Załącznik do uchwały Nr 1/III/2016 Walnego
Zgromadzenia Członków Stowarzyszenia
Subregion Północny Opolszczyzny z dnia 22 sierpnia 2016r.

TOR | ZESPÓŁ DORADCÓW GOSPODARCZYCH

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Subregionu Północnego Opolszczyzny

KLUCZBORK – NAMYSŁÓW – OLESNO
SIERPIEŃ 2016

Opracowanie pt.: „Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Subregionu Północnego Opolszczyzny" zostało przygotowane przez:

Zespół Doradców Gospodarczych TOR

Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością

00-095 Warszawa Pl. Bankowy 2

tel., fax: +48 22 323 77 44 do 46

www.zgdtor.pl zdgtor@zgdtor.net.pl

NIP 113-20-41-930, KRS 0000133090

Przygotował zespół w składzie:

Paweł Rydzyński – kierownik projektu,

Michalina Choroś

Emilia Frąckiewicz

Damian Kosiński

Adrian Nieznalski

Piotr Rydzyński

Adam Piotr Zając

Warszawa – Kluczbork – Namysłów – Olesno, sierpień 2016 r.

Spis treści

OBJAŚNIENIA SKRÓTÓW 5

WSTĘP 7

1 ISTOTA PLANU MOBILNOŚCI 11

1.1 CELE SMART PLANU MOBILNOŚCI 12

1.2 CECHY PLANU MOBILNOŚCI 12

1.3 POWIĄZANIE PLANU MOBILNOŚCI Z WYBRANYMI AKTAMI NORMATYWNYMI I DOKUMENTAMI STRATEGICZNYMI 13

1.3.1 Wytyczne Komisji Europejskiej dla planów mobilności 13

1.3.2 Plany gospodarki niskoemisyjnej (plany PGN) 15

1.4 RAPORT Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH (STRESZCZENIE) 17

2 DIAGNOZA STANU SYSTEMU TRANSPORTOWEGO NA OBSZARZE SPO 23

2.1 TRANSPORT DROGOWY 23

2.1.1 Infrastruktura drogowa 23

2.1.1.1 Układ drogowy 23

2.1.1.2 Natężenie ruchu 25

2.1.1.3 Stan techniczny dróg 26

2.1.2 Motoryzacja indywidualna 31

2.1.3 Publiczny transport autobusowy 33

2.1.3.1 Tabor autobusowy 34

2.1.3.2 Istniejąca sieć połączeń autobusowych 35

2.1.3.3 Organizacja transportu autobusowego na terenie SPO 38

2.1.4 Infrastruktura parkingowa 41

2.1.5 Transport drogowy w dokumentach strategicznych 43

2.1.5.1 Dokumenty Unii Europejskiej 43

2.1.5.2 Dokumenty krajowe 45

2.1.5.3 Dokumenty regionalne 49

2.2 TRANSPORT KOLEJOWY 54

2.2.1 Transport kolejowy w województwie opolskim 54

2.2.2 Transport kolejowy w SPO 55

2.2.3 Transport kolejowy w dokumentach strategicznych 67

2.2.3.1 Dokumenty Unii Europejskiej 67

2.2.3.2 Dokumenty krajowe 68

2.2.3.3 Dokumenty regionalne 69

2.3 TRANSPORT ROWEROWY 72

2.3.1 Infrastruktura rowerowa 72

2.3.2 Ruch rowerowy w dokumentach strategicznych 78

2.4 TRANSPORT PIESZY 80

2.4.1 Ruch pieszy w dokumentach strategicznych 82

2.5 KLUCZOWE DZIAŁANIA INWESTYCYJNE 83
2.5.1 Infrastrukturalne 83
2.5.2 Pozyskanie pojazdów dla publicznego transportu zbiorowego 88
3 DIAGNOZA PROBLEMÓW 90
3.1 ANALIZA SWOT OBECNEGO SYSTEMU TRANSPORTOWEGO 95
4 KIERUNKI ROZWOJU SYSTEMU TRANSPORTU DO 2022 ROKU W SPO 98
4.1 ROZWÓJ INFRASTRUKTURY DROGOWEJ I PARKINGOWEJ 98
4.2 ROZWÓJ INFRASTRUKTURY DEDYKOWANEJ ROWERZYSTOM I PIESZYM 101
4.3 MODYFIKACJA OFERTY PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO 110
5 DZIAŁANIA WSPIERAJĄCE ROZWÓJ ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI 117
6 HARMONOGRAM RZECZOWO-FINANSOWY 120
6.1 ŹRÓDŁA FINANSOWANIA 127
6.1.1 Fundusze Unii Europejskiej 127
6.1.2 Partnerstwo publiczno-prywatne 132
7 WDRAŻANIE I MONITORING PLANU MOBILNOŚCI 133
7.1 ISTOTA SYSTEMU MONITOROWANIA PLANU MOBILNOŚCI 134
7.2 WSKAŹNIKI 134
7.3 ZARZĄDZANIE REALIZACJĄ PLANU 142
8 UZASADNIENIE PRZYJĘTYCH ROZWIĄZAŃ 143
9 BIBLIOGRAFIA I WYKAZ DOKUMENTÓW POWIĄZANYCH 145
10 SPIS TABEL I RYSUNKÓW 148

Załącznik 1. Raport z konsultacji społecznych

Załącznik 2. Koncepcja lokalizacji dróg rowerowych na drogach między głównymi miejscowościami SPO

Załącznik 3. Dokumentacja fotograficzna

Objaśnienia skrótów

B&R - Bike&Ride

BRD - Bezpieczeństwo ruchu drogowego

CEF - Connecting Europe Facility

CT - Cel tematyczny

DK - Droga krajowa

DW - Droga wojewódzka

Dz. U. - Dziennik Ustaw

EWG - Europejska Wspólnota Gospodarcza

GDDKiA - Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

GUS - Główny Urząd Statystyczny

IC - InterCity

IOK - Instytucja Organizująca Konkurs

IZ - Instytucja Zarządzająca

JST - Jednostka samorządu terytorialnego

K&R - Kiss&Ride

KPK - Krajowy Program Kolejowy

KPZK - Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju

MSI - Miejski System Informacji

MZK - Miejski Zarząd Komunikacji

MZKZG - Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej

NGO - Non-governmental organization

OZE - Odnawialne źródła energii

P+R (P&R) - Park&Ride

PGN - Plan Gospodarki Niskoemisyjnej

PI - Priorytet Inwestycyjny

PKP - Polskie Koleje Państwowe

PKS - Państwowa Komunikacja Samochodowa

PLK - Polskie Linie Kolejowe

POIiŚ - Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko

PPP - Partnerstwo publiczno-prywatne

PT - Plan transportowy

PTZ - Publiczny transport zbiorowy

RPO - Regionalny Program Operacyjny

SDRR - Średni dobowy ruch roczny

SPO - Subregion Północny Opolszczyny

SPP - Strefa płatnego parkowania

SUiKZP - Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego

TEN-T - Trans-European Transport Network

TLK - Twoje Linie Kolejowe

UE - Unia Europejska

UG - Urząd Gminy

WE - Wspólnoty Europejskie

ZDP - Zarząd Dróg Powiatowych

ZDW - Zarząd Dróg Wojewódzkich

ZIT - Zintegrowane Inwestycje Terytorialne

ZKM - Zarząd Komunikacji Miejskiej

ZTM - Zarząd Transportu Miejskiego

Wstęp

Mobilność mieszkańców danego obszaru funkcjonalnego jest jednym z istotnych elementów ogólnej jakości życia i do jej stałej poprawy należy przywiązywać jak największą wagę. Współcześnie można wyróżnić dwa podstawowe, ale zasadniczo różniące się sposoby zaspokajania takiej potrzeby:

- poruszanie się własnym pojazdem mechanicznym;
- korzystanie z publicznego transportu zbiorowego[1] pojazdami mechanicznymi lub korzystanie z transportu rowerowego[2] i komunikacji pieszej.

Podstawową zaletą pierwszego sposobu, i jedną z przyczyn burzliwego rozwoju motoryzacji indywidualnej – oprócz jej prestiżu – jest fakt, że samochody osobowe (a przy dobrej pogodzie – również motocykle i motorowery) dają możliwość swobodnego wyboru chwili rozpoczęcia i zakończenia podróży, trasy, eliminują przesiadki, a także stwarzają możliwość przemieszczania osób i bagażu „od drzwi do drzwi" – rzecz obecnie coraz bardziej ważna. Istnieją jednak, coraz wyraźniej dostrzegane i dotkliwe społecznie, niezbywalne wady takiego rodzaju transportu.

Ponieważ – przeciwnie niż w transporcie zbiorowym – jeden silnik trakcyjny (prawie zawsze spalinowy) napędza pojazd, którym statystycznie podróżuje przeciętnie mniej niż dwie osoby, to wobec swojej masowości motoryzacja indywidualna odpowiada za większość tzw. zewnętrznych, tj. obciążających ogół społeczeństwa (nie tylko użytkowników transportu, ale także np. pieszych czy osób, mieszkających bezpośrednio przy ruchliwych drogach) kosztów transportu: następstw finansowych śmierci albo zranienia ofiar wypadków komunikacyjnych, bezproduktywnego wydłużenia czasu podróży spowodowanego kongestią lub poszukiwaniem miejsca do zaparkowania pojazdu, zdrowotnych (i nie tylko) skutków szkodliwego oddziaływania hałasu i spalin, czy wreszcie dewastacji środowiska i krajobrazu naturalnego.

W Europie prawie 28% emisji gazów cieplarnianych pochodzi ze środków transportu, głównie pojazdów motoryzacji indywidualnej. Ponadto emisje właśnie z tego źródła rosną najszybciej, szczególnie w ciągu ostatnich 10 lat. Znaczną część podróży stanowią dojazdy do pracy i z pracy oraz podróże służbowe. Dojeżdżanie do pracy samochodem w znacznym stopniu wpływa na powstawanie kongestii w szczycie. Samochodem jeździ się również w innych celach – po zakupy, w miejsca uprawiania sportu lub rekreacji czy aby odwieźć dzieci do szkoły. W konsekwencji samochody zabierają coraz więcej przestrzeni miejskiej. Samo ich utrzymanie jest też znacznym obciążeniem dla budżetu domowego, a koszty dojazdów do pracy mogą stanowić nawet 30% takiego budżetu.

Nieustannie rosnąca cena ropy naftowej jeszcze pogarsza sytuację. Tylko na obszarze UE przekłada się to na straty społeczne liczone w setkach miliardów euro rocznie, przy czym w ponad 90% za ich generowanie odpowiada ruch drogowych pojazdów niepublicznych i nie

[1] Zgodnie z art. 9 ust 1. pkt 9 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010 r., jest to *powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, linach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej.*

[2] Lub pochodnych, np. hulajnogi.

wykonujących transportu zbiorowego, tj. mechanicznych pojazdów pasażerskich o zdolności przewozowej nie większej niż (w Polsce) 9 osób, a także samochodowe przewozy towarowe.

Tradycyjnym środkiem zaradczym jest w tym przypadku publiczny transport zbiorowy, w praktyce oznaczający masowe przemieszczanie osób przy wykorzystaniu nieznacznej liczby pojazdów o dużej lub wielkiej zdolności przewozowej. Oznacza to podróżowanie w warunkach społecznie znacznie korzystniejszych niż samochodami osobowymi, ponieważ jeden pojazd drogowy przy wykorzystaniu jednego, lub jak w pojazdach szynowych, kilku silników trakcyjnych (często o wiele mniej szkodliwych dla środowiska silników elektrycznych), przewozi dużą (a w przypadku autobusów przegubowych, piętrowych i wieloczłonowych pojazdów szynowych – bardzo dużą) liczbę pasażerów.

Towarzyszą temu z reguły przedsięwzięcia infrastrukturalne zwiększające bezpieczeństwo i punktualność transportu zbiorowego: wydzielone na wyłączność miejsca przystankowe, „bus-pasy", priorytety przy przejeździe przez skrzyżowania, dwupoziomowe skrzyżowania dróg kołowych i żelaznych, etc. Zmniejszenie obciążenia szeroko rozumianego środowiska społecznego i naturalnego, w którym porusza się transport, jest więc ewidentne. Jeżeli jego środkiem jest przy tym pociąg (czy szerzej: pojazdy szynowe), to korzyści w zakresie szybkości, wydajności, bezpieczeństwa przewozów i ograniczenia obciążenia środowiska, w którym funkcjonuje transport, bywają już większe o rząd wielkości.

Dodatkowo należałoby jeszcze zwrócić uwagę na bardzo zapalną kwestię bezpieczeństwa. Kierowcy pojazdów drogowych pasażerskiego transportu zbiorowego a także pracownicy drużyn pociągowych są z reguły specjalnie szkoleni, obecnie także na trenażerach ruchu, a praktyki odbywają z zasady pod nadzorem najbardziej doświadczonych pracowników drogownictwa czy kolei. Prowadzenie pojazdów wykonują przy tym jako stały zawód, a nie doraźnie. Daje to znaczące efekty w zakresie bezpieczeństwa ruchu, np. liczba ofiar wypadków w drogowym transporcie zbiorowym nie przekracza ok. 1,5% tej liczby w transporcie indywidualnym. Różnice są więc kolosalne. Kolej w ogóle pozostaje tutaj poza konkurencją.

Ale także transport zbiorowy ma swoje słabe strony. Pozyskanie jego zasobów (budowa lub modernizacja dróg, dworców i przystanków, zakup i modernizacja pojazdów) to jedne z najdroższych inwestycji publicznych. Konsekwencje błędów i zaniedbań w tej mierze, których najczęstszym przykładem są niedostatki albo wręcz brak koordynacji rozkładów jazdy i wspólnych biletów pomiędzy różnymi przewoźnikami lub operatorami mogą rodzić ważące, negatywne konsekwencje społeczne i bywają kosztowne. Transport zbiorowy nie może również ani wymieniać pasażerów w dowolnym miejscu, ani kursować o dowolnych porach[3]. Chcąc korzystać z jego zalet (dodatkowo można zauważyć, że pojazdy transportu zbiorowego najnowszej generacji komfortem niewiele ustępują samochodom osobowym a dla osób niepełnosprawnych są nawet wygodniejsze), pasażerowie muszą niestety dostosować się do pór kursowania i miejsc zatrzymywania transportu zbiorowego, co jak wiadomo potrafi rodzić nawet konflikty społeczne.

[3] Chociaż bardzo interesujące próby złagodzenia tego problemu to doświadczenia m.in. Związku Transportowego Berlin – Brandenburgia czy „Tele-Busa" w Krakowie, z tzw. „komunikacją miejską na telefon"; podobne rozwiązanie testowane jest także w Szczecinie.

Powyższe mankamenty stara się łagodzić najnowsze podejście do przedmiotowej problematyki, polegające głównie na:

- zarzadzaniu mobilnością za pomocą tzw. środków „miękkich", czyli rozwiązań opartych bardziej na organizacji, koordynacji, motywacji, promocji i przekazywaniu informacji aniżeli na dużych inwestycjach w infrastrukturę; ich celem jest najczęściej poprawa skuteczności już posiadanych środków „twardych";
- rozbudowie (w klasycznych planach transportowych traktowanej zdawkowo, o ile w ogóle) sieci dróg rowerowych i ciągów pieszych, także dla osób poruszających się na hulajnogach, rolkach, w systemie „Nordic Walking" itp.: maksymalnie odseparowanych od ruchu pojazdów mechanicznych, odpowiednio oznakowanych, dostępnych przy umiarkowanych opadach oraz dodatnich temperaturach i dla osób o przeciętnej sprawności fizycznej. Można przy tym zauważyć, że transport pojazdami niezmechanizowanymi i komunikacja piesza mają doskonały wpływ na zdrowie człowieka: 30-to minutowy, codzienny spacer lub jazda na rowerze zmniejszają ryzyko powstania chorób układu sercowo – naczyniowego, cukrzycy i osteoporozy, depresji a nawet niektórych nowotworów;
- promowaniu tzw. systemu *carsharing/carpooling* - wspólnego użytkowania samochodów osobowych[4].

