

# Plan zrównoważonej mobilności miejskiej **Aglomeracji Opolskiej**



Dokument przygotowany przez:



TRAKO PROJEKTY TRANSPORTOWE

Szamborski i Szelukowski S.J. ©

ul. Jaracza 71/9, 50-305 Wrocław,

e-mail: [poczta@trako.com.pl](mailto:poczta@trako.com.pl)

[www.trako.com.pl](http://www.trako.com.pl)

Zamawiający:



Stowarzyszenie Aglomeracja Opolska

ul. Plac Wolności 6, 45-018 Opole

email: [biuro@ao.opole.pl](mailto:biuro@ao.opole.pl)

[www.aglomeracja-opolska.pl](http://www.aglomeracja-opolska.pl)

# SPIS TREŚCI

|                                                                   |    |                                                                         |    |
|-------------------------------------------------------------------|----|-------------------------------------------------------------------------|----|
| 1. Wstęp .....                                                    | 4  | 3. Scenariusze rozwoju.....                                             | 40 |
| 2. Uwarunkowania rozwoju mobilności w Aglomeracji Opolskiej ..... | 7  | 3.1. Scenariusz 1: Kontynuacja istniejących zjawisk .....               | 42 |
| 2.1. Planowanie przestrzenne w Aglomeracji Opolskiej .....        | 9  | 3.2. Scenariusz 2: Rozwój aktywnej mobilności.....                      | 44 |
| 2.2. Bezpieczeństwo ruchu drogowego .....                         | 12 | 3.3. Scenariusz 3: Rozwój publicznego transportu zbiorowego .....       | 46 |
| 2.3. Ruch pieszny.....                                            | 15 | 3.4. Scenariusz 4: Pełny rozwój zrównoważonej mobilności AO.....        | 48 |
| 2.4. Aglomeracyjny system rowerowy.....                           | 17 | 3.5. Podsumowanie .....                                                 | 50 |
| 2.5. Transport zbiorowy .....                                     | 19 | 4. Wizja, cele i działania Planu .....                                  | 51 |
| 2.6. Transport samochodowy.....                                   | 23 | 4.1. Wizja .....                                                        | 52 |
| 2.7. Polityka parkingowa .....                                    | 26 | 4.2. Cele strategiczne PZMM AO i działania przyjęte do realizacji ..... | 54 |
| 2.8. Transport towarowy.....                                      | 28 | 5. Zasady realizacji Planu .....                                        | 56 |
| 2.9. Promocja i edukacja .....                                    | 30 | 5.1. Harmonogram wdrożenia PZMM .....                                   | 57 |
| 2.10. Zarządzanie mobilnością.....                                | 32 | 5.2. Jednostki organizacyjne odpowiedzialne za realizację PZMM AO ....  | 67 |
| 2.11. Wyniki badań społecznych .....                              | 35 | 5.3. Źródła finansowania.....                                           | 68 |
| 2.12. Analiza SWOT .....                                          | 37 | 6. Monitorowanie realizacji PZMM AO .....                               | 69 |

# 1.WSTĘP

Aglomerację Opolską (dalej:AO) tworzą Miasto Opole i 20 gmin (Gminy: Lewin Brzeski, Chrzastowice, Dąbrowa, Dobrzeń Wielki, Gogolin, Izbicko, Komprachcice, Krapkowice, Łubniany, Murów, Niemodlin, Ozimek, Popielów, Prószków, Strzeleccki, Tarnów Opolski, Turawa, Tułowice, Walce i Zdzieńszowice). Obszar AO przedstawiono na Rys. 1.1.

Na koniec 2020 roku w AO zameldowanych było 332 tys. osób<sup>1</sup>, co stanowiło około 34% ogółu populacji zamieszkującej województwo opolskie. Liczba ludności AO ogółem regularnie spada – od roku 2017 zmniejszyła się o ponad 1,6 tys. osób.

W porównaniu roku 2020 z 2016 w każdej Gminie AO odnotowano spadek liczby ludności w wieku produkcyjnym na rzecz wzrostu liczby ludności w wieku poprodukcyjnym. Natomiast Opole odnotowało największy w całym AO udział ludności w wieku poprodukcyjnym. Dane te odzwierciedlają powszechne zjawisko zachodzące w ostatnich latach w strukturze ludności – starzenie się społeczeństwa. Staje się ono dzisiaj bardziej widoczne na obszarach miejskich, na co duży i wyraźny wpływ ma proces stopniowego wyludniania się miast i napływu ludności (przede wszystkim w wieku produkcyjnym) do stref podmiejskich – tzw. zjawisko suburbanizacji.

Zrównoważona mobilność w Aglomeracji Opolskiej (dalej: AO), stanowi swoiste remedium dla zdominowanych przez ruch samochodowy



Rys. 1.1 Gminy i powiaty tworzące Aglomerację Opolską

Źródło: Opracowanie własne

<sup>1</sup> Na podstawie GUS Bank Danych Lokalnych, suma mieszkańców gmin wchodzących w skład Aglomeracji Opolskiej. Stan na 2020.

sposobów przemieszczania się po Aglomeracji. Rozumiana prawidłowo pozwala zwiększyć wykorzystanie alternatywnych środków transportu, w szczególności transportu zbiorowego – w dojazdach do Opola – miasta rdzennego AO. Na krótsze dystanse promuje aktywną mobilność rowerem, a lokalnie nawet pieszo. Zmniejszenie wykorzystania samochodów skutkuje poprawą jakości życia oraz klimatu wynikającą z minimalizacji emisji gazów, pyłów oraz hałasu.

Dlatego też Komisja Europejska podejmuje działania związane z rozwojem i usprawnianiem planowania zrównoważonej mobilności miejskiej. Działania te, zaczynając od *Białej Księgi*<sup>2</sup> stworzonej w 2010 roku, mają charakter stale narastający i coraz bardziej kompleksowy. Uszczegółowienie *Zielonego Ładu* poprzez *Strategię na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności*<sup>3</sup> wyznacza ambitne kierunki transformacji dla systemów transportowych, której realizacja w coraz większym stopniu objęta jest możliwością pozyskania środków finansowych z zewnętrznych źródeł.

Opublikowane w lutym 2021 roku wyniki oceny unijnego pakietu na rzecz mobilności w miastach z 2013 roku wskazują na konieczność dalszych działań UE w obszarze mobilności miejskiej, szczególnie w zakresie udoskonalenia unijnego zestawu narzędzi zgodnego z zasadami zrównoważonego rozwoju.

Planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej jest obecnie bardzo powszechne w krajach Unii Europejskiej. Plany zrównoważonej mobilności

miejskiej (dalej: SUMP<sup>4</sup>) są rekomendowane przez Komisję Europejską jako skuteczne narzędzie polityki transportowej. Plany te, jako dokumenty strategiczne, przeszły istotną ewolucję od typowych dokumentów "infrastrukturalnie zorientowanych" na ukierunkowane na kompleksowe rozwiązania międzypolityczne, których głównym celem jest zwiększenie dostępności i jakości życia w wielu aspektach (tzw. "trzecia generacja SUMP"). Dlatego też SUMP jako funkcjonalny dokument:

- obejmuje zagadnienia bezpieczeństwa i dostępności dróg pieszych, dróg rowerowych oraz transportu publicznego,
- uwzględnia potrzeby osób zmotoryzowanych,
- dotyczy planowania przestrzennego w mieście, przez co jego celem jest:
- poprawa bezpieczeństwa i warunków przemieszczania się po danym obszarze,
- polepszanie dostępności obszarów miejskich i zapewnianie wysokiej jakości zrównoważonej komunikacji w mieście,
- troska o środowisko naturalne,
- partycypacja,, która wyraża się poprzez uczestnictwo różnych grup społecznych w tworzeniu dokumentu.

Zrównoważona mobilność miejska w AO dotyczy każdego sposobu przemieszczania się mieszkańców Opola oraz 20 gmin tworzących razem AO. Dlatego też istotnym elementem w planowaniu mobilności miejskiej w AO, gdzie każda JST stanowi zróżnicowaną

strukturę funkcjonalno-przestrzenną, jest partycypacja społeczna. Jest ona niezbędna dla prawidłowego określenia właściwych kierunków rozwoju AO w zakresie transportu, szczególnie publicznego.

Wpisując się w założenia zasady zrównoważonego rozwoju analizowanych dokumentów strategicznych na poziomie unijnym, krajowym i regionalnym, *Plan zrównoważonej mobilności Aglomeracji Opolskiej* wypełnia zauważalną lukę w kierunku rozwoju transportu i szerzej rozumianej mobilności, na poziomie lokalnym traktując o racjonalności wyborów środków podróży tak pod kątem ochrony środowiska i adaptacji do zmian klimatu, jak i pod kątem finansowym tam, gdzie możliwe jest zastąpienie prywatnego samochodu innym sposobem poruszania się.

Jako rekomendacje do niniejszego *Planu zrównoważonej mobilności Aglomeracji Opolskiej* (dalej: PZMM AO), posłużyły wyniki *Diagnozy stanu istniejącego i sytuacji mobilnościowej w Aglomeracji Opolskiej* z roku 2021 oraz wnioski z przeprowadzonych konsultacji społecznych i warsztatów z mieszkańcami i interesariuszami dokumentu.

<sup>2</sup> Biała Księga – Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu” COM (2011) 144 final, Bruksela 2011.

<sup>3</sup> Europejski Zielony Ład, Komunikat Komisji Do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiej, Rady, Komitetu Ekonomiczno-Społecznego I Komitetu Regionów KOM (2019) 640, Bruksela 2019.

<sup>4</sup> Sustainable Urban Mobility Plan - Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.



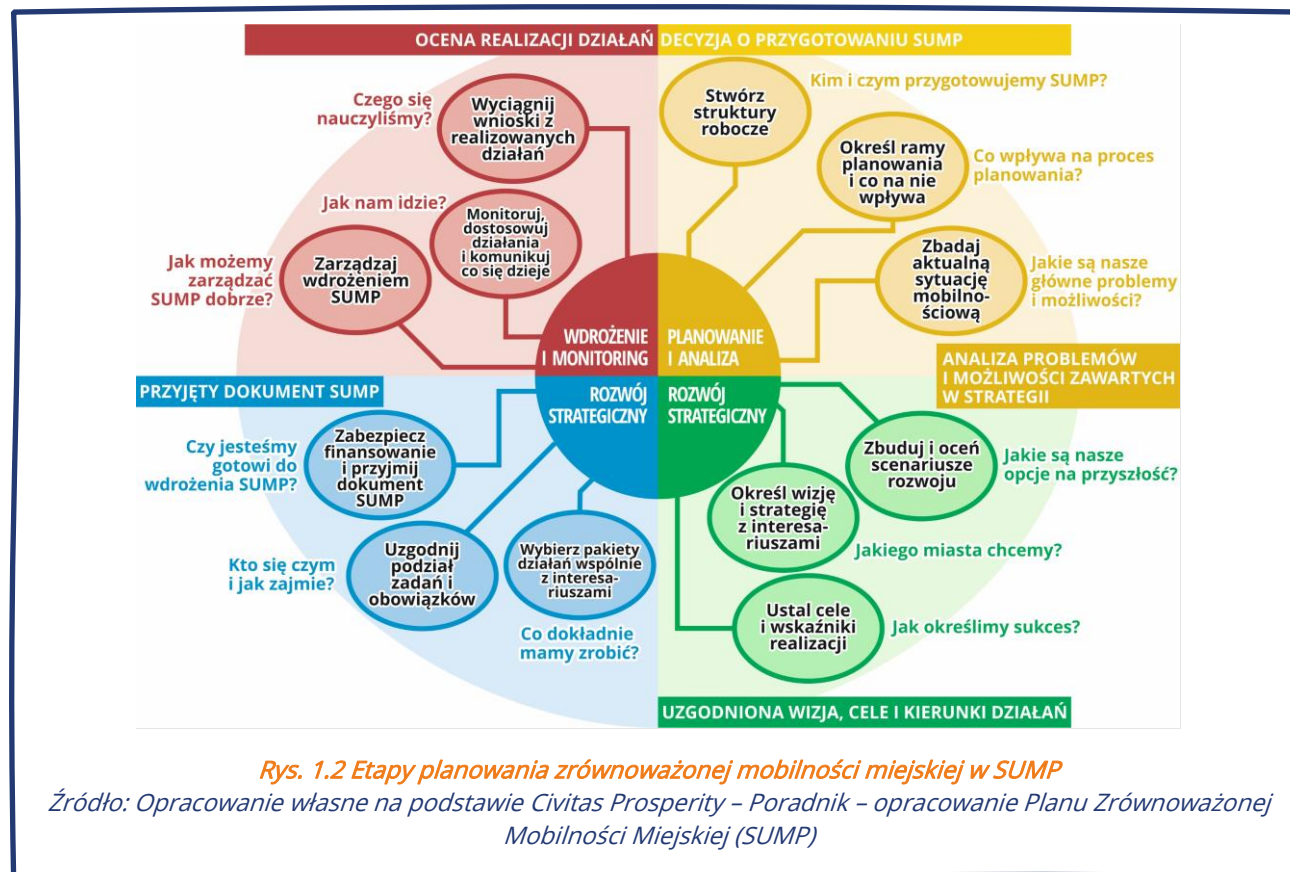
Proces tworzenia PZMM AO jest oparty na cyklu kroków planowania zrównoważonej mobilności<sup>5</sup> (Rys. 1.2), Cykl ten składa się z czterech kluczowych etapów:

- etap I – Przygotowanie i analiza,
- etap II – Rozwój strategii,
- etap III – Planowanie działań,
- etap IV - Wdrażanie i monitorowanie.

Niniejszy PZMM AO realizuje pierwsze trzy etapy określone krokami 1-9 jako proces prac nad jego przygotowaniem. Natomiast jego realizacja nastąpi po jego uchwaleniu według zaplanowanego procesu wskazanego krokami 10-12.

Istotne dla PZMM AO jest także skuteczne wdrażanie przyjętych pakietów działań, co wymaga określenia właściwego horyzontu czasowego, dlatego ramy wdrażania planu obejmują:

- część operacyjną do roku 2030 – wskazującą cele i działania możliwe do realizacji w okresie do roku 2030 oraz określającą, w jaki sposób i kiedy będą one osiągnięte,
- część strategiczną – obejmującą działania długoterminowe, wymagające wieloetapowych uzgodnień i ustaleń oraz wskazującą wizję i długoterminowe cele przewidziane do osiągnięcia w przyszłości. W ramach określania

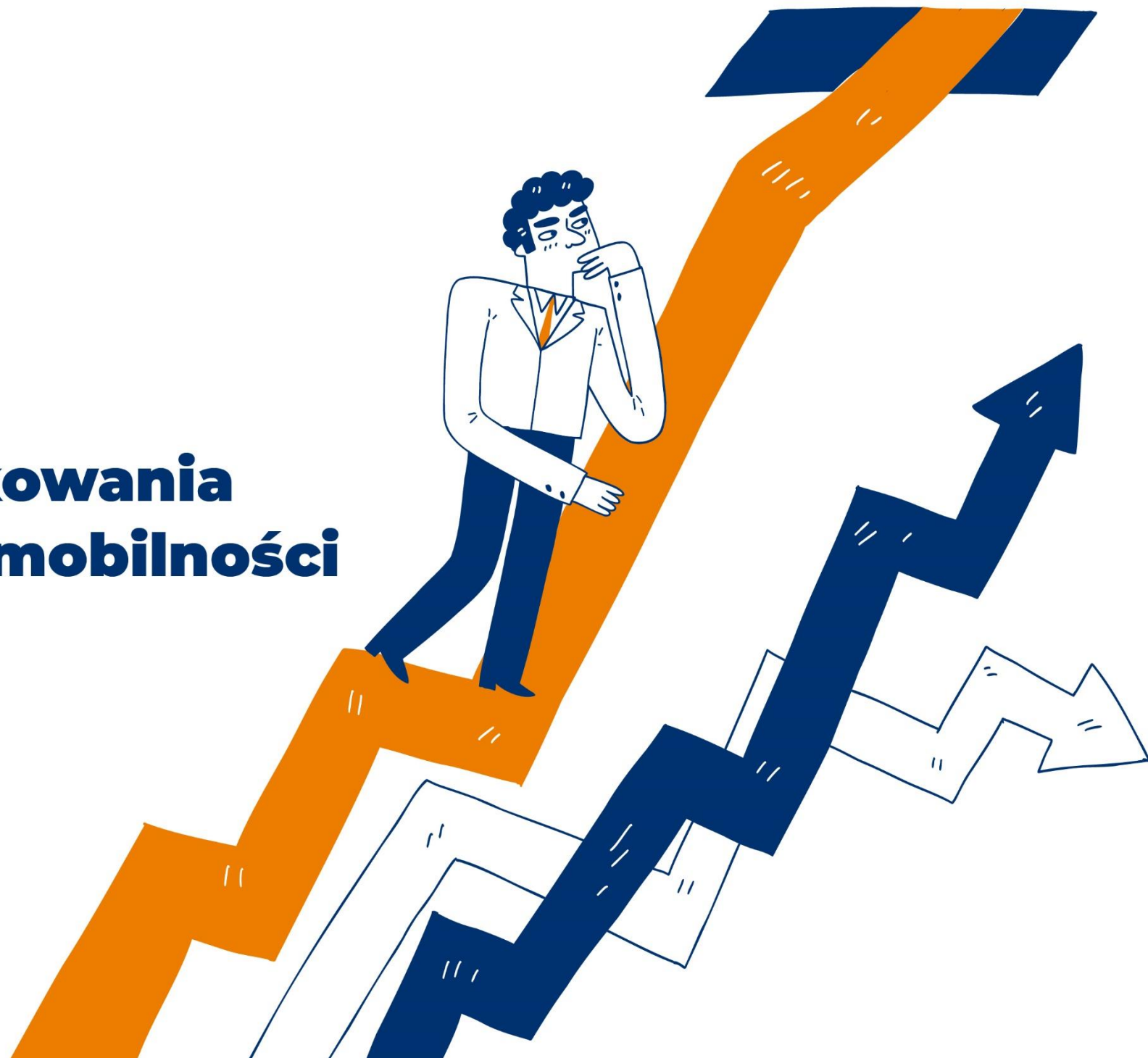


celów oraz wskazywania i wyboru działań, które realizować będą zadania PZMM AO, beneficjenci (w tym szczególnie mieszkańcy AO), poprzez

uczestnictwo w konsultacjach społecznych, biorąc czynny udział w całym procesie tworzenia PZMM AO.

<sup>5</sup> Civitas Prosperity - poradnik – opracowanie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP).

# **Uwarunkowania rozwoju mobilności**



W ostatnich latach widoczna jest wyraźna tendencja spadkowa liczby mieszkańców AO oraz liczby ludności w wieku produkcyjnym na rzecz wzrostu liczby ludności w wieku poprodukcyjnym.

Dane te potwierdzają zachodzące w ostatnich latach zjawisko starzenia się społeczeństwa w całej strukturze ludności. Bardziej widoczne jest to na obszarach miejskich, gdzie dochodzi do wyludniania się miast na rzecz strefy podmiejskiej - zjawisko suburbanizacji, które wyraźnie wpływa w AO na mobilność jej mieszkańców. Na terenach rozproszonej zabudowy mieszkańcy są bowiem zmuszeni podróżować do odleglejszych celów podróży, najczęściej zlokalizowanych w mieście rdzennym AO – Opolu i korzystać przy tym głównie ze swojego samochodu, co jest konsekwencją przede wszystkim niedostatecznej oferty transportu publicznego w Gminach AO.

Wyniki przeprowadzonych w roku 2021 badań zachowań komunikacyjnych mieszkańców AO potwierdzają metropolitalny charakter Opoli, do którego ciążą okoliczne Gminy AO. Wraz z rosnącą odległością od Opoli zmniejsza się liczba podróży obligatoryjnych do miasta rdzennego. Trzy największe miasta AO po Opolu: Krapkowice, Zdzeszowice i Ozimek pełnią rolę centrów lokalnych.

W gospodarstwach domowych znajdują się najczęściej 2 samochody i co najmniej 3 rowery. Hulajnogi znajdują się w 19% gospodarstw domowych w Opolu oraz 18% gospodarstw domowych w Gminach AO. Więcej niż jeden samochód znajduje się w 25% gospodarstw domowych w Opolu i 54% w Gminach AO. Bez samochodu obywateli 27% gospodarstw domowych w Opolu i tylko 13% gospodarstw domowych w Gminach AO.

Do pracy 37% mieszkańców Opoli dojeżdża samochodem, 25% transportem publicznym, a tylko po 14% pieszo i rowerem. Natomiast aż 62% mieszkańców Gmin AO dojeżdża do pracy samochodem, a 15% z nich dojeżdża transportem publicznym i tylko 9% rowerem oraz 7% pieszo.

Do szkoły lub na uczelnię 38% mieszkańców Opoli dojeżdża transportem publicznym, 23% chodzi pieszo, 15% dojeżdża samochodem, 12% jest zawożonych samochodem, a 8% przyjeżdża na rowerze.

Aż 56% mieszkańców Gmin AO dojeżdża do miejsca nauki samochodem, a 10% jest dowożonych samochodem, 22% dojeżdża transportem publicznym i tylko 6% dociera pieszo oraz 5% rowerem.

W diagnozie do PZMM AO wskazano słabe strony i zagrożenia dotyczące mobilności mieszkańców AO

wynikłe z obecnej sytuacji społecznej, infrastruktury komunikacyjnej, funkcjonującego w AO transportu publicznego oraz innych procesów mających wpływ na mobilność.

W PZMM AO zostały wskazane obszary strategiczne wynikające z diagnozy obecnego stanu w zakresie transportu i mobilności miejskiej w AO. Następnie została dokonana ich analiza wraz ze wstępnie wypracowanymi podczas tzw. warsztatów scopingowych działaniami zaradczymi przedstawionymi w kolejnych podrozdziałach. W efekcie podczas warsztatów z interesariuszami został wypracowany oczekiwany scenariusz rozwoju mobilności w AO. W konsekwencji zostały wyznaczone odpowiednie cele strategiczne możliwe do realizacji do roku 2030 wraz z przypisanymi im kluczowymi działaniami do realizacji.

W ramach działań realizowane będą wpisujące się w nie zadania (wynikające z pierwszego etapu konsultacji oraz z poprzedzającego PZMM AO dokumentu diagnozy), które powinno się wziąć pod uwagę, realizując wymogi SUMP. W Rozdziale 4.2 - Cele strategiczne i działania PZMM AO wyselekcjonowane zostały działania wskazane przez interesariuszy, wpisujące się w przyjęte Cele strategiczne PZMM AO.





## 2.1. PLANOWANIE PRZESTRZENNE W AGLOMERACJI OPOLSKIEJ

Konieczność zatrzymania procesu chaotycznej suburbanizacji, szczególnie dotyczącej gminy ościenne względem Opola, jest jednym z najważniejszych wyzwań w zakresie planowania przestrzennego. Wynika ono przede wszystkim z braku pokrycia terenów miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego (dalej: mpzp) i możliwością dość swobodnego uzyskania decyzji o warunkach zabudowy.

Dobre planowanie przestrzeni w skali odpowiedniej dla człowieka powoduje ograniczenie zapotrzebowania na transport, czyli także zmniejszenie poziomu emisji liniowej (w tym gazów cieplarnianych), natomiast stan realizacji działań związanych z adaptacją do zmian klimatu ogranicza się przede wszystkim do elementów realizowanych inwestycji. Tak planowana infrastruktura (nowa i modernizowana) będzie mieć również pozytywny wpływ na bezpośrednie otoczenie, umożliwiając zmianę sposobów jego zagospodarowania lub funkcji, w konsekwencji pozwalając na zaspokajanie większości potrzeb życiowych w pobliżu miejsca zamieszkania. Planowanie powinno odbywać się przy aktywnym udziale mieszkańców, nie tylko w formie konsultacji, ale przede wszystkim partycypacji społecznej. Nie wszystkie gminy AO posiadają mpzp dla obiektów związanych z obsługą ruchu podróży i usług użyteczności publicznej. Jedynie Opole objęło (dwoma) mpzp węzeł przesiadkowy Opole Główne. Pozostałe gminy AO, dla potencjalnych węzłów komunikacyjnych o znaczeniu regionalnym w sieci komunikacyjnej Aglomeracji Opolskiej, nie posiadają bezpośredniej informacji odnośnie kształtowania

zabudowy dworców oraz zagospodarowania terenów z nimi związanymi.

Dokumenty planistyczne, w większości uchwalone przed 2015 rokiem, nie uwzględniają istotnych zmian w strukturze przestrzennej oraz sieci infrastruktury transportu. Problemem jest także brak spójności dokumentów planistycznych między gminami, szczególnie w kontekście koordynacji w zakresie lokalizacji funkcji o znaczeniu ponadgminnym.

Niebagatelna rola planowania przestrzennego jako elementu kształtowania mobilności wynika przede wszystkim z faktu, że efekty planowania przestrzennego mają charakter względnie stały, tj. na dziesiątki czy nawet setki lat. Mając na uwadze pierwotną strukturę przestrzenną i zabudowę historyczną, należy jednocześnie ją zachować, jak i rozwijać, dostosowując ją maksymalnie do współczesnych oczekiwań i normatywów mobilnościowych.

W uwarunkowaniach przestrzennych należy także uwzględnić podział samego Opola na prawą i lewobrzeżną część Odry. Pomimo swych walorów rekreacyjnych i krajobrazowych Odra jest barierą przestrzenną i komunikacyjną, która ma wpływ na przemieszczanie się po mieście oraz obszarze, w którym istniejąca tkanka i zabudowa miejscowości (często historyczne układy urbanistyczne) może być traktowana jako ograniczenie dla wdrażania nowych koncepcji usprawnienia i zarządzania transportem i mobilnością.

