA
Planowanie przestrzenne w Aglomeracji Opolskiej		
1.1. Funkcjonalne planowanie struktury zabudowy sprzyjające redukcji popytu i kształtowaniu systemu transportu	2	1,5
1.2. Intensyfikacja prac nad MPZP, ograniczenie urbanizacji powstającej na podstawie decyzji WZiZT	4	1,25
1.3. Opracowanie i przyjęcie przez wszystkich członków AO jednolitej strategii planowania przestrzennego nastawionej na poprawę mobilności	1	3
1.4. Opracowanie planów miejscowych wyznaczających miejsca adresowane pod lokalizację centrum logistycznego (do centrum miasta nie może wjeżdżać uciążliwy transport)	2	1,5
1.5. Opracowanie planów miejscowych wzdłuż Odry, w tym portów rzecznych (nastawienie na rozwój transportu wodnego)		
1.6. 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	1	1
1.7. Opracowanie wspólnych dla AO standardów infrastruktury pieszej uwzględniającej potrzeby osób z niepełnosprawnościami motorycznymi i sensorycznymi	3	3
1.8. Opracowanie wspólnych dla AO standardów infrastruktury rowerowej, uwzględniającej rowery i hulajnogi elektryczne	3	3
1.9. Przegląd istniejących przystanków i stacji kolejowych pod kątem „doposażenia” ich w funkcje usługowe („mix-use” przestrzeni okołodworcowych / okołoprzystankowych)	2	2,5
1.10. Tworzenie „interesujących ulic” (ciągów pieszych), dzięki którym przestrzeń publiczną zmienia swój charakter, nie będą monotonne i będą przyjazne dla mieszkańców	2	1,5
1.11. Tworzenie atrakcyjnych i przyjaznych mieszkańcom przestrzeni publicznych dostępnych tylko dla ruchu pieszego i rowerowego	3	2
1.12. Tworzenie nowych osiedli mieszkaniowych na obszarach dobrze skomunikowanych transportem publicznym	4	1,5

1.13. Tworzenie stref niskoemisyjnych	1	1
1.14. Utworzenie centrum obsługi mieszkańca w centrum handlowym położonym peryferyjnie względem urzędu miasta w Opolu	1	3
1.15. Utworzenie modelu struktury funkcjonalno –przestrzennej AO	1	3
1.16. Uwzględnienie w studiach oraz MPZP terenów pod lokalizację parkingów P+R	3	2,67
1.17. Wprowadzenie „polityki parkingowej” w MPZP (np. powiązanie liczby miejsc parkingowych z funkcją obszaru wskazana w Planie)	2	2,5
1.18. Wypracowanie koncepcji spójnych dróg dla rowerów i uwzględnienie jej w dokumentach planistycznych	4	2,25
Bezpieczeństwo ruchu drogowego		
2.1. Budowa infrastruktury drogowej dostosowanej dla bezpiecznego ruchu pieszych i rowerzystów, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych	4	1,5
2.2. Likwidacja kolizyjnych przejazdów kolejowych w jednym poziomie w AO – budowa bezkolizyjnych skrzyżowań dróg z liniami kolejowym	1	1
2.3. Mapa BRD w skali AO	1	3
2.4. Poprawa oznakowania i oświetlenia przejść dla pieszych	3	2,67
2.5. Przebudowa niebezpiecznych odcinków dróg na obszarze AO	4	1,5
2.6. Wprowadzanie stref uspokojonego ruchu	3	2,33
2.7. Wprowadzenie czasowego zamknięcia ulic w okolicy szkół Budowa/ rozbudowa infrastruktury spowalniającej ruch w centrach miast oraz w miejscach szczególnie niebezpiecznych	3	1,67
2.8. Wprowadzenie sygnalizacji podnoszącej bezpieczeństwo użytkowników	4	1,75
2.9. zwiększenie poziomu egzekucji stosowania przepisów przez użytkowników indywidualnych środków transportu	1	3
Ruch pieszy		
3.1. Budowa chodników	4	1,75
3.2. Tworzenie stref ograniczonego transportu	2	2
3.3. Zabezpieczanie chodników poprzez wygradzanie słupkami, elementami małej architektury	3	2,67
Aglomeracyjny system rowerowy		
4.1. Budowa spójnej sieci dróg dla rowerów łączących obszary zamieszkania z miejscami pracy i realizacji potrzeb życiowych	4	1,25
4.2. Budowa spójnych ścieżek rowerowych o charakterze rekreacyjnym i turystycznym	4	2,25
4.3. Budowa ścieżek rowerowych na linii miejscowość – najbliższy przystanek kolejowy	4	1,75
4.4. Budowanie kafejek rowerowych - miejsc spotkań rowerzystów na głównych trasach rowerowych		
4.5. Opracowanie oraz upowszechnienie rowerowej mapy AO	3	2,67
4.6. Utworzenie systemu roweru aglomeracyjnego (wypożyczalnia) w zainteresowanych gminach	2	2,5
Transport zbiorowy		
5.1. Badania zachowań i preferencji transportowych mieszkańców gmin AO w celu optymalizacji oferty PTZ	1	3
5.2. Budowa centrów przesiadkowych	3	1,67