Tabela 1 „Miękkie" i „twarde" środki zarządzania mobilnością

Środki „miękkie"	Środki „twarde"
Organizacja, marketing, edukacja	Budowa i modernizacja infrastruktury drogowej i szynowej dla pojazdów mechanicznych
Czytelna i trwała informacja	Budowa trwałych dróg rowerowych i ciągów pieszych
Plan mobilności	Zakup pojazdów nowej generacji dla transportu zbiorowego, modernizacja istniejących
Małe wymogi inwestycyjne	Nowe systemy kierowania ruchem
Szybka realizacja, łatwa modyfikowalność	Czasochłonne i kosztowne przedsięwzięcia modernizacyjne, trudna modyfikowalność

Źródło: Opracowanie własne

Głównym celem tak zdefiniowanych przedsięwzięć jest zmiana nawyków w zakresie przemieszczania się w kierunku bardziej zrównoważonych środków transportu w wyniku czego nastąpiłoby ograniczenie indywidualnej motoryzacji, szczególnie przemieszczania się samochodem w pojedynkę. W Europie zachodniej w przeciągu ostatnich 10 lat udało się, przy

[4] Np. we Francji istnieją ośrodki przemysłowe, w których liczba osób korzystających z tego systemu wzrosła w ciągu roku z kilku do kilkudziesięciu procent. Włączenie się każdego nowego użytkownika do takiego systemu oznacza ograniczenie emisji trujących spalin o jedną tonę rocznie (!).

minimalnych kosztach, zastąpić od 7 do 10% wszystkich przejazdów środkami motoryzacji indywidualnej przejazdami innymi środkami transportu, w tym transportem pieszym. Przedmiotowy plan mobilności ma na celu wskazanie działań, których wdrożenie wspomoże zmianę wskazanych wyżej nawyków[5].

[5] Zgodnie z umową zwartą w dn. 29.01.2016 r. pomiędzy Gminą Kluczbork (Zamawiającym) a Zespołem Doradców Gospodarczych TOR (Wykonawcą), pierwotna nazwa dokumentu brzmiała „Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Obszaru Funkcjonalnego Kluczbork – Namysłów – Olesno". Jednak już w trakcie prac nad dokumentem nastąpiła zmiana nazwa Stowarzyszenia Obszar Funkcjonalny Kluczbork – Namysłów – Olesno (w imieniu którego Gmina Kluczbork zawarła umowę na realizację przedmiotowego dokumentu) na Stowarzyszenie Subregionu Północnego Opolszczyzny. Stąd też, na prośbę Zamawiającego, finalnie również nazwa przedmiotowego dokumentu została zmieniona na „Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Subregionu Północnego Opolszczyzny".

1 Istota Planu Mobilności

Plany zrównoważonej mobilności miejskiej są nowym rodzajem dokumentów strategicznych, uchwalanych przez jednostki samorządu terytorialnego, których głównym zadaniem jest lepsze planowanie i realizacja działań mających na celu dążenie do zrównoważonego modelu mobilności na danym obszarze objętym dokumentem. Należy zauważyć, że Plan mobilności dotyczy z reguły miasta w jego granicach funkcjonalnych. W przypadku niniejszego dokumentu, obszar oddziaływania dotyczy powiatów Kluczborskiego, Namysłowskiego i Oleskiego, obejmując cały teren tych jednostek administracyjnych. Istnieje zatem potrzeba powiązania działań planowanych na terenie 3 powiatów połączonych funkcjonalnie.

Teren powiatów objętych niniejszym planem to obszary miejskie i wiejskie, w związku z tym Plan Mobilności musi uwzględniać nie tylko działania typowo miejskie, ale również te dotyczące terenów niezurbanizowanych, gdzie należy dążyć do lepszego zaspokojenia potrzeb przewozowych także w sposób alternatywny do indywidualnego transportu samochodowego.

Zgodnie z *Wytycznymi opracowania i wdrożenia planu zrównoważonej mobilności miejskiej*, Plan zrównoważonej mobilności miejskiej (ang. *Sustainable Urban Mobility Plan* – SUMP) to strategiczny dokument stworzony w celu realizacji potrzeb mobilności ludzi oraz gospodarki w miastach i ich otoczeniu, przygotowany w celu poprawy jakości życia mieszkańców. Opiera się on na istniejących praktykach planistycznych i bierze pod uwagę zasady integracji oraz udziału społecznego a także oceny funkcjonującej polityki transportowej.

Istotą Planu Mobilności, zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju, jest zwiększenie dostępności obszarów miejskich oraz wiejskich oraz zapewnienie wysokiej jakości mobilności mieszkańców i transportu zgodnych z zasadami zrównoważonego rozwoju, obejmujących dojazd do obszaru miejskiego, przejazd przez ten obszar, jak również przemieszczanie się w jego obrębie. Należy przy tym pamiętać, że na co dzień mieszkańcy przemieszczają się, wykonując rodzaje podróży, którym można przypisać następujące zasadnicze cele:

- praca;
- wypoczynek;
- zakupy;
- szkoła;
- inne obowiązkowe podróże (np. do lekarza, urzędu etc.).

Korzystanie ze zróżnicowanych środków transportu i równomierne ich wykorzystanie jest kluczem do osiągnięcia zrównoważonego modelu transportu. Dlatego ważne jest zaprezentowanie katalogu zintegrowanych działań, które pozwolą na zrównoważenie poszczególnych rodzajów transportu:

- pieszego;
- rowerowego (i pochodnych);
- indywidualnego transportu samochodowego;
- publicznego transportu zbiorowego.

Wśród rodzajów działań, które przewiduje Plan Zrównoważonej mobilności miejskiej, można wymienić następujące czynniki:

- lepsze wykorzystanie i poprawa istniejącej infrastruktury transportowej;
- organizacja usług transportowych, koordynacja działań różnych partnerów, lepszy przepływ informacji;
- środki „miękkie”: poprawa skuteczności środków „twardych” (por. tabela powyżej) poprzez działania pomocnicze, do których można zaliczyć środki zarządzania mobilnością na ogół możliwe przy stosunkowo małych nakładach finansowych, przy jednoczesnych wymiernych efektach rzeczowych.

1.1 Cele SMART Planu Mobilności

Cele stanowią najbardziej konkretną formę zaangażowania w Planie zrównoważonej mobilności miejskiej, wskazują żądany stopień zmian w przewidzianym czasie. Jasno określone cele są potrzebne do oceny efektywności podejmowanych działań.

Zgodnie z wytycznymi, cele Planu zrównoważonej mobilności powinny być zgodne z koncepcją SMART, dzięki czemu możliwy będzie ich monitoring i ewaluacja, poprzez kontrolę wybranych wskaźników. Skrót SMART oznacza następujące cechy:

- skonkretyzowane (ang. *specific*) – cele należy określać możliwie jednoznacznie;
- mierzalne (ang. (ang. *measurable*) – cele muszą posiadać wskaźniki, służące ocenie stanu bieżącego;
- osiągalne (ang. *achievable)*- cele muszą być realistyczne i możliwe w realizacji;
- realne (ang. *realistic*)- posiadane zasoby muszą być wystarczające dla realizacji celu;
- terminowe (ang. *time bound*) - cele powinny posiadać jasno zdefiniowany termin wykonania.

1.2 Cechy Planu Mobilności

Na podstawie *Koncepcji dotyczącej planów mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju*, opublikowanej przez Komisję Europejską w 2013 roku (por. także następny rozdział), można wyróżnić następujące cechy Planu Mobilności:

- dostępność i spełnianie podstawowych potrzeb wszystkich użytkowników danego obszaru w zakresie mobilności;
- równoważenie i zaspokajanie różnego rodzaju potrzeb związanych z mobilnością i usługami transportowymi dla mieszkańców, przedsiębiorstw oraz sektora przemysłowego;
- wyznaczanie kierunków zrównoważonego rozwoju i lepszej integracji różnych rodzajów transportu funkcjonujących na danym obszarze;
- spełnianie wymogów dotyczących zrównoważonego rozwoju (rentowność, sprawiedliwość społeczna, ochrona zdrowia i jakości środowiska);
- optymalizacja wydajności i opłacalności transportu;

- wskazanie kierunków lepszego zagospodarowania przestrzeni miejskiej oraz lepszego wykorzystania istniejącej infrastruktury transportowej i usług;
- działania na rzecz zwiększenia atrakcyjności środowiska miejskiego i pozamiejskiego, podniesienie jakości życia i poziomu zdrowia publicznego;
- działania na rzecz zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego i minimalizacji liczby zdarzeń drogowych;
- dążenie do ograniczenia: zanieczyszczenia powietrza i hałasu, emisji gazów cieplarnianych i zużycia energii;
- dążenie do poprawy funkcjonowania transeuropejskiej sieci transportowej i całego europejskiego systemu transportu.

Plany mobilności powinny służyć przede wszystkim zbilansowanemu i zintegrowanemu rozwojowi wszystkich dostępnych środków transportu, w tym także ruchu pieszego oraz transportu rowerowego, często pomijanych w dotychczas istniejących dokumentach strategicznych. Dzięki uwzględnieniu w rachunku ekonomicznym wszystkich kosztów zewnętrznych poszczególnych form podróżowania, priorytetem Planu zrównoważonej mobilności miejskiej jest niskoemisyjność i małe zapotrzebowanie na przestrzeń wykorzystywanych środków transportu. Z tego powodu, plany mobilności dążą do utrzymania lub wręcz redukcji udziału podróży indywidualnym transportem samochodowym i przejęcia tych podróży przez inne, bardziej przyjazne, formy podróżowania – w tym transport pieszy i rowerowy, które, jak wspomniano wyżej, są szczególnie nieinwazyjne z punktu widzenia ochrony środowiska oraz charakteryzują się małym zapotrzebowaniem na przestrzeń.

Wśród korzyści z tworzenia planów mobilności należy wymienić przede wszystkim możliwość stworzenia długoterminowej wizji, która dzięki poprawie warunków korzystania z różnych podsystemów transportu publicznego przyczyni się do ograniczenia kosztów mobilności ponoszonych przez mieszkańców oraz miasto. Duży nacisk w przypadku tworzenia planów mobilności kładziony jest także na zaangażowanie różnych środowisk w proces realizacji założeń dokumentu i konsultację proponowanych rozwiązań. Mowa tu zarówno o organizacjach pozarządowych, jak i o przedsiębiorcach oraz innych istotnych podmiotach działających na obszarze objętym Planem Mobilności. Istotna jest nie tylko wymiana wiedzy i poglądów pomiędzy poszczególnymi podmiotami, ale także opracowanie wspólnej wizji, która uzyska poparcie poszczególnych organizacji. Docelowo Plan Mobilności może tym samym przyczynić się do powstania nowej, bardziej zrównoważonej kultury mobilności, co przełoży się na poprawę wspomnianej już jakości życia na danym obszarze.

1.3 Powiązanie Planu Mobilności z wybranymi aktami normatywnymi i dokumentami strategicznymi

1.3.1 Wytyczne Komisji Europejskiej dla planów mobilności

Niezależnie od wskazanych w diagnozie obecnego stanu systemu transportowego (będącej dwoma kolejnymi rozdziałami niniejszego opracowania) unijnych i krajowych dokumentów normatywnych dotyczących ogólnie transportu, dla planów mobilności najbardziej

miarodajnym dokumentem jest obecnie „Koncepcja dotycząca planów mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju".[6]

Przedmiotowa koncepcja jest załącznikiem do nw. „Komunikatu…" który nosi zarazem tytuł: *Wspólne dążenie do osiągniecia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach* i jest najkrótszym podsumowaniem istoty omawianych przedsięwzięć. Jak wskazano powyżej, współczesne plany mobilności akcentują racjonalizację wykorzystania kosztownych zasobów transportu zbiorowego i traktowane dotychczas pobieżnie aspekty atrakcyjności alternatywnych rodzajów mobilności (niezmotoryzowanych pojazdów jednośladowych i komunikacji pieszej) – ich szczególną zasobooszczędność, minimalne albo pomijalne obciążenie dla środowiska oraz korzystny wpływ na zdrowie człowieka. Poniżej wskazane zostały praktyczne wytyczne Komisji Europejskiej odnośnie sporządzania takich planów które, zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju, powinny zawierać:

- w zakresie transportu publicznego: strategię podwyższenia jakości, zwiększenia bezpieczeństwa i dostępności oraz uściślenie integracji infrastruktury, pojazdów i usług;
- w zakresie transportu niezmotoryzowanego i ruchu pieszego: przedsięwzięcia zapewniające zwiększenie atrakcyjności, bezpieczeństwa i zminimalizowanie uciążliwości[7] poruszania się pieszo, oraz rowerami i innymi pojazdami niezmotoryzowanymi: ocena oraz niezbędna rozbudowa istniejącej infrastruktury z uwzględnieniem przemieszczania się środkami innymi niż pojazdy mechaniczne i ich oddzieleniem od ruchu pojazdów silnikowych; budowa nowej infrastruktury z równorzędnym uwzględnianiem zarówno potrzeb ruchu zmotoryzowanego jak i niezmotoryzowanego; uzupełnienie tradycyjnej infrastruktury o środki techniczne i „miękkie" jw.;
- ściślejszą integrację w celu zwiększenia sprawności i multimodalności (ułatwienia w korzystaniu) różnych rodzajów transportu i ruchu pieszego;
- opis działań mających na celu ciągłe zwiększanie bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym analizę głównych problemów w tym zakresie i wskazanie stref szczególnego ryzyka;
- opis przedsięwzięć mających na celu znaczne spowolnienie i zwiększenie płynności ruchu pojazdów silnikowych, w tym zoptymalizowanie wykorzystania istniejącej infrastruktury, poprawę sytuacji w obrębie stwierdzonych „białych plam" oraz zbadanie możliwości przekształcenia dróg dla transportu zmechanizowanego na drogi dla transportu niezmechanizowanego, ruchu pieszego jw. lub przeznaczenia tej przestrzeni do innych funkcji publicznych, niezwiązanych z mobilnością;
- opis środków mających na celu poprawę wydajności miejscowych systemów dostarczania towarów przy jednoczesnym ograniczeniu ich negatywnych efektów zewnętrznych takich jak emisja gazów cieplarnianych, zanieczyszczeń i hałasu.

[6] Załącznik 1 do „KOMUNIKATU KOMISJI DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO, RADY, EUROPEJSKIEGO KOMITETU EKONOMICZNO – SPOŁECZNEGO I KOMITETU REGIONÓW", COM (2013) 913 final, Bruksela, 17.12.2013, uzupełniony dokumentem pt . „Wytyczne. Opracowanie i wdrożenie planu zrównoważonej mobilności miejskiej", Bruksela, marzec 2014 r.

[7] Najbardziej typowy przykład: „załamanie" wysokich krawężników.

1.3.2 Plany gospodarki niskoemisyjnej (plany PGN)

„Gospodarka niskoemisyjna" to więcej niż tylko „niska emisja" (tj. emisja ze źródeł położonych niżej niż 40 m ponad poziomem ziemi). Pierwsze pojęcie oznacza gospodarkę charakteryzującą się przede wszystkim oddzieleniem wzrostu emisji gazów cieplarnianych od wzrostu gospodarczego, głównie poprzez ograniczenie wykorzystania paliw kopalnych przy jednoczesnym wzroście efektywności energetycznej, poprzez wykorzystanie odnawialnych źródeł energii i zastosowanie technologii ograniczających emisję. Planowanie takich przedsięwzięć jest w naszym kraju jak najbardziej uzasadnione ponieważ wykorzystywanie paliw kopalnych pozostaje w Polsce bardzo mocno zakorzenione co ma negatywne konsekwencje dla przyrody i społeczeństwa, wywoływane podstawowo przez energetykę konwencjonalną i transport.