Uwzględniając obecny kształt dokumentów strategicznych JST AO, konsultacje ze wszystkimi JST

AO i interesariuszami oraz biorąc pod uwagę oczekiwania mieszkańców AO, realizację polityki przestrzennej i związanych z nią uzgodnionych działań zaradczych niwelujących wskazane powyżej problemy, należy:

- racjonalnie kształtować układ transportowy w ujęciu aglomeracyjnym wraz z infrastrukturą towarzyszącą (Działanie: 1.1, 1.3, 1.15):
  - ujednolicenie planowania przestrzennego na poziomie strategicznym nastawionego na poprawę mobilności,
  - tworzenie dokumentów planistycznych w oparciu o ideę zrównoważonego rozwoju, w tym tworzenie dokumentów wymaganych przepisami prawa i przygotowanie się do zmian w prawie,
- zwiększać zasięg władztwa planistycznego gmin poprzez uchwalanie nowych miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego (Działanie: 1.2, 1.4, 1.5, 1.6, 1.12, 1.16, 1.17, 1.18):
  - ograniczenie powstawania niekontrolowanej zabudowy poprzez zwiększenie tempa prac nad uchwalaniem mpzp,
  - uwzględnienie w mpzp lokalizacji infrastruktury punktowej i liniowej zrównoważonej mobilności oraz transportu towarów,

- uwzględnienie w mpzp obszarów o różnych funkcjach z wymogami minimalnej oraz bezpośredniej obsługi komunikacyjnej, w tym normatywów parkingowych.
  - odpowiednio zwiększać szczegółowość planowanych rozwiązań poprzez (Działanie: 1.7, 1.8, 1.9, 1.10, 1.11, 1.13, 1.14):
    - opracowanie wspólnych standardów realizacji i modernizacji infrastruktury
  - zrównoważonej mobilności w celu podniesienia jej jakości i dostępności,
    - tworzenie stref i miejsc o ograniczonym lub wyłączonym dostępie pojazdów samochodowych,
    - zwiększanie dostępności usług społecznych poza centrum miast.
- Poza wspólnym planowaniem infrastruktury niezbędna jest współpraca wszystkich Gmin AO
- w zakresie głównych funkcji, jakie powinny charakteryzować określone obszary planistyczne, a ewentualne zmiany funkcji i zmiany lokalizacji powinny w naturalny sposób współgrać z istniejącą zabudową i zapewniać możliwość korzystania z nich bez konieczności używania samochodu.

**Tab. 2.1 Przykładowe działania wpisujące się obszar strategiczny PLANOWANIE PRZESTRZENNE W AGLOMERACJI OPOLSKIEJ**

| Nr działania | Działanie                                                                                                                                                                                                                              |
|--------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1.1          | Funkcjonalne planowanie struktury zabudowy sprzyjające redukcji popytu i kształtowaniu systemu transportu                                                                                                                              |
| 1.2          | Intensyfikacja prac nad mpzp, ograniczenie urbanizacji powstającej na podstawie decyzji WZiZT                                                                                                                                          |
| 1.3          | Opracowanie i przyjęcie przez wszystkich członków AO jednolitej strategii planowania przestrzennego nastawionej na poprawę mobilności                                                                                                  |
| 1.4          | Opracowanie planów miejscowych wyznaczających miejsca adresowane pod lokalizację centrum logistycznego (do centrum miasta nie może wjeżdżać uciążliwy transport)                                                                       |
| 1.5          | Opracowanie planów miejscowych wzdłuż Odry, w tym portów rzecznych (nastawienie na rozwój transportu wodnego)                                                                                                                          |
| 1.6          | Opracowanie mpzp zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju i nowej urbanistyki, transect (w tym pomocniczo opracowanie modeli komunikacyjnych wspomagających proces projektowania urbanistycznego) dla każdej jednostki urbanistycznej |
| 1.7          | Opracowanie wspólnych dla AO standardów infrastruktury pieszej uwzględniającej potrzeby osób z niepełnosprawnościami motorycznymi i sensorycznymi                                                                                      |
| 1.8          | Opracowanie wspólnych dla AO standardów infrastruktury rowerowej, uwzględniającej rowery i hulajnogi elektryczne                                                                                                                       |
| 1.9          | Przegląd istniejących przystanków i stacji kolejowych pod kątem „doposażenia” ich w funkcje usługowe („mix-use” przestrzeni okołodworcowych / okołoprzystankowych)                                                                     |
| 1.10         | Tworzenie „interesujących ulic” (ciągów pieszych), dzięki którym przestrzenie publiczne zmieniają swój charakter, nie będą monotonne i będą przyjazne dla mieszkańców                                                                  |

| Nr działania | Działanie                                                                                                                  |
|--------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1.11         | Tworzenie atrakcyjnych i przyjaznych mieszkańcom przestrzeni publicznych dostępnych tylko dla ruchu pieszego i rowerowego  |
| 1.12         | Tworzenie nowych osiedli mieszkaniowych na obszarach dobrze skomunikowanych z transportem publicznym                       |
| 1.13         | Tworzenie stref niskoemisyjnych                                                                                            |
| 1.14         | Utworzenie centrum obsługi mieszkańca w centrum handlowym położonym peryferyjnie względem Urzędu Miasta Opola              |
| 1.15         | Utworzenie modelu struktury funkcjonalno – przestrzennej AO                                                                |
| 1.16         | Uwzględnienie w studiach oraz mpzp terenów pod lokalizację parkingów P+R                                                   |
| 1.17         | Wprowadzenie „polityki parkingowej” w mpzp (np. powiązanie liczby miejsc parkingowych z funkcją obszaru wskazaną w Planie) |
| 1.18         | Wypracowanie koncepcji spójnych dróg dla rowerów i uwzględnienie jej w dokumentach planistycznych                          |

*Źródło: opracowanie własne*





## 2.2. BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO

W aspekcie bezpieczeństwa ruchu drogowego (dalej: BRD) w AO realizowane są przede wszystkim działania i inwestycje w zakresie:

- zmian organizacji ruchu,
- przebudowy i budowy odpowiedniej infrastruktury poprawiającej poziom BRD,
- obszarowe uspakajanie ruchu poprzez wprowadzanie stref uspokojonego ruchu,
- infrastrukturalne uspakajanie ruchu poprzez np. stosowanie progów zwalniających,
- fotoradary oraz odcinkowe pomiary prędkości,
- wprowadzanie sygnalizacji świetlnej, które przyczyniają się do poprawy BRD na drogach AO, szczególnie niechronionych uczestników ruchu drogowego.

Istotnym problemem BRD w AO jest utrzymująca się wysoka liczba zdarzeń drogowych oraz liczba rannych i ofiar śmiertelnych<sup>6</sup>. Porównując rok 2020 z rokiem poprzednim, tylko w Opolu nastąpił wyraźny wzrost poziomu BRD (m.in. osiągnięto oczekiwany poziom 0 ofiar śmiertelnych). Natomiast na pozostałym obszarze AO liczba zdarzeń i rannych utrzymuje się na podobnym poziomie (brak jest widocznego spadku), natomiast liczba ofiar śmiertelnych spadła o ponad połowę tylko w powiecie brzeskim, a w pozostałych powiatach (krapkowickim, opolskim i strzeleckim),

utrzymała się na podobnym poziomie lub wręcz wzrosła (ponad trzykrotnie w powiecie krapkowickim).

Strefy uspokojonego ruchu Tempo-30 funkcjonują wyłącznie w Opolu (w obszarze ŚSPP<sup>7</sup>, w centrum miasta oraz na części obszarów osiedli mieszkaniowych). Natomiast na obszarze całej AO, w celu podwyższenia poziomu BRD, stosowane są fotoradary, odcinkowe pomiary prędkości oraz odcinkowe ograniczenia prędkości.

Występują także konflikty interesów mieszkańców i kierowców, m.in. dotyczące braku akceptacji społeczeństwa dla wprowadzanych ograniczeń dla samochodów.

Źle zaprojektowane pod kątem BRD przejścia dla pieszych i przejazdy dla rowerzystów oraz niedostateczne lub nieprawidłowe oznakowanie i oświetlenie/doświetlenie, a także luki w przebiegach chodników i tras rowerowych powodujące konieczność poruszania się po drodze na zasadach ogólnych, skutecznie obniżają poczucie bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów.

Dlatego też BRD jest bardzo istotnym elementem poczucia bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego w AO, szczególnie dla jego niechronionych uczestników<sup>8</sup>. Mając na uwadze nadal dość dużą coroczną liczbę zdarzeń drogowych, rannych i ofiar śmiertelnych w AO, należy jeszcze bardziej zintensyfikować dotychczasowe działania

i realizować kolejne, polegające zarówno na zmianach w organizacji ruchu, jak i rozwoju infrastruktury drogowej.

W toku konsultacji ze wszystkimi JST AO oraz interesariuszami, biorąc pod uwagę oczekiwania mieszkańców AO, wskazano następujące działania zaradcze niwelujące zdiagnozowane powyżej problemy:

- rozwój infrastruktury drogowej dostosowanej do bezpiecznego przemieszczania się pieszych i rowerzystów po obszarze AO (Działanie: 2.1, 2.4):
  - budowa chodników oraz uzupełnianie luk w ich przebiegach w miejscowościach AO,
  - wydzielanie dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych od ruchu samochodowego w miejscowościach AO oraz pomiędzy nimi, także w dojazdach do Opola,
  - budowa nowych oraz przebudowa istniejących przejść dla pieszych oraz przejazdów dla rowerzystów wraz z poprawą oznakowania drogowego i ich doświetleniem,
  - stosowanie najwyższych standardów bezpieczeństwa w projektowaniu oraz realizacji inwestycji infrastrukturalnych, ze

<sup>6</sup> Dane dotyczą całych powiatów.

<sup>7</sup> ŚSPP: Śródmiejska Strefa Płatnego Parkowania – strefa A Strefy Płatnego Parkowania w Opolu.

<sup>8</sup> Piesi oraz rowerzyści.

- szczególnym uwzględnieniem osób z niepełnosprawnościami,
- poprawa BRD na drogach AO dla wszystkich uczestników ruchu drogowego (Działanie: 2.2, 2.3, 2.5, 2.7, 2.8, 2.10):
    - sukcesywna przebudowa kolejnych kolizyjnych skrzyżowań dróg z liniami kolejowymi z jednopoziomowych na bezpieczniejsze bezkolizyjne – skrzyżowania dwupoziomowe,
    - zakończenie budowy obwodnic oraz budowa kolejnych, celem wyprowadzenia ruchu tranzytowego, szczególnie ruchu ciężarowego, z miast i miejscowości AO,
    - likwidacja miejsc niebezpiecznych na sieci drogowej AO poprzez przebudowę, rozbudowę lub budowę nowej infrastruktury drogowej, ze szczególnym uwzględnieniem niechronionych uczestników ruchu drogowego,
    - w przypadku braku możliwości podniesienia poziomu BRD dla wszystkich użytkowników dróg – budowa sygnalizacji świetlnej, w tym
- akomodacyjnej (typu all-red, na żądanie itp.),
  - opracowanie dla całego obszaru AO elektronicznej mapy sieci dróg i tras rowerowych w AO, z uwzględnieniem BRD w aspekcie wyboru bezpieczniejszej trasy przejazdu,
  - rozbudowa istniejących oraz wprowadzanie nowych inteligentnych systemów transportowych (ITS) poprawiających płynność i bezpieczeństwo ruchu drogowego,
- zwiększenie priorytetu ruchu pieszych i rowerzystów w miastach i miejscowościach AO (Działanie: 2.6, 2.7, 2.10):
    - wprowadzanie stref uspokojonego ruchu (np. Tempo-30, strefa zamieszkania),
    - poprawa poziomu BRD w sąsiedztwie placówek oświatowych – programy pilotażowe dotyczące czasowego zamykania ulic lub ich odcinków przy szkołach,
- nowa organizacja ruchu dla ścisłego centrum Opola oparta na uwzględnieniu najwyższego priorytetu w ruchu dla pieszych,
- dyscyplinowanie użytkowników ruchu drogowego względem bezpiecznego poruszania się po drogach (Działanie: 2.9):
    - lokalizowanie stacjonarnych mierników prędkości (fotoradarów) w miejscach niebezpiecznych oraz w rejonie szkół, ośrodków zdrowia itp.,
    - wprowadzanie odcinkowych pomiarów prędkości pojazdów,
    - stosowanie sygnalizacji na żądanie, sygnalizacji all-red, sygnalizacji z detekcją na zadaną maksymalną prędkość,
    - zintensyfikowanie kontroli oraz pomiarów prędkości przez właściwe służby.

**Tab. 2.2 Przykładowe działania wpisujące się obszar strategiczny BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO**

| Nr działania | Działanie                                                                                                                                 |
|--------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 2.1          | Budowa infrastruktury drogowej dostosowanej do bezpiecznego ruchu pieszych i rowerzystów, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych |
| 2.2          | Likwidacja kolizyjnych przejazdów kolejowych w jednym poziomie w AO – budowa bezkolizyjnych skrzyżowań dróg z liniami kolejowymi          |
| 2.3          | Mapa BRD w skali AO                                                                                                                       |



| Nr działania |  | Działanie                                                                                                          |
|--------------|--|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 2.4          |  | Poprawa oznakowania i oświetlenia przejść dla pieszych                                                             |
| 2.5          |  | Przebudowa niebezpiecznych odcinków dróg na obszarze AO                                                            |
| 2.6          |  | Wprowadzanie stref uspokojonego ruchu                                                                              |
| 2.7          |  | Wprowadzenie czasowego zamknięcia ulic w okolicy szkół                                                             |
| 2.8          |  | Wprowadzenie sygnalizacji podnoszącej bezpieczeństwo użytkowników                                                  |
| 2.9          |  | Zwiększenie poziomu egzekucji stosowania przepisów przez użytkowników indywidualnych środków transportu            |
| 2.10         |  | Budowa/ rozbudowa infrastruktury spowalniającej ruch w centrach miast oraz w miejscach szczególnie niebezpiecznych |

*Źródło: opracowanie własne*





## 2.3. RUCH PIESZY

W AO wyraźnie widoczne jest silne zróżnicowanie jakości przestrzeni z perspektywy pieszych (szczególnie dzieci i osób starszych).

W niektórych miejscowościach Gmin AO, głównie wzdłuż dróg gminnych i powiatowych, nie ma w ogóle chodników lub funkcjonują one tylko po jednej stronie drogi.

Problemem w funkcjonalnym i bezpiecznym przemieszczaniu się pieszo po AO (głównie w Gminach AO) jest także brak ciągłości chodników na danej relacji. Istniejące luki w ich przebiegach nie zachęcają do podróży pieszych, ponieważ poruszanie się po jezdni mocno obniża poczucie bezpieczeństwa i komfort pieszego. Do podróży pieszych w AO zniechęca także różnorodność i niska jakość infrastruktury, ze szczególnym brakiem uwzględniania potrzeb osób z niepełnosprawnościami motorycznymi oraz sensorycznymi.

Niska obecnie świadomość mobilnościowa mieszkańców AO wpływa na małą skłonność do pokonywania krótkich tras np. (dom-sklep) pieszo lub rowerem. Jedną z podstawowych zachęt w ramach

zrównoważonej mobilności miejskiej, mających na celu wzrost udziału podróży pieszych po AO, jest także kreowanie i tworzenie przestrzeni komfortowych, funkcjonalnych oraz bezpiecznych dla mieszkańców AO, tak by mogli oni przekonać się, że ta forma przemieszczania się jest dla nich także dobra i wygodna, szczególnie w miastach i miejscowościach. Przemieszczanie się pieszo, głównie na krótkie odległości, jest także korzystne pod względem zdrowotnym i społecznym szczególnie dla dzieci i osób starszych. Dlatego też tak ważne jest zapewnienie wysokiej jakości infrastruktury przyjaznej pieszym.

Brak oświetlania, monitoringu i odpowiedniej infrastruktury na przystankach transportu publicznego przyczyniają się do spadku poczucia bezpieczeństwa osobistego, co w efekcie zniechęca mieszkańców AO do korzystania z tej formy przemieszczania się.

W toku konsultacji ze wszystkimi JST AO oraz interesariuszami, biorąc pod uwagę oczekiwania mieszkańców AO, wskazano następujące działania zaradcze, niwelujące zdiagnozowane powyżej problemy:

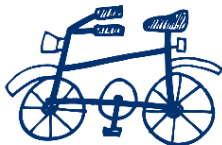
- stworzenie pełnej infrastruktury pieszej we wszystkich miejscowościach AO (Działanie: 3.1):
  - budowa chodników (co najmniej po jednej stronie drogi) na ulicach w miastach oraz w miejscowościach ich nieposiadających,
  - uzupełnianie brakujących ciągów pieszych – likwidacja luk w ich przebiegach w miastach i miejscowościach,
- przywracanie przestrzeni publicznych pieszym w centrach miast i miejscowościach jako element podnoszenia jakości życia mieszkańców AO (Działanie: 3.2, 3.3):
  - tworzenie stref uspokojonego ruchu, szczególnie w formie stref zamieszkania,
  - wyłączanie (stałe lub czasowe) z ruchu pojazdów poszczególnych ulic lub ich fragmentów poprzez tworzenie deptaków,
  - przywracanie całej szerokości chodników pieszym poprzez likwidowanie możliwości parkowania na nich pojazdów.

*Tab. 2.3 Przykładowe działania wpisujące się obszar strategiczny RUCH PIESZY*

| Nr działania | Działanie                                                                            |
|--------------|--------------------------------------------------------------------------------------|
| 3.1          | Budowa chodników                                                                     |
| 3.2          | Tworzenie stref ograniczonego transportu                                             |
| 3.3          | Zabezpieczanie chodników poprzez wygradzanie słupkami, elementami małej architektury |

*Źródło: opracowanie własne*

## 2.4. AGLOMERACYJNY SYSTEM ROWEROWY



Kolejnym po ruchu pieszym, ważnym dla zrównoważonej mobilności miejskiej rodzajem przemieszczania się po AO, jest ruch rowerowy. Obejmuje on nie tylko rowery indywidualne, ale także rowery i hulajnogi systemów współdzielonych (np. rower miejski, hulajnogi elektryczne) i ze względu na możliwość korzystania ze wspólnej infrastruktury (trasy rowerowe<sup>9</sup>) także pozostałe pojazdy lekkie, tj. prywatne hulajnogi i UTO<sup>10</sup>.

W AO corocznie powstają kolejne odcinki ścieżek rowerowych w postaci dróg dla rowerów oraz ciągów pieszo-rowerowych. Obecnie<sup>11</sup> długość tras rowerowych w AO wynosi 171,66 km (w tym 89,9 km w Opolu). Aż w czterech Gminach AO<sup>12</sup> z wszystkich JST AO nie ma jeszcze ścieżek rowerowych.

Funkcjonujące trasy charakteryzują się brakiem ciągłości – występujące luki w ich przebiegach powodują konieczność poruszania się pomiędzy istniejącymi odcinkami po jezdni na zasadach ogólnych, co z kolei mocno obniża poczucie komfortu i bezpieczeństwa rowerzysty.

Sukcesywnie (choć dość wolno) realizowane są kolejne, planowane przez wszystkie JST AO ścieżki rowerowe oraz likwidowane są luki w ich istniejących przebiegach, co daje podstawę do planowania oraz

realizowania i rozwoju aglomeracyjnego systemu infrastruktury rowerowej na obszarze AO, skierowanego szczególnie do osób nieposiadających własnego samochodu.

Żeby transport rowerowy stał się wraz z ruchem pieszym i transportem publicznym głównymi formami przemieszczania się po AO, mieszkańcy AO (szczególnie Gmin AO) powinni mieć zapewnione odpowiednie warunki do sprawnego, szybkiego, komfortowego i bezpiecznego poruszania się. Zapewnić to może jednolity, wspólny system rowerowy w AO, rozumiany jako infrastruktura (m.in. trasy rowerowe bez luk w przebiegach, parkingi B+R) i rozwiązania organizacyjne (np. systemy współdzielone, rower aglomeracyjny).

W toku konsultacji ze wszystkimi JST AO i interesariuszami, biorąc pod uwagę oczekiwania mieszkańców AO, uzgodniono następujące działania zaradcze niwelujące wskazane powyżej problemy:

- stworzenie jednorodnych odcinków tras rowerowych w AO, szczególnie na dojazdach z Gmin AO do Opola (Działanie: 4.1, 4.2, 4.3):
  - budowa spójnej sieci tras rowerowych z likwidacją luk pomiędzy istniejącymi odcinkami,

- powiązanie budowy nowych ciągów rowerowych i pieszo-rowerowych z funkcjonującymi i planowanymi centrami przesiadkowymi oraz doprowadzanie tras rowerowych do stacji i przystanków kolejowych, pętli autobusowych oraz do ważniejszych przystanków autobusowych,
- budowa spójnej sieci rowerowych tras turystycznych i rekreacyjnych,
- stworzenie systemu roweru aglomeracyjnego AO (Działanie: 4.6):
  - pilotażowe wprowadzenie systemu bike-sharing w Gminach AO w powiązaniu z systemem roweru miejskiego w Opolu,
- promowanie i zachęcanie do korzystania z roweru i innych pojazdów lekkich w podróżach po AO (Działanie: 4.2, 4.4, 4.5):
  - kampanie promujące korzystanie z rowerów i hulajnóg w dojazdach do szkół na terenie AO,
  - umożliwienie dojazdu rowerem do miejsc atrakcji turystycznych i popularnych miejsc rekreacji,

<sup>9</sup> Trasy rowerowe to drogi dla rowerów, ciągi pieszo-rowerowe, pasy dla rowerzystów, kontrapasy.

<sup>10</sup> UTO – urządzenie transportu osobistego. Pojazdy napędzane elektrycznie (z wyłączeniem hulajnóg elektrycznych), bez siedzenia i pedałów, do poruszania się wyłącznie przez kierującego.

<sup>11</sup> Dane za rok 2021.

<sup>12</sup> Gminy: Dąbrowa, Lewin Brzeski, Murów, Walce.

- wprowadzenie dla całego AO systemu oznakowania tras rowerowych wraz z elektroniczną mapą sieci dróg

rowerowych w AO (dostępną na platformie internetowej i poprzez aplikacje mobilne),

- wyposażanie tras rowerowych w tzw. miejsca obsługi rowerzystów składające się z miejsc odpoczynku, stacji naprawczych oraz kafejek rowerowych.

*Tab. 2.4 Przykładowe działania wpisujące się obszar strategiczny AGLOMERACYJNY SYSTEM ROWEROWY*

| Nr działania | Działanie                                                                                                                                              |
|--------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 4.1          | Budowa spójnej sieci dróg dla rowerów łączących obszary zamieszkania z miejscami pracy i realizacji potrzeb życiowych                                  |
| 4.2          | Budowa spójnych ścieżek rowerowych o charakterze rekreacyjnym i turystycznym                                                                           |
| 4.3          | Budowa ścieżek rowerowych na linii miejscowość – najbliższy główny przystanek publicznego transportu zbiorowego (w tym przystanek lub stacja kolejowa) |
| 4.4          | Budowanie kafejek rowerowych - miejsc spotkań rowerzystów na głównych trasach rowerowych                                                               |
| 4.5          | Opracowanie oraz upowszechnienie rowerowej mapy AO                                                                                                     |
| 4.6          | Utworzenie systemu roweru aglomeracyjnego (wypożyczalnia) w zainteresowanych gminach                                                                   |

*Źródło: opracowanie własne*







## 2.5. TRANSPORT ZBIOROWY

Transport zbiorowy w AO opiera się na transporcie kolejowym, miejskim, gminnym oraz powiatowym transporcie autobusowym.

Transport kolejowy AO tworzą połączenia regionalne, organizowane przez województwo opolskie na siedmiu trasach. Połączenia te wykorzystują 8 linii kolejowych. Na trzech liniach kolejowych ruch pasażerski nie jest w ogóle prowadzony.

Autobusowa komunikacja miejska funkcjonuje w Opolu i Krapkowicach, a komunikacja gminna w gminach: Krapkowice, Łubniany, Ozimek i Prószków.

W ramach komunikacji miejskiej w Opolu funkcjonują także cztery linie podmiejskie pomiędzy Opolem a gminami: Dąbrowa, Komprachcice i Prószków.

W ramach Związku powiatowo-gminnego „JEDŹ Z NAMI”, którego członkami jest kilka gmin Aglomeracji Opolskiej (Izbicko, Krapkowice, Gogolin, Zdzeszowice), funkcjonuje obecnie 13 linii powiatowo-gminnych (międzygminnych).

Oprócz transportu publicznego organizowanego przez Gminy AO, miejscowości w Gminach AO obsługiwane są także liniami komercyjnymi przewoźników prywatnych oraz lokalnych PKS-ów.

Gminy i powiaty AO podejmują wspólnie działania na rzecz ograniczenia negatywnych skutków rozwoju motoryzacji indywidualnej w AO. W ostatnich latach zrealizowano 5 dużych, partnerskich zadań inwestycyjnych dotyczących zarówno budowy dróg

przeznaczonych dla rowerów, budowy parkingów P+R, B+R, centrów przesiadkowych jak i budowy i przebudowy infrastruktury transportu publicznego w celu ograniczenia ruchu drogowego w centrach miast. Łącznie w realizacji projektów prowadzonych w formule partnerskiej w ramach strategii niskoemisyjnych udział wzięło 16 Gmin AO oraz powiat opolski, który pełnił funkcję lidera w dwóch zadaniach.

Obecnie w AO funkcjonuje pięć zintegrowanych węzłów przesiadkowych: w Opolu przy stacji kolejowej Opole Zachodnie i przystanku kolejowym Opole Wschodnie, w Lewinie Brzeskim przy dworcu kolejowym Lewin Brzeski, w Gogolinie przy dworcu kolejowym Gogolin i w Tułowicach przy przystanku kolejowym Tułowice. W Opolu trwa obecnie budowa ostatniego z trzech centrów przesiadkowych przy stacji Opole Główne. Pozostałe centra przesiadkowe w AO są nadal w fazie planowanych projektów. Brak węzłów przesiadkowych w istotnych lokalizacjach w AO przekłada się na niski poziom integracji różnych podsystemów transportu zbiorowego i indywidualnego.

W Opolu, przy stacji kolejowej Opole Grotowice oraz w AO przy przystanku kolejowym w Suchym Borze i stacji kolejowej w Tarnowie Opolskim uruchomiono parkingi P+R i B+R, a przy przystankach autobusowych w Dobrzeniu Wielkim i Popielowie parkingi B+R.

W AO występuje bardzo zróżnicowany poziom oferty publicznego transportu zbiorowego, wykazujący wysoką asymetrię w obsłudze poszczególnych Gmin AO, z silnym deficytem w miejscowościach położonych

poza głównymi korytarzami komunikacyjnymi. Widoczne jest silne zróżnicowanie oferty przewozowej pomiędzy dniem roboczym a weekendem (np. brak połączeń w weekend w gminach Lewin Brzeski, Zdzeszowice, Tułowice i Walce). Niska jakość oferty przewozowej występuje pomiędzy niektórymi Gminami AO i Opolem (np. Murów, Popielów).

Brak faktycznego priorytetu dla autobusów komunikacji miejskiej w Opolu oraz zbyt mała liczba przepraw przez Odrę i Kanał Ulgi wpływa na obniżenie atrakcyjności oferty przewozowej.