5.3. Budowa nowych przystanków, w tym komunikacji miejskiej w Opolu	1	1
5.4. 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)	2	2
5.5. Dostosowanie infrastruktury transportu publicznego do potrzeb osób o ograniczonej mobilności i osób niepełnosprawnościami	3	1,33
5.6. Integracja rozkładów jazdy	4	2,5
5.7. Integracja taryfowo – biletowa, wprowadzenie biletów zintegrowanych dla pasażerów docierających do Opola z innych gmin AO	3	1,67
5.8. Inwestycje umożliwiające szersze wykorzystanie transportu kolejowego	2	1
5.9. Rozbudowa sieci biletomatów stacjonarnych i tablic informacji pasażerskiej	3	2
5.10. Tworzenie bus-pasów	3	1,33
5.11. Uruchomienie sezonowych linii turystycznych do najważniejszych atrakcji turystycznych i przyrodniczych	1	3
5.12. Wdrożenie tzw. taryfy dynamicznej w Opolu	1	3
5.13. Wprowadzenie systemu "na telefon" na końcowych odcinkach autobusowych/busowych linii regionalnych do mniejszych wiosek	2	1
5.14. Wykorzystanie istniejącej infrastruktury kolejowej	2	1
5.15. Wykorzystanie przewozów szkolnych na potrzeby organizacji publicznego transportu zbiorowego	4	2,25
5.16. Wypracowanie nowoczesnych taryf biletowych promujących pasażerów często korzystających z komunikacji zbiorowej	3	2
5.17. Zakup nisko/ zeroemisyjnego taboru oraz rozwój infrastruktury do obsługi tego typu taboru	3	1,33
5.18. Zastosowanie skutecznych rozwiązań/ preferencji w ruchu drogowym podnoszących prędkość transportu zbiorowego wpływających na skrócenie czasu przejazdów i poprawę efektywności komunikacji publicznej	3	1
5.19. Zwiększenie dostępności transportu publicznego poprzez tworzenie nowych połączeń do rozbudowujących się obszarów i poprawa częstotliwości kursowania na obsługiwanych terenach	4	1,75
Transport samochodowy		
6.1. Budowa stacji ładowania samochodów elektrycznych	2	2,5
6.2. Budowa zielonych ekranów izolacyjno-akustycznych	1	3
6.3. Budowa/ zakończenie budowy obwodnic	3	1
6.4. Nasadzenia zieleni izolacyjnej wzdłuż dróg	3	2,33
6.5. Poprawa stanu technicznego dróg istniejących	4	1,75
6.6. Przebudowa infrastruktury drogowej w celu wyprowadzenia ruchu z centrum miast	3	1
6.7. Przebudowa skrzyżowań na ronda	2	1
6.8. Przebudowa układów komunikacyjnych	4	1
6.9. Remont/ modernizacja dróg o niezadowalającym stanie technicznym	4	1,75
6.10. Stworzenie kompleksowego systemu monitoringu jakości powietrza w skali AO	1	2
6.11. Systematyczne prowadzenie prac porządkowych polegających na usuwaniu pyłów z pasów komunikacyjnych	1	3
6.12. Zastosowanie ograniczeń dla pojazdów w zakresie emisji spalin	1	2
Polityka parkingowa		
7.1. Budowa centrów przesiadkowych	3	1,33