W związku z tym, na szczeblu krajowym opracowany został Narodowy Program Rozwoju Gospodarki Niskoemisyjnej (w 2015 r. poddany procedurze publicznych konsultacji), którego celem jest określenie wizji rozwoju gminy (lub kilku gmin) w kierunku gospodarki niskoemisyjnej. PGN powinny być: konkretnie określone, mierzalne, realne i określone w czasie. Plan powinien również podawać, jak dana gmina zrealizuje wyznaczone cele. Należy więc opisać planowane działania (inwestycyjne i nieinwestycyjnie), sposób ich finansowania oraz metodę monitoringu realizacji planu w latach 2014-2020 (z możliwością wydłużenia perspektywy czasowej). Prawidłowo przygotowany PGN powinien zawierać inwentaryzację emisji gazów cieplarnianych z obszaru danej gminy w oparciu o bilans energetyczny, uwzględniający budynki publiczne i mieszkalne, transport, gospodarkę odpadami oraz przemysł i usługi.

Posiadanie PGN jest konieczne aby w latach 2014-2020 pozyskać dofinansowanie unijne[8] w zakresie m.in. publicznego transportu zbiorowego, termomodernizacji budynków, czy wdrażania rozwiązań w zakresie tzw. odnawialnych źródeł energii (OZE). Poszczególne projekty powinny być wybierane na podstawie kryteriów efektywności kosztowej w powiązaniu z efektem ekologicznym, a PGN może pomóc także przy ubieganiu się o finasowanie przedsięwzięć z innych, komplementarnych źródeł[9].

W tabeli poniżej podane są kluczowe, zmierzające do ograniczenia negatywnego oddziaływania transportu na środowisko, zamierzenia gmin, w których PGN już obowiązuje.

Tabela 2 PGN w zakresie transportu, opracowane przez gminy SPO (stan na maj 2016 r.)

Gmina	Cele i działania PGN dotyczące transportu	Stan prawny PGN
Dobrodzień	Promocja i realizacja wizji zrównoważonego transportu – z uwzględnieniem transportu	Obowiązuje (UCHWAŁA NR XV/134/2016

[8] Jednym z celów tematycznych polityki spójności UE w latach 2014-2020 jest wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach.

9 Np.: instrument finansowy Unii Europejskiej poświęcony wyłącznie współfinansowaniu projektów z dziedziny ochrony środowiska i klimatu „LIFE"; bezzwrotna pomoc finansowa przyznawana przez Norwegię, Islandię i Lichtenstein nowym krajom członkowskim UE (tzw.:"fundusze norweskie" i „fundusze EOG"); środki krajowe dysponowane przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.

Gmina	Cele i działania PGN dotyczące transportu	Stan prawny PGN
	publicznego, indywidualnego i rowerowego; ograniczanie emisji CO2 w transporcie gminnym; promowanie transportu publicznego, ruchu rowerowego i ruchu pieszego	RADY MIEJSKIEJ W DOBRODZIENIU z dnia 18 kwietnia 2016 r. w sprawie przyjęcia do realizacji Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Dobrodzień)
Gorzów Śląski	Jednym ze wskazanych problemów jest niska emisja transportu. Dokument wskazuje podjęcie następującego działania: Ograniczenie emisyjności transportu w gminie o 328 GJ/rok. Realizacja tego działania będzie polegała m.in. na: modernizacji infrastruktury drogowej na terenie gminy oraz budowie ścieżki rowerowej przebiegającej przez teren gminy jako alternatywny środek transportu i promocja aktywności fizycznej wśród mieszkańców.	Obowiązuje (UCHWAŁA NR X/65/2015 RADY MIEJSKIEJ W GORZOWIE ŚLĄSKIM z dnia 5 sierpnia 2015 r. w sprawie przyjęcia „Planu gospodarki niskoemisyjnej dla Gminy Gorzów Śląski na lata 2015 – 2020”
Kluczbork	Jednym kluczowych działań jest zmniejszenie emisji zanieczyszczeń pochodzącej z sektora transportu.	Obowiązuje (UCHWAŁA NR XV/114/15 RADY MIEJSKIEJ W KLUCZBORKU z dnia 27 sierpnia 2015 r. w sprawie uchwalenia "Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Kluczbork„)
Wołczyn	Infrastruktura drogowa została wskazana jako obszar problemowy. Drogi będące w zarządzie gminy wymagają modernizacji, polegającej m.in. na ulepszeniu nawierzchni, poprawie przepustowości, budowie chodników i parkingów oraz modernizacji oświetlenia. Realizacja zaplanowanych działań wpłynie na poprawę płynności ruchu i zmniejszenie emisji. Rekomenduje się także wymianę taboru autobusowego przewoźników realizujących przewozy na terenie gminy na pojazdy spełniające normy emisji EURO6.	Obowiązuje (UCHWAŁA NR XIII/83/2015 RADY MIEJSKIEJ W WOŁCZYNIE z dnia 25 listopada 2015 r. w sprawie przyjęcia „Planu gospodarki niskoemisyjnej dla gminy Wołczyn”)

Gmina	Cele i działania PGN dotyczące transportu Stan prawny PGN
Pokój	*PGN zweryfikowany pozytywnie przez Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej*
Byczyna; Domaszowice; Lasowice Wielkie; Namysłów; Olesno; Praszka; Rudniki; Świerczów; Ząbowice; Wilków	*PGN w przygotowaniu*
Radłów	*Brak PGN*

Źródło: Opracowanie własne na podstawie PGN gmin z obszaru SPO

1.4 Raport z konsultacji społecznych (streszczenie)

W związku z tym, iż ideą tworzenia planów mobilności jest szeroka partycypacja społeczna – elementem tworzenia niniejszego opracowania było przeprowadzenie konsultacji społecznych w siedzibach wszystkich powiatów i gmin znajdujących się na obszarze SPO.

Na mocy ustaleń z władzami poszczególnych JST wchodzących w skład SPO, odbyły się dwie tury spotkań konsultacyjnych. Spotkania te zostały przeprowadzone 9-11 marca 2016 r. w siedzibach starostw: powiatu Namysłowskiego, Oleskiego i Kluczborskiego, a następnie w dniach 29 marca – 13 kwietnia 2016 r. w siedzibach wszystkich gmin SPO: Kluczbork, Wołczyn, Świerczów, Namysłów, Domaszowice, Pokój, Dobrodzień, Olesno, Gorzów Śląski, Praszka, Rudniki, Ząbowice, Byczyna, Wilków, Radłów, Lasowice Wielkie[10].

Celem tych spotkań było przedstawienie zainteresowanym interesariuszom (społeczność lokalna, eksperci, przewoźnicy autobusowi, przedstawiciele administracji lokalnej) istoty sporządzania planu mobilności oraz zebranie od nich wszystkich zgłoszonych uwag przez osobę reprezentującą wykonawcę.

Udział wymienionych powyżej zainteresowanych stron w konsultacjach, został poprzedzony przeprowadzeniem wstępnego rozeznania, które pozwoliło na celne wytypowanie i przedstawienie pozycji, w tym potencjalnych korzyści/strat oraz roli interesariuszy w osiągnięciu celów zawartych w planie mobilności dla SPO. W związku z powyższym, zostały wytypowane następujące grupy: społeczność lokalna, organizacje pozarządowe (tzw. NGO), przewoźnicy transportowi, urzędy administracji lokalnej, eksperci oraz znaczące zakłady pracy na obszarze objętym niniejszym opracowaniem, do których zostały rozesłane zaproszenia

[10] Po opracowaniu przez Wykonawcę wersji roboczej niniejszego planu mobilności, w siedzibach wszystkich 16 gmin wchodzących w skład SPO odbyła się jeszcze jedna tura spotkań, mająca na celu zapoznanie mieszkańców z postulatami wskazanymi w dokumencie.

odnośnie wzięcia udziału w spotkaniach w danej jednostce samorządowej. Informacje o spotkaniach konsultacyjnych pojawiły się również w lokalnych mediach – m.in. Radio Opole, „Nowa Trybuna Opolska", tygodniku „Kulisy Powiatu Kluczbork Olesno" (zarówno w formie płatnych ogłoszeń, jak i artykułów redakcyjnych) – jak i na stronach internetowych wszystkich JST wchodzących w skład SPO.

Osoby uczestniczące w spotkaniach zostały poproszone o zgłoszenie uwag dotyczących proponowanych zmian, usprawniających codzienne przemieszczanie się ludności, w tym kwestie infrastrukturalne oraz funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego (PTZ), motoryzacji indywidualnej oraz transportu niezmechanizowanego, w tym ruchu pieszego na obszarze SPO.

Integralnym elementem związanym z niniejszymi konsultacjami społecznymi było również wypełnienie przez mieszkańców anonimowej ankiety mającej na celu ocenę obecnego stanu PTZ, transportu niezmechanizowanego i infrastruktury oraz wskazaniu obszarów problemowych. Ankieta jest niezwykle istotnym elementem z punku widzenia opracowania planu mobilności, ponieważ uzyskane odpowiedzi z ankiet pozwoliły docelowo na uzupełnienie otrzymanych uwag z przeprowadzonych konsultacji o nowe kwestie, nie poruszone podczas spotkań konsultacyjnych.

Ankieta została udostępniona w trzech wersjach: papierowej, w formacie PDF oraz za wykorzystaniem programu Google[11]. Ankiety w wersji papierowej zostały przesłane bezpośrednio do siedzib powiatów i gmin celem rozdystrybuowania ich mieszkańcom. Natomiast wersje elektroniczne zostały udostępnione na oficjalnych stronach internetowych urzędów powiatów i gmin. Działanie to miało na celu dotarcie do możliwie jak największej liczby odbiorców. Wypełnionych zostało łącznie 685 ankiet, uwzględniając wszystkie trzy kanały dostępu.

Pytania zawarte w ankietach można podzielić na dwie kategorie: dane osobowe respondenta oraz pytania „merytoryczne": o sposoby podróżowania, ocenę obecnego stanu PTZ i infrastruktury. W pytaniach dotyczących danych osobowych, respondenci byli proszeni o podanie danych związanych z: rodzajem płci, wiekiem, strukturą zawodową, wielkością i dochodami gospodarstwa domowego oraz miejscem zamieszkania.

W drugiej części ankiety, respondenci byli proszeni o udzielenie odpowiedzi na pytania związane m.in. z: środkami transportu używanego dojazdach do pracy / szkoły i ich częstotliwości wykorzystania, alternatywnymi modelami podróży w codziennych dojazdach, sposobami korzystania z roweru, oceną PTZ na terenie powiatu, bezpieczeństwem podczas przemieszczania się, działaniami związanymi ze zmianą środka transportu w odbywanych podróżach, oceną stanu technicznego infrastruktury oraz wskazaniem uciążliwości związanych z motoryzacją indywidualną. **Szczegółowe dane przedstawiające strukturę odpowiedzi na poszczególne pytania zostały przedstawione w raporcie „pełnym", stanowiącym załącznik nr 1 do niniejszego opracowania.**

Po zakończonych spotkaniach w jednostkach administracyjnych wszystkie zgłoszone uwagi zostały zweryfikowane i uszeregowane tematycznie według następujących kategorii:

- Publiczny transport zbiorowy;

[11] Tzw. Google Forms – narzędzie stworzone przez firmę Google do tworzenia interaktywnych ankiet internetowych.

- Motoryzacja indywidualna;
- Transport niezmechanizowany, komunikacja piesza.

W pierwszej kategorii poruszone zostały kwestie dotyczące organizacji transportu autobusowego i infrastruktury towarzyszącej, a także obecnego stanu infrastruktury kolejowej. Uwagi znajdujące się w kategorii drugiej odnoszą się do obecnego stanu infrastruktury drogowej oraz strategicznych kierunków jej rozwoju (w tym budowa obwodnic miejscowości). W ostatniej kategorii poświęconej transportowi niezmechanizowanemu oraz komunikacji pieszej, wskazane zostały kwestie związane z bezpieczeństwem pieszych na drogach kołowych, infrastrukturą rowerową oraz strategicznymi kierunkami jej rozwoju.

Poniżej zostały przedstawione wszystkie zgłoszone uwagi z podziałem na poszczególne kategorie.

❖ **Publiczny transport zbiorowy**

- Przystanek autobusowy bez zatoki i zadaszenia nie jest przystankiem, ale miejscem zatrzymania niebezpiecznym tak dla pasażerów jak i innych pojazdów;
- Konieczna jest bieżąca aktualizacja rozkładów jazdy wszystkich przewoźników autobusowych/ busów na stronach internetowych przewoźników, gmin i powiatów oraz na przystankach autobusowych; ujednolicenie (szata graficzna, rodzaj materiału – pożądane arkusze zafoliowane) i umiejscowienie rozkładów w jednym widocznym dla wszystkich miejscu;
- Konieczny jest montaż tablic świetlnych wyświetlających aktualne godziny odjazdów/ przyjazdów autobusów na dworcach autobusowych/kolejowych i w węzłach przesiadkowych;
- Niezbędne jest udostępnianie wszystkich przystanków autobusowych wszystkich przewoźnikom, zwłaszcza prywatnym, w celu uporządkowania komunikacji w danej miejscowości i stworzenia równych szans do wykonywania zorganizowanych przewozów;
- Oferta przewozowa zbiorowego transportu drogowego nie jest dostosowana do realnych potrzeb mieszkańców – niewielka ilość lub brak kursów w dni wolne, nieobsługiwanie nowo powstałych zakładów przemysłowych na obrzeżach miast, wykonywanie kursów przede wszystkim w oparciu o godziny funkcjonowania szkół;
- Istnieje potrzeba stworzenia wypożyczalni rowerów w pobliżu dworców autobusowych i kolejowych, ze względu na umożliwienie dojazdów do nowo powstałych zakładów zlokalizowanych na przedmieściach miejscowości;
- Wprowadzenie obowiązku zatrzymywania się na przystankach drogowego PTZ – bardzo często autobusy nie zatrzymują się i nie zabierają pasażerów stojących pod wiatą w czasie opadów;
- Należy przeciwdziałać odjazdom autobusów/busów przed czasem;
- Konieczne byłoby utworzenie centrum przesiadkowego w Zębowicach obok gimnazjum;
- W każdej gminie powinna być co najmniej jedna taksówka z powszechnie dostępnym numerem kontaktowym;

- Budowa parkingów dla samochodów przy wszystkich punktach zatrzymania pociągów pasażerskich jest zbyt kosztownym przedsięwzięciem;
- Przy każdym dworcu kolejowym powinien być przystanek autobusowy, natomiast w miastach powiatowych powinno to być centrum przesiadkowe z poczekalnią, kasami biletowymi, świetlnymi tablicami informacyjnymi, toaletami oraz punktami gastronomicznymi;
- Kursy autobusów na trasie Kluczbork – Opole powinny być realizowane przez centrum gminy Lasowice Wielkie;
- Należy dążyć do maksymalnego wykorzystywania autobusów wynajętych przez gminy podczas przerw między kursami szkolnymi;
- Konieczny jest zakup nowych, przyjaznych środowisku autobusów/busów spełniających najnowsze obowiązujące normy emisji spalin – EURO 6 lub pojazdów o napędzie elektrycznym. Pojazdy te powinny być również niskopodłogowe/niskowejściowe, aby zwiększyć wygodę wsiadania i wysiadania (zwłaszcza osobom starszym i niepełnosprawnym) oraz bezpieczeństwo przewozu;
- Powinna nastąpić modernizacja istniejących przejazdów kolejowych do obecnie obowiązujących standardów (częste są niebezpieczne, spowalniające ruch, zarośnięte znaki ostrzegawcze – tzw. Krzyż Św. Andrzeja)
- Wszystkie perony kolejowe na obszarze SPO powinny zostać przebudowane do wysokości zgodnej z aktualnymi przepisami międzynarodowymi tj. 550 albo 760 mm powyżej główki szyny) – obecne perony o wysokości 250-330 mm są niewygodne i niebezpieczne;
- Linia kolejowa nr 143 Wrocław – Kalety wymaga natychmiastowego remontu torowiska na odcinku Kluczbork – Namysłów – Oleśnica;
- Oczekiwane jest zwiększenie liczby połączeń kolejowych na linii nr 272 Poznań – Kluczbork oraz linii nr 143 Wrocław – Kalety;
- Powinno nastąpić zsynchronizowanie połączeń autobusowych/ busów z rozkładem jazdy pociągów;
- Oczekiwany jest remont budynku dworca kolejowego i autobusowego w Oleśnie.