Pomimo przeprowadzonych projektów rewitalizacji niektórych linii kolejowych nadal w niewielkim stopniu wykorzystywany jest ich potencjał dla potrzeb pasażerskiego transportu wewnątrz AO.

Do osiągnięcia oczekiwanego poziomu przemieszczania się transportem zbiorowym po AO brakuje jego pełnego zintegrowania rozumianego jako: integracja taryfowo-biletowa, zintegrowane węzły przesiadkowe oraz integracja różnych systemów transportowych (transport publiczny oraz systemy transportu współdzielonego). Oczekiwane działania w tym zakresie mają za zadanie przede wszystkim zwiększenie udziału transportu publicznego w podróżach po AO, rozszerzenie jego zasięgu na obszary charakteryzujące się jego deficytem i jak największe obniżenie obecnie nadmiernie dużego udziału samochodów.

Na funkcjonalny transport publiczny w AO składa się również sposób jego organizowania i zarządzania nim, oparty i wykorzystujący obecnie funkcjonujące

rozwiązania zarówno miejskie (np. Opole), jak i gminne (np. Związek Powiatowo-Gminny „Jedź z nami”), czy regionalne przewozy kolejowe. Dla prawidłowego i efektywnego funkcjonowania transportu publicznego istotna jest również odpowiednia infrastruktura drogowa i przystankowa.

W toku konsultacji ze wszystkimi JST AO i interesariuszami, biorąc pod uwagę oczekiwania mieszkańców AO, uzgodniono następujące działania zaradcze niwelujące wskazane powyżej problemy transportu zbiorowego:

- infrastruktura drogowa dostosowana dla potrzeb pojazdów transportu publicznego oraz korzystających z niej osób (Działanie: 5.3, 5.4, 5.5, 5.10):
  - lokalizowanie nowych przystanków autobusowych w AO na obszarach, gdzie obecnie czas dojścia do przystanku przekracza 10 minut,
  - wprowadzenie jednolitych standardów obowiązujących w każdej JST AO, dotyczących infrastruktury przystankowej oraz okołoprzystankowej, w tym dla osób o ograniczonej mobilności i osób z niepełnosprawnościami,
  - podniesienie konkurencyjności transportu publicznego względem transportu samochodów indywidualnych poprzez znaczne skrócenie czasu przejazdu, podniesienie prędkości komunikacyjnej transportu publicznego w miastach, w szczególności w Opolu, poprzez tworzenie preferencji dla komunikacji
- infrastruktura drogowa oraz kolejowa dostosowana dla potrzeb pojazdów transportu publicznego oraz korzystających z niej osób (Działanie: 5.3, 5.4, 5.5, 5.8, 5.14):
  - budowa nowych przystanków kolejowych w Opolu oraz w Gminach AO obsługiwanych transportem kolejowym,
  - wprowadzenie jednolitych standardów obowiązujących w każdej JST AO dotyczących infrastruktury towarzyszącej (nienależącej do kompetencji PKP S.A.) stacji i przystanków kolejowych, szczególnie pod kątem osób o ograniczonej mobilności i osób z niepełnosprawnościami oraz systemu przesiadkowego (autobusy, samochody, rowery),
  - jak największe wykorzystanie istniejącej infrastruktury kolejowej (w tym linii i odcinków niewykorzystywanych obecnie do przewozów pasażerskich) dla potrzeb zintegrowanego transportu publicznego w AO poprzez ich remonty (zadania PKP PLK S.A.), adaptacje budynków stacji kolejowych (wspólne działania samorządów wojewódzkiego i lokalnych z PKP S.A.) i wykorzystanie infrastruktury okołostacyjnej,
- organizowanie zintegrowanego transportu publicznego w AO (Działanie: 5.1, 5.6, 5.7, 5.9, 5.11, 5.12, 5.16):
  - zbiorowej (śluzy, buspasy, ITS, zmiany organizacji ruchu drogowego, śródmieście bez transportu indywidualnego, itp.).
- wykorzystywanie wyników cyklicznie przeprowadzanych badań zachowań i preferencji transportowych mieszkańców AO w celu optymalizacji oferty transportu publicznego w całej A,
  - wprowadzenie pełnej integracji dla wszystkich organizatorów i operatorów funkcjonujących w AO w zakresie rozkładów jazdy oraz zintegrowanej taryfy biletowej, a także systemu informacji pasażerskiej,
  - rozwój sieci stacjonarnych biletomatów w Opolu oraz jej stworzenie w AO, szczególnie w Gminach AO w zintegrowanych węzłach przesiadkowych oraz na głównych przystankach w gminach,
  - rozwój taryfy biletowej przy wykorzystaniu nowoczesnych rozwiązań oraz ułatwiające poruszanie się po AO,
  - poprawa funkcjonowania obecnej sieci transportu publicznego w AO poprzez optymalizację przebiegów oraz zwiększanie częstotliwości kursowania, a także poprzez tworzenie nowych linii komunikacyjnych, zgodnie z aktualnym zapotrzebowaniem oraz na podstawie badań zachowań i preferencji transportowych.
- zwiększanie dostępności do transportu publicznego AO (Działanie: 5.2, 5.3, 5.13, 5.15, 5.18):
  - wykorzystanie istniejących oraz budowa kolejnych zintegrowanych węzłów przesiadkowych w Opolu oraz w Gminach AO, w tym węzłów przesiadkowych

- zintegrowanych z transportem kolejowym na stacjach i przystankach kolejowych,
- rozbudowa sieci przystankowej, szczególnie na obszarach Gmin AO, celem skracania czasu dojścia pieszego oraz dojazdu rowerem do przystanku lub węzła przesiadkowego,
- zwiększanie zasięgu obsługi zintegrowanego transportu publicznego w AO, szczególnie o obszary wykluczone transportowo oraz obsługiwane poniżej dopuszczalnego minimum obsługi, także w postaci linii tzw. telebusów na końcowych odcinkach linii miejskich w Opolu oraz linii lokalnych w Gminach AO,
- analiza możliwości wykorzystania linii szkolnych do obsługi transportu publicznego w AO,

- analiza możliwości wykorzystania istniejących linii komunikacyjnych w AO oraz tworzenia nowych, sezonowych linii do obsługi miejsc atrakcji turystycznych i przyrodniczych w AO.

Działanie 5.18 *Zwiększenie dostępności transportu publicznego poprzez tworzenie nowych połączeń do rozbudowujących się obszarów i poprawa częstotliwości kursowania na obsługiwanych terenach* zostało zobrazowane na Rys. 3.3 Działanie to realizuje założenia *Planu integracji publicznego transportu zbiorowego na obszarze Aglomeracji Opolskiej*<sup>13</sup> i opiera się na istniejących połączeniach kolejowych oraz na niezbędnych do utworzenia priorytetowych połączeniach autobusowych o wysokiej częstotliwości kursowania na obszarach nieobjętych zasięgiem oddziaływania stacji i przystanków kolejowych.

- wprowadzanie ekologicznych środków transportu do obsługi zintegrowanego transportu w AO (Działanie: 5.17):
  - zwiększanie liczby autobusów zero- i niskoemisyjnych celem zmniejszania negatywnego wpływu obecnej, innej niż już posiadana, niskoemisyjnej floty pojazdów,
  - współpraca z województwem opolskim oraz aktualnym operatorem regionalnych przewozów kolejowych dotycząca wprowadzania jak największej liczby pociągów hybrydowych oraz elektrycznych i odchodzenie od pociągów tylko spalinowych,

Tab. 2.5 Przykładowe działania wpisujące się obszar strategiczny TRANSPORT ZBIOROWY

| Nr działania | Działanie                                                                                                                                                                                                                                                            |
|--------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 5.1          | Badania zachowań i preferencji transportowych mieszkańców gmin AO w celu optymalizacji oferty PTZ                                                                                                                                                                    |
| 5.2          | Budowa centrów przesiadkowych                                                                                                                                                                                                                                        |
| 5.3          | Budowa nowych przystanków, w tym komunikacji miejskiej w Opolu                                                                                                                                                                                                       |
| 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) |

<sup>13</sup> Dokument przyjęty w grudniu 2019 roku i zaktualizowany w czerwcu 2020 roku.

| Nr działania | Działanie                                                                                                                                                                      |
|--------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 5.5          | Dostosowanie infrastruktury transportu publicznego do potrzeb osób o ograniczonej mobilności i osób z niepełnosprawnościami                                                    |
| 5.6          | Integracja rozkładów jazdy                                                                                                                                                     |
| 5.7          | Integracja taryfowo – biletowa, wprowadzenie biletów zintegrowanych dla pasażerów docierających do Opola z innych gmin AO                                                      |
| 5.8          | Inwestycje umożliwiające szersze wykorzystanie transportu kolejowego                                                                                                           |
| 5.9          | Rozbudowa sieci biletomatów stacjonarnych i tablic informacji pasażerskiej                                                                                                     |
| 5.10         | Priorytetyzacja pojazdów transportu publicznego w ruchu (m. in. buspasy, śluzy, ITS, itp.)                                                                                     |
| 5.11         | Uruchomienie sezonowych linii turystycznych do najważniejszych atrakcji turystycznych i przyrodniczych                                                                         |
| 5.12         | Wdrożenie tzw. taryfy dynamicznej w Opolu                                                                                                                                      |
| 5.13         | Wprowadzenie systemu “na telefon” na końcowych odcinkach autobusowych/busowych linii regionalnych do mniejszych wiosek                                                         |
| 5.14         | Wykorzystanie istniejącej infrastruktury kolejowej                                                                                                                             |
| 5.15         | Wykorzystanie przewozów szkolnych na potrzeby organizacji publicznego transportu zbiorowego                                                                                    |
| 5.16         | Wypracowanie nowoczesnych taryf biletowych promujących pasażerów często korzystających z komunikacji zbiorowej                                                                 |
| 5.17         | Zakup zero- i niskoemisyjnego taboru oraz rozwój infrastruktury do jego obsługi                                                                                                |
| 5.18         | Zwiększenie dostępności transportu publicznego poprzez tworzenie nowych połączeń do rozbudowujących się obszarów i poprawa częstotliwości kursowania na obsługiwanych terenach |

*Źródło: opracowanie własne*



## 2.6. TRANSPORT SAMOCHODOWY



W zrównoważonej mobilności miejskiej w AO za pomocą transportu samochodowego nadal będą przemieszczać się osoby i przewożone będą towary.

Transport samochodowy nie powinien jednak być już obecnie, ani nie może być w przyszłości, podstawową formą przemieszczania się po AO, w szczególności w dojazdach z Gmin AO do Opola oraz dla samych mieszkańców Opola w podróżach po mieście.

W aspekcie transportu samochodowego w AO podstawowym problem jest już sama, wyższa niż średnia dla kraju, liczba samochodów osobowych na 1 000 mieszkańców we wszystkich JST AO<sup>14</sup>, co potwierdza nazbyt wysoki ich udział w podróżach po AO. Udział ten łączy się także z brakiem zintegrowanej polityki planistycznej, polityki transportowej i parkingowej. Wynikiem tak dużej liczby samochodów osobowych są także bardzo wysokie wartości natężenia ruchu na drogach krajowych i wojewódzkich oraz kongestia ruchu drogowego w Opolu. Przyczynia się to szczególnie do obniżania poziomu BRD, nadmiernego obciążenia układu drogowego i wzrostu zapotrzebowania na miejsca do parkowania.

W związku z postępującą suburbanizacją występuje także silna presja na finansowanie z budżetów lokalnych budowy nowych dróg w celu obsługi powstających osiedli.

Wysokie natężenie ruchu w obszarach zabudowanych, powodujące kongestię, wynika z niekompletnego układu obwodnicowego Opola i braku obwodnic części miejscowości w Gminach AO. Dlatego też transport samochodowy powinien korzystać z funkcjonalnego układu drogowego, w tym z obwodnic, by móc sprawnie przewozić szczególnie towary, bez zbędnego przejazdu przez miasta i miejscowości. Wymaga to także odpowiedniego organizowania ruchu drogowego, ze szczególnym uwzględnieniem pieszych, rowerzystów i pojazdów transportu publicznego, a także zintegrowanej polityki planistycznej oraz nowej (restrykcyjnej) polityki transportowej porządkującej zasady i ograniczenia w nazbyt swobodnym obecnie poruszaniu się pojazdów (samochodów osobowych oraz pojazdów ciężarowych).

Zły stan infrastruktury drogowej, szczególnie na terenach nieurbanizowanych, pogarsza zarówno komfort przemieszczania się, jak i stan BRD dla wszystkich uczestników ruchu drogowego. Stąd też istotna jest wyraźna poprawa stanu technicznego dróg, szczególnie w Gminach AO.

W toku konsultacji ze wszystkimi JST AO i interesariuszami, biorąc pod uwagę oczekiwania mieszkańców AO, uzgodniono następujące działania zaradcze, niwelujące wskazane powyżej problemy dotyczące transportu samochodowego:

- modernizację istniejącej oraz budowę nowej infrastruktury drogowej (Działanie: 6.3, 6.5, 6.8, 6.9):
  - zakończenie budowy obecnie zaplanowanych obwodnic (lobbing mający na celu ich dokończenie, w tym obwodnicy Opola),
  - uzupełnienie systemu obwodnic miejscowości AO poprzez stworzenie planu ich budowy na kolejne lata w oparciu o programy rządowe, wojewódzkie oraz możliwości wsparcia unijnego,
  - przebudowa układu drogowego AO celem dostosowania go do obecnych wymogów i potrzeb transportowych mieszkańców AO oraz ruchu tranzytowego,
  - poprawa stanu technicznego dróg, szczególnie powiatowych i gminnych w Gminach AO oraz wsparcie AO w modernizacji i remontach dróg wojewódzkich,
- poprawę poziomu BRD oraz zwiększenie przepustowości (Działanie: 6.6, 6.7):
  - przebudowa układów drogowych miast i miejscowości celem ograniczenia oraz wyprowadzenia ruchu z ich centrum, szczególnie wyprowadzenia ruchu

<sup>14</sup> Dane dla Opola oraz odpowiednich powiatów.

- pojazdów ciężarowych (np. na obwodnice śródmiejskie),
  - przebudowa istniejących skrzyżowań na skrzyżowania typu rondo oraz budowa nowych rond w miejscach o wysokim natężeniu ruchu oraz w miejscach niebezpiecznych, zmiany organizacji ruchu w ścisłym centrum Opolu w celu nadania priorytetu i zwiększenia poziomu BRD dla ruchu pieszego i rowerowego,
  - uspokajanie ruchu poprzez wprowadzanie stref „Tempo 30” i stref zamieszkania w wybranych obszarach Opolu i Gmin AO,
  - ograniczanie negatywnego wpływu transportu drogowego na środowisko naturalne
- i antropogeniczne (Działanie: 6.1, 6.2, 6.4, 6.10, 6.11, 6.12):
  - promowanie pojazdów elektrycznych poprzez budowę kolejnych stacji ładowania samochodów elektrycznych w Opolu oraz w Gminach AO,
  - obniżanie poziomu hałasu komunikacyjnego poprzez budowę zielonych ekranów izolacyjno-akustycznych, zieleni izolacyjną,
  - utworzenie systemu stałego monitoringu jakości powietrza w zakresie emisji liniowej (komunikacyjnej) poprzez lokalizację automatycznych stacji pomiarowych w miastach AO,
- intensyfikacja czyszczenia nawierzchni jezdni (szczególnie w okresach bezdeszczowych oraz jesienno-zimowych) oraz regularne czyszczenie dróg w trakcie prac remontowych oraz budowlanych,
  - stosowanie ekologicznych środków i nowoczesnych technologii w ramach letniego i zimowego utrzymania dróg,
  - analiza możliwości wprowadzania Stref Czystego Transportu w Opolu oraz w Gminach AO, celem ograniczenia ruchu pojazdów niespełniających minimalnej określonej przepisami normy emisji spalin.

**Tab. 2.6 Przykładowe działania wpisujące się obszar strategiczny TRANSPORT SAMOCHODOWY**

| Nr działania | Działanie                                                                     |
|--------------|-------------------------------------------------------------------------------|
| 6.1          | Budowa stacji ładowania samochodów elektrycznych                              |
| 6.2          | Budowa zielonych ekranów izolacyjno-akustycznych                              |
| 6.3          | Budowa/ zakończenie budowy obwodnic                                           |
| 6.4          | Nasadenia zieleni izolacyjnej wzdłuż dróg                                     |
| 6.5          | Poprawa stanu technicznego dróg istniejących                                  |
| 6.6          | Przebudowa infrastruktury drogowej w celu wyprowadzenia ruchu z centrum miast |
| 6.7          | Przebudowa skrzyżowań na ronda                                                |



| Nr działania | Działanie                                                                                          |
|--------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 6.8          | Przebudowa układów komunikacyjnych                                                                 |
| 6.9          | Remont/ modernizacja dróg o niezadowalającym stanie technicznym                                    |
| 6.10         | Stworzenie kompleksowego systemu monitoringu jakości powietrza (emisja komunikacyjna) w skali AO   |
| 6.11         | Systematyczne prowadzenie prac porządkowych polegających na usuwaniu pyłów z pasów komunikacyjnych |
| 6.12         | Zastosowanie ograniczeń dla pojazdów w zakresie emisji spalin                                      |

*Źródło: opracowanie własne*





## 2.7. POLITYKA PARKINGOWA

Celem głównym w aspekcie parkowania w AO jest stworzenie przez wszystkie JST AO wspólnych, jednolitych standardów parkingowych. Powinny być one wykorzystywane zgodnie

z przyjętymi przez poszczególne JST AO politykami parkingowymi. Opole oraz każda z Gmin AO powinna przy tym uwzględniać lokalne uwarunkowania, problemy i planowany rozwój, a także porządkować zasady i możliwości parkowania w pasie drogowym, z niezajmowaniem przestrzeni chodników i nieparkowaniem „na dziko” na terenach zielonych.

Porządkowanie parkowania w AO już funkcjonuje w postaci strefy płatnego parkowania, ale tylko w Opolu i w Krapkowicach. W Opolu opłaty pobierane są za postój wszystkich pojazdów, w tym zero- i niskoemisyjnych. Natomiast w Krapkowicach promowane są pojazdy hybrydowe oraz niskoemisyjne poprzez zwolnienie ich z opłat za postój - w formie abonamentu rocznego.

Polityka parkingowa obejmuje także realizację systemu parkingów P+R<sup>15</sup> oraz B+R<sup>16</sup>, a także regulację opłat za postój, z możliwością jej integracji z systemem taryfowym transportu publicznego w AO. W AO funkcjonują nieliczne parkingi P+R, (trzy w Opolu oraz pięć w Gminach AO), przez co jako system

parkingowy są one zbyt mało popularne. Także niewystarczająca liczba parkingów B+R, w szczególności przy przystankach i stacjach kolejowych oraz najważniejszych przystankach autobusowych (trzy w Opolu oraz sześć w Gminach AO), przekłada się na brak wzrostu liczby podróży po AO z wykorzystaniem roweru i transportu publicznego. Brakuje także wystarczających zachęt do korzystania z parkingów P+R oraz centrów przesiadkowych w dojazdach z Gmin AO do Opolą.

Brak polityki parkingowej w JST AO skutkuje także chaotycznym parkowaniem w miejscach niedozwolonych. W Opolu jest to wynik wysokiego uzależnienia dojeżdżających do pracy z Gmin AO od samochodu osobowego.

Widoczny jest brak społecznej akceptacji dla wprowadzania radykalnych ograniczeń dla transportu samochodowego i niska świadomość społeczna dotycząca negatywnego wpływu ruchu samochodowego na środowisko.

Także z powyższego wynika wysoki poziom oczekiwań społecznych w zakresie rozbudowy systemu drogowego w Opolu i w Gminach AO, skutkujący naciskiem mieszkańców AO na poszerzanie ulic, wzrost liczby miejsc parkingowych oraz budowę nowej infrastruktury drogowej.

W toku konsultacji ze wszystkimi JST AO i interesariuszami, biorąc pod uwagę oczekiwania mieszkańców AO, uzgodniono następujące działania zaradcze niwelujące wskazane powyżej problemy:

- budowę ustandaryzowanego systemu parkingowego w całej AO (Działanie: 7.1, 7.2, 7.3, 7.4, 7.6, 7.9):
  - budowa parkingów typu P+R i/lub B+R i/lub K+R<sup>17</sup> w ramach budowy węzłów przesiadkowych (jako ich integralnych części składowych) na drogach wjazdowych do Opolą oraz na terenie innych gmin AO przy wszystkich stacjach i przystankach kolejowych, a także przy wybranych przystankach autobusowych,
  - doposażenie wybranych przystanków w wiaty rowerowe i/lub stojaki rowerowe,
  - lokalizowanie stojaków rowerowych w popularnych dla transportu rowerowego miejscach oraz przy celach podróży rowerowych w relacjach dom-szkoła, dom-praca, dom-rekreacja itp.,
  - analiza możliwości rozszerzenia miejsc parkingowych funkcjonujących jak system P+R o parkingi wielkopowierzchniowe przy

<sup>15</sup> P+R – Park and Ride – podróż łączona auto – transport publiczny: (podjedź samochodem) i ZAPARKUJ (na parkingu) I JEDŹ DALEJ (transportem publicznym).

<sup>16</sup> B+R – Bike and Ride – podróż łączona rower – transport publiczny: (podjedź rowerem) i ZAPARKUJ (na parkingu) I JEDŹ DALEJ (transportem publicznym).

<sup>17</sup> K+R – Kiss and Ride – miejsce postoju krótkoterminowego (od 1 do maksymalnie 5 minut) przy przystanku

komunikacyjnym, przeznaczone do podwiezienia lub odebrania samochodem osoby lub osób korzystających z transportu publicznego.

- dużych obiektach handlowych, przy których zlokalizowane są przystanki transportu publicznego – współpraca polegająca na wykorzystywaniu już istniejącej infrastruktury parkingowej (wymiana informacji, wspólna polityka parkingowa),
- nowe zasady ponoszenia opłat za postój w strefach płatnego parkowania w powiązaniu z transportem publicznym (Działanie: 7.5, 7.7):
    - wykorzystanie możliwości ustawowych co do kosztów parkowania, szczególnie
- w aspekcie stref płatnego parkowania i Stref Czystego Transportu,
  - polityka edukacyjna pokazującej realne koszty parkowania (zajętość terenu, realne wykorzystanie samochodu, koszty dla społeczeństwa, alternatywne dla samochodu możliwości przemieszczania się po AO),
  - dalszy rozwój oferty taryfowo-biletowej publicznego transportu zbiorowego w AO w sposób zachęcający do łączenia podróży
- samochodem oraz możliwości zaparkowania na parkingu P+R i kontynuacji podróży transportem publicznym,
  - sankcjonowanie zasad prawidłowego parkowania w AO (Działanie: 7.8, 7.9):
    - wzrost efektywności w egzekwowaniu przepisów parkowania,
    - likwidacja możliwości parkowania niezgodnego z przepisami ruchu drogowego oraz parkowania „na dziko” na terenach zielonych.

**Tab. 2.7 Przykładowe działania wpisujące się obszar strategiczny POLITYKA PARKINGOWA**

| Nr działania | Działanie                                                                                                                                                                                     |
|--------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 7.1          | Budowa centrów przesiadkowych                                                                                                                                                                 |
| 7.2          | Budowa parkingów B+R                                                                                                                                                                          |
| 7.3          | Budowa parkingów P+R                                                                                                                                                                          |
| 7.4          | Budowa parkingów K+R na obrzeżach ścisłego centrum Opola                                                                                                                                      |
| 7.5          | Podwyższenie opłat w strefach płatnego parkowania                                                                                                                                             |
| 7.6          | Ustawienie stojaków rowerowych i wiat rowerowych we wszystkich lokalizacjach mogących kumulować ruch rowerowy (parki, zbiorniki wodne, atrakcje turystyczne, zakłady pracy, kościoły, sklepy) |
| 7.7          | Wdrożenie ulg w opłatach parkingowych dla pojazdów współdzielonych w Opolu                                                                                                                    |
| 7.8          | Wprowadzenie zmian w organizacji ruchu uniemożliwiających parkowanie wzdłuż ulic usytuowanych przy parkach/ terenach zielonych                                                                |
| 7.9          | Współpraca z dużymi obiektami handlowymi polegająca na wykorzystywaniu już istniejącej infrastruktury parkingowej (wymiana informacji, wspólna polityka parkingowa)                           |

*Źródło: opracowanie własne*

## 2.8. TRANSPORT TOWAROWY



Prawidłowe funkcjonowanie miast i miejscowości oraz mieszkańców i całej strefy produkcyjno-usługowej w AO wynika także ze sprawnego transportu towarów. Sprawny ruch towarowy, oprócz dostarczania towarów, to także ruch pojazdów ciężarowych poza centrami miast i miejscowości oraz centra logistyczne ograniczające wjazd ciężarówek do nich. Brakuje też odpowiednio przygotowanych terenów inwestycyjnych w mniejszych gminach z dogodnym połączeniem z głównymi ciągami komunikacyjnymi, w tym z bezpośrednim dojazdem do autostrady A4.

W AO występuje deficyt jakościowy i ilościowy infrastruktury drogowej w obsłudze przewozów ładunków oraz niewykorzystanie potencjału czynnych i nieczynnych linii i bocznic kolejowych w obsłudze przewozów ładunków.

W AO funkcjonuje już 7 centrów logistycznych, wspomagających sprawny przepływ towarów pomiędzy nadawcą (producentem) a klientem (sprzedawcą). Pozytywnym przykładem wykorzystania transportu kolejowego do obsługi przedsiębiorstw w AO jest planowane przedsięwzięcie w Murowie polegające na przewozach kolejowych na dalsze odległości.

W AO mieszkańcy i drobni przedsiębiorcy nie mają możliwości wypożyczenia rowerów cargo.

W celu ochrony dróg przed przeciążonymi pojazdami o nacisku przekraczającym 11,5 t/oś, w AO

zlokalizowane są 4 wagi preselekcyjne oraz 4 place do ważenia pojazdów ciężarowych. W AO funkcjonują obszarowe i odcinkowe ograniczenia tonażowe dla pojazdów ciężarowych oraz ograniczenia na obiektach mostowych.