7.2. Budowa parkingów B+R	4	1,75
7.3. Budowa parkingów P+R	4	1,75
7.4. Budowa parkingów K+R na obrzeżach ścisłego centrum Opola		
7.5. Podwyższenie opłat w strefach płatnego parkowania	1	3
7.6. Ustawienie stojaków rowerowych i wiat rowerowych we wszystkich lokalizacjach mogących kumulować ruch rowerowy (parki, zbiorniki wodne, atrakcje turystyczne, zakłady pracy, kościoły, sklepy)	3	2,67
7.7. Wdrożenie ulg w opłatach parkingowych dla pojazdów współdzielonych w Opolu	2	3
7.8. Wprowadzenie zmian w organizacji ruchu uniemożliwiających parkowanie wzdłuż ulic usytuowanych przy parkach/ terenach zielonych	1	2
7.9. Współpraca z dużymi obiektami handlowymi polegająca na wykorzystywaniu już istniejącej infrastruktury parkingowej (wymiana informacji, wspólna polityka parkingowa)	2	2,5
Transport towarowy		
8.1. Lokalizacja nowych centrów logistycznych przy drogach szybkiego ruchu	2	1,5
8.2. Ocena zasadności wprowadzenia wydzielonych miejsc postojowych dla dostawców i kurierów w centrum Opola	1	3
8.3. Odbudowa zlikwidowanych bocznic kolejowych w celu zmniejszenia uzależnienia transportu towarów od transportu drogowego	2	1
8.4. Wybudowanie łączników dróg z autostradą uwzględniających transport towarowy	3	1,67
8.5. Wymuszenie przeładunku ładunków do mniejszych pojazdów		
8.6. Wyznaczenie miejsc i godzin do rozładunku pojazdów ciężarowych	2	1,5
Promocja i edukacja		
9.1. Edukacja w zakresie bezpieczeństwa w ruchu pieszym i drogowym	3	2,67
9.2. Kampania informacyjno – edukacyjna na temat prawidłowego zachowania użytkowników ruchu	4	3
9.3. Lobbing wśród największych pracodawców w celu zachęcenia ich do zapewnienia pracownikom zaplecza socjalnego umożliwiającego korzystanie z rowerów w celu dojazdu do pracy	2	2
9.4. Promocja transportu współdzielonego, carsharingu i innych nowoczesnych rozwiązań w zakresie mobilności	3	2,33
9.5. Prowadzenie regularnej kampanii promującej korzystanie z rowerów i hulajnóg w szkołach AO	2	3
9.6. Realizacja szkoleń dla dedykowanych pracowników		
9.7. Szeroka, zintegrowana kampania informacyjno – edukacyjna dla wszystkich grup mieszkańców AO	3	2,67
9.8. Utworzenie portalu internetowego agregującego informacje na temat transportu publicznego w AO	3	2
9.9. Wprowadzenie systemu zachęt i benefitów dla użytkowników transportu zbiorowego	3	2
Zarządzanie mobilnością		
10.1 Analiza dobrych praktyk w zakresie zakresu działań promujących zrównoważoną mobilność miejską na terenie Polski i Europy adresowanych do kluczowych segmentów rynku (np. uczniów)	2	3
10.2 Analiza wariantów, możliwości prawnych oraz kosztów i korzyści ewentualnego powołania wydzielonej struktury do zarządzania mobilnością na obszarze AO	3	2