❖ **Motoryzacja indywidualna**

- Brak jest chodników wzdłuż niektórych odcinków dróg o dużym natężeniu pojazdów (nawet wzdłuż remontowanych dróg krajowych i wojewódzkich), co zmusza mieszkańców do poruszania się poboczami – zmniejsza to bezpieczeństwo pieszych na drogach;
- Istnieje konieczność budowy obwodnic, w celu wyprowadzenia jak największej ilości pojazdów z miejscowości, zwłaszcza ruchu tranzytowego i pojazdów ciężarowych (np. dokończenie obwodnicy Kluczborka, obwodnica Olesna, Wołczyna, Namysłowa, Praszki);
- Istnieje konieczność budowy parkingów dla samochodów osobowych przy wszystkich skrzyżowaniach dróg powiatowych z wojewódzkimi i krajowymi, umożliwiających wygodną przesiadkę do autobusów;

- Oczekiwany jest remont dróg wojewódzkich nr 451 Namysłów – Oleśnica i 454 Namysłów – Kupy;
- Mieszkańcy oczekują budowy dwóch rond w Namysłowie – na skrzyżowaniu ulic: Jana Pawła II/ Chopina/Mariańska oraz Jana Pawła II/Brzeska;
- Zdaniem mieszkańców, nawierzchnia wielu dróg powiatowych w bardzo złym stanie;
- Duży ruch i zły stan techniczny odnotowywany jest na DW 901; konieczny remont drogi na odcinku Dobrodzień – Olesno;
- Oczekiwana jest budowa sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu ulic: Byczyńska/Jana Pawła II w Kluczborku;
- Powszechnym problemem jest nierespektowanie ograniczeń prędkości przez kierowców w terenie zabudowanym;
- Zasadną byłaby budowa drogi w relacji północ – południe lub zmiana organizacji ruchu na ulicy Mickiewicza (droga dwukierunkowa do 3,5 t) w Kluczborku.

❖ **Transport niezmechanizowany, komunikacja piesza**

- Zasadne jest wyznaczanie pasów rowerowych, a gdzie jest to możliwe – budowa ścieżek rowerowych odseparowanych od ruchu innych pojazdów (maszyny rolnicze, pojazdy leśne, samochody, pojazdy ciężarowe) i od ruchu pieszych. Przede wszystkim ścieżki te muszą mieć charakter komunikacyjny (a nie rekreacyjny), tj. muszą umożliwiać mieszkańcom dotarcie do codziennych celów podróży (np. szkoła, sklep, zakład pracy itp.);
- Wszystkie drogi rowerowe (ciągi pieszo-rowerowe) powinny być odpowiednio oznakowane, utwardzone, dostępne dla rowerzystów o przeciętnej kondycji w porze suchej lub przy niewielkich opadach i dodatnich temperaturach. Powinny być one również dostępne dla osób poruszających się na rolkach czy korzystających z tzw. „Nordic Walking”;
- Istotne jest wprowadzenie odgórnie obowiązujących wytycznych dotyczących standardów budowy ścieżek rowerowych;
- Sieć ścieżek rowerowych powinna być ciągła wszędzie tam, gdzie jest to możliwe (łączenie poszczególnych odcinków istniejących już ścieżek, tworzenie połączeń międzypowiatowych, wytyczanie przejazdów rowerowych przez jezdnie);
- Konieczna jest budowa dróg rowerowych wzdłuż dróg krajowych i wojewódzkich, zwłaszcza na odcinkach pomiędzy miejscowościami, w celu zwiększenia bezpieczeństwa rowerzystów;
- Zasadny jest dalszy montaż stojaków rowerowych (zadaszonych i uniemożliwiających kradzież roweru) w pobliżu przystanków autobusowych i parkingów samochodowych;
- Brak jest wypożyczalni rowerów w dużych miastach;
- Konieczne jest prowadzenie zajęć edukacyjnych dla rowerzystów dotyczących zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym;

- Postulowane jest wykorzystanie nieczynnych linii kolejowych do wytyczenia w ich śladzie dróg rowerowych (Namysłów – Bukowa Śląska, Namysłów – Pokój na odcinku Jastrząb – Jełowa, Kluczbork – Zębowice, Kluczbork – Kuniów po śladzie dawnej obwodnicy kolejowej Kluczborka, Olesno – Praszka przez Gorzów Śląski);
- Przejazd rowerem przez stare, bardzo wąskie mosty drogowe może być niebezpieczny;
- Zasadne jest wyznaczenie wzdłuż dłuższych odcinków ścieżek rowerowych, i w punktach widokowych punktów na zatrzymanie się i odpoczynek;
- Postulowana jest budowa dróg rowerowych wzdłuż dróg krajowych nr 42, 45 i 11, zwłaszcza na odcinku Namysłów – Domaszowice oraz Wołczyn – Kluczbork, a także budowa dróg rowerowych na odcinku Krzywa Góra – Pokój, Bąków – Kluczbork, Szumirad – Lasowice Wielkie, Trzebiszyn – Lasowice Wielkie, Tuły – Lasowice Wielkie przez Os, Chocianowice – Bogdańczowice przez Bąków i przecięcie z DK 11, Radłów – Olesno wzdłuż drogi powiatowej do ścieżki Olesno – Praszka, Kocury – Malichów (remont) z wydłużeniem do Dobrodzienia;
- Wskazywana jest konieczność budowy sygnalizacji świetlnej w Namysłowie na ulicy Bohaterów Warszawy obok szkoły podstawowej, a także budowy przejścia dla pieszych na ulicy Kolejowej oraz ścieżki pomiędzy skwerem a kładką nad torami PKP;
- Należy dążyć do eliminacji barier architektonicznych dla niepełnosprawnych;
- Zasadna jest budowa bezpiecznych przejść dla pieszych z tzw. separatorami wyspowymi.

2 Diagnoza stanu systemu transportowego na obszarze SPO

2.1 Transport drogowy

2.1.1 Infrastruktura drogowa

2.1.1.1 Układ drogowy

Obszar SPO, zlokalizowany jest w północnej części Województwa Opolskiego, posiada dobrą dostępność komunikacyjną. Przez jego teren przebiega sześć dróg wojewódzkich i sześć dróg krajowych.

❖ **DROGI WOJEWÓDZKIE (DALEJ DW):**

- **DW396** łączy Bierutów ze Strzelinem (województwo dolnośląskie), droga przebiega przez zachodnią część Powiatu Namysłowskiego;
- **DW451** łączy drogę ekspresową S8 (E67) – rozpoczyna się w miejscowości Dąbrowa pod Oleśnicą – z drogą krajową nr 39 w Namysłowie. W analizowanym obszarze przebiega przez obszar Powiatu Namysłowskiego;
- **DW454** łączy Opole z Namysłowem a także z DK45, DK46, DK94, przebiegając przez teren powiatu Namysłowskiego;
- **DW494** biegnie od Częstochowy do drogi krajowej 45 w Bierdzanach. Droga jest ważnym szlakiem komunikacyjnym łączącym północną część województwa śląskiego i Opolszczyznę. W analizowanym obszarze biegnie przez powiaty: Oleski i Kluczborski;
- **DW487** w całości przebiega przez dwa powiaty analizowanego obszaru funkcjonalnego: Kluczborski i Oleski. Łączna długość drogi to ok. 40 kilometrów, łączy Byczynę (Powiat Kluczborski) z Olesnem (Powiat Oleski);
- **DW901** łączy Gliwice z Olesnem (Powiat Oleski).

❖ **DROGI KRAJOWE (DALEJ DK):**

- **DK42** łączy Kamienną koło Namysłowa oraz Rudnik koło Starachowic, biegnie przez województwa Opolskie, Śląskie, Łódzkie oraz Świętokrzyskie (znajduje się na obszarze wszystkich trzech analizowanych powiatów);
- **DK11** biegnie z Kołobrzegu do Bytomia, przecina południkowo województwa: Zachodniopomorskie, Wielkopolskie, Opolskie i Śląskie (biegnie przez obszar powiatu Kluczborskiego i Oleskiego) – na bazie tej drogi, na odcinku od Koszalina do przecięcia z autostradą A1 i połączenia z drogą ekspresową S1, powstanie dwujezdniowa droga ekspresowa S11;
- **DK45** łączy przejście graniczne z Czechami w Chałupkach (Województwo Śląskie), A4 w węźle „Dąbrówka”, Opole, Lasowice Wielkie i Byczynę z Województwem Łódzkim, w Wieluniu przecina się z DK8, łączącej Dolny Śląsk z Warszawą (biegnie przez powiaty Oleski i Kluczborski);
- **DK39** prowadząca od miejscowości Łagiewniki w Województwie Dolnośląskim do Kępna w Województwie Wielkopolskim (biegnie przez Powiat Namysłowski);
- **DK43** łączy Wieluń z Częstochową, przebiega przez województwa: Łódzkie, Opolskie i Śląskie (na analizowanym obszarze biegnie przez Powiat Oleski);
- **DK46** biegnie przez województwa Dolnośląskie, Opolskie i Śląskie: łączy Kotlinę

Kłodzką i południowo – zachodnią część Województwa Opolskiego z Opolem, Lubieńcem oraz Częstochową (na analizowanym obszarze przebiega przez obszar Powiatu Oleskiego).

Duża liczba dróg wojewódzkich i krajowych decyduje o wysokim poziomie skomunikowania analizowanego obszaru z otoczeniem bliższym i dalszym. W analizowanych powiatach drogi krajowe i wojewódzkie przecinają się w okolicach Kluczborka, Namysłowa oraz Olesna i zapewniają dobre połączenie komunikacyjne siedzib gmin z największymi miastami powiatu, natomiast drogi wojewódzkie zapewniają połączenie ze stolicą województwa – Opolem.

Sieć dróg wyższych kategorii uzupełniona jest siecią dróg powiatowych i gminnych, która jest dostatecznie gęsta i daje możliwość rozwoju prawidłowych powiązań wewnątrz gmin oraz pomiędzy terenami sąsiednimi.

Tabela 3. Długość dróg biegnących przez teren SPO

Obszar	Długość dróg [km]			
	Gminnych	Powiatowych	Krajowe	Wojewódzkie
POWIAT KLUCZBORSKI[12]				
Miasto i Gmina Byczyna	37,67	**393, 68**	**86,48**	**18,81**
Miasto i Gmina Kluczbork	29,20			
Gmina Lasowice Wielkie	49,37			
Miasto i Gmina Wołczyn	45,67			
RAZEM	**162,00**			
POWIAT NAMYSŁOWSKI				
Gmina i Miasto Namysłów	107,82	**311,971**	**35,58**	**50,13**
Gmina Domaszowice	25,46			
Gmina Pokój	66,63			
Gmina Świerczów	42, 36			
Gmina Wilków	49,13			
RAZEM	**249,04**			
POWIAT OLESKI				

[12] Dane na podstawie Strategii Rozwoju Powiatu Kluczborskiego na lata 2014 – 2022.

Obszar	Długość dróg [km]			
	Gminnych	Powiatowych	Krajowe	Wojewódzkie
Gmina i Miasto Dobrodzień	32 ,00	356,919	85,10	82,01
Gmina i Miasto Gorzów Śląski	59,90			
Gmina i Miasto Olesno	133,00			
Gmina i Miasto Praszka	153,90			
Gmina Radłów	157,80			
Gmina Rudniki	69,85			
Gmina Zębowice	40,77			
RAZEM	**647,22**			

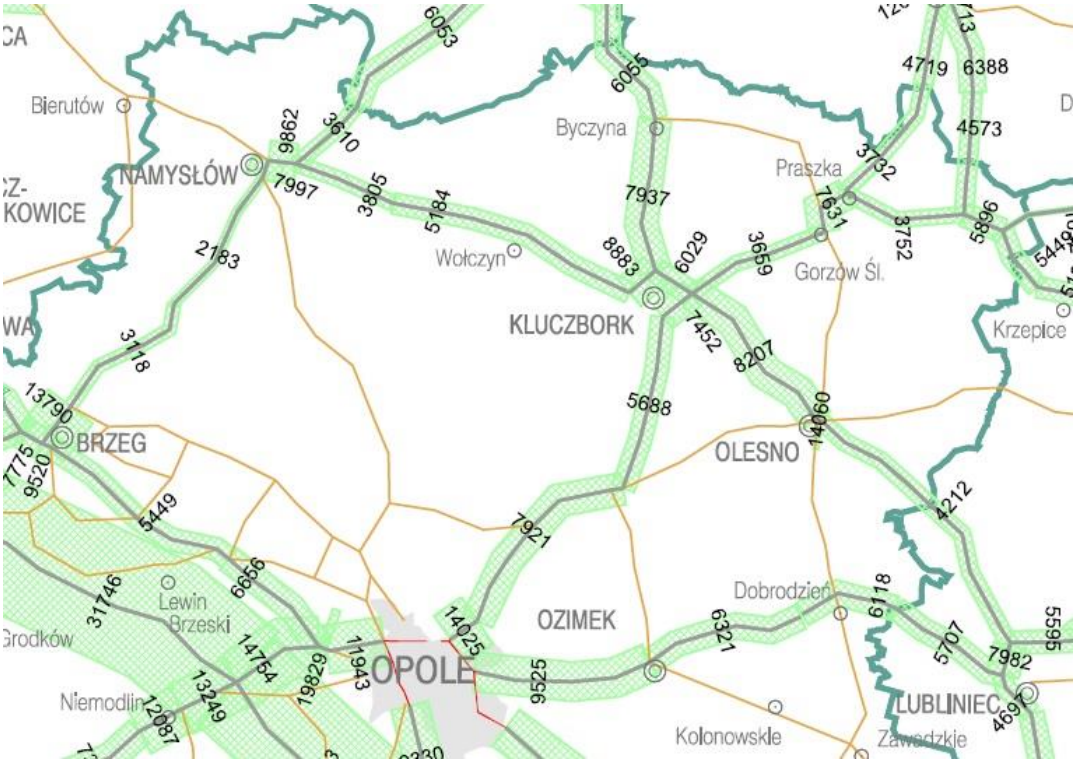
Źródło: Opracowane własne na podstawie danych od gmin

2.1.1.2 Natężenie ruchu

Zgodnie z wynikami Generalnego Pomiaru Ruchu 2015, drogi krajowe pomiędzy miejscowościami na obszarze SPO obciążone były ruchem na poziomie ok. 4-5 tys. pojazdów silnikowych na dobę (DK 42 odcinek pomiędzy Kluczborkiem a Wołczynem oraz pomiędzy Wołczynem a Namysłowem, DK 39 od Namysłowa do północnej granicy Województwa Opolskiego, DK 45, DK43 i DK45 pomiędzy Praszką a północną granicą województwa). Największe obciążenie ruchem występowało w centrach największych miast gdzie krzyżują się drogi krajowe i wojewódzkie (centrum Kluczborka i Namysłowa obciążenie na poziomie 10 tys. pojazdów silnikowych na dobę, centrum Olesna – ok. 15 tys.).