W toku konsultacji ze wszystkimi JST AO i interesariuszami, biorąc także pod uwagę oczekiwania mieszkańców AO, uzgodniono następujące działania zaradcze niwelujące wskazane powyżej problemy, polegające na:

- dalszej rozbudowie systemu logistyki towarów (Działanie: 8.1, 8.3, 8.4, 8.5):
  - zlokalizowanie kolejnych centrów logistycznych w AO, szczególnie przy autostradzie A4 i drogach ekspresowych, co usprawni przepływ towarów,
  - wykorzystanie potencjału transportu kolejowego w transporcie towarów na większe odległości, poprzez budowę stacji i terminali przeładunkowych na istniejących oraz odbudowanych bocznicach kolejowych,
  - usprawnienie dojazdu do centrów logistycznych poprzez łączniki drogowe do węzłów autostrad i dróg ekspresowych, z ominięciem obszarów zurbanizowanych (głównie mieszkaniowych),
  - wprowadzenie organizacji ruchu w miastach i miejscowościach

uniemożliwiającej wjazd pojazdów ciężarowych powyżej określonej masy całkowitej (np. 7 t.), wskazując w ten sposób na wykorzystanie centrów logistycznych i tzw. zasady ostatniej mili, w celu przeładunku towarów z dużych pojazdów ciężarowych na małe pojazdy ciężarowe i/lub dostawcze,

- ustaleniu zasad dystrybucji towarów w miastach i miejscowościach (Działanie: 8.2, 8.6, 8.7):
  - analiza możliwości lokalizowania i zasad funkcjonowania dedykowanych miejsc postojowych (tzw. kopert) dla dostaw towarów i firm kurierskich w Opolu oraz centrum miast i miejscowości Gmin AO,
  - wprowadzenie strefowania ruchu pojazdów ciężarowych w miastach i miejscowościach AO (strefy z zakazami wjazdu powyżej określonej masy całkowitej), ze wskazaniem tras dojazdu, miejsc postojowych oraz godzin, w których pojazdy ciężarowe o większej masie całkowitej niż obowiązująca w danej strefie, mogłyby wjeżdżać do niej z uwzględnieniem ustalonych obostrzeń,
  - współpraca z przedsiębiorcami przy ustaleniu zasad dystrybucji towarów w miastach i miejscowościach AO.

Tab. 2.8 Przykładowe działania wpisujące się obszar strategiczny TRANSPORT TOWAROWY

| Nr działania | Działanie                                                                                                              |
|--------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 8.1          | Lokalizacja nowych centrów logistycznych przy drogach szybkiego ruchu                                                  |
| 8.2          | Ocena zasadności wprowadzenia wydzielonych miejsc postojowych dla dostawców i kurierów w centrum Opola                 |
| 8.3          | Odbudowa zlikwidowanych bocznic kolejowych w celu zmniejszenia uzależnienia transportu towarów od transportu drogowego |
| 8.4          | Wybudowanie łączników dróg z autostradą uwzględniających transport towarowy                                            |
| 8.5          | Wymuszenie przeładunku ładunków do mniejszych pojazdów                                                                 |
| 8.6          | Wyznaczenie miejsc i godzin do rozładunku pojazdów ciężarowych                                                         |
| 8.7          | Współpraca JST AO z przedsiębiorcami w zakresie stosowania rozwiązań logistyki miejskiej                               |

*Źródło: opracowanie własne*





## 2.9. PROMOCJA I EDUKACJA

Promocja i edukacja dla potrzeb publicznego transportu zbiorowego i szerzej mobilności w AO funkcjonuje głównie jako element dodatkowy, niejednokrotnie przy realizacji zadań infrastrukturalnych, dofinansowanych ze środków zewnętrznych. Brak spójnego przekazu ze strony wszystkich JST AO oraz jednego podmiotu, który w imieniu wszystkich gmin i powiatów prowadziłby działania promocyjne i edukacyjne, utrudnia realizację działań edukacyjnych o szerokim zasięgu w tak ważnym w codziennym życiu obszarze mobilności.

W AO nadal jest zbyt mała świadomość i determinacja samorządów do wspólnego wprowadzania zmian systemowych. Wśród mieszkańców AO brak jest natomiast świadomości zalet i korzyści płynących ze zrównoważonej mobilności, co wynika także z niewystarczającej promocji publicznego transportu zbiorowego i alternatywnych środków transportu.

Efektom niskiej świadomości jest brak wypracowania wspólnej koncepcji działań i współpracy samorządów AO w zakresie prowadzenia działań edukacyjnych i informacyjnych wśród mieszkańców AO, z uwzględnieniem różnych potrzeb, oczekiwań i postaw mieszkańców zróżnicowanego obszaru AO.

Zbyt małe jest także zaangażowanie jednostek oświatowych w proces edukacji najmłodszych grup odbiorców w zakresie zrównoważonej mobilności, czyli grup, które w przyszłości mogą stać się głównymi

użytkownikami zrównoważonej mobilności. Niski poziom zaangażowania społeczeństwa nie sprzyja prowadzeniu szeroko zakrojonych działań wykraczających poza wymogi ustawowe, wynikające m.in. z konieczności konsultowania dokumentów zgodnie z zapisami ustawy środowiskowej<sup>18</sup>.

Zrównoważona mobilność miejska w AO będzie się rozwijać przede wszystkim dzięki wzrostowi świadomości mieszkańców AO co do prawidłowych postaw mobilnościowych i ekonomicznych oraz ekologicznych form przemieszczania się po AO.

Edukowanie wszystkich grup społecznych pozwoli na szybsze zrozumienie i praktykowanie współczesnych rozwiązań zrównoważonej mobilności pozwalających na oszczędność czasu, kosztów i środowiska naturalnego. Istotna jest także promocja transportu publicznego oraz przemieszczania się na krótkie odległości częściej pieszo oraz rowerem, celem dokonywania wyboru właściwego dla siebie przejazdu pod względem ekonomicznym, czasowym i komfortu.

Właściwie ukształtowana świadomość mobilnościowa wszystkich uczestników ruchu drogowego pozwoli także na wzrost poziomu BRD i poprawę komfortu poruszania się na wspólnej przestrzeni pasa drogowego.

Stąd też w toku konsultacji ze wszystkimi JST AO i interesariuszami, biorąc pod uwagę oczekiwania

mieszkańców AO, uzgodniono następujące działania zaradcze niwelujące wskazane powyżej problemy:

- edukacja i promocja w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej w AO (Działanie: 9.1, 9.3, 9.4):
  - wdrożenie działań edukacyjnych dla poszczególnych grup społecznych, wiekowych oraz w podziale na wszystkich uczestników ruchu drogowego, celem kształtowania właściwych postaw mobilnościowych,
  - promocja systemów współdzielonych jako alternatywy dla samochodu osobowego w poruszaniu się po AO, szczególnie w Opolu,
  - promowanie przemieszczania się po AO nie tylko transportem publicznym, lecz także rowerem i hulajnogą własną oraz rowerem i hulajnogą wypożyczaną,
- współpraca z pracodawcami mająca na celu promowanie zrównoważonej mobilności w AO (Działanie: 9.2, 9.6):
  - szkolenia dla pracowników celem zwiększenia udziału dojazdu do pracy rowerem, pieszo lub transportem publicznym,

<sup>18</sup> Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale

społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. 2021 poz. 2373)



- zachęcanie pracodawców do stosowania zachęt i benefitów dla pracowników docierających do pracy pieszo, rowerem oraz transportem publicznym, celem obniżania liczby samochodów osobowych,
- współpraca z największymi pracodawcami w celu zapewnienia odpowiedniej infrastruktury parkingowej oraz socjalnej dla pracowników dojeżdżających do pracy rowerem,
- informacja i komunikacja z pasażerami transportu publicznego w AO: (Działanie: 9.5):
  - wspólny dla wszystkich organizatorów i operatorów transportu publicznego w AO portal internetowy traktujący o wszystkich informacjach i działaniach związanych z transportem publicznym w AO,
  - wykorzystanie możliwości aplikacji mobilnych do informowania o transporcie publicznym w AO i komunikacji z pasażerami,
- zachęcanie nowych i utrzymanie obecnych użytkowników transportu zbiorowego w AO: (Działanie: 9.6):
  - system zachęt taryfowych – np. fiskalnych,
  - programy lojalnościowe – benefity za regularne korzystanie z transportu publicznego.

**Tab. 2.9 Przykładowe działania wpisujące się obszar strategiczny PROMOCJA I EDUKACJA**

| Nr działania | Działanie                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|--------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 9.1          | Działania oraz kampanie informacyjno-promocyjno-edukacyjne w zakresie bezpiecznego i prawidłowego przemieszczania się po AO, szczególnie w aspekcie bezpieczeństwa w ruchu pieszym i drogowym, skierowane dla wszystkich grup uczestników ruchu drogowego w AO                                    |
| 9.2          | Lobbing wśród największych pracodawców w AO w zakresie prowadzenia szkoleń dotyczących zmian sposobów dojazdu do pracy (innymi środkami transportu niż samochód) oraz w zakresie zapewnienia zaplecza socjalnego umożliwiającego korzystanie z rowerów w dojazdach do pracy przez ich pracowników |
| 9.3          | Promocja transportu współdzielonego, carsharingu i innych nowoczesnych rozwiązań w zakresie mobilności                                                                                                                                                                                            |
| 9.4          | Prowadzenie regularnej kampanii promującej korzystanie z rowerów i hulajnóg w szkołach na terenie AO                                                                                                                                                                                              |
| 9.5          | Utworzenie portalu internetowego agregującego informacje na temat transportu publicznego w całej AO                                                                                                                                                                                               |
| 9.6          | Wprowadzenie systemu zachęt i benefitów dla użytkowników transportu zbiorowego                                                                                                                                                                                                                    |

*Źródło: opracowanie własne*



## 2.10. ZARZĄDZANIE MOBILNOŚCIĄ



Zarządzanie mobilnością w AO, mające obecnie charakter rozproszony, opiera się o różne podmioty zarządzające infrastrukturą oraz publicznym transportem zbiorowym.

Rozproszenie to uniemożliwia sprawne prowadzenie zintegrowanych działań, obejmujących całą AO, obliczonych na konkretny rezultat - zmianę zachowań komunikacyjnych mieszkańców.

Wielopoziomowy system zarządzania siecią drogową oparty o JST różnego szczebla oraz agendę rządową powoduje, że dane działanie, wniosek, projekt czy inwestycję, należy uzgadniać z danym zarządcą drogi, co ma wpływ na sprawność działań na drogach i w ich bezpośrednim otoczeniu.

Dlatego bardzo ważna jest odpowiednia współpraca pomiędzy samorządami a zarządcami dróg, szczególnie jeżeli chodzi o drogi niebędące w zarządzie danej JST AO.

Istotnym problemem dla prawidłowego zarządzania infrastrukturą drogową jest autonomizacja działań wielu jednostek odpowiedzialnych za kreowanie polityki transportowej oraz zarządzanie ruchem na poziomie lokalnym, regionalnym i krajowym oraz zróżnicowane cele i priorytety poszczególnych zarządców dróg. Przekłada się to na realizowane inwestycje, które trudno weryfikować pod kątem spełnienia potrzeb zrównoważonej mobilności, jeżeli nie są realizowane przez daną JST.

Infrastruktura drogowa oraz organizacja ruchu są jeszcze w wielu miejscach AO niedostosowane do stale

rosnącej liczby pojazdów oraz rosnącego SDRR na drogach. Przyczynia się to do obniżania przepustowości dróg i skrzyżowań (szczególnie na obszarach zurbanizowanych, w tym w Opolu), a przez to do powstawania kongestii, co w efekcie wpływa na wzrost emisji liniowej (komunikacyjnej).

Kolejnym ważnym elementem są wysokie koszty realizacji inwestycji związanych z transportem, co często ma wpływ na zakres danego projektu ograniczony do elementów niezbędnych z punktu widzenia prawa budowlanego, lecz nieuwzględniający rozwiązań, które wpływałyby na polepszenie warunków poruszania się alternatywnymi środkami transportu.

Brakuje wyższego poziomu integracji organizatorów publicznego transportu zbiorowego na obszarze całej AO, gdzie mniejsza ich liczba tworzyłaby bardziej zintegrowany, zarówno liniowo jak i taryfowo, transport o funkcji aglomeracyjnej. Dochodzi do tego skomplikowany prawnie i organizacyjnie proces integracji transportu zbiorowego w obszarze funkcjonalnym, a także konkurencja operatorów prywatnych działających na rynku komercyjnym.

Wielość organizatorów skutkuje także brakiem skoordynowanych działań JST AO w obszarze publicznego transportu zbiorowego, w tym zintegrowanej siatki połączeń transportu publicznego, zapewniającej sprawny dostęp do najważniejszych generatorów ruchu. Duży obszar AO oraz mała gęstość zaludnienia na obszarach wiejskich wpływają szczególnie na niską efektywność ekonomiczną przewozów (wysoki koszt wzm), ograniczając tym

samą dostępność komunikacyjną do obszarów AO obecnie wykluczonych komunikacyjnie.

Na poziomie strategicznym kluczowy jest brak jednego organu – zespołu (lub stanowiska lub funkcji), który koordynowałby działania i planował system zachęt związanych z organizowaniem, koordynowaniem, kierowaniem i kontrolowaniem przemieszczania się ludzi na całym obszarze AO. Zarządzanie popytem występuje osobno i niezależnie od siebie w kilku obszarach AO z wykorzystaniem różnych, niezintegrowanych ze sobą, platform komunikacji.

Przyczynia się to do braku koordynacji działań na wielu poziomach administracji publicznej oraz trudność pogodzenia potrzeb wielu stron (organizatorów, operatorów i pasażerów), szczególnie na poziomie informacyjnym i taryfowo-biletowym pomiędzy poszczególnymi systemami transportu publicznego w AO.

W toku konsultacji ze wszystkimi JST AO i interesariuszami, biorąc pod uwagę oczekiwania mieszkańców AO, uzgodniono następujące działania zaradcze niwelujące wskazane powyżej problemy:

- powołanie dedykowanego zespołu ds. zrównoważonej mobilności oraz zarządzania mobilnością w AO (Działanie: 10.2, 10.6, 10.8, 10.14):
  - interdyscyplinarny zespół składa się z członków reprezentujących wszystkie JST tworzące AO oraz określa zasady i sposób jej funkcjonowania,

- zespół opracowuje strategię działania w zakresie wprowadzania zrównoważonej mobilności miejskiej w całej AO oraz w zakresie prawidłowego zarządzania nią, w tym analizuje możliwe warianty instytucjonalne zarządzania,
  - w ramach zespołu mogą zostać powołane stanowiska funkcyjne – pełnomocnik do spraw pieszych, pełnomocnik do spraw rowerzystów, pełnomocnik kierowców itp.,
  - zespół współpracuje z interesariuszami i jednostkami zewnętrznymi z obszaru transportu i mobilności,
  - wypracowanie w ramach zespołu jednolitych strategii, planów dotyczących poszczególnych podsystemów mobilności w Gminach i Powiatach AO,
- stworzenie systemu audytu, informacji i monitoringu oraz cyklicznego i interwencyjnego monitorowania realizacji celów i działań PZMM AO (Działanie: 10.1, 10.3 i 10.5):
  - budowa wspólnego systemu opartego o monitorowanie, pozyskiwanie, gromadzenie oraz analizę danych i informacji o funkcjonowaniu wszystkich komponentów składających się na zrównoważoną mobilność miejską w AO,
  - wdrożenie narzędzi audytu poszczególnych elementów podsystemów zrównoważonej mobilności, w tym transportu towarowego,
  - regularne badanie opinii oraz zachowań komunikacyjnych mieszkańców AO
- w aspekcie zrównoważonej mobilności miejskiej w AO,
- nawiązywanie współpracy JST AO z powiatami i gminami ościennymi oraz rozwój współpracy wewnątrz AO (Działanie: 10.4, 10.7, 10.9, 10.10, 10.12):
  - zacieśnienie współpracy ze związkiem celowym powiatowo-gminnym „Jedź z nami”,
  - zacieśnienie współpracy w ramach istniejących i nowo zawartych porozumień międzygminnych,
  - utworzenie nowego podmiotu wspomagającego zarządzanie publicznym transportem zbiorowym w AO,
  - realizacja wspólnych i zintegrowanych projektów w transporcie i mobilności,
  - wprowadzenie wspólnego systemu zarządzania ruchem i transportem publicznym,
- wykorzystanie Stowarzyszenia Aglomeracja Opolska (dalej: SAO) do przygotowania i wdrażania PZMM AO oraz innych działań związanych ze zrównoważoną mobilnością (Działanie: 10.11, 10.13, 10.15):
  - opracowanie i przygotowanie PZMM AO wraz z realizacją działań i nadzorem nad ich realizacją,
  - wsparcie Gmin i Powiatów AO w zakresie informacji i promocji PZMM AO.

Powołanie wskazanego powyżej zespołu oraz jego członków powinno być usankcjonowane przynajmniej na poziomie zarządzeń wójtów, burmistrzów, prezydenta oraz starostów, w celu nadania mu trwałego charakteru, przy czym zabezpieczenie techniczne funkcjonowania zespołu (miejsca spotkań, komunikacyjna platforma informatyczna) może być zapewnione przez SAO.

Powołanie członków zespołu w formie zarządzenia umożliwi umocowanie wytypowanych osób w strukturze danej JST i upoważnia do zbierania niezbędnych danych i informacji w celu wspólnego przygotowywania zadań, realizacji działań czy ich monitorowania na poczet późniejszej sprawozdawczości. Rozwiązaniem pożądanym jest utworzenie informatycznego systemu gromadzenia danych i unifikacja metod ich pozyskiwania w ramach JST.

Do czasu utworzenia dedykowanego nowego podmiotu, obowiązek wsparcia zespołu i zapewnienie narzędzi do jego funkcjonowania może być częścią zadań SAO, pełniącego także funkcję Biura ZIT AO, jako jednostki działającej na rzecz wszystkich zainteresowanych JST.

Trwałość zespołu może zostać zapewniona poprzez docelowe usankcjonowanie go w strukturze organizacyjnej SAO lub wręcz w wyniku powołania związku JST (uzupełnionego o stosowne zaplecze administracyjne i kadrowe), który mogą przejąć zadania poszczególnych gmin, szczególnie te wykraczające zasięgiem poza ich granice, w tym realizacja działań wskazanych w obszarze promocji i edukacji.

Tab. 2.10 Przykładowe działania wpisujące się obszar strategiczny ZARZĄDZANIE MOBILNOŚCIĄ

| Nr działania | Działanie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|--------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 10.1         | Analiza dobrych praktyk w zakresie działań promujących zrównoważoną mobilność miejską na terenie Polski i Europy adresowanych do kluczowych segmentów rynku (np. uczniów)                                                                                                                                                                  |
| 10.2         | Analiza wariantów, możliwości prawnych oraz kosztów i korzyści ewentualnego powołania wydzielonej struktury do zarządzania mobilnością na obszarze AO                                                                                                                                                                                      |
| 10.3         | Audyt istniejącej infrastruktury rowerowej pod kątem działań remontowych i modernizacyjnych mających na celu podniesienie BRD                                                                                                                                                                                                              |
| 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                                                                                                                                                                                                                                              |
| 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)                                    |
| 10.7         | Porozumienia międzygminne w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego                                                                                                                                                                                                                                                         |
| 10.8         | 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                                                                                                 |
| 10.9         | Realizacja zintegrowanych projektów w obszarze transportu i mobilności                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| 10.10        | 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 <sup>19</sup> na obszarze Aglomeracji Opolskiej |
| 10.11        | Wdrożenie działań wynikających z PIPTZ AO                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| 10.12        | Wprowadzenie Inteligentnego Systemu Zarządzania Ruchem i Transportem Publicznym                                                                                                                                                                                                                                                            |
| 10.13        | Wykorzystanie potencjału i doświadczenia Biura SAO w realizacji kampanii informacyjno – edukacyjnych                                                                                                                                                                                                                                       |
| 10.14        | Wypracowanie programu utrzymania i podnoszenia jakości/ standardów komunikacji miejskiej (w zakresie taboru, infrastruktury, dostępności informacji i biletów)                                                                                                                                                                             |
| 10.15        | Zaangażowanie struktur AO w prowadzenie działań promocyjnych                                                                                                                                                                                                                                                                               |

*Źródło: opracowanie własne*

<sup>19</sup> Plan Integracji Publicznego Transportu Zbiorowego na Obszarze Aglomeracji Opolskiej, Opole 2019.





## 2.11. WYNIKI BADAŃ SPOŁECZNYCH

W ramach diagnozy sytuacji mobilności w AO przeprowadzono badania społeczne<sup>20</sup>. Przy opisywaniu wyników badań informacje zostały podzielone na grupy: mieszkańców AO (mieszkańcy Opola i wszystkich Gmin AO) lub na mieszkańców Opola (Opole bez Gmin AO) oraz na mieszkańców Gmin AO (bez Opola). Dodatkowo przeprowadzono badanie w formie ankiety audytoryjnej, rozesłanej do przedstawicieli największych zakładów pracy oraz miejsc nauki. Badanie to miało na celu uzupełnienie wyników warsztatów konsultacyjnych w oparciu o indywidualne preferencje ankietowanych.

Aż 44% mieszkańców Opola chciałoby dojeżdżać do pracy transportem publicznym (obecnie dojeżdża w ten sposób tylko 25%). Dwa razy mniej (19%) chciałoby się przemieszczać prowadząc własny samochód (obecnie robi tak 37% mieszkańców AO). Natomiast tyle samo mieszkańców Gmin AO – po 39% deklaruje dojazd do pracy zarówno transportem publicznym, jak i samochodem.

W Opolu uczniowie i studenci deklarują, że chcieliby zwiększyć udział podróży za kierownicą samochodu oraz rowerem, ale kosztem podróży pieszych. Natomiast w Gminach AO uczniowie i studenci deklarują chęć zmniejszenia udziału podróży samochodem na rzecz wzrostu podróży transportem publicznym.

Motywacje w wyborze sposobu przemieszczania się są podobne wśród mieszkańców Opola oraz Gmin AO. Pierwszą (najczęstszą) odpowiedzią było: „tak jest najszybciej”. Druga wskazuje, że poczucie komfortu jest cenione wyżej niż przystępne koszty przejazdu. Trzecia odpowiedź: „nie mam innego wyboru” wskazuje, że aż około 75% mieszkańców AO porusza się obecnie samochodem, ponieważ oferta transportu publicznego jest dla nich niesatysfakcjonująca lub jej brakuje. Kolejna odpowiedź – „Jestem niezależny/a”, wiąże się prawdopodobnie z niesatysfakcjonującą ofertą transportu publicznego.

42% mieszkańców Opola jest zadowolonych z obecnego sposobu przemieszczania się, a 58% chciałoby go zmienić. Natomiast wśród mieszkańców Gmin AO tylko 20% jest zadowolonych z obecnego sposobu przemieszczania się, a 80% z nich chciałoby zmian w stosunku do stanu obecnego. Mieszkańcy AO, którzy chcą zmienić swój sposób przemieszczania się, jako najważniejszy czynnik motywujący wybór innego niż obecnie sposobu przemieszczania się wskazują czas podróży.

Jako największą przeszkodę w przemieszczaniu się w oczekiwany sposób mieszkańcy AO (27% mieszkańców Opola i 29% mieszkańców Gmin AO) podają niesatysfakcjonującą obecnie ofertę komunikacji zbiorowej. Najczęściej zgłaszane są oczekiwania względem siatki połączeń i częstotliwości kursowania. 21% mieszkańców Opola oraz 16% mieszkańców Gmin AO, obawia się skutków kongestii

drogowej w aspekcie opóźnień i niedotarcia na czas do celu podróży. Jako istotne bariery w realizacji podróży w pożądanym sposobie wymieniane są niedostatki infrastruktury. Mieszkańcy Opola oczekują na pierwszym miejscu odpowiedniej infrastruktury dla komunikacji miejskiej, a na drugim dla ruchu rowerowego. Natomiast mieszkańcom Gmin AO zależy przede wszystkim na zadawalającej infrastrukturze dla komunikacji gminnej i międzygminnej, a następnie lepszej infrastruktury drogowej dla samochodów. Tylko 7% mieszkańców Opola i Gmin AO powstrzymuje od wyboru dojazdu samochodem niska podaż miejsc parkingowych, a najmniej istotna jest mała dostępność pojazdów systemów współdzielonych.

Mieszkańcy Opola wskazywali jako najważniejszy dla nich szereg działań związanych z poprawą funkcjonowania komunikacji miejskiej, w tym zwiększenie częstotliwości kursowania, poprawa punktualności poprzez tworzenie buspasów oraz dalszy rozwój infrastruktury dedykowanej komunikacji miejskiej. W mniejszym stopniu wskazywali oni na potrzebę rozwoju infrastruktury dla pozostałych dziedzin transportu. Dla mieszkańców Gmin AO najważniejsza jest częstotliwość kursowania transportu publicznego gminnego i międzygminnego, a także potrzeba rozwoju infrastruktury dla linii gminnych i międzygminnych. Chcieliby oni także zwiększenia częstotliwości kursowania pociągów oraz komunikacji miejskiej.

Mieszkańcy AO są w zasadzie zadowoleni z poziomu infrastruktury transportowej. Najkorzystniej oceniony został stosunkowo wysoki poziom BRD dla jego niechronionych uczestników oraz w zakresie transportu publicznego, a także dobra dostępność do infrastruktury transportu zbiorowego. Dobrze oceniana jest także infrastruktura dla pieszych i rowerzystów, pomimo że mieszkańcy AO zgłaszają jednocześnie brak ciągłości tras rowerowych. Mieszkańcy Gmin AO wyraźnie wskazują na niską dostępność do autobusów gminnych i komercyjnych.

Najgorzej oceniana jest infrastruktura parkingowa. Wynika to z jeszcze niesatysfakcjonującej dostępności do transportu publicznego (liczba kursów, częstotliwości kursowania, nowe linie), co odbija się nadal wysokim poziomem korzystania z samochodów,

co z kolei przekłada się na niską podaż miejsc parkingowych.

43% mieszkańców Opola oraz 28% mieszkańców Gmin AO nie miało dotychczas potrzeby brania udziału w konsultacjach społecznych dotyczących planowanych zmian w transporcie publicznym w AO. Tylko 28% mieszkańców Opola oraz 19% mieszkańców Gmin AO, wykazało zainteresowanie dotychczas przeprowadzonymi konsultacjami. Natomiast aż 53% mieszkańców Gmin AO oraz 29% mieszkańców Opola jest bardziej krytyczna dla swoich władz, określając sposoby komunikowania się z nimi poprzez konsultacje jako raczej złe lub bardzo złe.

Jedynie 23% mieszkańców AO deklaruje czynny udział w dialogu z władzami lokalnymi oraz władzami AO

w konsultacjach dotyczących zmian w transporcie na obszarze AO. Preferowane są rozbudowane formy konsultacji społecznych. Bardzo niski jest natomiast poziom zainteresowania mieszkańców AO uczestnictwem w działaniach informacyjnych lub edukacyjnych związanych z kształtowaniem sposobów przemieszczania się po AO. Wynikać to może z nieefektywnych dotychczas działań Opola i Gmin AO w tym zakresie, czego efektem może być nadal wysoki udział podróży po AO samochodem osobowym.