10.3 Audyt istniejącej infrastruktury rowerowej pod kątem działań remontowych i modernizacyjnych mających na celu podniesienie brd	2	3
10.4 Dołączenie przez powiat krapkowicki i gminy wchodzące w jego skład do istniejącego Związku Celowego Powiatowo-Gminnego „Jedź z nami”		
10.5 Identyfikacja kluczowych odcinków dróg stanowiących „wąskie gardła” dla ruchu towarowego w AO	2	3
10.6 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)	3	2,67
10.7 Opracowanie i przyjęcie PZMM AO	3	2,67
10.8 Porozumienia międzygminne w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego	1	3
10.9 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	3	2,33
10.10 Realizacja działań wynikających z PZMM AO	3	1,67
10.11 Realizacja zintegrowanych projektów w obszarze transportu i mobilności	3	1,33
10.12 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	2	1,5
10.13 Wdrożenie działań wynikających z PIPTZ AO	2	1
10.14 Wprowadzenie Inteligentnego Systemu Zarządzania Ruchem i Transportem Publicznym	1	1
10.15 Wskazanie w PZMM AO głównych zasad planowania transportu i ciągów komunikacyjnych do uwzględnienia w planowaniu przestrzennym	3	2,67
10.16 Wykorzystanie potencjału i doświadczenia Biura SAO w realizacji kampanii informacyjno – edukacyjnych	4	3
10.17 Wypracowanie programu utrzymania i podnoszenia jakości/ standardów komunikacji miejskiej (w zakresie taboru, infrastruktury, dostępności informacji i biletów)	1	3
10.18 Zaangażowanie struktur AO w prowadzenie działań promocyjnych.	3	3

5. PODSUMOWANIE

Uczestnicy II etapu konsultacji nie mieli większych uwag do zaprezentowanych obszarów i działań, które mają stać się podstawą PZMM. Żadne działanie nie zostało uznane za całkowicie zbędne lub niezgodne z potrzebami choćby części mieszkańców AO, choć nie wszystkie były przez nich zrozumiałe, jak np. kwestia parkowania wzdłuż parków czy projektowania w zgodzie z zasadami nowej urbanistyki. W każdym z 10 obszarów znalazły się działania o wysokim priorytecie i/lub wysokiej wykonalności. Najbardziej priorytetowe są działania związane z **promocją i edukacją, integracją i rozwojem transportu publicznego oraz bezpieczeństwem ruchu drogowego** – w tych kategoriach poszczególne działania uzyskały najwyższe średnie. Z drugiej strony najwyższa wykonalność działań, zdaniem uczestników, jest w obszarach: **promocja i edukacja, planowanie przestrzenne i zarządzanie mobilnością**, czyli takich, które wymagają niskich nakładów finansowych. Generalnie wykonalność była oceniana głównie przez pryzmat kosztów związanych

z danym działaniem: im wyższe koszty, tym niższa wykonalność, a tym samym – możliwość szybkiej realizacji.

Uczestnicy konsultacji uważają, że podstawą sprawnego systemu przemieszczania się w AO powinna być **ściśła współpraca wszystkich zainteresowanych gmin i powiatów**. Działania, które uzyskały wysoki stopień wykonalności, powinny być realizowane w pierwszej kolejności. Należy jednak pamiętać, że część uczestników nie ma pełnej wiedzy na temat wprowadzania konkretnych rozwiązań i związanych z tym kosztów, harmonogramu realizacji czy uwarunkowań prawnych. Dzięki II etapowi konsultacji udało się nie tylko zaproponować konkretną listę działań, ale także uzyskać aprobatę ze strony uczestników i wskazać priorytety dla projektu PZMM, który będzie konsultowany na III etapie konsultacji, w marcu 2022 r. Rekomenduje się dalszą agregację działań, tak aby dane działanie (zakres działania) występowało w jednym obszarze i aby działania w różnych obszarach nie powielają się. Działania w PZMM powinny być również na tym samym poziomie ogólności (szczegółowości), np. tworzenie centrów przesiadkowych jest zdecydowanie na innym poziomie niż oczyszczanie dróg z pyłów. Należy ujednolicić pod tym względem działania. Warto również zaznaczyć, że osoby uczestniczące w konsultacjach zwracały uwagę na to, że wprowadzenie konkretnych działań w życie powinno być poprzedzane analizami, badaniami i poszukiwaniem optymalnych rozwiązań. Podobnie jak na I etapie konsultacji najmocniej wybrzmiała kwestia **braku dostępu do transportu zbiorowego w wielu gminach AO oraz brak odpowiedniej infrastruktury dla ruchu pieszego i rowerowego**.

DZIĘKUJEMY
ZA UDZIAŁ W KONSULTACJACH!