Przeciętne obciążenie na drogach w analizowanym obszarze jest znacznie mniejsze niż średni dobowy ruch roczny pojazdów silnikowych (SDRR) w 2015 roku na sieci dróg krajowych, który wynosił 11 178 poj./dobę i był o 13% większy niż SDRR w 2010 roku (wynosił wówczas 9 888 pojazdów). SDRR w woj. opolskim również był wyższy niż na terenie obszaru funkcjonalnego (9 269 pojazdów, wzrost o 6% względem 2010 r.). Na tym tle – zmiany w perspektywie lat 2010-15 na terenie obszaru funkcjonalnego są odmienne względem danych dla całego kraju i województwa, SDRR na DK42 wzrósł o ok. 18 %, na DK43 o 11%, natomiast na DK11, DK45, DK39 oraz na DK46 odnotowano spadek SDRR kolejno o 7%, 6 %, 4% i 11 %.

Rysunek 1. Natężenie ruchu na drogach krajowych w rejonie SPO



Źródło: Generalny Pomiar Ruchu 2015, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

Natężenie ruchu na drogach powiatowych i gminnych jest znacząco mniejsze od natężenia na drogach wyższych kategorii. Przykładowo, pomiary ruchu wykonane w Powiecie Kluczborskim na początku roku 2016 wykazały, że obciążenie ruchem na tamtejszych drogach powiatowych wyniosło od ok. 100 pojazdów silnikowych na dobę w miejscowości Krzywizna, oraz ok. 300 – 500 pojazdów w miejscowości Bąków, Kostów i Wierzbica Górna. Największy wynik zanotowano w mieście Wołczyn – ok. 2 600 pojazdów silnikowych na dobę. W 2015 r. odbyły się pomiary ruchu na wybranych drogach gminnych w gminie Olesno, które wykazały, że średni dobowy ruch (SRD) wynosił od 20 pojazdów silnikowych na dobę w Łomnicy do ok. 500 w Oleśnie (na ul. Siedmiu Źródeł).

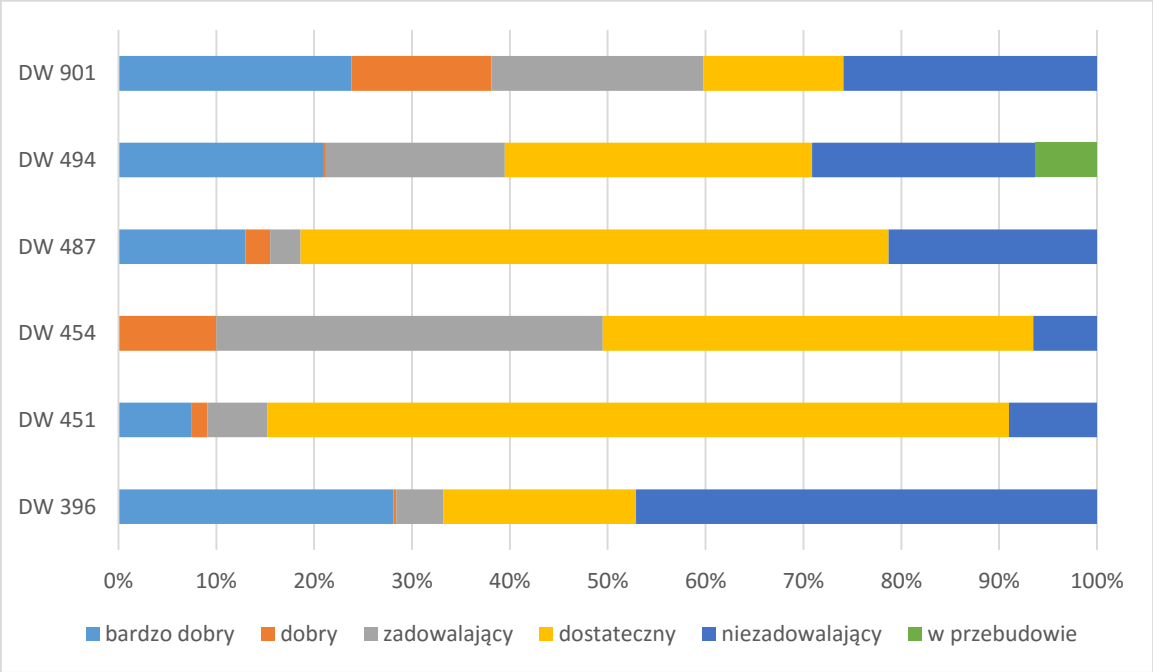
2.1.1.3 Stan techniczny dróg

Drogi wojewódzkie

Drogi wojewódzkie przebiegające przez analizowany obszar znajdują się pod auspicjami Zarządu Dróg Wojewódzkich w Opolu. Zgodnie z otrzymanymi danymi na obszarze SPO znajduje się sześć odcinków posiadających status kategorii drogi wojewódzkiej tj.: DW 396, DW 451, DW 454, DW 487, DW 494, DW 901. W większości przypadków ich stan techniczny nie jest zadowalający i wymaga pilnej poprawy. Spośród ww. odcinków dróg w najgorszym stanie jest DW 451, przebiegająca przez teren powiatu namysłowskiego. W ujęciu procentowym stan techniczny na ok. 85% długości odcinka tej drogi został zakwalifikowany jako dostateczny/zadowalający. Natomiast po przeciwnej stronie tego zestawienia

znajduje się DW 901, przebiegająca przez teren powiatu oleskiego. Stan techniczny odcinka tej drogi na długości ponad 38% został zakwalifikowany jako bardzo dobry/dobry.

Wykres 1. Stan techniczny nawierzchni poszczególnych dróg wojewódzkich na terenie SPO

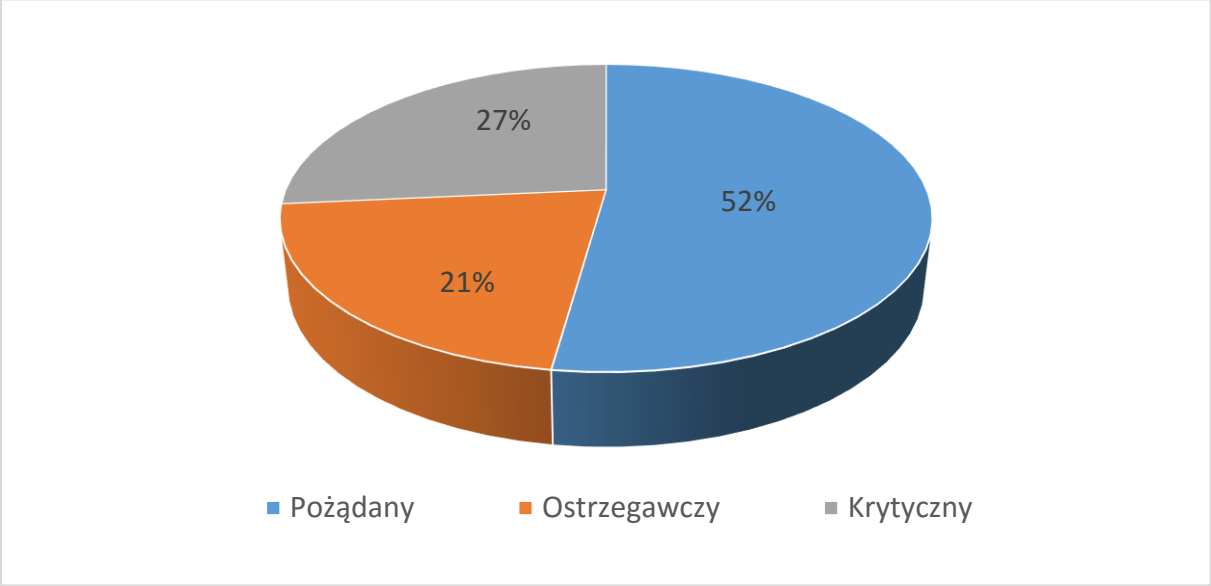


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych przekazanych przez ZDW w Opolu, oddział terenowy w Oleśnie

Drogi krajowe

W oparciu o dane przekazane przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Opolu, można stwierdzić, że drogi krajowe na obszarze SPO w 52 % mają nawierzchnię w stanie pożądanym. Na 21 % dróg w najbliższej przyszłości powinien zostać zaplanowany remont, ponieważ ich stan został oceniony jako ostrzegawczy. Stan 27% dróg oceniony został jako krytyczny.

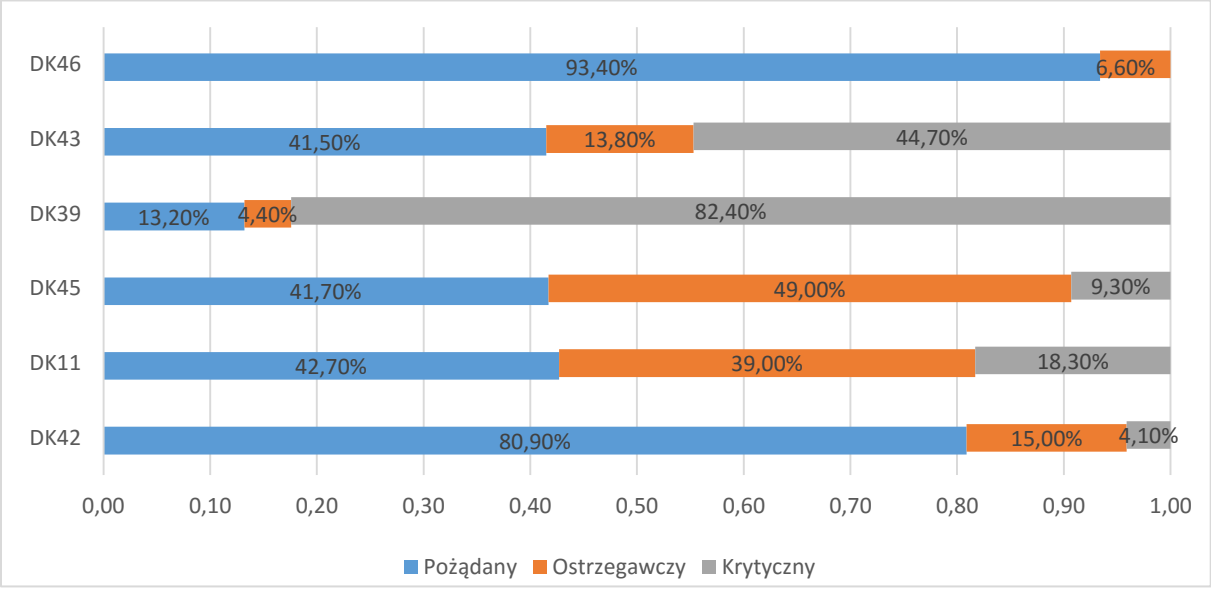
Wykres 2. Stan techniczny nawierzchni dróg krajowych na terenie SPO



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych przekazanych przez GDDKiA Oddział w Opolu

Szczegółowe dane stanu technicznego dróg wykazały, że w najlepszym stanie technicznym jest DK46, aż 93,4% jej nawierzchni na obszarze SPO jest w stanie pożądany, w najgorszym stanie technicznym jest DK39 – 82,4% jej powierzchni jest w stanie krytycznym.

Wykres 3. Stan techniczny poszczególnych dróg krajowych na terenie SPO



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych przekazanych przez GDDKiA Oddział w Opolu

Drogi powiatowe

Drogi powiatowe na terenie obszaru funkcjonalnego znajdują się w zarządzie następujących instytucji:

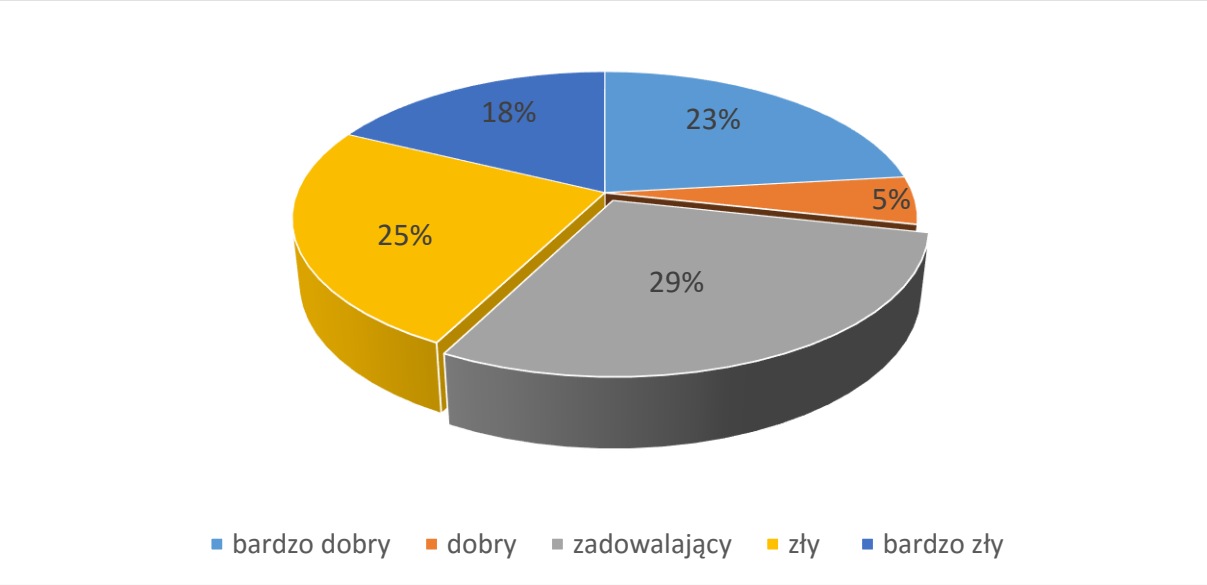
- Powiat Kluczborski: Zarząd Dróg Powiatowych w Kluczborku;
- Powiat Namysłowski: Starostwo Powiatowe w Namysłowie;
- Powiat Oleski: Zarząd Dróg Powiatowych w Oleśnie.

Stan techniczny dróg na terenie Powiatu Kluczborskiego i Namysłowskiego został oceniony przez zarządców w pięciostopniowej skali:

- stan bardzo dobry;
- dobry zadowalający;
- zły;
- bardzo zły.

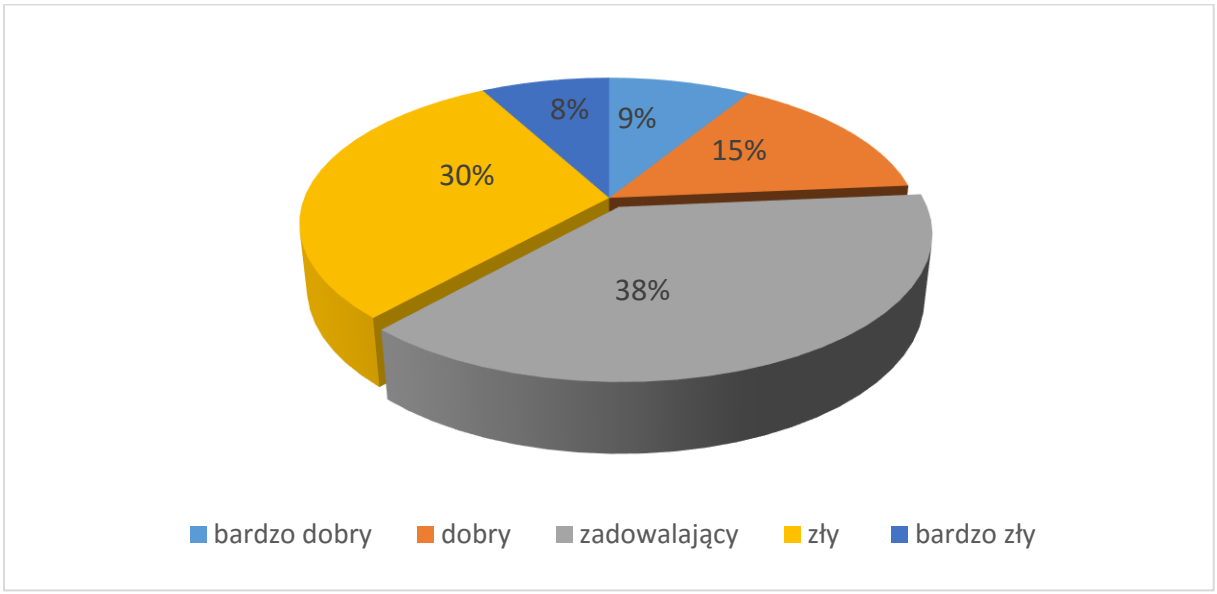
Około 58 % dróg powiatowych na terenie Powiatu Kluczborskiego i 62 % dróg na terenie Powiatu Namysłowskiego nie wymaga remontu (stan bardzo dobry, dobry i zadowalający), pozostałe drogi są w znacznie gorszym stanie technicznym (stan zły oraz stan bardzo zły) oznacza to, że w przyszłości powinien na nich zostać zaplanowany remont.