Mając powyższe na uwadze, w aspekcie wskazywanego oczekiwania przez mieszkańców AO wzrostu podróży transportem publicznym, należałoby odpowiednio kreować politykę mobilnościową wśród nich, tak aby wpłynąć na istotną zmianę ich zachowań komunikacyjnych.







## 2.12. ANALIZA SWOT

Analiza SWOT pokazuje najistotniejsze elementy traktujące o właściwościach składowych obszaru zrównoważonej mobilności miejskiej w AO, pod względem ich funkcjonowania bądź nie oraz znaczenia dla mieszkańców AO.

W analizie SWOT uwzględniono Diagnozę stanu istniejącego oraz wyniki przeprowadzonych badań, dlatego też obejmuje ona:

- planowanie przestrzenne w aglomeracji,
- bezpieczeństwo ruchu drogowego,
- transport własny,
- transport zbiorowy,
- systemy transportu współdzielonego,
- politykę parkingową,
- transport towarowy,
- zarządzanie mobilnością.

### Mocne strony

Do mocnych stron obecnego stanu mobilności miejskiej w AO należą:

- Ugruntowana, wieloletnia formuła współpracy gmin tworzących AO;
- Wysoki udział powierzchni gmin AO objętych obowiązującymi mpzp<sup>21</sup>,
- Realizacja szerokiego wachlarza działań poprawiających BRD na poziomie lokalnym,

- Stosunkowo dobrze rozwinięta sieć publicznego transportu zbiorowego<sup>22</sup>, w tym kolejowego obejmująca Opole i część Gmin AO,
- Rozpoczęcie procesu integrowania ptz<sup>22</sup> w części AO poprzez przystąpienie części Gmin AO do związku powiatowo-gminnego „Jedź z nami”,
- Rozwijająca się w AO infrastruktura sprzyjająca integracji różnych środków transportu (węzły integracyjne, parkingi przy przystankach kolejowych),
- Funkcjonujące w dwóch gminach (Opole i Krapkowie) strefy płatnego parkowania,
- Rozwinięta sieć centrów logistycznych w AO.

### Słabe strony

Słabe strony mobilności miejskiej w AO to przede wszystkim:

- Niska adekwatność obowiązujących SuiKZP uchwalonych przed 2016 rokiem w wielu gminach AO, nieuwzględniająca istotnych zmian w strukturze przestrzennej oraz potrzeb transportowych,
- Brak mpzp uwzględniających tereny gmin AO, szczególnie istotne z punktu widzenia obsługi podróży i usług użyteczności publicznej,
- Niekontrolowana suburbanizacja skutkująca rozproszaniem zabudowy i wysoką transportochłonnością struktur osadniczych,

- Brak koordynacji na poziomie opracowywania i uchwalania dokumentów planistycznych pomiędzy gminami, szczególnie na obszarach stykowych,
- Niski udział stref zamieszkania i Tempo30 w lokalnych układach drogowych Gmin AO;
- Niska jakość przestrzeni publicznych w AO, szczególnie na obszarach Gmin AO,
- Niski poziom BRD<sup>23</sup> niechronionych uczestników ruchu drogowego (pieszych i rowerzystów oraz osób o ograniczonej mobilności<sup>24</sup>),
- brak spójnej sieci pozwalającej na bezpieczny przejazd rowerem pomiędzy miejscowościami AO, w tym do węzłów przesiadkowych ptz, bez konieczności korzystania z jezdni wraz z samochodami,
- Brak spójnej sieci turystycznych i rekreacyjnych tras rowerowych w AO,
- Niezadowalający stan techniczny dróg lokalnych w AO, m.in. braki w infrastrukturze dla pieszych
- Niewielki obszar AO pokryty strefą płatnego parkowania,
- Nierównomierny poziom rozwoju infrastruktury rowerowej i pieszej w poszczególnych Gminach AO,
- Niezadowalający stan infrastruktury drogowej i jej niska dostępność dla innych uczestników ruchu (pieszych, rowerzystów),

<sup>21</sup> Miejskowy plan zagospodarowania przestrzennego danej gminy.

<sup>22</sup> Publiczny transport zbiorowy, dalej: ptz

<sup>23</sup> Bezpieczeństwo ruchu drogowego.

<sup>24</sup> Osoby niepełnosprawne, osoby z wadami wzroku (niewidome) i słuchu (głuche i głuchonieme), osoby starsze, osoby z małymi dziećmi.

- Rozwój systemu mobilności współdzielonej ograniczony do Opola,
- Zróżnicowany poziom oferty publicznego transportu zbiorowego, wykazujący wysoką asymetrię w obsłudze poszczególnych Gmin AO, z silnym deficytem w miejscowościach położonych poza głównymi korytarzami komunikacyjnym,
- Brak pełnej integracji taryfowo-biletowej ptz<sup>22</sup> w AO,
- Nieoptymalny, nadmierny zakres wykorzystywania samochodu osobowego w codziennych podróżach,
- Brak odpowiednio przygotowanych terenów inwestycyjnych z dogodnym połączeniem z głównymi ciągami komunikacyjnymi w mniejszych gminach,
- Brak dostępu do zintegrowanej informacji dla Mieszkańców w zakresie ptz i komunikacji rowerowej.

#### Szanse

- Obowiązujące SUIKZP uchwalone w latach 2019-2020 w 5 gminach AO, uwzględniające wymogi mobilności miejskiej,
- Oparcie kierunków rozwoju przestrzennego w AO o najważniejsze korytarze transportowe, w których podstawowym środkiem transportu jest kolej,
- Współpraca Gmin AO oraz Opola w zakresie planowania przestrzennego i określania

priorytetów w zagospodarowaniu przestrzennym oraz obsługi transportowej terenów przeznaczonych do zagospodarowania,

- Rozwój infrastruktury mobilności aktywnej i powiązanie jej z infrastrukturą publicznego transportu zbiorowego,
- Rozwój systemów mobilności współdzielonej w Gminach AO,
- Budowa obwodnic skutkująca wyprowadzeniem ciężkiego ruchu tranzytowego poza miejscowości AO,
- Przebudowa lokalnych układów drogowych z uwzględnieniem potrzeb wszystkich uczestników ruchu, w tym niezmotywowanych,
- Wdrażanie kompleksowej polityki parkingowej w pozostałych Gminach AO,
- Wprowadzenie wspólnej polityki dot. logistyki w AO, obejmującej m.in. wyznaczanie zasad dystrybucji towarów w gminach AO,
- Wykorzystanie potencjału transportu kolejowego w przewozach ładunków w AO,
- Integracja transportu publicznego, z uwzględnieniem wskazań i działań w PIPZT AO<sup>25</sup>,
- Potencjał do dalszego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w AO w postaci kilku dużych przewoźników autobusowych na terenie Opola i Gmin AO,
- Prowadzenie kompleksowej współpracy z podmiotami zewnętrznymi (np.

przedsiębiorstwami, centrami handlowymi) w zakresie edukacji i promocji zrównoważonej mobilności w AO,

- Deklarowana przez znaczną część mieszkańców AO chęć realizowania podróży transportem publicznym zamiast samochodem (w przypadku rozwoju ptz),
- Stworzenie struktur organizacyjno-zarządczych dla zarządzania zrównoważoną mobilnością w AO,
- Regulacje na szczeblu krajowym poprawiające BRD,
- Polityka UE promująca zrównoważoną mobilność.

#### Zagrożenia

- Niskie tempo prac nad sporządzeniem nowych mpzp w gminach o niskim pokryciu powierzchni sprzyjające chaosowi urbanistycznemu,
- Zbyt wolna realizacja nowych odcinków dróg oraz budowy obwodnic, skutkująca pogarszaniem się BRD i wzrostem emisji w miastach i miejscowościach,
- Dalszy wzrost emisji pochodzących z sektora transportu w AO,
- Postępująca suburbanizacja,
- Brak partycypacji społecznej i powiązany z nią brak społecznej akceptacji do zmian i obostrzeń dla komunikacji indywidualnej (samochody osobowe) wpływający na opóźnienie lub niepełne

<sup>25</sup> Plan Integracji Publicznego Transportu Zbiorowego na obszarze Aglomeracji Opolskiej z roku 2019, zaktualizowany w czerwcu 2020 roku.

wprowadzanie kolejnych elementów zrównoważonej mobilności miejskiej w AO,

- Brak wspólnego zarządzania mobilnością w AO przez wszystkie JST AO, uniemożliwiające zintegrowane zarządzanie, integrację taryfowo-biletową oraz atrakcyjność zintegrowanego

transportu publicznego w AO względem samochodu,

- Niski poziom społecznej akceptacji dla prowadzenia restrykcyjnej polityki parkingowej w AO,

- Pogarszająca się kondycja finansów jednostek samorządu terytorialnego utrudniająca realizację zaplanowanych działań.



# Scenariusze



Metody scenariuszowe wykorzystywane są coraz częściej ze względu na trudność w prognozowaniu w wymiarze długookresowym. Pandemia COVID-19 wykazała, że klasyczne metody prognozowania zawodzą w sytuacjach określanych mianem „czarnego łabędzia”<sup>26</sup>. Od lat 80. ub. wieku scenariusze znajdują zastosowanie w kształtowaniu polityki transportowej krajów wysoko rozwiniętych<sup>27</sup>.

Przy ocenie proponowanych scenariuszy należy wziąć pod uwagę ich wiarygodność, spójność oraz przydatność w procesie podejmowania decyzji. Szczególnie w obecnych czasach istotne jest uwzględnienie ryzyka niepewności, szczególnie w sytuacji porównywania ze scenariuszem wyjściowym (bazowym – business as usual). Stąd też duże znaczenie ma opracowanie scenariusza bazowego<sup>28</sup>, który stanowić będzie podstawę dla porównywania zmian i punkt wyjścia dla tworzenia przynajmniej części wskaźników monitorujących realizację planu zrównoważonej mobilności.

Scenariusze pomagają zainteresowanym stronom lepiej zrozumieć prawdopodobne efekty działań określonych w planie zrównoważonej mobilności miejskiej. Zobrazowanie różnych sytuacji, mogących wystąpić w przyszłości, pozwala na niezależną ocenę konsekwencji obecnych trendów, działań już zaprogramowanych oraz ewentualną korektę kierunków działania. Analiza efektów poszczególnych scenariuszy umożliwia określenie realistycznych celów i wskaźników monitorujących.

Dla zbudowania scenariuszy dla mobilności podstawowe znaczenie ma dostępność i wiarygodność danych. Popularność scenariuszy zbudowanych w oparciu o takie dwa wymiary wynika z ich przejrzystości, względnej łatwości w doborze parametrów oraz niewielkiej liczbie scenariuszy o dużym stopniu zróżnicowania. Scenariusze tego typu wykorzystywane są zarówno w strategiach przedsiębiorstw (np. Network Rail, publicznego zarządcy infrastruktury transportu kolejowego

w Wielkiej Brytanii<sup>29</sup>) i jednostek samorządu terytorialnego (np. w Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020<sup>30</sup>).

W odniesieniu do AO, punktem wyjścia dla zdefiniowania scenariusza bazowego była diagnoza, w której uwzględniono poprzednie opracowania (m.in. „Raport scopingowy”), wyniki warsztatów i spotkań z interesariuszami reprezentującymi różne grupy, analizę dokumentów strategicznych oraz wiedzę ekspercką. Kolejne scenariusze opracowane zostały w oparciu o założenia dotyczące wyboru kierunków strategicznych i możliwości budżetowe dotyczące nie tylko realizacji przedsięwzięć infrastrukturalnych i taborowych, ale również z uwzględnieniem wydatków niezbędnych na utrzymanie poszczególnych podsystemów zrównoważonej mobilności w AO (np. publiczny transport zbiorowy).

---

<sup>26</sup> T. M. Nicholas: Czarny łabędź. Jak nieprzewidywalne zdarzenia rządzą naszym życiem. Wydawnictwo Zys i S-ka, Warszawa 2020

<sup>27</sup> J. A. Annema, M. de Jong: The History of the Transport Future—Evaluating Dutch Transport Scenarios of the Past. “Transport Reviews” 2011 (Vol. 31), nr. 3, s. 341.

<sup>28</sup> J. A. Annema, M. de Jong, op. cit., s. 353.

<sup>29</sup> Scenarios & Long Distance Forecasts. Network Route Utilisation Strategy. Network Rail 2009.

<sup>30</sup> Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020. Załącznik nr 1 do Uchwały nr 458/XXII/12 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 24 września 2012 roku

w sprawie przyjęcia Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020, Gdańsk 2012. <https://www.rpo.pomorskie.eu/documents/10184/21727/Strategia+Rozwoju+Wojew%C3%B3dztwa+Pomorskiego+2020/09a4e111-1310-41a5-bc58-255df242bcb0>

### 3.1. SCENARIUSZ 1: KONTYNUACJA ISTNIEJĄCYCH ZJAWISK

Scenariusz zakłada kontynuację istniejących zjawisk opisanych w części diagnostycznej PZMM AO:

- wysoka, choć zróżnicowana skala uciążliwości emisji z sektora transportu pomiędzy poszczególnymi gminami,
- zróżnicowane pokrycie powierzchni gmin mpzp. Dodatkowo nie wszystkie gminy posiadają mpzp dla obiektów związanych z obsługą ruchu podróżnych i usług użyteczności publicznej,
- niekontrolowana suburbanizacja skutkująca rozproszaniem zabudowy i wysoką transportochłonnością struktur osadniczych. Ukierunkowanie znacznej części planów na budownictwo jednorodzinne, co utrwali w długim okresie procesy suburbanizacyjne,
- brak koordynacji dokumentów planistycznych pomiędzy gminami,
- zróżnicowany poziom oferty publicznego transportu zbiorowego, wykazujący wysoką asymetrię w obsłudze poszczególnych Gmin AO,
- brak faktycznego priorytetu dla autobusów w Opolu skutkujący obniżeniem atrakcyjności oferty ptz<sup>22</sup>,
- wysoka atrakcyjność samochodu osobowego względem oferty ptz (w tym transportu kolejowego) w AO,
- brak centrów przesiadkowych w istotnych lokalizacjach na terenie AO, przekładający się na niski poziom integracji różnych podsystemów transportu zbiorowego i indywidualnego,
- brak odpowiedniej infrastruktury rowerowej w części Gmin AO,
- zły stan infrastruktury drogowej, szczególnie na terenach nieurbanizowanych, brak

- towarzyszącej infrastruktury dla pieszych i rowerzystów skutkujący niskim poziomem BRD,
- duże zróżnicowanie gmin pod względem prowadzonej polityki parkingowej,
  - deficyt infrastruktury parkingowej, szczególnie na drogach wjazdowych do Opolą o dużym natężeniu ruchu drogowego,
  - brak akceptacji społeczeństwa dla wprowadzanych ograniczeń dla samochodów będący po części efektem braku kompleksowych działań edukacyjnych.

Jest to więc scenariusz bazowy oparty o założenie, że negatywne zjawiska (przedłużająca się niepewność i wahania popytu w komunikacji międzypowiatowej, powiatowej i gminnej, dalszy wzrost roli samochodu osobowego w realizacji codziennych przemieszczeń, erozja bazy podatkowej samorządów lokalnych) utrwalane przedłużającą się pandemią COVID-19, przeważą nad zjawiskami pozytywnymi, które w znacznej części zależą od działań samorządów przy zastrzeżeniu, że będą one miały dostęp do bezzwrotnych funduszy unijnych (m.in. stopniowa poprawa jakości infrastruktury rowerowej, rozwój węzłów integracyjnych, część pracy i edukacji realizowana w formie hybrydowej co zmniejsza kongestię w godzinach szczytu).

Dla tego scenariusza przyjęto założenia, że zdefiniowane w szerszym planie działań przedsięwzięcia realizowane będą w stosunkowo ograniczonym zakresie, na co wpływ będą miały przede wszystkim dwa czynniki:



- niski poziom współpracy międzygminnej samorządów tworzących AO;
- ograniczenia budżetowe samorządów terytorialnych wynikające ze zmian w prawie i skutkujące ograniczeniem samodzielności dochodowej gmin i miast na prawach powiatu oraz dalsze perturbacje w otoczeniu makroekonomicznym (presja płacowa, wzrost kosztów nośników energii, etc.).

Niski poziom współpracy międzygminnej będzie miał bezpośrednie przełożenie na kontynuację negatywnych trendów w zakresie fragmentacji przestrzeni, kształtowania jej z perspektywy gminy i utrwalania procesów suburbanizacyjnych.



## LEGENDA

- stacje i przystanki kolejowe

### Parkingi:

- B+R istniejące
- P+R istniejące
- P+R planowane
- B+R istniejące powiązane z transportem autobusowym

### Węzły przesiadkowe:

- ⊕ istniejące
- ⊕ planowane

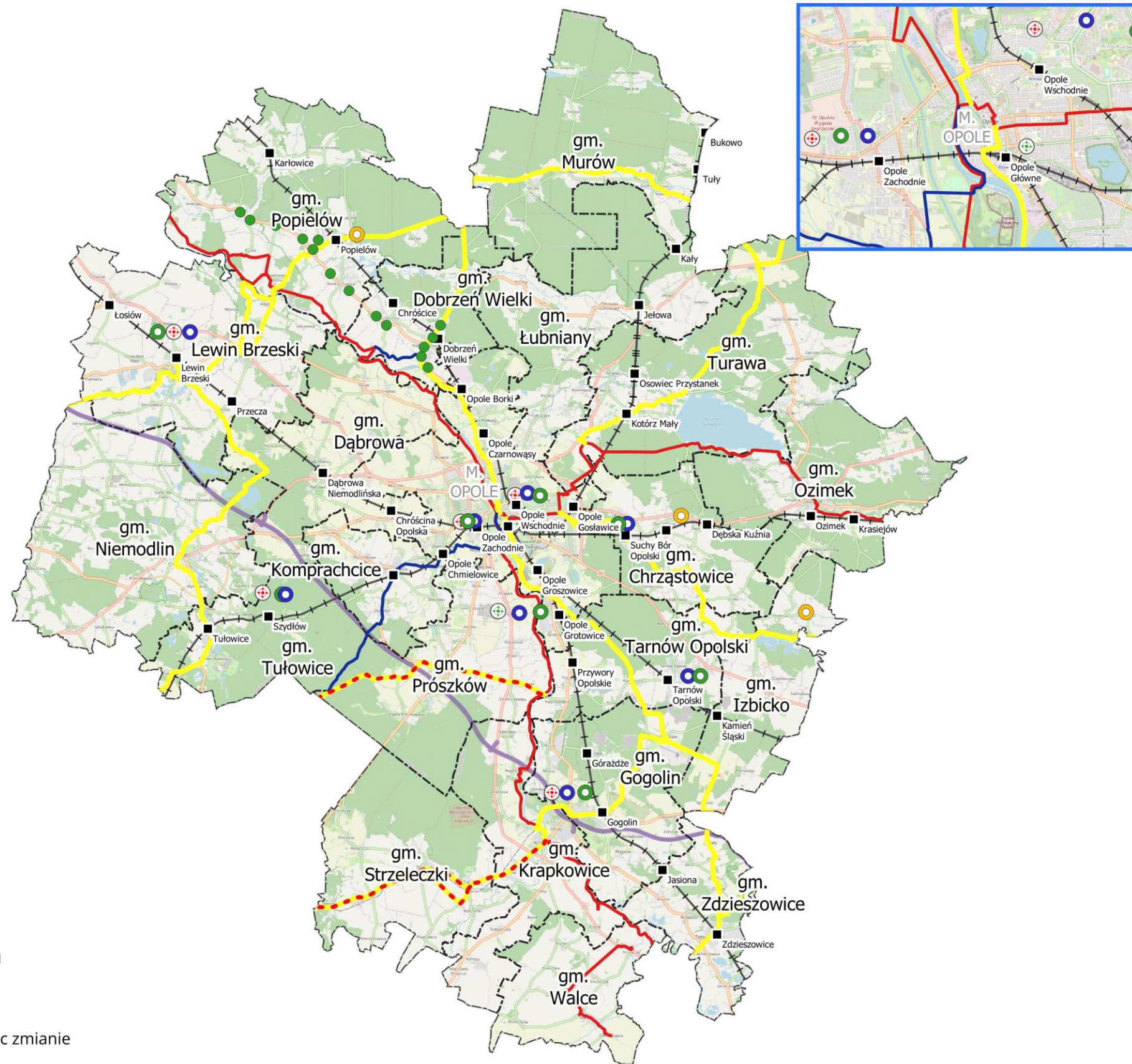
### Koncepcja dróg rowerowych:

- trasy główne
- - - trasy główne łącznikowe
- trasy pozostałe
- trasy współpracujące

- linie kolejowe
- granice gmin

0 10 20 km

Wskazane na mapie lokalizacje mają charakter orientacyjny i mogą w przyszłości ulec zmianie



Rys. 3.1 Wizualizacja realizacji scenariusza 1 – Obecne tempo rozwoju

Źródło: opracowanie własne

### 3.2. SCENARIUSZ 2: ROZWÓJ AKTYWNEJ MOBILNOŚCI

Scenariusz rozwoju aktywnej mobilności zakłada, że samorządy w wymiarze międzygminnym skupią swoje wysiłki na stworzeniu zintegrowanego, atrakcyjnego systemu mobilności aktywnej, opartego przede wszystkim o komunikację indywidualną (rowerową, pieszą, a w Opolu i niektórych gminach - również o inne typy jednośladów z napędem elektrycznym).

W scenariuszu tym samorządy, mając do czynienia z przedłużającym się ograniczeniem środków budżetowych (własnych i zewnętrznych), decydują się na działania nakierowane w wymiarze międzygminnym na rozwój transportu rowerowego, kształtowanie lokalnej przestrzeni o wysokiej jakości oraz współpracę o charakterze „miękkim”, której konsekwencje w postaci wzrostu wydatków bieżących nie będą w skali poszczególnych gmin duże.

W przypadku działań związanych z rozwojem komunikacji rowerowej, edukacji i promocji, a także podnoszenia jakości przestrzeni realizowane będą niemal wszystkie kierunki działań wypracowane w toku prac nad PZMM AO.

W odniesieniu do kierunków działań związanych z PTZ realizowane będą jedynie takie, które nie będą powodować znacznych wydatków bieżących po stronie JST. Ze względu na opór społeczny i brak właściwych form współpracy różnych interesariuszy, znacznie ograniczone będą działania zmierzające do zmniejszenia roli samochodu osobowego i kształtowania bardziej restrykcyjnej polityki

parkingowej, a także logistyki miejskiej i ruchu towarowego.

Scenariusz ten, w przypadku poprawy sytuacji budżetowej i wzrostu możliwości realizacji wszystkich kierunków działań w zakresie PTZ, logistyki miejskiej oraz polityki parkingowej, przejdzie w scenariusz 4. Może być więc traktowany jako “scenariusz przejściowy” w sytuacji ograniczonych środków budżetowych i niepewnego otoczenia w skali makro.





## LEGENDA

- stacje i przystanki kolejowe

### Parkingi:

- B+R istniejące
- P+R istniejące
- P+R planowane
- B+R rekomendowane
- B+R istniejące powiązane z transportem autobusowym

### Węzły przesiadkowe:

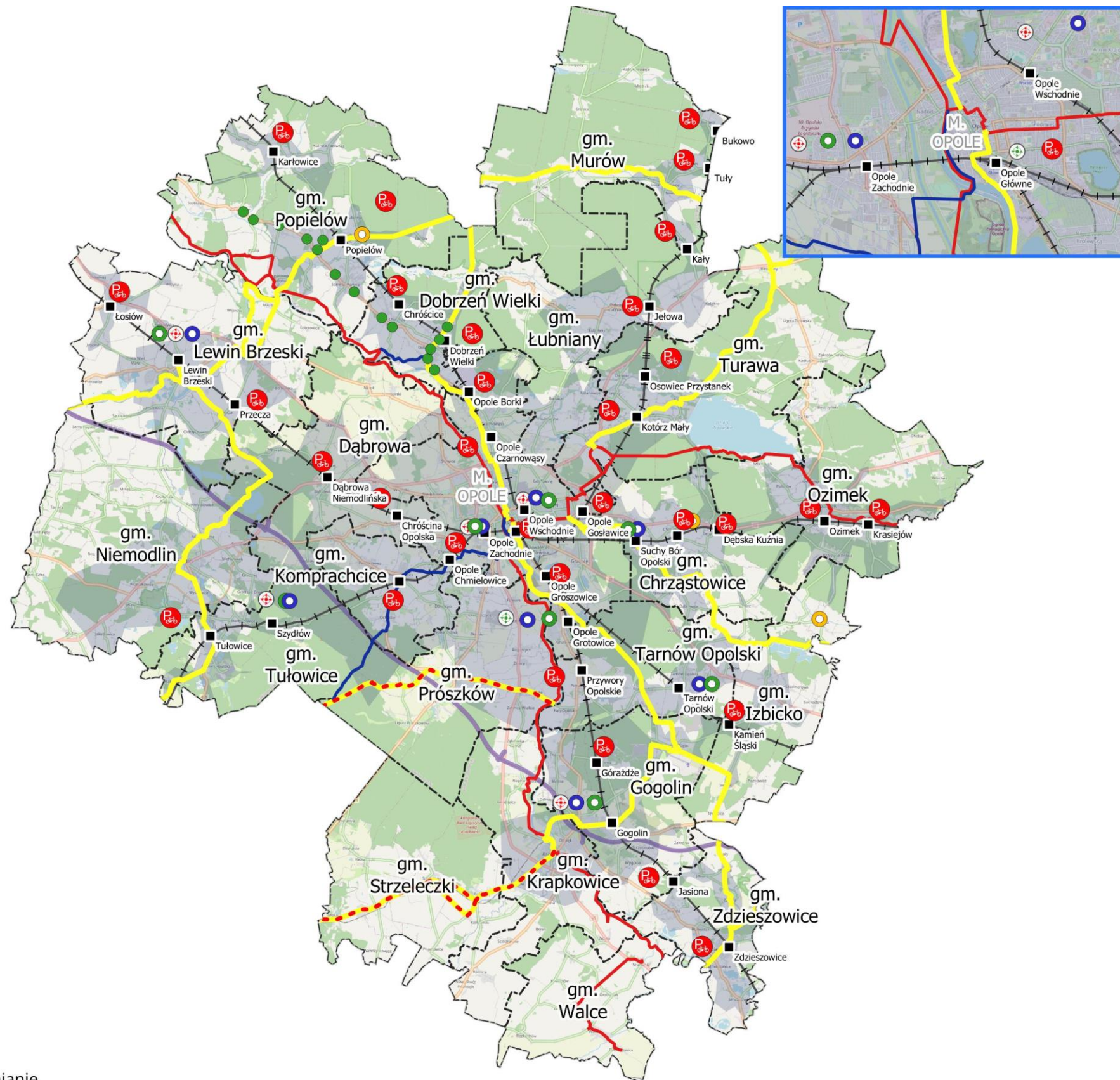
- ⊕ istniejące
- ⊕ budowa
- obszar planowania przestrzennego zorientowanego na aglomeracyjny transport zbiorowy

### Koncepcja dróg rowerowych:

- trasy główne
- - - trasy główne łącznikowe
- trasy pozostałe
- trasy współpracujące
- linie kolejowe
- - - granice gmin

0 10 20 km

Wskazane na mapie lokalizacje mają charakter orientacyjny i mogą w przyszłości ulec zmianie



Rys. 3.2 Wizualizacja realizacji scenariusza 2 – Rozwój infrastruktury rowerowej

Źródło: opracowanie własne

### 3.3. SCENARIUSZ 3: ROZWÓJ PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

Scenariusz rozwoju publicznego transportu zbiorowego zakłada, że podstawowym polem aktywności samorządów tworzących AO będzie publiczny transport zbiorowy, w szczególności komunikacja powiatowo-gminna i międzypowiatowa. Działania na rzecz utworzenia zintegrowanego, konkurencyjnego publicznego transportu zbiorowego na terenie AO będą jednak wyzwaniem dla polityki budżetowej szczególnie mniejszych gmin.