Wykres 4. Stan techniczny dróg – Powiat Kluczborski



Źródło. Opracowanie własne na podstawie danych Zarządu Dróg Powiatowych w Kluczborku

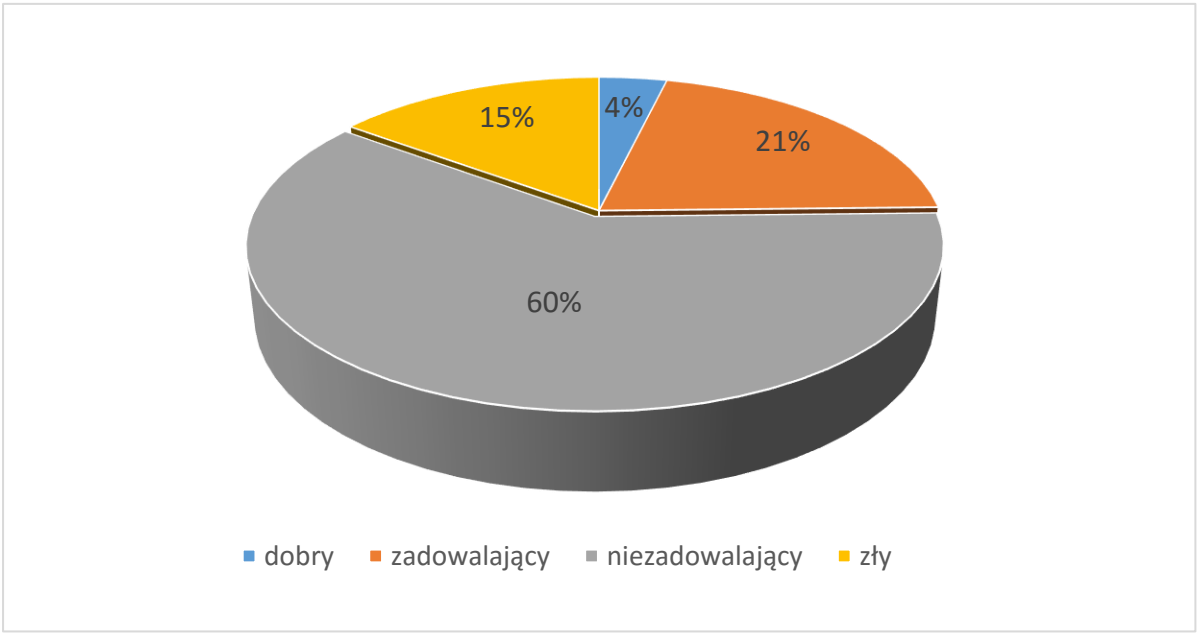
Wykres 5. Stan techniczny dróg – Powiat Namysłowski



Źródło. Opracowanie własne na podstawie danych Starostwa Powiatowego w Namysłowie

Stan techniczny ponad połowy dróg na terenie Powiatu Oleskiego jest w stanie niezadowalającym, tylko 4 % dróg jest w stanie dobry – większość dróg powiatowych powinna zostać poddana remontowi**.**

Wykres 6. Stan techniczny dróg – Powiat Oleski



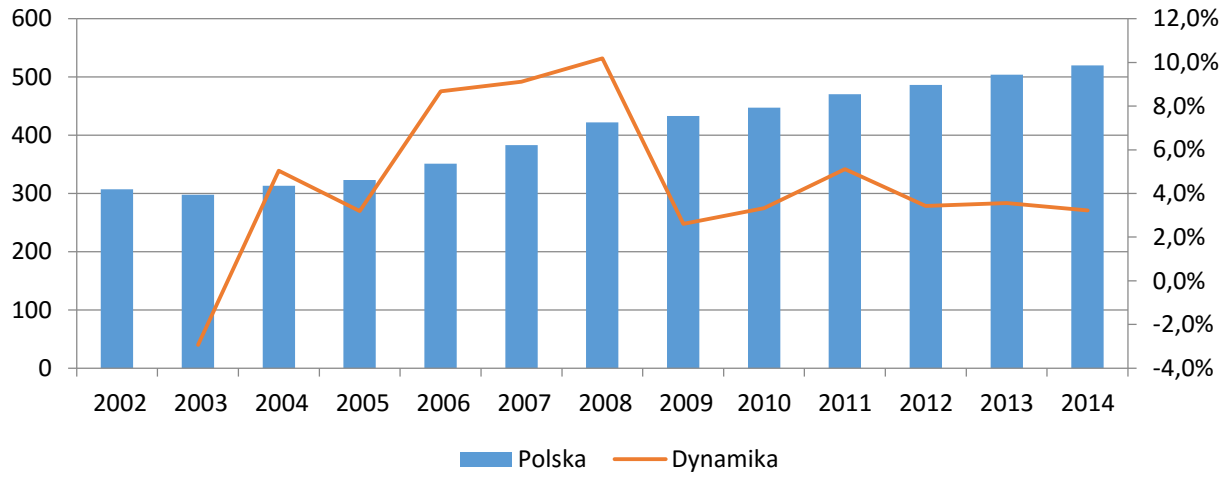
Źródło. Opracowanie własne na podstawie danych Zarządu Dróg Powiatowych w Oleśnie

2.1.2 Motoryzacja indywidualna

Wzrost zamożności społeczeństwa, dostępność do samochodów nowych i używanych oraz wygoda podróżowania przyczyniają się do stałego wzrostu liczby osób korzystających z samochodów osobowych. Liczba samochodów na drogach przekłada się bezpośrednio na komfort podróży, bezpieczeństwo oraz wymagane inwestycje drogowe i przestrzenne. Stan techniczny dróg (w ostatnich latach ulegający poprawie) oraz, równolegle, mało elastyczna oferta komunikacji zbiorowej powoduje wzrost zainteresowania motoryzacją indywidualną – także na obszarze SPO.

W Polsce liczba samochodów gwałtownie wzrastała po wstąpieniu Polski do Unii Europejskiej w okresie 2004-2008 (nawet do 10% w skali roku). Od czasu spowolnienia gospodarki ogólnoświatowej w 2008 roku następuje umiarkowany wzrost, średnio 3,5% rok do roku, liczby zarejestrowanych samochodów (obrazuje to kolejny wykres) – co jednak do pewnego stopnia można również tłumaczyć stopniowym nasycaniem się rynku. W 2014 r. liczba samochodów osobowych w Polsce przekroczyła 20,0 mln samochodów – podczas gdy w 1980 r. wynosiła 2,4 mln, w 1989 r. – 4,8 mln, a w 2004 r. – 12,0 mln. Prognoza GDDKiA z 2005 r. zakłada, że w 2030 r. w Polsce będzie zarejestrowanych ok. 29,5 mln samochodów – przy czym rzeczywista liczba samochodów w 2012 r. (18,7 mln) była tożsama ze wspomnianą prognozą GDDKiA na rok 2015 – co oznacza, że przyrost liczby samochodów jest szybszy niż prognoza.

Wykres 7. Liczba zarejestrowanych samochodów na 1000 mieszkańców wraz z dynamiką zmian rok do roku



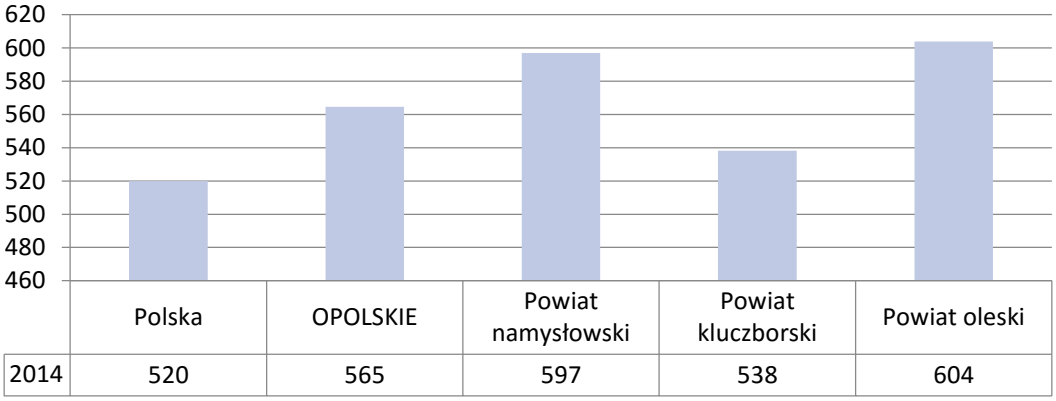
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Liczba samochodów na 1000 mieszkańców jest wskaźnikiem ukazującym zróżnicowanie stopnia zmotoryzowania ludności ze względu na obszar i charakter regionu. Przyjmuje się, że wskaźnik ten w miastach, ze względu na rozbudowany system komunikacji publicznej, jest niższy niż na terenach wiejskich, gdzie posiadanie samochodu jest często koniecznością ze względu na niedostateczny rozwój oferty transportu publicznego. W Polsce wyniósł

on w 2014 roku 520, co jest wynikiem porównywalnym do Wielkiej Brytanii, Słowenii czy Niemiec.

W województwie opolskim wskaźnik jest wyższy niż wskaźnik dla całej Polski i zajmuje 3. miejsce w skali kraju – zaraz za wielkopolskim (581) i mazowieckim (570) – z wynikiem 565 samochodów na 1000 mieszkańców (dane z 2014 r.), co pokazuje kolejny wykres. Wartym podkreślenia jest fakt jeszcze wyższego wskaźnika w powiatach Namysłowskim (48.) i Oleskim (35. na 320 powiatów i miast w Polsce).

Wykres 8. Liczba zarejestrowanych samochodów na 1000 mieszkańców na obszarze SPO

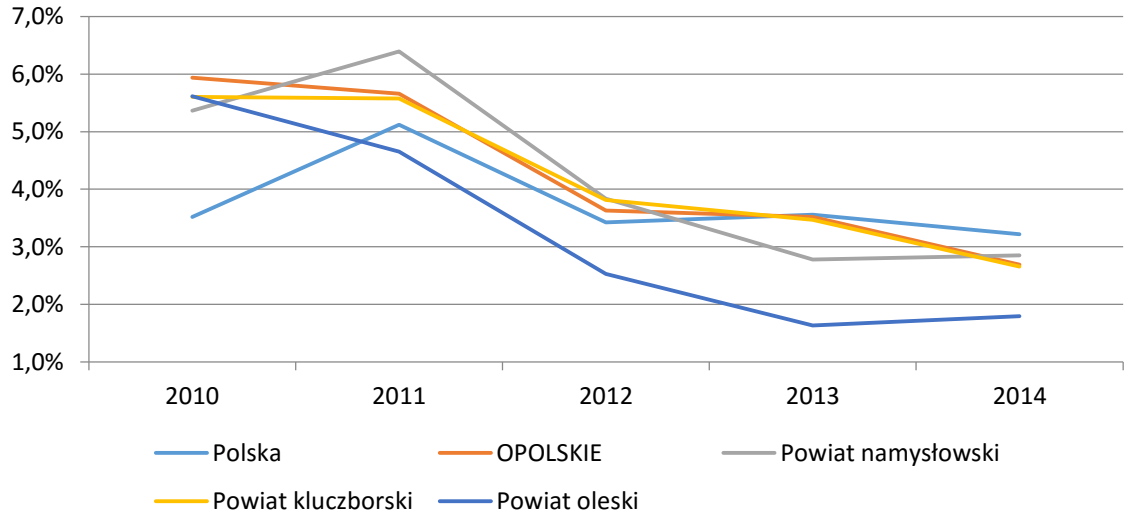


	Polska	OPOLSKIE	Powiat namysłowski	Powiat kluczborski	Powiat oleski
2014	520	565	597	538	604

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Na analizowanym obszarze utrzymuje się trend analogiczny do ogólnopolskiego. Liczba samochodów wzrasta rok do roku, jednak w ostatnich latach jest widoczne spowolnienie do poziomu 2-3% w skali roku.

Wykres 9. Trend wzrostu liczby samochodów na 1000 mieszkańców



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Wzrastająca liczba samochodów może, ale nie musi przekładać się na zwiększanie liczby podróży odbywanych prywatnymi samochodami. Działaniem hamującym wzrost znaczenia motoryzacji indywidualnej jest zwiększanie atrakcyjności innych gałęzi transportu, jak również inne działania związane z rozwojem szeroko pojętej mobilności, które zostaną opisane w dalszej części opracowania.

2.1.3 Publiczny transport autobusowy

Publiczny transport autobusowy jest podstawowym środkiem komunikacji zbiorowej na terenie SPO. Cechuje się on rozwiniętą siecią połączeń oraz dużą dostępnością transportową dzięki gęstej sieci przystanków. W przypadku niektórych połączeń mała częstotliwość kursów ogranicza atrakcyjność dla podróżujących. Dodatkowo, rynek autobusowych przewozów na obszarze SPO cechuje się (p. dalej – m.in. pkt. 2.1.3.3) dość dużym rozproszeniem i mnogością przewoźników, choć z dominującą rolą kilku przewoźników, zwłaszcza przedsiębiorstw powstałych na bazie dawnego przedsiębiorstwa Państwowa Komunikacja Samochodowa (PKS).

Transport autobusowy pełni funkcję dowozową zarówno dla uczniów szkół jak i osób podróżujących do pracy. Kształt sieci komunikacyjnej zdeterminowany jest jednak w przeważającej części przez zaplecze edukacyjne. Sieć połączeń pomiędzy mniejszymi miejscowościami, a siedzibami gmin i powiatów ma zadanie obsługiwać przede wszystkim placówki oświatowe, co przejawia się zarówno w godzinach kursowania (kursy poranne w kierunku miejscowości posiadających placówki szkolne i kursy w godzinach wczesnopopołudniowych w kierunku przeciwnym), jak i w marszrucie autobusów. Należy jednak jednocześnie podkreślić, że w wielu miejscach w Polsce, dowozy i odwozy dzieci i młodzieży ze szkół funkcjonują w formie przewozów zamkniętych, a nie publicznego transportu zbiorowego. Fakt, iż na obszarze SPO tego rodzaju połączenia są ogólnodostępne, poprawia mimo wszystko do pewnego stopnia dostępność komunikacyjna regionu.

Każde z 3 miast powiatowych na obszarze SPO posiada dworce autobusowe zlokalizowane w centrach funkcjonalnych. Są to najważniejsze punkty węzłowe dla publicznego transportu autobusowego. Zdecydowanie odmienny jest jednak standard obsługi pasażerów na tych dworcach. W przypadku Kluczborka, dworzec PKS i główny przystanek autobusów prywatnych znajdują się w centrum miasta i ok. 1 km od dworca kolejowego który położony jest poza centrum. W przypadku Namysłowa i Olesna, dworce i przystanki autobusowe znajdują się bezpośrednio przy stacjach kolejowych.

W przypadku Kluczborka i Namysłowa teren dworców autobusowych został niedawno wyremontowany. Dworzec autobusowy w Kluczborku posiada nowoczesną halę dla podróżnych, a część na zewnątrz budynku, w miejscu w którym pasażerowie oczekują na autobusy, jest zadaszona. Z kolei w Namysłowie, przy okazji remontu dworca PKP, powstał w pełni funkcjonalny zintegrowany węzeł przesiadkowy: w budynku dworca zlokalizowana jest również kasa PKS ze względu na bardzo bliską lokalizację budynku oraz peronów autobusowych[13], dworzec kolejowy de facto pełni też rolę poczekalni dla podróżnych

[13] Z peronu 1 (jednokrawędziowym przydworcowym, przy którym zatrzymują się pociągi jadące w kierunku Kluczborka) istnieje możliwość dojścia do peronów PKS w jednym poziomie, bez konieczności pokonywania schodów.

czekających na autobusy. Mankamentem w przypadku Namysłowa jest jedynie brak zadaszonych miejsc oczekiwania dla pasażerów w rejonie peronów autobusowych.

Dworzec autobusowy w Oleśnie jest położony ok. 200 metrów od dworca kolejowego i posiada wydzielony budynek, jest jednak w złym stanie technicznym i estetycznym.

Połączenia autobusowe oferowane przez różnych przewoźników nie posiadają spójnego systemu oznaczeń. Należy rozważyć wprowadzenie prostego systemy numeracji najważniejszych linii, kursujących z dużą częstotliwością oraz opcjonalnie także innych połączeń. System powinien zostać uzgodniony z przewoźnikami prywatnymi. Informacje o przewozach powinny być także dostępne w czytelnej formie na stronach internetowych gmin i powiatów. Dobrym przykładem może być ujednolicenie pisemnej i głosowej informacji pasażerskiej już obecnie upowszechnione na dworcach i przystankach kolejowych w całej Polsce, także w SPO.

2.1.3.1 Tabor autobusowy

Przewoźnicy autobusowi działający na terenie SPO dysponują zróżnicowanym taborem autobusowym o różnej liczbie miejsc. Tabor autobusowy w chwili obecnej nie jest dostosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych. Kluczowi przewoźnicy autobusowi działający na terenie SPO dysponują następującym taborem:

- **PKS Lubliniec Sp. z o. o**: 70 pojazdów o pojemności od 15 do 50 miejsc siedzących. Większość pojazdów to autobusy wielkopojemne, wyposażone w luki bagażowe oraz 2 pary drzwi. Typowe marki: Autosan, Solbus;
- **PKS w Namysłowie Sp. z o. o**: 28 pojazdów o pojemności od 19 do 50 miejsc siedzących. Większość autobusów to pojazdy wielkopojemne, wyposażone w luki bagażowe oraz 2 pary drzwi. Typowe marki: Autosan, Solbus, Setra, Iveco;
- **PKS w Kluczborku Sp. z o. o**: 60 pojazdów o pojemności od do 19 do 59 miejsc siedzących. Większość pojazdów wyposażona w luki bagażowe oraz 2 pary drzwi. Typowe marki: Autosan, Solbus, Mercedes, Volvo, Kapena, Van Holl;
- **Siwik Andrzej Przewóz Osób**: 5 pojazdów wielkopojemnych od 34 do 55 miejsc siedzących, wyposażonych w luki bagażowe oraz 2 pary drzwi. Marki: Van Holl, MAN, Renault.

W przypadku 3 głównych przedsiębiorstw PKS, podstawę taboru stanowią w dalszym ciągu zaawansowane wiekowo autobusy marki Autosan, które radykalnie odbiegają poziomem komfortu oraz emisją zanieczyszczeń od współczesnych konstrukcji. Z tego powodu ważnym zadaniem dla przewoźników w najbliższych latach będzie stopniowa wymiana najbardziej zużytych pojazdów na wozy spełniające współczesne standardy emisji.

Ma to również znaczenie zwłaszcza w kontekście udostępnienia oferty przewozowej dla pasażerów o ograniczonej możliwości poruszania się. Zgodnie z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. dotyczącym praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym, przyjęto następującą definicję osób niepełnosprawnych: *„Osoba niepełnosprawna" lub „osoba o ograniczonej sprawności ruchowej" oznacza każdą osobę, której sprawność ruchowa podczas korzystania ze środków transportu jest ograniczona w wyniku jakiejkolwiek niepełnosprawności fizycznej (sensorycznej lub motorycznej, trwałej*

lub przejściowej), niepełnosprawności intelektualnej, upośledzenia lub jakiejkolwiek innej przyczyny niepełnosprawności bądź z powodu wieku i której sytuacja wymaga należytej uwagi i dostosowania usług udostępnianych wszystkim pasażerom do jej szczególnych potrzeb. Należy jednak podkreślić, że poprawa jakości taboru ukierunkowana na wychodzenie naprzeciw oczekiwaniom osób niepełnosprawnych – de facto jest jednocześnie poprawą obsługi wszystkich grup pasażerów.

2.1.3.2 Istniejąca sieć połączeń autobusowych

Na obszarze SPO istnieje sieć połączeń autobusowych, która umożliwia poruszanie się w 4 poziomach:

- **Poziom 1** – w obrębie poszczególnych gmin;
- **Poziom 2** – w obrębie poszczególnych powiatów;
- **Poziom 3** – w obrębie Województwa Opolskiego;
- **Poziom 4** – w obrębie kraju.

Poniżej zaprezentowano połączenia autobusowe z realizowane z ośrodków powiatowych wraz z opisaniem częstotliwości kursowania i charakteru kursów (kursy normalne lub pospieszne).

1. **Kluczbork dworzec autobusowy**
   - Bażany: 2 połączenia w dni nauki szkolnej;
   - Biadacz: 5 połączeń wariantowych w dni nauki szkolnej;
   - Bogacica: 5 połączeń wariantowych w dni nauki szkolnej;
   - Byczyna: 15 połączeń wariantowych w dni robocze (1 kurs przyspieszony), 2 połączenia w soboty;
   - Częstochowa: 4 połączenia wariantowe (kursy przyspieszone);
   - Dąbrówka Dolna: 2 połączenia w dni robocze;
   - Dylaki: 3 połączenia w dni robocze, 1 w soboty;
   - Głogów: 1 połączenie przyspieszone;
   - Gronowice: 4 połączenia wariantowe w dni nauki szkolnej;
   - Janówka: 3 połączenia w dni nauki szkolnej;
   - Katowice: 1 połączenie codziennie;
   - Kępno: 1 połączenie od poniedziałku do soboty;
   - Kielce 1 połączenie codziennie (kurs pospieszny);
   - Komorzno: 4 połączenia w dni robocze;
   - Kraków: 1 połączenie codziennie;
   - Krzywizna: 9 połączeń wariantowych w dni robocze;

- Kujakowice Dolne: 6 połączeń w dni nauki szkolnej;
- Kujakowice Górne: 6 połączeń w dni nauki szkolnej;
- Lasowice Wielkie: 15 połączeń w dni robocze, 6 w soboty, 4 w niedziele;
- Łowkowice: 5 połączeń wariantowych w dni nauki szkolnej;
- Namysłów: 2 połączenia wariantowe w dni nauki szkolnej (kursy pospieszone);
- Nasale: 2 połączenia wariantowe w dni nauki szkolnej;
- Olesno: 4 połączenia wariantowe, 1 kurs przyspieszony codziennie, 3 kursy normalne w dni nauki szkolnej;
- Oleśnica: 1 połączenie od poniedziałku do piątku (kurs pospieszny);
- Opole: 25 połączeń wariantowych, 5 kursów codziennie, 19 kursów w dni robocze, 1 kurs w soboty i niedziele (łącznie 9 kursów pospiesznych);
- Poznań: 1 połączenie codziennie;
- Praszka: 7 połączeń wariantowych w dni robocze (2 kursy pospieszne);
- Stare Budkowice: 2 połączenia wariantowe w dni robocze;
- Szum: 2 połączenia w dni nauki szkolnej;
- Szymonków: 2 połączenia wariantowe w dni robocze;
- Tuły: 3 połączenia wariantowe w dni robocze;
- Unieszów: 4 połączenia wariantowe w dni robocze;
- Uszyce: 3 połączenia w dni robocze;
- Wieluń: 2 połączenia, 1 kurs codziennie, 1 w poniedziałki i piątki (oba kursy pospieszne);
- Wieruszów: 1 połączenie od poniedziałku do soboty;
- Wołczyn: 13 połączeń wariantowych, 12 kursów w dni robocze (1 kurs pospieszny), 1 kurs w soboty;
- Wójcin: 2 połączenia wariantowe, 1 kurs od poniedziałku do soboty, 1 kurs w dni robocze;
- Wrocław: 5 połączeń wariantowych, 4 codziennie, 1 w dni robocze (wszystkie kursy pospieszne);
- Zielona Góra: 1 połączenie codziennie (kurs pospieszny).

2. Kluczbork miasto

- Roszkowice: 1 połączenie w dni robocze.

3. Namysłów dworzec autobusowy

- Częstochowa: 3 połączenia wariantowe codziennie (kursy pospieszne);
- Głogów: 1 połączenie codziennie (kurs pospieszny);

- Kielce: 1 połączenie przez cały dzień (kurs pospieszny);
- Kluczbork: 2 połączenia, 1 kurs codziennie, 1 kurs w dni robocze (oba kursy pospieszne);
- Olesno: 1 połączenie przez cały dzień (kurs pospieszny);
- Oleśnica: 1 połączenie w dni robocze (kurs pospieszny);
- Opole: 14 połączeń wariantowych, 11 kursów w dni robocze, 3 kursy codziennie;
- Syców: 1 połączenie w dni robocze;
- Wilków: 1 połączenie w dni nauki szkolnej;
- Wrocław: 4 połączenia wariantowe, 3 kursy codziennie, 1 kurs w dni robocze (wszystkie kursy pospieszne);
- Zielona Góra: 1 połączenie codziennie (kurs pospieszny).

4. Olesno dworzec autobusowy

- Bobrowa: 2 połączenia w dni robocze;
- Broniec: 2 połączenia wariantowe w dni nauki szkolnej;
- Częstochowa: 4 połączenia wariantowe, 3 kursy codziennie (kursy pospieszne), 1 kurs w dni robocze;
- Głogów: 1 połączenie codziennie (kurs pospieszny);
- Kielce: 1 połączenie codziennie (kurs pospieszny);
- Kluczbork: 4 połączenia wariantowe, 1 kurs codziennie (kurs pospieszny), 3 kursy w dni nauki szkolnej;
- Kłobuck: 1 połączenie w dni robocze;
- Kuźnica Stara: 1 połączenie w dni robocze;
- Lasowice Wielkie: 2 połączenia wariantowe w dni nauki szkolnej;
- Lubliniec: 1 połączenie w dni robocze;
- Łomnica: 3 połączenia w dni nauki szkolnej;
- Łódź: 1 połączenie codziennie (kurs pospieszny);
- Namysłów: 1 połączenie codziennie (kurs pospieszny);
- Opole: 7 połączeń, 5 kursów w dni robocze, 2 kursy w niedziele (łącznie 2 kursy pospieszne);
- Panki: 1 połączenie w dni robocze;
- Praszka: 6 połączeń wariantowych, 4 połączenia w dni robocze, 2 kursy w niedziele *1 kurs pospieszny);
- Przystajń: 5 połączeń w dni robocze;

- Sieradz: 1 połączenie codziennie (kurs pospieszny);
- Sowczyce: 4 połączenia w dni nauki szkolnej;
- Stany: 1 połączenie w dni nauki szkolnej;
- Świercze: 2 połączenia w dni nauki szkolnej;
- Wieluń: 2 połączenie wariantowe, 1 kurs codziennie, 1 kurs w niedziele (oba kusy pospieszne);
- Wojciechów: 2 połączenia w dni nauki szkolnej;
- Wrocław: 3 połączenia wariantowe codziennie;
- Zielona Góra: 1 połączenie codziennie (kurs pospieszny).

2.1.3.3 Organizacja transportu autobusowego na terenie SPO

Zezwolenia wydane przez gminy Powiatu Kluczborskiego:

- Gmina Byczyna: połączenia obsługiwane są przez PKS w Kluczborku Sp. z o.o
  1. Byczyna – Janówka przez Ciecierzyn
  2. Byczyna Miechowa przez Kostów
  3. Byczyna – Jakubowice przez Ciecierzyn
  4. Byczyna – Pszczonki przez Pogorzałkę
  5. Byczyna – Dobiercice przez Sarnów
  6. Byczyna –Jakubowice przez Polanowice
  7. Byczyna – Gimnazjum
  8. Byczyna – Gimnazjum – Wałowa
  9. Byczyna – Jakubowice przez Kochłowice
  10. Byczyna – Gimnazjum – Jakubowice
- Lasowice Wielkie: połączenia obsługiwane są przez PKS w Kluczborku Sp. z o.o.
  1. Lasowice Wielkie – Laskowice
  2. Lasowice Wielkie – Trzebiszyn
  3. Lasowice Wielkie – Wędrynia
  4. Lasowice Wielkie – Szumirad
  5. Jasienie – Chocianowice
  6. Szumirad – Wędrynia
  7. Chocianowice – Ciarka Kolonia
  8. Gronowice – Jasienie Kolonia
  9. Gronowice – Chocianowice

- Gmina Wołczyn: połączenia realizowane przez PKS w Kluczborku Sp. z o.o.
  1. Wołczyn – Szum przez Wąsice
  2. Wołczyn – Duczów Mały przez Wierzbicę Dolną
  3. Wołczyn – Wesoła przez Ligotę Małą
  4. Wołczyn – Wesoła przez Wierzbicę
  5. Wołczyn – Wesoła przez Szymonków
  6. Wołczyn – Duczów Mały przez Świniary Duże
  7. Wołczyn – Komorzno przez Bruny
  8. Wołczyn – Rożnów przez Skałągi

Powiat Namysłowski

Organizatorem transportu autobusowego na terenie powiatu jest Starosta Namysłowski oraz burmistrz Namysłowa. Dodatkowo zezwolenia na prowadzenie przewozów wydają także poszczególne gminy.

- PKS w Namysłowie Sp. z. o. o.: 5 zezwoleń wydanych przez Powiat Namysłowski

Zezwolenia wydane przez gminy Powiatu Namysłowskiego:

- Gmina Domaszowice: brak danych
- Gmina Pokój: połączenia realizowane przez Opolskie Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej S.A. w Opolu w ramach przewozów szkolnych.
  1. Żabiniec – Pokój – Domaradz - Żabiniec
  2. Siedlce - Pokój
  3. Lubnów –Domaradz
  4. Zawiść – Pokój
  5. Paryż – Domaradz
  6. Lubnów – Pokój
  7. Pokój – Jagienna
- Gmina Świerczów: połączenie realizowane przez Biuro Podróży Nalepa Travel.
  1. Miejsce – Świerczów – Bąkowice – Dąbrowa – Miodary – Bąkowice – Świerczów – Miejsce.
- Gmina Wilków: połączenia realizowane przez Opolskie Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej S.A. w Opolu w ramach linii regularnych specjalnych.
  1. Wilków Gimnazjum – Wilków
  2. Wilków Gimnazjum – Krzyków Osiedle
  3. Wilków PKS – Wilków Przedszkole
  4. Krzyków osiedle – Wilków Gimnazjum

5. Wilków – Idzikowice Szkoła

Powiat Oleski

Organizatorem transportu autobusowego na terenie powiatu jest Starosta Oleski oraz burmistrz Olesna. Dodatkowo zezwolenia na prowadzenie przewozów wydają także poszczególne gminy. W przypadku Powiatu Oleskiego, wydano następujące zezwolenia na wykonywanie krajowego transportu drogowego:

- Usługi transportowe „Iwona": 2 zezwolenia
- PKS Wieluń Sp. z o.o.: 1 zezwolenie
- PKS w Lublińcu Sp. z o.o.: 13 zezwoleń
- „Parasol" Marek Szewczyk: 1 zezwolenie
- PKS w Kluczborku Sp. z o.o.: 2 zezwolenia
- Usługi Transportowe Beata Aleksandra Jeziorowska: 3 zezwolenia
- „Eurocar" Grzegorz Banaś: 1 zezwolenie.