W scenariuszu tym samorządy, mając do czynienia z przedłużającym się ograniczeniem środków budżetowych (własnych i zewnętrznych), decydują się na działania nakierowane w wymiarze międzygminnym na rozwój publicznego transportu zbiorowego, kształtowanie lokalnej przestrzeni o wysokiej jakości oraz współpracę wykraczającą poza

działania zdefiniowane w scenariuszu 2 (przede wszystkim związane z rozwojem komunikacji gminno-powiatowej). W przypadku działań związanych z rozwojem komunikacji rowerowej realizowane będą tylko wybrane kierunki działań, które nie będą wiązać się z ponoszeniem większych wydatków budżetowych. W odniesieniu do kierunków działań związanych z PTZ, edukacją i promocją, zarządzaniem mobilnością, a także podnoszeniem jakości przestrzeni, realizowane będą natomiast wszystkie kierunki działań. Ze względu na opór społeczny i brak właściwych form współpracy różnych interesariuszy, znacznie ograniczone będą działania zmierzające do ograniczenia roli samochodu osobowego i kształtowania bardziej restrykcyjnej polityki parkingowej, a także logistyki miejskiej i ruchu towarowego.



Scenariusz ten, w sytuacji poprawy sytuacji budżetowej i wzrostu możliwości realizacji wszystkich kierunków działań w zakresie komunikacji rowerowej, logistyki miejskiej oraz polityki parkingowej przejdzie w scenariusz 4. Może być więc traktowany jako "scenariusz przejściowy" w sytuacji ograniczonych środków budżetowych i niepewnego otoczenia w skali makro.



## LEGENDA

- stacje kolejowe

### Parkingi:

- B+R istniejące
- P+R istniejące
- P+R istniejące
- B+R rekomendowane
- P+R rekomendowane
- rekomendowane B+R i P+R powiązane z transportem autobusowym
- istniejące B+R powiązane z transportem autobusowym

### Węzły przesiadkowe:

- ⊕ istniejące
- ⊕ planowane

— priorytetowe linie autobusowe

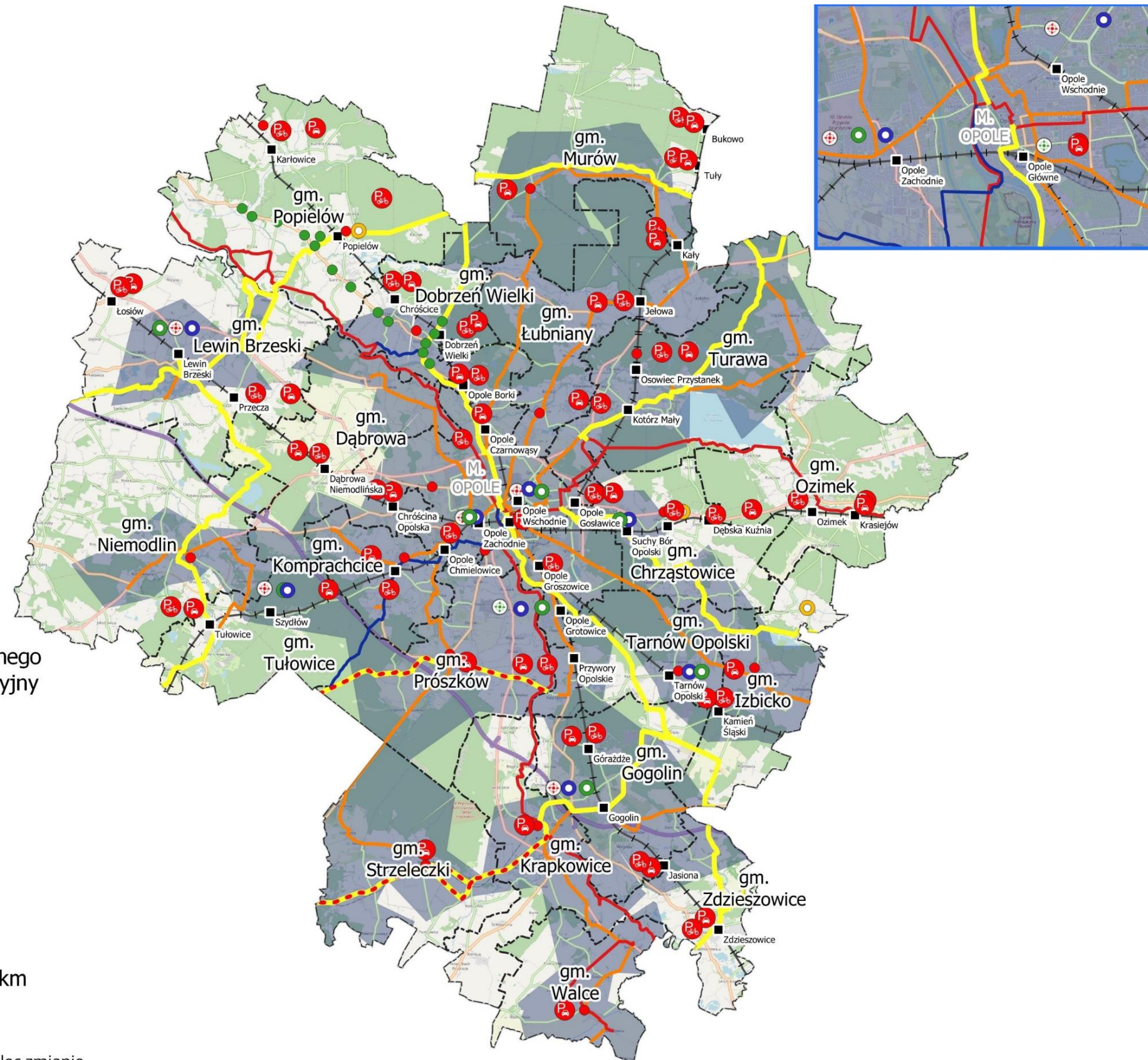
■ obszar planowania przestrzennego zorientowanego na aglomeracyjny transport zbiorowy

— linie kolejowe

--- granice gmin

0 10 20 km

Wskazane na mapie lokalizacje mają charakter orientacyjny i mogą w przyszłości ulec zmianie



Rys. 3.3 Wizualizacja realizacji scenariusza 3 – Rozwój transportu zbiorowego

Źródło: opracowanie własne

### 3.4. SCENARIUSZ 4: PEŁNY ROZWÓJ ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI AO

Scenariusz ten jest pewnego rodzaju sumą działań przewidzianych do realizacji w scenariuszach nr 2 (rozwój mobilności aktywnej) oraz scenariuszu nr 3 (rozwój publicznego transportu zbiorowego). Zakłada on realizację wszystkich kierunków działań przewidzianych w niniejszym dokumencie. Obrazuje

więc najbardziej optymistyczną wersję zdarzeń. W zależności od sytuacji droga do jego urzeczywistnienia może przebiegać etapami, w zależności od ścieżki wyboru priorytetowych kierunków działań (scenariusz 2 lub 3).





## LEGENDA

- stacje kolejowe

### Parkingi:

- B+R istniejące
- P+R istniejące
- P+R istniejące
- B+R rekomendowane
- P+R rekomendowane
- rekomendowane B+R i P+R powiązane z transportem autobusowym
- istniejące B+R powiązane z transportem autobusowym

### Węzły przesiadkowe:

- ⊕ istniejące
- ⊕ planowane
- ⊕ rekomendowane

- priorytetowe linie autobusowe
- obszar planowania przestrzennego zorientowanego na aglomeracyjny transport zbiorowy

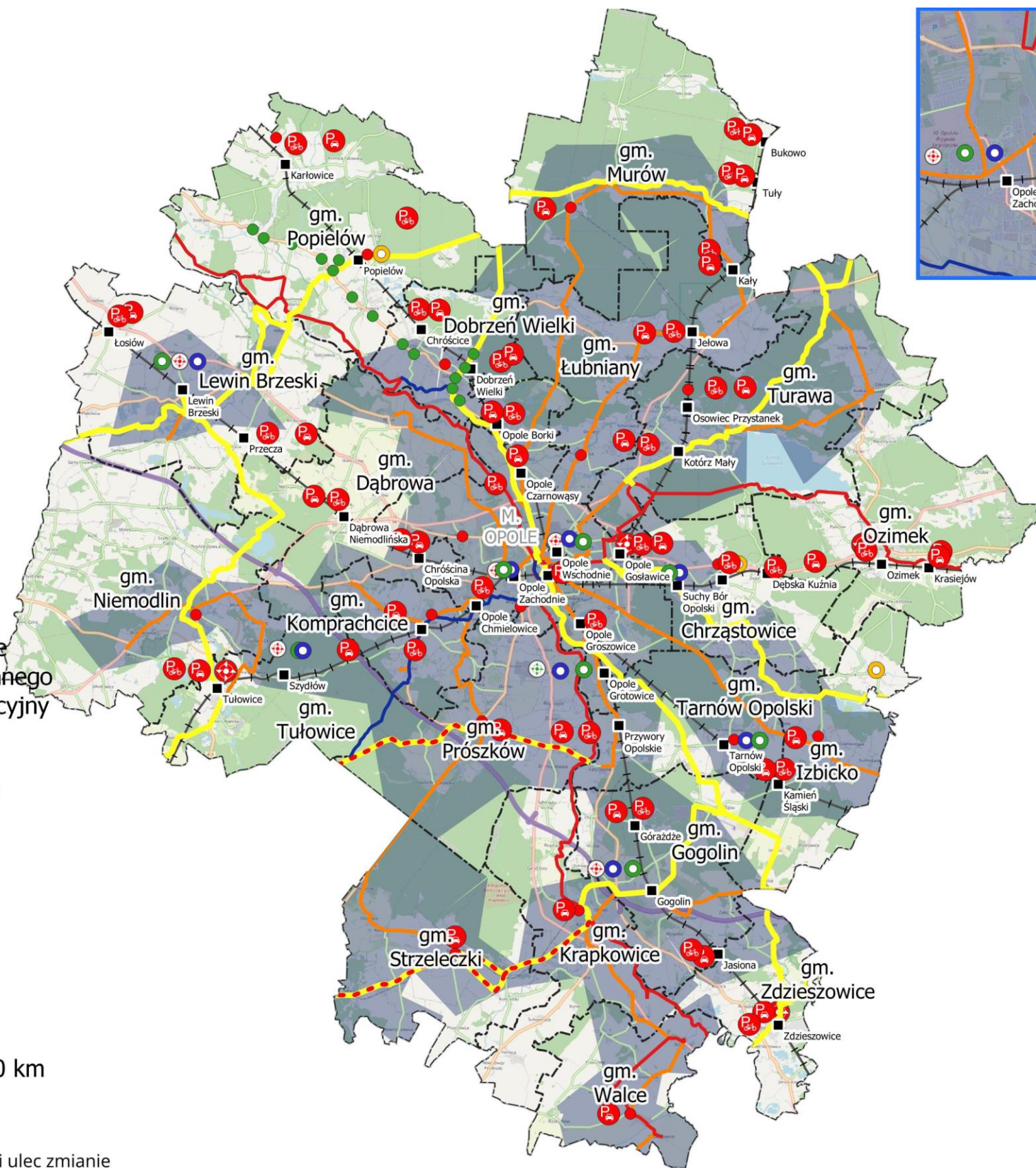
### Koncepcja dróg rowerowych:

- trasy główne
- trasy główne łącznikowe
- trasy pozostałe
- trasy współpracujące

- linie kolejowe
- granice gmin

0 10 20 km

Wskazane na mapie lokalizacje mają charakter orientacyjny i mogą w przyszłości ulec zmianie



Rys. 3.4 Wizualizacja realizacji scenariusza 4 – Rozwój infrastruktury rowerowej i transportu zbiorowego

Źródło: opracowanie własne



### 3.5. PODSUMOWANIE

Scenariusze opracowane dla AO różnią się od siebie skalą realizacji poszczególnych działań przyczyniających się do realizacji celów strategicznych Planu, co przedstawia [Tab. 3.1](#).

**Jako optymalny i możliwy do realizacji, został wybrany scenariusz 3.** W procesie partycypacyjnym scenariusz oparty o rozwój publicznego transportu zbiorowego został wskazany jako najbardziej oczekiwany. Należy przy tym wziąć pod uwagę realne możliwości JST AO choćby w zakresie budżetowania poszczególnych zadań – na co zwracali uwagę interesariusze. Jednocześnie wybór scenariusza 3 nie przekreśla możliwości realizacji najbardziej ambitnego scenariusza 4. Uzasadnieniem dla wyboru scenariusza 3 są również wyniki badań przemieszczania się mieszkańców AO przeprowadzone na potrzeby niniejszego opracowania. Mieszkańcy Opola wskazywali jako najważniejsze działania związane z poprawą funkcjonowania komunikacji miejskiej. Dla mieszkańców Gmin AO najważniejsza była częstotliwość kursowania transportu publicznego gminnego i międzygminnego. Dostrzegali oni także bardzo wyraźnie potrzebę rozwoju infrastruktury dla linii gminnych i międzygminnych<sup>31</sup>.

**Tab. 3.1 Zakres realizacji poszczególnych scenariuszy**

| Obszary strategiczne                            | Scenariusz<br>1 | Scenariusz<br>2 | Scenariusz<br>3 | Scenariusz<br>4 |
|-------------------------------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| Planowanie przestrzenne w Aglomeracji Opolskiej |                 |                 |                 |                 |
| Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego                  |                 |                 |                 |                 |
| Ruch pieszny                                    |                 |                 |                 |                 |
| Agglomeracyjny system rowerowy                  |                 |                 |                 |                 |
| Transport zbiorowy                              |                 |                 |                 |                 |
| Transport samochodowy                           |                 |                 |                 |                 |
| Polityka parkingowa                             |                 |                 |                 |                 |
| Transport towarowy                              |                 |                 |                 |                 |
| Promocja i edukacja                             |                 |                 |                 |                 |
| Zarządzanie mobilnością                         |                 |                 |                 |                 |

Legenda: czerwony – brak, żółty - częściowy, zielony – pełny

*Źródło: opracowanie własne*

<sup>31</sup> Wyniki badań przemieszczania się mieszkańców po Aglomeracji Opolskiej, 2021r.



**Wizja, cele**



## 4.1. Wizja

Opracowanie wizji jest jednym z fundamentów Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej<sup>32</sup>. Dokument ten powinien wpisywać się w ramy strategiczne wyznaczone przez inne kluczowe dokumenty przyjęte przez władze jednostek samorządu terytorialnego, w szczególności ich strategię rozwoju. W przypadku obszarów funkcjonalnych i metropolitalnych powinny być brane pod uwagę dokumenty szczebla metropolitalnego i regionalnego.

Szeroko pojmowana jakość życia jest punktem wyjścia w wizji województwa opolskiego w 2030 r. i została zdefiniowana następująco: „Opolskie w 2030 roku to region cenionej jakości życia wynikającej z unikalnego i uniwersalnego łączenia różnorodności: dynamiki i równowagi, nowoczesności i tradycji oraz otwartości i integracji”<sup>33</sup>. Na poziomie aglomeracyjnym wizja rozwoju uzgodniona została w trakcie prac nad Strategią Rozwoju Aglomeracji Opolskiej na lata 2014-2020. Zgodnie z jej zapisami „Aglomeracja Opolska (to) odrzańska dolina spełnionego i aktywnego społeczeństwa, żyjącego w przyjaznym środowisku i w otoczeniu nowoczesnej gospodarki”<sup>34</sup>. Położono w niej silny nacisk na dążenie do równowagi pomiędzy kwestiami środowiskowymi i rozwojowymi.

Za warunek konieczny jej realizacji uznano „zintensyfikowanie współpracy wszystkich podmiotów mających istotny wpływ na rozwój Aglomeracji Opolskiej”<sup>35</sup>, gdyż „Aglomeracja Opolska wykazuje silne powiązania funkcjonalne pomiędzy tworzącymi ją gminami”<sup>36</sup>.

Obecnie prowadzone są prace nad Strategią rozwoju Aglomeracji Opolskiej do 2030 roku. Wizję Aglomeracji Opolskiej w 2030 roku określono następująco: „Aglomeracja Opolska to wielokulturowa wspólnota mieszkańców, równych szans i bogatego potencjału Odrzańskiej Doliny”<sup>37</sup>. Wyraźnie nawiązuje ona do wizji zdefiniowanej w poprzednim dokumencie strategicznym, co zapewnia ciągłość i spójność podejmowanych działań strategicznych. Znow w centrum uwagi stawiany jest potencjał Odrzańskiej Doliny, ale również zapewnienie równych szans wszystkim mieszkańcom obszaru Aglomeracji. Wiązać się to będzie również z wyrównywaniem szans w dostępie do wszystkich zasobów Aglomeracji, a więc umożliwieniem swobodnego przemieszczania się w obrębie obszaru i poza nim.

Studium komunikacyjne Aglomeracji Opolskiej<sup>38</sup> jest dokumentem horyzontalnym obejmującym kwestie rozwoju wielu podsystemów transportowych. Wizja rozwoju systemu komunikacyjnego AO zawarta w tym dokumencie skupia się na zapewnieniu wysokiego poziomu dostępności i stawia na „Umożliwienie mieszkańcom Aglomeracji Opolskiej swobodnego poruszania się, bez względu na wybierany środek transportu, zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju”

Plany Gospodarki Niskoemisyjnej wspierają realizację pakietu klimatyczno-energetycznego oraz dążenie do poprawy jakości powietrza. W nawiązaniu do treści planów gospodarki niskoemisyjnej dla gmin AO sektor transportu odpowiadał za 4 do ponad 50% ogółu emisji na ich terenie<sup>39</sup>.

<sup>32</sup> Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan. Rupprecht Consult, Kolonia 2019, s. 17 [link:] [https://www.eltis.org/sites/default/files/sump-guidelines-2019\\_mediumres.pdf](https://www.eltis.org/sites/default/files/sump-guidelines-2019_mediumres.pdf)

<sup>33</sup> Strategia Rozwoju Województwa Opolskiego „Opolskie 2030”. Załącznik do uchwały Nr XXXIV/355/2021 Sejmiku Województwa Opolskiego z dnia 4 października 2021 roku, s. 7

<sup>34</sup> Strategia Rozwoju Aglomeracji Opolskiej na lata 2014-2020. Aglomeracja Opolska, Opole, s. 50

<sup>35</sup> Ibidem, s. 50

<sup>36</sup> Ibidem, s. 44

<sup>37</sup> Strategia rozwoju Aglomeracji Opolskiej do 2030 roku, projekt, luty 2022r.

<sup>38</sup> Studium komunikacyjne Aglomeracji Opolskiej z roku 2014.

<sup>39</sup> Diagnoza stanu istniejącego i sytuacji w zakresie mobilności w AO, grudzień 2021

Biorąc pod uwagę powyższe, a także propozycje zgłaszane podczas spotkań z interesariuszami<sup>40</sup>, wizja zrównoważonej mobilności miejskiej dla AO jest następująca:

**System transportowy AO jest kluczowym elementem integrującej się w zrównoważony sposób, atrakcyjnej i zróżnicowanej przestrzeni Odrzańskiej Doliny, opartej na ścisłej współpracy jednostek samorządu terytorialnego ją tworzących. Odpowiednio zorganizowana przestrzeń i niskoemisyjne usługi transportowe oferują jej mieszkańcom wysoką dostępność na poziomie umożliwiającym bardziej racjonalne wykorzystanie samochodu osobowego, a nawet rezygnację z jego posiadania.**

Tak sformułowana wizja uwzględnia:

- Zrównoważony proces kształtowania przestrzeni AO;
- Konieczność współpracy wszystkich jednostek samorządu terytorialnego<sup>41</sup>;

- Większe niż dotychczas wykorzystanie publicznego transportu zbiorowego oraz innych alternatywnych dla własnego samochodu osobowego środków transportu;
- Malejącą rolę samochodu osobowego w zaspokajaniu potrzeb mieszkańców AO;
- Obniżenie emisji zanieczyszczeń powietrza, redukcję hałasu i obniżenie kongestii transportowej (załoczenia).

---

<sup>40</sup> Np. działania związane z rozwojem transportu publicznego zostały uznane za jeden z najważniejszych kierunków działań podczas warsztatów „Jak przemieszczać się w Aglomeracji Opolskiej?” Raport z II Etapu konsultacji społecznych.

<sup>41</sup> „Ścisłą współpracę wszystkich zainteresowanych gmin i powiatów” uznano za warunek podstawowy sprawnego systemu przemieszczania się w AO. „Jak przemieszczać się

w Aglomeracji Opolskiej?” Raport z II Etapu konsultacji społecznych.



## 4.2. CELE STRATEGICZNE I DZIAŁANIA PZMM AO

Wyznaczenie celów strategicznych w odniesieniu do skomplikowanych struktur przestrzenno-funkcjonalnych obszarów aglomeracyjnych wymaga ich precyzyjnego formułowania. Dodatkowo, szeroki zakres uspołecznienia prac nad Planem zrównoważonej mobilności Aglomeracji Opolskiej spowodował konieczność uwzględnienia na każdym etapie prac opinii interesariuszy prezentujących różne środowiska i różne podejście do zrównoważonej mobilności. Wskazania w zakresie ukierunkowania interwencji w obszarze transportu i zrównoważonej mobilności zawierał również Raport scopingowy, który opracowany został wspólnie przez najważniejszych interesariuszy Planu w fazie planowania i analizy. Dokument ten zawierał konkretne wskazania, które należało uwzględnić w procesie planowania celów strategicznych dla AO.

W PZMM AO wykorzystano metodologię SMART, zalecaną w Wytycznych<sup>42</sup>, wg której formułowane cele powinny być konkretne („specific”), mierzalne („measurable”), osiągalne („achievable”), istotne („relevant”), określone w czasie („time-bound”).

Cele te są niezbędne do monitorowania i ewaluacji, pozwalają także na precyzyjne ułożenie i zestawienie konkretnych działań. Dla AO wyznaczony

został Cel Horyzontalny oraz osiem Celów Strategicznych, którymi są:



**Cel Horyzontalny:** Ograniczenie emisji liniowej z sektora transportu;



**Cel Strategiczny nr 1**  
Poprawa spójności przestrzennej AO;



**Cel Strategiczny nr 2**  
Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego;



**Cel Strategiczny nr 3**  
Wzrost znaczenia mobilności aktywnej w AO;



**Cel Strategiczny nr 4**  
Wzrost wykorzystania publicznego transportu zbiorowego w obsłudze AO;



**Cel Strategiczny nr 5**  
Optymalne wykorzystanie samochodów w realizacji potrzeb transportowych AO;



**Cel Strategiczny nr 6**  
Rozwój logistyki miejskiej;



**Cel Strategiczny nr 7**  
Wzrost akceptacji dla rozwiązań mobilności zrównoważonej w AO;



**Cel Strategiczny nr 8**  
Rozwój struktur wspierających mobilność w AO.

Za cel horyzontalny uznano ograniczenie emisji liniowej z sektora transportu. Realizacja każdego z wyznaczonych celów strategicznych w różnym stopniu, ale też w zróżnicowanym horyzoncie czasowym przyczyni się do obniżania emisji z sektora transportu, tym samym do realizacji celu horyzontalnego.

Monitoring poszczególnych celów strategicznych pod kątem emisji z sektora transportu byłby

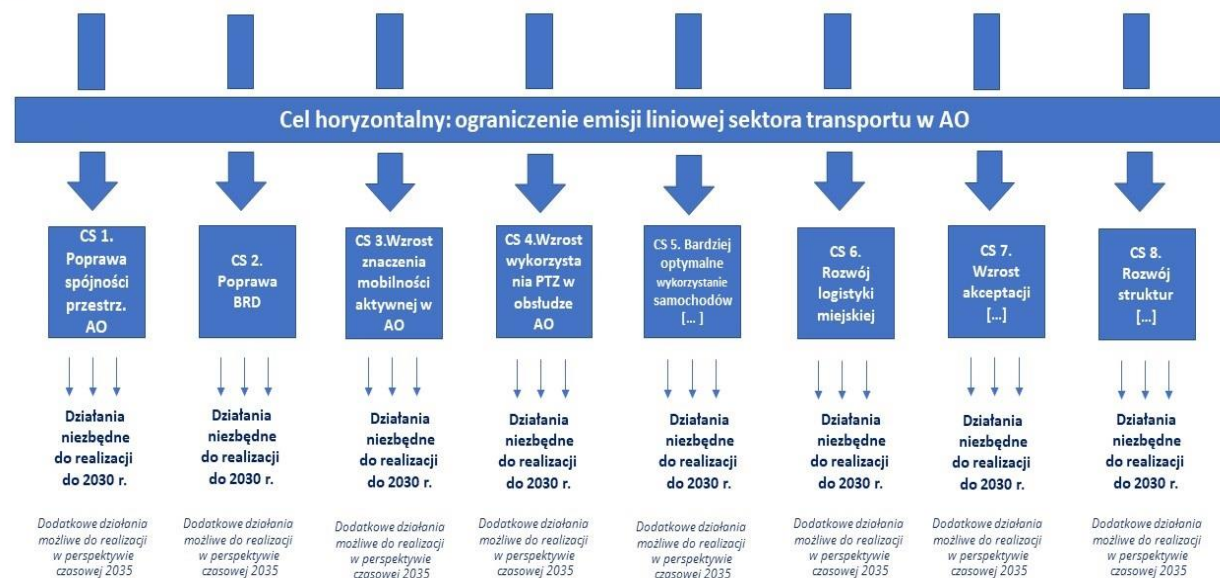
42 Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan. Second Edition. Ed. Rupprecht Consult, 2019.

[https://www.eltis.org/sites/default/files/sump\\_guidelines\\_2019\\_interactive\\_document\\_1.pdf](https://www.eltis.org/sites/default/files/sump_guidelines_2019_interactive_document_1.pdf)

przedsięwzięciem bardzo złożonym i de facto niemożliwym do precyzyjnej realizacji. PZMM AO obejmuje szerokie spektrum działań (zarówno inwestycyjnych jak i organizacyjno-zarządczych) w perspektywie najbliższych 10 lat. Dlatego też dwa wskaźniki monitorujące, mianowicie „Cykl emisji gazów cieplarnianych ze wszystkich rodzajów transportu pasażerskiego i towarowego na obszarze miejskim AO” oraz „Emisje zanieczyszczeń powietrza ze wszystkich rodzajów transportu pasażerskiego i towarowego (spalinowe i niespalinowe dla PM<sub>2,5</sub>) na obszarze AO” nie zostały przypisane do konkretnych celów strategicznych, lecz służą ocenie stopnia realizacji celu horizontalnego.

Cele strategiczne zostały rozwinięte i doprecyzowane w postaci przypisanych im działań. Wynikają one z dążenia do poprawy poziomu i jakości życia mieszkańców AO oraz ograniczenia zanieczyszczenia powietrza, poprzez przyspieszony rozwój czystych, bezpiecznych, spójnych, funkcjonalnych i efektywnych form transportu publicznego i niezmotoryzowanego transportu indywidualnego oraz poprawę spójności przestrzennej AO. Schemat logiczny celów i działań w powiązaniu z wizją zaprezentowano na rys. 4.2.

System transportowy AO jest kluczowym elementem integrującej się w zrównoważony sposób, atrakcyjnej i zróżnicowanej przestrzeni Odrzańskiej Doliny, opartej na ścisłej współpracy jednostek samorządu terytorialnego ją tworzących. Odpowiednio zorganizowana przestrzeń i niskoemisyjne usługi transportowe oferują jej mieszkańcom wysoką dostępność na poziomie umożliwiającym bardziej racjonalne wykorzystanie samochodu osobowego, a nawet rezygnację z jego posiadania.



*Rys. 4.1 Wizja, cel horizontalny i strategiczne oraz działania w PZMM AO*  
Źródło: opracowanie własne

# **Zasady realizacji**



## 5.1. HARMONOGRAM WDROŻENIA PZMM AO

Harmonogram działań realizujących poszczególne cele strategiczne jest *de facto* planem działań ukierunkowanym na perspektywę roku 2030. Ponadto każdy cel obejmuje działania dodatkowe, możliwe do realizacji w perspektywie roku 2035. Dobór działań został poprzedzony analizą możliwości, potrzeb i oczekiwań różnych grup interesariuszy oraz poddany konsultacjom społecznym. Odpowiadają one potrzebom oraz specyfice AO, mają na celu likwidację podstawowych barier i problemów. Rolą zaproponowanych działań jest także stworzenie możliwości zrealizowania celów strategicznych z uwzględnieniem zasady szeroko pojętej współpracy. Realizacja działań ma przyczynić się do lepszego zaspokajania potrzeb wspólnot lokalnych i zapewnić stabilne podstawy zrównoważonego rozwoju AO.

Część działań została wskazana w toku konsultacji społecznych przez interesariuszy (w których czynny udział brali też mieszkańcy AO, uczestnicząc tym samym w całym procesie tworzenia PZMM AO), jako działania kluczowe do realizacji w ramach szybkiego osiągnięcia założeń zrównoważonej mobilności miejskiej

w AO. Pozostałe działania zostały wskazane jako ważne i wpisujące się w cele strategiczne PZMM AO.

Poniżej przedstawiono kluczowe działania stanowiące obligatoryjny pakiet realizacyjny części operacyjnej PZMM AO do realizacji do roku 2030. Działania przyporządkowano poszczególnym celom strategicznym.

Powyższy pakiet może być wsparty realizacją pozostałych działań wymienionych w Rozdziale 2, a także poprzez inne działania zaproponowane samodzielnie przez JST AO przyczyniających się do zrównoważenia mobilności w AO. Stanowią one wszystkie zestaw działań fakultatywnych, możliwych do realizacji w perspektywie czasowej 2035.

W ramach poszczególnych działań możliwe są do realizacji zarówno indywidualne projekty inwestycyjne czy organizacyjne, jak i grupy projektów czy projekty zintegrowane, tj. realizowane przez przynajmniej dwóch partnerów (np. co najmniej dwie JST AO lub jedno JST AO i partner zewnętrzny), skupione

na wspólnym osiągnięciu założonego celu o znaczeniu ponadlokalnym.

W załączniku do PZMM AO zostały wskazane przykładowe zadania inwestycyjne oraz projekty wpisujące się w cele strategiczne PZMM AO, ujęte lub zaproponowane do ujęcia w Wieloletnich Prognozach Finansowych JST AO lub innych dokumentach finansowych oraz strategicznych poziomu lokalnego i ponadlokalnego.

By zadania spełniały warunek zgodności z celami strategicznymi PZMM AO, konieczna jest ich realizacja w ściśle określony w PZMM AO sposób. Dodatkowo muszą się one przyczyniać do realizacji założonych w PZMM AO wartości odpowiednich dla danego działania wskaźników produktu i rezultatu.

Zestaw zadań stanowi katalog otwarty, umożliwiając realizację przez poszczególne JST AO oraz interesariuszy także innych, niewskazanych w PZMM AO zadań, które będą przyczyniać się do realizacji celów i wskaźników PZMM AO.



## Działania obligatoryjne, realizujące Cel strategiczny nr 1: Poprawa spójności przestrzennej AO

| Nr działania | Działanie                                                                                                                                         | Lokalizacja      | Planowany termin |
|--------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|------------------|
| 1.1          | Funkcjonalne planowanie struktury zabudowy sprzyjające redukcji popytu i kształtowaniu systemu transportu                                         | Wszystkie JST AO | działanie ciągłe |
| 1.2          | Intensyfikacja prac nad mpzp, ograniczenie urbanizacji powstającej na podstawie decyzji WZiZT                                                     | wszystkie JST AO | działanie ciągłe |
| 1.3          | Opracowanie i przyjęcie przez wszystkich członków AO jednolitej strategii planowania przestrzennego nastawionej na poprawę mobilności             | wszystkie JST AO | do roku 2024     |
| 1.7          | Opracowanie wspólnych dla AO standardów infrastruktury pieszej uwzględniającej potrzeby osób z niepełnosprawnościami motorycznymi i sensorycznymi | wszystkie JST AO | do roku 2024     |
| 1.8          | Opracowanie wspólnych dla AO standardów infrastruktury rowerowej, uwzględniającej rowery i hulajnogi elektryczne                                  | wszystkie JST AO | do roku 2024     |
| 1.12         | Tworzenie nowych osiedli mieszkaniowych na obszarach dobrze skomunikowanych transportem publicznym                                                | wszystkie JST AO | działanie ciągłe |
| 1.14         | Utworzenie centrum obsługi mieszkańca w centrum handlowym położonym peryferyjnie względem urzędu miasta w Opolu                                   | Opole            | do roku 2023     |
| 1.15         | Utworzenie modelu struktury funkcjonalno –przestrzennej AO                                                                                        | wszystkie JST AO | do roku 2023     |
| 1.18         | Wypracowanie koncepcji spójnych dróg dla rowerów i uwzględnienie jej w dokumentach planistycznych                                                 | wszystkie JST AO | do roku 2024     |





## Działania obligatoryjne, realizujące Cel strategiczny nr 2: Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego

| Nr działania | Działanie                                                                                                                                  | Lokalizacja                                                    | Planowany termin |
|--------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|------------------|
| 2.1          | Budowa infrastruktury drogowej dostosowanej dla bezpiecznego ruchu pieszych i rowerzystów, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych | wszystkie JST AO                                               | działanie ciągłe |
| 2.2          | Likwidacja kolizyjnych przejazdów kolejowych w jednym poziomie w AO – budowa bezkolizyjnych skrzyżowań dróg z liniami kolejowymi           | Opole i Gminy AO przez które przebiegają czynne linie kolejowe | działanie ciągłe |
| 2.3          | Mapa BRD w skali AO                                                                                                                        | wszystkie JST AO                                               | działanie ciągłe |
| 2.4          | Poprawa oznakowania i oświetlenia przejść dla pieszych                                                                                     | wszystkie JST AO                                               | działanie ciągłe |
| 2.5          | Przebudowa niebezpiecznych odcinków dróg na obszarze AO                                                                                    | wszystkie JST AO                                               | działanie ciągłe |
| 2.6          | Wprowadzanie stref uspokojonego ruchu                                                                                                      | wszystkie JST AO                                               | działanie ciągłe |
| 2.8          | Wprowadzenie sygnalizacji podnoszącej bezpieczeństwo użytkowników                                                                          | wszystkie JST AO                                               | działanie ciągłe |
| 2.9          | Zwiększenie poziomu egzekucji stosowania przepisów przez użytkowników indywidualnych środków transportu                                    | wszystkie JST AO                                               | działanie ciągłe |



### Działania obligatoryjne, realizujące Cel strategiczny nr 3: Wzrost znaczenia mobilności aktywnej w AO

| Nr działania | Działanie                                                                                                                                              | Lokalizacja                                                    | Planowany termin |
|--------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|------------------|
| 3.1          | Budowa chodników                                                                                                                                       | wszystkie JST AO                                               | działanie ciągłe |
| 3.2          | Tworzenie stref ograniczonego transportu                                                                                                               | wszystkie JST AO                                               | działanie ciągłe |
| 3.3          | Zabezpieczanie chodników poprzez wygradzanie słupkami, elementami małej architektury                                                                   | wszystkie JST AO                                               | działanie ciągłe |
| 4.1          | Budowa spójnej sieci dróg dla rowerów łączących obszary zamieszkania z miejscami pracy i realizacji potrzeb życiowych                                  | wszystkie JST AO                                               | działanie ciągłe |
| 4.2          | Budowa spójnych ścieżek rowerowych o charakterze rekreacyjnym i turystycznym                                                                           | wszystkie JST AO                                               | działanie ciągłe |
| 4.3          | Budowa ścieżek rowerowych na linii miejscowość – najbliższy główny przystanek publicznego transportu zbiorowego (w tym przystanek lub stacja kolejowa) | Opole i Gminy AO przez które przebiegają czynne linie kolejowe | do roku 2026     |
| 4.5          | Opracowanie oraz upowszechnienie rowerowej mapy AO                                                                                                     | wszystkie JST AO                                               | działanie ciągłe |



## Działania obligatoryjne, realizujące Cel strategiczny nr 4: Wzrost wykorzystania publicznego transportu zbiorowego w obsłudze AO

| Nr działania | Działanie                                                                                                                 | Lokalizacja                                                    | Planowany termin |
|--------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|------------------|
| 5.1          | Badania zachowań i preferencji transportowych mieszkańców gmin AO w celu optymalizacji oferty PTZ                         | wszystkie JST AO                                               | działanie ciągłe |
| 5.2          | Budowa centrów przesiadkowych                                                                                             | Opole i Gminy AO przez które przebiegają czynne linie kolejowe | działanie ciągłe |
| 5.5          | Dostosowanie infrastruktury transportu publicznego do potrzeb osób o ograniczonej mobilności i osób niepełnosprawnościami | wszystkie JST AO                                               | działanie ciągłe |
| 5.6          | Integracja rozkładów jazdy                                                                                                | wszystkie JST AO                                               | do roku 2025     |
| 5.7          | Integracja taryfowo – biletowa, wprowadzenie biletów zintegrowanych dla pasażerów docierających do Opola z innych gmin AO | wszystkie JST AO                                               | do roku 2025     |
| 5.8          | Inwestycje umożliwiające szersze wykorzystanie transportu kolejowego                                                      | wszystkie JST AO                                               | działanie ciągłe |
| 5.9          | Rozbudowa sieci biletomatów stacjonarnych i tablic informacji pasażerskiej                                                | wszystkie JST AO                                               | działanie ciągłe |

|      |                                                                                                                                                                                |                  |                  |
|------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|------------------|
| 5.10 | Priorytetyzacja pojazdów transportu publicznego w ruchu (m. in. buspasy, śluzy, ITS, itp.)                                                                                     | wszystkie JST AO | działanie ciągłe |
| 5.11 | Uruchomienie sezonowych linii turystycznych do najważniejszych atrakcji turystycznych i przyrodniczych                                                                         | wszystkie JST AO | działanie ciągłe |
| 5.12 | Wdrożenie tzw. taryfy dynamicznej w Opolu                                                                                                                                      | Opole            | do roku 2024     |
| 5.15 | Wykorzystanie przewozów szkolnych na potrzeby organizacji publicznego transportu zbiorowego                                                                                    | wszystkie JST AO | działanie ciągłe |
| 5.16 | Wypracowanie nowoczesnych taryf biletowych promujących pasażerów często korzystających z komunikacji zbiorowej                                                                 | wszystkie JST AO | działanie ciągłe |
| 5.17 | Zakup nisko/ zeroemisyjnego taboru oraz rozwój infrastruktury do obsługi tego typu taboru                                                                                      | wszystkie JST AO | działanie ciągłe |
| 5.18 | Zwiększenie dostępności transportu publicznego poprzez tworzenie nowych połączeń do rozbudowujących się obszarów i poprawa częstotliwości kursowania na obsługiwanych terenach | wszystkie JST AO | działanie ciągłe |



## Działania obligatoryjne, realizujące Cel strategiczny nr 5: Optymalne wykorzystanie samochodów w realizacji potrzeb transportowych AO

| Nr działania | Działanie                                                                                         | Lokalizacja                                                                | Planowany termin |
|--------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|------------------|
| 6.1          | Budowa stacji ładowania samochodów elektrycznych                                                  | wszystkie JST AO                                                           | działanie ciągłe |
| 6.3          | Budowa/ zakończenie budowy obwodnic                                                               | Opole i Gminy AO przez które przebiegają drogi krajowe i drogi wojewódzkie | działanie ciągłe |
| 6.4          | Nasadzenia zieleni izolacyjnej wzdłuż dróg                                                        | wszystkie JST AO                                                           | działanie ciągłe |
| 6.5          | Poprawa stanu technicznego dróg istniejących                                                      | wszystkie JST AO                                                           | działanie ciągłe |
| 6.6          | Przebudowa infrastruktury drogowej w celu wyprowadzenia ruchu z centrum miast                     | miasta w AO                                                                | działanie ciągłe |
| 6.7          | Przebudowa skrzyżowań na ronda                                                                    | wszystkie JST AO                                                           | działanie ciągłe |
| 6.8          | Przebudowa układów komunikacyjnych                                                                | wszystkie JST AO                                                           | działanie ciągłe |
| 6.9          | Remont/ modernizacja dróg o niezadowalającym stanie technicznym                                   | wszystkie JST AO                                                           | działanie ciągłe |
| 6.10         | Stworzenie kompleksowego systemu monitoringu jakości powietrza (emisji komunikacyjnej) w skali AO | Opole i miasta w AO                                                        | do roku 2025     |



|      |                                                                                                                                                                                               |                     |                  |
|------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|------------------|
| 6.11 | Systematyczne prowadzenie prac porządkowych polegających na usuwaniu pyłów z pasów komunikacyjnych                                                                                            | wszystkie JST AO    | działanie ciągłe |
| 7.2  | Budowa parkingów B+R                                                                                                                                                                          | wszystkie JST AO    | działanie ciągłe |
| 7.3  | Budowa parkingów P+R                                                                                                                                                                          | wszystkie JST AO    | działanie ciągłe |
| 7.6  | Ustawienie stojaków rowerowych i wiat rowerowych we wszystkich lokalizacjach mogących kumulować ruch rowerowy (parki, zbiorniki wodne, atrakcje turystyczne, zakłady pracy, kościoły, sklepy) | wszystkie JST AO    | działanie ciągłe |
| 7.9  | Współpraca z dużymi obiektami handlowymi polegająca na wykorzystywaniu już istniejącej infrastruktury parkingowej (wymiana informacji, wspólna polityka parkingowa)                           | Opole i miasta w AO | działanie ciągłe |



## Działania obligatoryjne, realizujące Cel strategiczny nr 6: Rozwój logistyki miejskiej

| Nr działania | Działanie                                                                                              | Lokalizacja         | Planowany termin |
|--------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|------------------|
| 8.2          | Ocena zasadności wprowadzenia wydzielonych miejsc postojowych dla dostawców i kurierów w centrum Opola | Opole               | do roku 2024     |
| 8.6          | Wyznaczenie miejsc i godzin do rozładunku pojazdów ciężarowych                                         | Opole i miasta w AO | działanie ciągłe |
| 8.7          | Współpraca JST AO z przedsiębiorcami w zakresie stosowania rozwiązań logistyki miejskiej               | wszystkie JST AO    | działanie ciągłe |



## Działania obligatoryjne, realizujące Cel strategiczny nr 7: Wzrost akceptacji dla rozwiązań mobilności zrównoważonej w AO

| Nr działania | Działanie                                                                                                                                                                                                                                                                                         | Lokalizacja      | Planowany termin |
|--------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|------------------|
| 9.1          | Działania oraz kampanie informacyjno-promocyjno-edukacyjne w zakresie bezpiecznego i prawidłowego przemieszczania się po AO, szczególnie w aspekcie bezpieczeństwa w ruchu pieszym i drogowym, skierowane dla wszystkich grup uczestników ruchu drogowego w AO                                    | wszystkie JST AO | działanie ciągłe |
| 9.2          | Lobbing wśród największych pracodawców w AO w zakresie prowadzenia szkoleń dotyczących zmian sposobów dojazdu do pracy (innymi środkami transportu niż samochód) oraz w zakresie zapewnienia zaplecza socjalnego umożliwiającego korzystanie z rowerów w dojazdach do pracy przez ich pracowników | wszystkie JST AO | działanie ciągłe |
| 9.5          | Utworzenie portalu internetowego agregującego informacje na temat transportu publicznego w całej AO                                                                                                                                                                                               | wszystkie JST AO | do roku 2024     |
| 9.6          | Wprowadzenie systemu zachęt i benefitów dla użytkowników transportu zbiorowego                                                                                                                                                                                                                    | wszystkie JST AO | działanie ciągłe |



## Działania obligatoryjne, realizujące Cel strategiczny nr 8: Rozwój struktur wspierających mobilność w AO

| Nr działania | Działanie                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Lokalizacja         | Planowany termin        |
|--------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|-------------------------|
| 10.1         | Analiza dobrych praktyk w zakresie działań promujących zrównoważoną mobilność miejską na terenie Polski i Europy adresowanych do kluczowych segmentów rynku (np. uczniów)                                                                                                                               | wszystkie AO        | JST<br>działanie ciągłe |
| 10.2         | Analiza wariantów, możliwości prawnych oraz kosztów i korzyści ewentualnego powołania wydzielonej struktury do zarządzania mobilnością na obszarze AO                                                                                                                                                   | wszystkie AO        | JST<br>do roku 2024     |
| 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) | wszystkie AO        | JST<br>do roku 2024     |
| 10.8         | 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                                                              | wszystkie AO        | JST<br>do roku 2023     |
| 10.9         | Realizacja zintegrowanych projektów w obszarze transportu i mobilności                                                                                                                                                                                                                                  | wszystkie AO        | JST<br>działanie ciągłe |
| 10.12        | Wprowadzenie Inteligentnego Systemu Zarządzania Ruchem i Transportem Publicznym                                                                                                                                                                                                                         | Opole i miasta w AO | do roku 2026            |
| 10.13        | Wykorzystanie potencjału i doświadczenia Biura SAO w realizacji kampanii informacyjno – edukacyjnych                                                                                                                                                                                                    | wszystkie AO        | JST<br>działanie ciągłe |
| 10.14        | Wypracowanie programu utrzymania i podnoszenia jakości/ standardów komunikacji miejskiej (w zakresie taboru, infrastruktury, dostępności informacji i biletów)                                                                                                                                          | wszystkie AO        | JST<br>działanie ciągłe |
| 10.15        | Zaangażowanie struktur AO w prowadzenie działań promocyjnych                                                                                                                                                                                                                                            | wszystkie AO        | JST<br>działanie ciągłe |

## 5.2. PODMIOTY ZAANGAŻOWANE W REALIZACJĘ PZMM AO



Wszystkie JST AO w swoich strukturach posiadają wydziały, stanowiska merytoryczne oraz jednostki organizacyjne, w których kompetencjach leży nadzór i prowadzenie działań z obszaru transportu,

komunikacji, zrównoważonej mobilności, prowadzenia zadań inwestycyjnych, a dodatkowo współpraca z innymi jednostkami w zakresie uzgodnień oraz realizacji projektów.

Za prawidłową i rzeczową realizację działań wskazanych w niniejszym PZMM AO w granicach administracyjnych danej gminy odpowiedzialna jest odpowiednia JST AO poprzez swoje wydziały, stanowiska merytoryczne i jednostki organizacyjne, które zgodnie z aktualnie obowiązującą strukturą organizacyjną są właściwe do spraw:

- zrównoważonej mobilności miejskiej,
- urbanistyki i architektury,
- organizowania i nadzoru nad publicznym transportem zbiorowym,
- inżynierii ruchu drogowego,
- inwestycji,
- budownictwa,
- infrastruktury drogowej,
- współpracy zewnętrznej z innymi JST (gminy, powiaty, województwa, administracja rządowa, organizacje pozarządowe itp.),
- promocji,
- turystyki,
- planowania rozwoju,
- pozyskiwania funduszy krajowych oraz zewnętrznych,
- ochrony środowiska,

- gospodarki komunalnej.

Stowarzyszenie Aglomeracja Opolska (SAO) pełnić będzie rolę jednostki koordynującej oraz monitorującej proces realizacji PZMM AO.

Dodatkowo, mając na uwadze realizację działań związanych z drogami krajowymi, wojewódzkimi i powiatowymi (z wyłączeniem Opola<sup>43</sup>), konieczna będzie współpraca z Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Opolu, Zarządem Dróg Wojewódzkich w Opolu oraz zarządami dróg powiatowych powiatów, których gminy tworzą AO.

Przy realizacji działań wskazanych w PZMM AO konieczna będzie współpraca także z Zarządem Województwa Opolskiego (Urząd Marszałkowski Województwa Opolskiego) oraz starostami powiatów, których gminy tworzą AO i powiatów graniczących z AO.

<sup>43</sup> Zgodnie z art. 19 ust. 5 ustawy o drogach publicznych, zarządcą drogi wszystkich dróg publicznych w granicach

administracyjnych Opola (z wyłączeniem autostrad i dróg ekspresowych) jest Prezydent Miasta Opola.

### 5.3. ŹRÓDŁA FINANSOWANIA



Do realizacji działań przyjętych w PZMM AO wymagane jest pozyskanie i zabezpieczenie środków finansowych. Źródłami finansowania będą środki własne oraz zewnętrzne.

Środki własne, którymi w ramach uchwalanego budżetu dysponują poszczególne gminy i powiaty, pochodzą z dochodów bieżących (np. z podatków lokalnych) i majątkowych (np. ze sprzedaży majątku), przy czym zadania ujęte w ramach wydatków bieżących (np. organizacja transportu publicznego) nie mogą być finansowane ze sprzedaży majątku tych gmin.

Przy ograniczonych możliwościach finansowania działań inwestycyjnych z dochodów własnych gmin i powiatów niezbędne jest pozyskiwanie środków zewnętrznych. Obecnie głównym źródłem zewnętrznym umożliwiającym współfinansowanie działań związanych z szeroko rozumianą mobilnością są środki pomocowe z Unii Europejskiej, które pozyskiwane są w ramach:

- programów krajowych, w tym przede wszystkim z takich jak: Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko (FENIKS),
- programu regionalnego Fundusze Europejskie dla Opolskiego na lata 2021-2027 (FEO), w tym z wydzielonych dla obszaru funkcjonalnego miasta Opola środków w instrumencie Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT),
- pozostałych programów wsparcia (PPW).

Podobnie jak w latach 2014-2020 trwająca już perspektywa finansowa na lata 2021-2027 przynosi ustalony dla Opolskiego (w tym dla MOF AO) maksymalny poziom dofinansowania na poziomie 85% wydatków kwalifikowalnych. Mobilność miejska nadal jest jednym z najważniejszych punktów nowej polityki spójności na najbliższe lata i utrzymanie dofinansowania na wysokim maksymalnym poziomie umożliwi realizację większej liczby projektów poprawiających jakość środowiska i życia.

Przyjęcie na poziomie europejskim Krajowego Planu Odbudowy uruchomi także dodatkowe środki w ramach Unijnego Funduszu Odbudowy. Środki te stanowią będą element programu modernizacji kraju pn. „Polski Ład”.

Poza środkami unijnymi możliwe jest pozyskanie środków Mechanizmu Finansowego Europejskiego Obszaru Gospodarczego oraz Norweskiego Mechanizmu Finansowego pochodzącego z trzech krajów Europejskiego Stowarzyszenia Wolnego Handlu tj. Norwegii, Islandii i Liechtensteinu. Finansowanie zewnętrzne to także środki z budżetu Państwa (BP) możliwe do pozyskania w naborach organizowanych przez m.in.:

- Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (NFOŚiGW),
- Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (WFOŚiGW),
- Urząd Wojewódzki lub poszczególne ministerstwa, np. w ramach Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg czy Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych (FRPA).

Modernizacja kraju w rzeczywistości postpandemicznej jest także celem programu „Polski Ład”, w ramach którego możliwe jest pozyskanie przez gminy i powiaty dodatkowych środków m.in. na inwestycje czy wsparcie zrównoważonego rozwoju.

Źródłem finansowania, które może mieć coraz większe znaczenie w realizacji działań związanych z mobilnością, są również środki prywatne (ŚP) możliwe do pozyskania w ramach projektów Partnerstwa Publiczno-Prywatnego (PPP) lub samodzielnych inicjatyw podmiotów prywatnych takich jak np. udostępnienie hulajnóg elektrycznych w modelu współdzielonym.



# 6

## Monitorowanie





Szczególnie istotne dla prawidłowego rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w AO jest cykliczne monitorowanie postępu realizacji PZMM AO (etap IV metodyki opracowywania planów zrównoważonej

mobilności). Dzięki monitorowaniu można badać, w jakim stopniu są zaspokajane potrzeby mieszkańców AO w zakresie mobilności. Efektem będzie możliwość weryfikowania, czy działania w ramach poszczególnych celów strategicznych są właściwie realizowane, a wdrażanie PZMM AO następuje zgodnie z przyjętymi założeniami.

Jednostką koordynującą wdrażanie PZMM AO w JST AO będzie Stowarzyszenie Aglomeracja Opolska (SAO). Dodatkowo SAO będzie także monitorować cały proces realizacji PZMM AO przez każdą JST AO.

Każda z JST AO będzie przekazywała do SAO informacje i dane dotyczące realizacji działań wskazanych w PZMM AO za dany rok. Przekazywane one będą w formie raportu z realizacji PZMM AO, na wzorze przygotowanym przez SAO. Następnie SAO po otrzymaniu kompletu danych i informacji od

wszystkich JST AO będzie je prezentować jako wyniki z monitoringu stopnia realizacji działań PZMM AO w formie ogólnodostępnych raportów.

W **Tab. 6.1** zostały przedstawione wskaźniki monitorowania stopnia realizacji celów strategicznych określonych w PZMM AO (wskazanych w **Rozdziale 4.2**) Wartości bazowe ustalono na podstawie danych monitorowanych przez SAO. Następnie określone zostały ich oczekiwane wartości docelowe w roku 2030.

Monitoring wskaźników realizacji celów strategicznych PZMM AO będzie realizowany cyklicznie, corocznie (w terminie do końca I kwartału roku następnego). Pierwsze badanie nastąpi w roku 2024 (raporty za rok 2023). Natomiast ostatni cykl monitorowania nastąpi w roku 2031 (raporty za rok 2030) jako podsumowanie całego cyklu realizacji PZMM AO.

Ocena postępu osiągania celów strategicznych będzie dokonywana w oparciu o powszechnie zrozumiałą skalę: od 1 (ocena niedostateczna), do 6 (ocena celująca). Wówczas będzie można ustalić poziom realizacji poszczególnych celów strategicznych w oparciu o osiągniętą wartość wskaźników monitoringowych względem założonych wartości docelowych.

Zakłada się, że wszystkie cele strategiczne będą zrealizowane do końca 2030 roku na poziomie oceny co najmniej bardzo dobrej (5).

Oczekiwane efekty osiągnięcia celów strategicznych w roku 2030, tj. wskaźniki rezultatu PZMM AO, zostały przedstawione w **Tab. 1.2**. Wskazują one poziom oczekiwanego w 2030 r. efektu realizacji PZMM AO, w kluczowych kwestiach, tj. brd, wpływu transportu na środowisko i jakości przemieszczania się po AO. Pomiar pośredni wskaźników rezultatu powinien zostać zrealizowany w tym samym okresie, w którym odbywa się ogólnokrajowy tzw. Generalny Pomiar Ruchu, tj. w roku 2025.

Jeżeli cykliczny monitoring wskazywać będzie na brak lub niewystarczający postęp realizacji PZMM AO poszczególnych celów, realizatorzy poszczególnych działań powinni wówczas wzmocnić starania w celu realizacji założonych wskaźników (na poziomie realizacyjnym), a w sytuacji braku możliwości przeciwdziałania, dokument PZMM AO powinien zostać zaktualizowany.

Tab. 6.1 Wskaźniki realizacji celów strategicznych PZMM AO

| Cel strategiczny                                                                                                                                            | Nr wskaźnika | Nazwa wskaźnika                                                                                                                                                                  | Jednostka miary | Rok bazowy | Wartość bazowa | Wartość docelowa w 2030 r | Ocena niedostateczna              | Ocena dopuszczająca                | Ocena dostateczna                  | Ocena dobra                        | Ocena bardzo dobra                 | Ocena celująca                 |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|------------|----------------|---------------------------|-----------------------------------|------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------|--------------------------------|
| <br>Poprawa spójności przestrzennej AO                                     | 1            | łączny udział powierzchni JST AO pokrytych obowiązującymi mpzp                                                                                                                   | %               | 2020       | 48,40%         | 80%                       | Nie więcej niż 49%                | Ponad 49%, ale nie więcej niż 57%  | Ponad 57%, ale nie więcej niż 64%  | Ponad 64%, ale nie więcej niż 72%  | Ponad 72%, ale nie więcej niż 79%  | Osiągnięcie wartości docelowej |
|                                                                                                                                                             | 2            | liczba JST AO z przyjętymi standardami infrastruktury pieszej oraz rowerowej                                                                                                     | szt.            | 2021       | 0              | 21                        | Wartość wynosi co najmniej 1      | Więcej niż 1, ale mniej niż 6      | Co najmniej 6, ale mniej niż 11    | Co najmniej 11, ale mniej niż 16   | Co najmniej 16, ale mniej niż 20   | Osiągnięcie wartości docelowej |
| <br>Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego                                 | 3            | długość dróg w strefach uspokojonego ruchu w miastach AO                                                                                                                         | km.             | 2021       | 77             | 140                       | Wartość wynosi co najmniej 80     | Więcej niż 80, ale mniej niż 93    | Co najmniej 93, ale mniej niż 109  | Co najmniej 109, ale mniej niż 124 | Co najmniej 124, ale mniej niż 140 | Co najmniej 140                |
|                                                                                                                                                             | 4            | liczba obwodnic w AO w ciągu dróg krajowych i dróg wojewódzkich                                                                                                                  | szt.            | 2021       | 9              | 15                        | Wartość wynosi 9                  | Ponad 9, ale nie więcej niż 11     | Ponad 11, ale nie więcej niż 12    | Ponad 12, ale nie więcej niż 14    | Ponad 14, ale nie więcej niż 15    | Co najmniej 16                 |
| <br>Wzrost znaczenia mobilności aktywnej w AO                              | 5            | długość dróg rowerowych w AO                                                                                                                                                     | km              | 2021       | 171,66 km      | 542                       | Wartość wynosi mniej niż 172      | Co najmniej 172, ale mniej niż 264 | Co najmniej 264, ale mniej niż 357 | Co najmniej 357, ale mniej niż 450 | Co najmniej 450, ale mniej niż 542 | Co najmniej 542                |
|                                                                                                                                                             | 6            | liczba stacji i przystanków kolejowych w AO z doprowadzonymi do nich drogami rowerowymi lub ciągami pieszo-rowerowymi                                                            | szt.            | 2021       | 20             | 39                        | Wartość wynosi 20                 | Co najmniej 21, ale mniej niż 25   | Co najmniej 25, ale mniej niż 30   | Co najmniej 30, ale mniej niż 34   | Co najmniej 34, ale mniej niż 39   | Co najmniej 39                 |
| <br>Wzrost wykorzystania publicznego transportu zbiorowego w obsłudze AO | 7            | liczba zintegrowanych węzłów przesiadkowych w AO                                                                                                                                 | szt.            | 2022       | 5              | 7                         | wartość wynosi 5                  | x                                  | wartość wynosi 6                   | x                                  | wartość wynosi 7                   | co najmniej 8                  |
|                                                                                                                                                             | 8            | liczba JST AO z wdrożoną integracją taryfowo-biletową                                                                                                                            | szt.            | 2022       | 8              | 20                        | Wartość wynosi mniej niż 8        | Co najmniej 8, ale mniej niż 11    | Co najmniej 11, ale mniej niż 14   | Co najmniej 14, ale mniej niż 17   | Co najmniej 17, ale mniej niż 20   | Osiągnięcie wartości docelowej |
|                                                                                                                                                             | 9            | liczba rozwiązań w AO realizujących priorytet w ruchu drogowym dla autobusów                                                                                                     | szt.            | 2022       | 6              | 30                        | Wartość wynosi 6                  | Więcej niż 6, ale mniej niż 12     | Co najmniej 12, ale mniej niż 18   | Co najmniej 18, ale mniej niż 24   | Co najmniej 24, ale mniej niż 30   | Co najmniej 30                 |
|                                                                                                                                                             | 10           | udział autobusów zero- i niskoemisyjnych we flotach wszystkich operatorów obsługujących linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej na zlecenie organizatorów w AO | %               | 2022       | 44%            | 80%                       | Wartość wynosi nie więcej niż 45% | Ponad 45%, ale nie więcej niż 53%  | Ponad 53%, ale nie więcej niż 62%  | Ponad 62%, ale nie więcej niż 71%  | Ponad 71%, ale nie więcej niż 80%  | Osiągnięcie wartości docelowej |
|                                                                                                                                                             | 11           | liczba parkingów P+R w AO                                                                                                                                                        | szt.            | 2021       | 8              | 29                        | Wartość wynosi 8                  | Więcej niż 8, ale mniej niż 14     | Co najmniej 14, ale mniej niż 19   | Co najmniej 19, ale mniej niż 24   | Co najmniej 24, ale mniej niż 29   | Co najmniej 29                 |

|                                                                                   |    |                                                                                        |      |      |            |           |                               |                                      |                                      |                                      |                                      |                              |
|-----------------------------------------------------------------------------------|----|----------------------------------------------------------------------------------------|------|------|------------|-----------|-------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|------------------------------|
|  | 12 | liczba miejsc parkingowych w strefach płatnego parkowania w AO                         | szt. | 2022 | 2 700 m.p. | 3 375 m.p | Wartość wynosi mniej niż 2700 | Co najmniej 2700, ale mniej niż 2869 | Co najmniej 2869, ale mniej niż 3038 | Co najmniej 3038, ale mniej niż 3206 | Co najmniej 3206, ale mniej niż 3375 | Co najmniej 3375             |
| Optymalne wykorzystanie samochodów w realizacji potrzeb transportowych AO         |    |                                                                                        |      |      |            |           |                               |                                      |                                      |                                      |                                      |                              |
|  | 13 | liczba miejscowości AO przy drogach krajowych i wojewódzkich posiadających obwodnice   | szt. | 2021 | 15         | 19        | Wartość wynosi 15             | Wartość wynosi 16                    | wartość wynosi 17                    | Wartość wynosi 18                    | Wartość wynosi 19                    | Wartość wynosi więcej niż 19 |
| Rozwój logistyki miejskiej                                                        |    |                                                                                        |      |      |            |           |                               |                                      |                                      |                                      |                                      |                              |
|  | 14 | liczba kampanii informacyjno-promocyjno-edukacyjnych w AO                              | szt. | 2022 | 0          | 8         | Wartość wynosi mniej niż 1    | Co najmniej 1, ale mniej niż 2       | Co najmniej 2, ale mniej niż 4       | Co najmniej 4, ale mniej niż 6       | Co najmniej 6, ale mniej niż 8       | Co najmniej 8                |
| Wzrost akceptacji dla rozwiązań mobilności zrównoważonej w AO                     |    |                                                                                        |      |      |            |           |                               |                                      |                                      |                                      |                                      |                              |
|  | 15 | liczba przyjętych wspólnych dla AO działań dot. publicznego transportu zbiorowego w AO | szt. | 2021 | 1          | 29        | Wartość wynosi 1              | Więcej niż 1, ale mniej niż 8        | Co najmniej 8, ale mniej niż 14      | Co najmniej 14, ale mniej niż 21     | Co najmniej 21, ale mniej niż 27     | Co najmniej 27               |
| Rozwój struktur wspierających mobilność w AO                                      |    |                                                                                        |      |      |            |           |                               |                                      |                                      |                                      |                                      |                              |

Źródło: Opracowanie własne

Tab. 1.2 Wskaźniki rezultatu PZMM AO

| Nr wskaźnika | Nazwa wskaźnika                                                                                                                                               | Jednostka miary                                          | Rok bazowy | Wartość bazowa | Wartość w 2025 r.     | Wartość docelowa w 2030 r |
|--------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|------------|----------------|-----------------------|---------------------------|
| A            | ofiary śmiertelne w wypadkach komunikacyjnych w ciągu roku na obszarze AO                                                                                     | szt. / 100 tys. mieszk.                                  | 2020       | 24,2           | nie więcej niż 20,6   | nie więcej niż 12,1       |
| B1           | udział podróży samochodem osobowym względem podróży po Opolu ogółem                                                                                           | %                                                        | 2014       | 47,1           | nie więcej niż 44,9   | nie więcej niż 40         |
| B2           | udział podróży samochodem osobowym względem podróży po Gminach AO ogółem                                                                                      | %                                                        | 2014       | 63,3           | nie więcej niż 60,8   | nie więcej niż 55         |
| C1           | mieszkańcy Opola z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego                                                                     | %                                                        | 2022       | 66,3           | co najmniej 67        | co najmniej 69            |
| C2           | mieszkańcy Gmin AO z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego                                                                   | %                                                        | 2019       | 9,3            | co najmniej X         | co najmniej X             |
| D            | cały cykl emisji gazów cieplarnianych ze wszystkich rodzajów transportu pasażerskiego i towarowego na obszarze AO                                             | CO <sub>2</sub> w tonach (ekwiwalent) / 100 tys. mieszk. | 2020       | 92 465         | nie więcej niż 89 691 | nie więcej niż 83 218     |
| E            | emisje zanieczyszczeń powietrza ze wszystkich rodzajów transportu pasażerskiego i towarowego (spalinowe i niespalinowe dla PM <sub>2,5</sub> ) na obszarze AO | kg PM 2.5 (ekwiwalent) / 100 tys. mieszk.                | 2020       | 42 821         | nie więcej niż 41 536 | nie więcej niż 38 539     |

Źródło: opracowanie własne



**Wskaźnik nr 1: łączny udział powierzchni JST AO pokrytych obowiązującymi mpzp [%]**

Udział łącznej powierzchni wszystkich JST AO (Opole i Gminy MOF) pokrytej obowiązującymi mpzp<sup>44</sup> wobec całej powierzchni AO, prezentowany jako procentowy udział, np. 75 % powierzchni AO pokryte jest obowiązującymi mpzp.

Źródło danych: dane z opracowań Banku Danych Lokalnych GUS.

**Wskaźnik nr 2: liczba JST AO z przyjętymi standardami infrastruktury pieszej oraz rowerowej [szt.]**

Liczba JST AO (Opole i Gminy AO), które przyjęły opracowane standardy infrastruktury pieszej dla całej AO oraz opracowane standardy infrastruktury rowerowej dla całej AO. Do wskaźnika nie zalicza się danej JST AO nie posiadającej żadnego przyjętego ww. standardu infrastruktury lub posiadającej przyjęte stosowną uchwałą tylko jedno z nich. Wskaźnik prezentowany w szt. (liczba JSTAO), np. 18 JST AO z przyjętymi uchwałami rad gmin, standardami infrastruktury pieszej oraz rowerowej.

Źródło danych: obowiązujące uchwały rady miejskiej lub rady gminy danej JST AO w sprawie przyjęcia standardów infrastruktury pieszej oraz w sprawie przyjęcia standardów infrastruktury rowerowej.

**Wskaźnik nr 3: długość dróg w strefach uspokojonego ruchu w AO [km]**

Łączna długość dróg w strefach uspokojonego ruchu w AO, rozumianych jako prawidłowo oznakowane strefy Tempo<sup>45</sup> oraz strefy zamieszkania. Wskaźnik prezentowany łącznie w kilometrach, np. 142 km dróg w strefach uspokojonego ruchu w miastach AO.

Źródło danych: dane odpowiednich zarządców dróg w miastach AO.

**Wskaźnik nr 4: Liczba obwodnic w AO w ciągu dróg krajowych i dróg wojewódzkich [szt.]**

Liczba obwodnic w AO wybudowanych w ciągach dróg krajowych i dróg wojewódzkich, z uzyskanym pozwoleniem na użytkowanie. Wskaźnik prezentowany w sztukach, np. 16 obwodnic w AO na drogach krajowych i wojewódzkich.

Źródło danych: informacje o uzyskaniu pozwolenia na użytkowanie danej inwestycji przekazane przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Opolu oraz Zarząd Dróg Wojewódzkich w Opolu.

**Wskaźnik nr 5: długość dróg rowerowych w AO [km]**

Długość dróg rowerowych w AO, rozumiana jako suma długości prawidłowo oznakowanych dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych we wszystkich JST AO. Wskaźnik prezentowany w kilometrach, np. 201,7 km dróg rowerowych w AO

Źródło danych: dane każdego z JST AO.

**Wskaźnik nr 6: liczba stacji i przystanków kolejowych w AO z doprowadzonymi do nich drogami rowerowymi lub ciągami pieszo-rowerowymi [szt.]**

Liczba stacji i przystanków kolejowych na obszarze AO, do których zostały doprowadzone oznakowane drogi dla rowerów i ciągi pieszo-rowerowe. Wskaźnik

prezentowany w sztukach, np. 34 stacje i przystanki kolejowe z doprowadzonymi do nich drogami rowerowymi lub ciągami pieszo-rowerowymi.

Źródło: dane JST AO.

**Wskaźnik nr 7: liczba zintegrowanych węzłów przesiadkowych w AO [szt.]**

Liczba zintegrowanych węzłów przesiadkowych – zwartych zespołów przystanków komunikacyjnych różnych (co najmniej dwóch) rodzajów transportu publicznego (komunikacji wojewódzkiej, powiatowej, gminnej, miejskiej, kolejowej), zlokalizowanych w AO. Wskaźnik prezentowany łączną liczbą takich węzłów, np. 7 zintegrowanych węzłów przesiadkowych w AO.

Źródło danych: dane każdego z JST AO.

**Wskaźnik nr 8: liczba JST AO z wdrożoną integracją taryfowo-biletową [szt.]**

Liczba JST AO z liniami komunikacyjnymi (samorządowymi) funkcjonującymi w ramach zintegrowanej taryfy biletowej. Wskaźnik prezentowana w sztukach, np. 18 JST AO z wdrożoną integracją taryfowo-biletową.

Źródło danych: Dane każdej z JST AO pełniących funkcję Organizatora publicznego transportu zbiorowego lub dane od Organizatora publicznego transportu zbiorowego obsługującego liniami komunikacyjnymi daną Gminę AO.

**Wskaźnik nr 9: Liczba rozwiązań w AO realizujących priorytet w ruchu drogowym dla autobusów [szt.]**

Liczba rozwiązań infrastrukturalnych (np. pasy dla autobusów, śluzy dla autobusów, elementy infrastruktury brd oraz sygnalizacje świetlne nadające priorytet autobusom itd.) oraz rozwiązań organizacyjnych (organizacja ruchu, programy sygnalizacji świetlnej, ITS itd.), nadających w ruchu drogowym priorytet autobusom na przebiegach linii komunikacyjnych. Wskaźnik prezentowany jako łączna suma rozwiązań infrastrukturalnych i organizacyjnych, np. 25 rozwiązań realizujących priorytet w ruchu drogowym dla autobusów w AO.

Źródło danych: dane odpowiednich zarządców dróg w każdym JST AO.

**Wskaźnik nr 10: udział autobusów zero- i niskoemisyjnych we flotach wszystkich operatorów obsługujących linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej na zlecenie organizatorów w AO [%]**

Liczba autobusów zero- i niskoemisyjnych (obecnie posiadane autobusy z silnikami spełniającymi co najmniej normę emisji spalin EURO 6, a także nowe autobusy z silnikami elektrycznymi, silnikami napędzanymi wodorem oraz z silnikami spełniającymi normę emisji spalin EURO 6d i wyższą) we flotach wszystkich Operatorów obsługujących linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej, funkcjonujące w całym AO na zlecenie Organizatorów publicznego transportu zbiorowego w AO łącznie, wobec łącznej posiadanej przez wszystkich Operatorów liczby taboru. Wskaźnik prezentowana w procentach, np. 75 % autobusów zero- i niskoemisyjnych.

Źródło danych: dane od Operatorów obsługujących linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej, organizowane przez Organizatorów publicznego transportu zbiorowego w AO.

**Wskaźnik nr 11: liczba parkingów P+R w AO [szt.]**

Liczba funkcjonujących parkingów P+R na obszarze JST AO. Wskaźnik prezentowany w sztukach, np. 18 funkcjonujących parkingów P+R na obszarze AO.

Źródło danych: dane każdej z JST AO (Opole i Gminy AO).

**Wskaźnik nr 12: liczba miejsc parkingowych w strefach płatnego parkowania w AO [szt. m.p.]**

Liczba miejsc postojowych w obszarze funkcjonujących w JST AO stref płatnego parkowania łącznie. Wskaźnik prezentowany w sztukach, np. 3250 miejsc parkingowych w strefach płatnego parkowania funkcjonujących w AO.

Źródło danych: dane każdej z JST AO (Opole i Gminy AO).

**Wskaźnik nr 13: liczba miejscowości AO przy drogach krajowych i wojewódzkich posiadających obwodnice [szt.]**

Liczba miast i miejscowości AO posiadających oddane do użytkowania obwodnice w ciągach dróg krajowych i wojewódzkich, przez co wyprowadzany jest z nich ruch tranzytowy, w tym ruch pojazdów ciężarowych. Wskaźnik prezentowany w sztukach, np. 16 obwodnic miejscowości AO na drogach krajowych i wojewódzkich.

Źródło danych: informacje o uzyskaniu pozwolenia na użytkowanie danej inwestycji przekazane przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Opolu oraz Zarząd Dróg Wojewódzkich w Opolu.

**Wskaźnik nr 14: liczba kampanii informacyjno-promocyjno-edukacyjnych prowadzonych przez JST AO [szt.]**

Łączna liczba kampanii informacyjnych, promocyjnych oraz edukacyjnych w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej, bezpieczeństwa ruchu drogowego, wykorzystania alternatywnych względem samochodu osobowego środków transportu itp., przeprowadzona przez JST AO. Wskaźnik liczony corocznie, prezentowany w sztukach, np. 6 kampanii informacyjno-edukacyjnych w AO w danym roku

Źródło danych: dane JST AO (Opole i Gminy AO).

**Wskaźnik nr 15: liczba przyjętych wspólnych dla AO działań dot. publicznego transportu zbiorowego w AO [szt.]**

Liczba wszystkich przyjętych przez JST AO (Opole i Gminy AO) wspólnych dla całego AO działań dot. komunikacji miejskiej, gminnej oraz powiatowej (szkolenia, spotkania edukacyjne i informacyjne, programy, integracja komunikacyjna itp.). Wskaźnik liczony corocznie, prezentowany łączną liczbą takich działań, np. 25 przyjętych wspólnych działań.

Źródło danych: dane JST AO (Opole i Gminy AO).

44 Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego.

45 strefy TEMPO-20, TEMPO-30 i TEMPO-40.



**Wskaźnik rezultatu A: ofiary śmiertelne w wypadkach komunikacyjnych w ciągu roku na obszarze AO [szt./100 tys. mieszk.]**

Liczba zgonów stwierdzonych w ciągu 30 dni w następstwie wypadku komunikacyjnego w skali roku na 100 tys. mieszkańców AO, np. 16 ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych w roku 2022. Wskaźnik liczony corocznie.

Źródło: Na podstawie danych ze Statystycznego Vademecum Samorządowca dla powiatów: brzeskiego, krapkowickiego, opolskiego i strzeleckiego oraz dla miasta Opole, przeliczonych per capita dla AO.

**Wskaźnik rezultatu B1: udział podróży samochodem osobowym względem podróży po Opolu ogółem [%]**

Średniodzienny udział podróży samochodem osobowym względem wszystkich podróży w ruchu osobowym po Opolu (mieście rdzennym AO). Wskaźnik wyrażony udziałem procentowym, np.: 40 % podróży po Opolu realizowanych jest samochodem osobowym.

Źródło: Wyniki badań ruchu dla Opola.

**Wskaźnik rezultatu B2: udział podróży samochodem osobowym względem podróży po Gminach AO ogółem [%]**

Średniodzienny udział podróży samochodem osobowym względem wszystkich podróży w ruchu osobowym po Gminach AO (obszarze funkcjonalnym Opola). Wskaźnik wyrażony udziałem procentowym, np.: 40 % podróży po Gminach AO realizowanych jest samochodem osobowym.

Źródło: Wyniki badań ruchu dla Gmina AO.

**Wskaźnik rezultatu C1: Mieszkańcy Opola z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego**

Procentowy udział sumy:

- liczby mieszkańców Opola, którzy w odległości 417 m w linii prostej (dla autobusów i analogicznych środków transportu publicznego) lub 833 m w linii prostej (dla kolei) od miejsca zamieszkania mają dostęp do przystanków zapewniających bardzo dobry dostęp do transportu zbiorowego,
  - połowy mieszkańców Opola, którzy w odległości jak wyżej mają dostęp do przystanków zapewniających dobry dostęp do transportu zbiorowego,
- w liczbie wszystkich mieszkańców AO.

Bardzo dobry dostęp mieszkańców Opola to powyżej średnio 10 połączeń na godzinę od 6:00 do 20:00 (w zasięgu grup przystanków w sumie), natomiast dostęp dobry to powyżej średnio 4 połączenia na godzinę.

**Wskaźnik rezultatu C2: Mieszkańcy Gmin AO z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego**

Procentowy udział sumy

- liczby mieszkańców Gmin AO, którzy w odległości 417 m w linii prostej (dla autobusów i analogicznych środków transportu publicznego) lub 833 m w linii prostej (dla kolei) od miejsca zamieszkania mają dostęp do przystanków zapewniających bardzo dobry dostęp do transportu zbiorowego,
- połowy mieszkańców Gmin AO, którzy w odległości jak powyżej mają dostęp do przystanków zapewniających dobry dostęp do transportu zbiorowego,

w liczbie wszystkich mieszkańców AO.

Dla Gmin AO dostęp bardzo dobry to powyżej średnio 4 połączenia na godzinę od 6:00 do 20:00, natomiast dostęp dobry to obsługiwane przez transport publiczny przystanki zapewniające mniej niż średnio 4 połączenia na godzinę.

**Wskaźnik rezultatu D: cały cykl emisji gazów cieplarnianych ze wszystkich rodzajów transportu pasażerskiego i towarowego na obszarze AO [CO<sub>2</sub> w tonach (ekwiwalent) / 100 tys. mieszk.]**

Emisje gazów cieplarnianych CO<sub>2</sub> w tonach (ekw.) w skali roku na 100 tys. mieszkańców AO.

**Wskaźnik rezultatu E: emisje zanieczyszczeń powietrza ze wszystkich rodzajów transportu pasażerskiego i towarowego (spalinowe i niespalinowe dla PM<sub>2,5</sub>) na obszarze AO [kg PM 2.5 (ekwiwalent) / 100 tys. mieszk.]**

Wskaźnik emisji (kg PM 2,5 ekw. w skali roku na 100 tys. mieszkańców AO.