Zezwolenia wydane przez gminy Powiatu Oleskiego:

- Gmina Dobrodzień: połączenia obsługiwane przez PKS Lubliniec, PKS Kłodzko, PKS Opole, U.T. Beata Aleksandra Jeziorowska Olesno, PKS w Kluczborku Sp. z o.o.
    1. Kłodzko – Nysa – Opole – Lubliniec – Częstochowa
    2. Częstochowa – Opole
    3. Lubliniec – Dobrodzień
    4. Lubliniec – Myślina
    5. Lubliniec – Dobrodzień p. Pludry
    6. Opole – Dobrodzień
    7. Opole – Olesno
    8. Dobrodzień – Pietraszów
    9. Dobrodzień – Liszczok
    10. Dobrodzień – Bąki
    11. Dobrodzień – Zwóz
    12. Dobrodzień - Dąbrowica
    13. Dobrodzień – Turz
    14. Dobrodzień – Szemrowice
- Gmina Gorzów Śląski: połączenia obsługiwane przez PKS w Kluczborku Sp. z o.o.
    1. Gorzów Śląski – Uszyce

2. Gorzów Śląski – Jamy
3. Gorzów Śląski – Jamy przez Pawłowice
4. Gorzów Śląski – Jamy przez Skrońsko
5. Gorzów Śląski – Kobyla Góra
6. Gorzów Śląski – Kobyla Góra przez Karłów

- Gmina Praszka: brak danych
- Gmina Radłów: połączenia obsługiwane przez PKS w Kluczborku Sp. z o.o.
    1. Kościeliska – Nowe Karmionki przez Radłów
    2. Sternalice – Wichrów przez Radłów
- Gmina Rudniki: połączenia realizowane przez PKS Lubliniec Sp. z o. o., Nadgoplańską Komunikację Autobusową Grzegorz Arent, Prywatna Komunikacja Samochodowa w Busku Zdroju, PKS w Turku.
    1. Olesno – Żytniów
    2. Linia Inowrocław – Częstochowa – Kraków
    3. Olesno – Bobrowa
    4. Jelenia Góra – Busko Zdrój
    5. Turek – Bielsko-Biała.
- Gmina Zębowice: połączenia realizowane przez PKS w Kluczborku Sp. z o.o. oraz firmę „Parasol” Marek Szewczyk
    1. Zębowice – Radawie – Kosice – Łąka – Knieja – Zębowice
    2. Zębowice – Prusków – Siedliska – Osiecko – Kadłub Wolny – Zębowice
    3. Zębowice – Łąka – Knieja – Zębowice.

2.1.4 Infrastruktura parkingowa

Bezpośrednim skutkiem wzrostu liczby samochodów osobowych (zob. rozdział 2.1.2) jest zwiększające się zapotrzebowanie na miejsca postojowe dla samochodów. Parkingi są wszechobecne zarówno w większych miastach jak i w niewielkich sołectwach, dlatego problematyka parkingów dotyczy całego obszaru SPO. Infrastruktura parkingowa (jej obecność i stan) odgrywa kluczowe znaczenie przy wyborze celu podróży, a także wpływa na komfort i bezpieczeństwo. Dlatego w większości miejscowości parkingi są wyznaczane i budowane w bezpośrednim sąsiedztwie miejsc charakteryzujących się największym ciążeniem ze strony mieszkańców, takich jak przede wszystkim:

- Urzędu Gminy / Miasta / Powiatu;
- Domu Kultury / amfiteatru;
- Kościoła;

- Cmentarza;
- Przedszkola / Szkoły podstawowej / Gimnazjum / Szkoły ponadgimnazjalnej;
- Ośrodka zdrowia;
- Przystanków i dworców kolejowych i autobusowych;
- Punktów handlowych;
- Innych miejsc: OSP, świetlicy wiejskiej, miejsc turystycznych.

Brak miejsca do zaparkowania w rejonie powyższych miejsc może wpływać albo na zmianę celu podróży (np. inny sklep z własnym parkingiem), albo na zmianę sposobu dotarcia do celu. Przy czym należy podkreślić, że na obszarze SPO, za wyjątkiem obiektów handlowych – w większości wypadków nie istnieją substytuty poszczególnych instytucji, dlatego też w przypadku braku odpowiedniej infrastruktury parkingowej mieszkańcy potencjalnie mogą być skłonni wybrać komunikację zbiorową, rower lub decydować się na pokonanie danego odcinka pieszo.

Modelowanie polityki mobilności i wpływanie na zmianę nawyków mieszkańców za pomocą zwiększania lub zmniejszania liczby miejsc parkingowych nie jest – w Polsce i na świecie – powszechną praktyką. Przebudowa infrastruktury parkingowej najczęściej jest realizowana reakcyjnie (w odpowiedzi na zaistniały problem) i rzadko kierowana jest według strategii rozwoju mobilności[14]. Częstą praktyką jest nie zauważanie problemu wystarczalności danego parkingu, dopóki jego wielkość i stan odpowiada zapotrzebowaniu na miejsca postojowe (1). Parking nie stanowi także zazwyczaj przedmiotu zainteresowania, dopóki jego funkcjonowanie i rozbudowa nie jest prowadzona kosztem innej infrastruktury lub sfery publicznej (2). Natomiast w momencie, gdy rozbudowa infrastruktury parkingowej następuje kosztem innej infrastruktury – wówczas może to wywoływać niezadowolenie społeczne.

Obecna infrastruktura parkingowa zlokalizowana na terenie większości miejscowości odpowiada zapotrzebowaniu na miejsca parkingowe. Planowane budowy nowych parkingów są najczęściej wynikiem (1) – braku wystarczającej liczby miejsc przy instytucjach wskazanych wyżej (m.in. budowa parkingów na terenie gminy Byczyna). Przebudowy (rewitalizacje) parkingów, dróg i otaczających placów są często wynikiem (2) – kompromisu pomiędzy zapotrzebowaniem na miejsca parkingowe a funkcją społeczną danego miejsca (m.in. rewitalizacja placu Wolności w Dobrodzieniu, Rynku w Oleśnie).

Innym sposobem wpływu na decyzje parkingowe jest wprowadzenie strefy płatnego parkowania. Obecnie SPP na obszarze SPO funkcjonują w:

- Kluczborku;
- Namysłowie;
- Oleśnie;
- Praszce (gdzie ma miejsce niezgodne z ustawą oznakowanie strefy płatnego parkowania).

[14] Temat infrastruktury parkingowej rzadko pojawia się w dokumentach strategicznych, np. w PGN jednostek samorządowych.

Zgodnie z ustawą[15] oraz rozporządzeniem[16] wymagane jest w *strefie oznakowanej znakiem D - 44* (znak „strefa płatnego parkowania") *miejsca dla postoju pojazdu samochodowego wyznaczenie znakami pionowymi określonymi w pkt 5.2.18 oraz znakami poziomymi określonymi w załączniku nr 2 do rozporządzenia w: pkt 5.2.4, pkt 5.2.5, pkt 5.2.6 i pkt 5.2.9.2.* tzn. zarówno znakami poziomymi jak i pionowymi.

Na terenie SPO znajdują się parkingi przy dworcach kolejowych i autobusowych: 1) na terenie kolejowym (np. Kluczbork), 2) należące do powiatu (np. Olesno) lub 3) gmin, które pełnią funkcje systemu P+R[17]. Planowane są działania w kierunku udrożnienia systemu komunikacji publicznej wraz z budową parkingów na trasie kolei (linia kolejowa nr 272) oraz przy planowanej trasie S11 przez Gminę Byczyna.

2.1.5 Transport drogowy w dokumentach strategicznych

W krajach Unii Europejskiej transport drogowy pojazdami mechanicznymi pozostaje dominującym rodzajem przewozów lądowych (ponad 80% pracy przewozowej pasażerów i ponad 70% – towarów). W związku z tym, przedmiotowe dokumenty strategiczne zostaną szerzej omówione dla tego rodzaju mobilności.

2.1.5.1 Dokumenty Unii Europejskiej

Biała Księga: „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu"[18]

W *Białej Księdze* jw. założono osiągnięcie m.in. następujących celów:

- zmniejszenie do 2050 r. emisji gazów cieplarnianych w sektorze transportu o co najmniej 60 % w porównaniu z rokiem 1990;
- utworzenie do 2030 r. w pełni funkcjonującej, ogólnounijnej i multimodalnej, transportowej „sieci bazowej" TEN-T;
- optymalizację skuteczności działania multimodalnych łańcuchów logistycznych, w tym poprzez większe wykorzystanie bardziej energooszczędnych rodzajów transportu;
- przeniesienie, do 2030 r., 30% drogowego transportu towarów przewożonych na odległości powyżej 300 km na inne rodzaje transportu (do 2050 r. udział ten powinien zostać zwiększony do ponad 50%).

[15] Dz.U. 1997 nr 98 poz. 602 Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym.
[16] Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa I Gospodarki Morskiej z dnia 23 września 2013 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach.
[17] "Parkuj i Jedź" (P+R z ang. Park and Ride) – parkingi zlokalizowane przy przystankach przesiadkowych dla osób, które korzystają z publicznego transportu zbiorowego w celu dojazdu do centrum miasta / aglomeracji itp.
[18] COM (2011) 144 z dnia 28 marca 2011 r.

Strategia Europa 2020[19]

Strategia Europa 2020 jest jednym z najistotniejszych dokumentów strategicznych obowiązujących dla całego obszaru UE – określa ona kierunki rozwoju Unii Europejskiej w perspektywie do 2020 roku. Ustalono pięć nadrzędnych celów, które UE ma osiągnąć do 2020 roku: zatrudnienie, badania i rozwój, klimat i energię, edukację, integrację społeczną i walkę z ubóstwem. Strategia zawiera również siedem tzw. inicjatyw przewodnich, w oparciu o które Unia Europejska i władze państw członkowskich będą nawzajem uzupełniać swoje działania w kluczowych dla strategii obszarach, takich jak m.in. innowacje oraz oszczędne gospodarowanie zasobami.

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1316/2013[20]

Jednym z celów strategii „Europa 2020" jest wspieranie włączenia społecznego w celu zintensyfikowania tworzenia miejsc pracy. Omawiane rozporządzenie ustanowiło w tym celu instrument *Łącząc Europę* zakładający m.in. synergię działań w sektorze transportu, która powinna pomóc w usprawnieniu swobodnego przepływu osób, towarów, kapitału i usług, sprzyjać większej spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej oraz przyczyniać się do podniesienia konkurencyjności społecznej gospodarki rynkowej oraz do przeciwdziałania zmianie klimatu. Realizacji tego celu powinno służyć pozyskanie funduszy zarówno z sektora publicznego, jak i prywatnego, przy jednoczesnym zwiększeniu pewności prawa i poszanowaniu zasady neutralności technologicznej.
Inwestycje infrastrukturalne objęte przedmiotowym rozporządzeniem powinny pomóc w propagowaniu idei przekształcenia gospodarki i społeczeństwa w taki sposób, aby charakteryzowały się niską emisją dwutlenku węgla oraz były odporne na zmianę klimatu i katastrofy naturalne, oraz sprzyjać celom UE w zakresie dekarbonizacji.

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013[21]

Jest to rozporządzenie opisujące ogólne uwarunkowania dystrybucji środków w okresie 2014 – 2020 i definiujące, w art. 9, jedenaście tzw. celów tematycznych (CT) które składają się dalej z Priorytetów Inwestycyjnych (PI) do których odwołują się bezpośrednio zapisy w poszczególnych Programach Operacyjnych – to do poszczególnych PI w ramach CT odwoływać się będą procesy wyboru projektów i pozyskania dofinansowania w krajach członkowskich UE.

W szczególności, transportu drogowego w przedmiotowym obszarze funkcjonalnym dotyczą:

- w ramach CT 4 pt. *Wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach*: PI nr 4.5 (promowanie strategii niskoemisyjnych w szczególności dla obszarów miejskich; wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu);

[19]http://ec.europa.eu/europe2020/europe-2020-in-a-nutshell/index_pl.htm
[20] Rozporządzenie parlamentu europejskiego i rady (UE) nr 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 680/2007 i (WE) nr 67/2010, Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 348/129.
[21] Dz. Urz. UE L 347 z 20 grudnia 2013 r., str. 374-469.

- w ramach CT 7 pt. *Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszych infrastruktur sieciowych*: PI nr 7.3 (rozwój „cichych" i niskoemisyjnych systemów transportu).

Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007[22]

To zasadniczy dokument, regulujący funkcjonowanie Publicznego Transportu Zbiorowego na obszarze UE, w większości transportowych usług publicznych zamawianych przez jednostki samorządu terytorialnego. Usługi takie dotowane są ze środków publicznych. Przy zachowaniu procedur opisanych w przepisach prawa europejskiego i krajowego ale mając także na względzie szczególne znaczenie społeczne publicznego transportu zbiorowego, wsparcie finansowe lub rzeczowe tego sektora nie jest traktowane jako pomoc publiczna, lecz jako rekompensata wyrównująca przedsiębiorstwu przewozowemu straty poniesione przy świadczeniu niedochodowych usług. Zasady te zostały nazwane *konkurencją regulowaną* i na poziomie unijnym zostały sformułowane w Rozporządzeniu jw. W szczególności zakłada się rozdzielenie funkcji regulacyjno-organizatorskich od działalności gospodarczej związanej ze świadczeniem usług przewozowych oraz stwierdza się, iż właściwe organy publiczne są uprawnione do ingerowania w publiczny transport pasażerski na danym obszarze geograficznym (zob. także krajowa ustawa o publicznym transporcie zbiorowym – poniżej).

2.1.5.2 Dokumenty krajowe

Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju[23] (dalej KPZK do 2030 r.)

KPZK do 2030 r. definiuje polityki przestrzenne Polski i formułuje konkretne wnioski, mające na celu przywrócenie w naszym kraju ładu w zakresie: gospodarczym, demograficznym, klimatycznym czy infrastrukturalnym. Zostało to omówione szczegółowo w sześciu celach, a w szczególności (cel nr 3) w zakresie transportu drogowego będzie to:

- Poprawa dostępności miast i regionów jako miejsc koncentracji usług publicznych oraz integracja rynków pracy większych ośrodków i otaczających je regionów w celu łagodzenia takich patologii społecznych jak bierność czy bezrobocie;
- Zmniejszenie zewnętrznych kosztów transportu (m.in. poprzez zachęcenie podróżnych do korzystania z komfortowych i bezpiecznych autobusów nowej generacji) oraz integrację PTZ, także organizacyjną, rozwój terminali przesiadkowych i systemów „Parkuj i Jedź" (ang. Park&Ride), a także działania w celu ograniczania drogowego transportu towarów – szczególnie w miastach o starej zabudowie, nieposiadających pełnowymiarowych obwodnic drogowych;
- Sukcesywna modernizacja dróg krajowych oraz uzupełniane pełnymi obwodnicami miejscowości, w których koncentruje się ruch drogowy z założeniem przekazania części z nich pod zarząd wojewódzki.

[22] Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70, Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 315/1.
[23] Przyjęta przez Radę Ministrów uchwałą nr 239 z dnia 13 grudnia 2011 roku.

Celem tych przedsięwzięć powinno być m.in. uzyskanie płynności jazdy na długich odcinkach drogowych, poprawa przepustowości głównych arterii i dostosowanie dróg krajowych do nacisku 115 kN/oś, odciążenie miast z ruchu tranzytowego oraz poprawa bezpieczeństwa jazdy. Ostatniej kwestii zostanie poświęcona szczególna uwaga[24]. Na rysunku poniżej pokazany jest wstępny plan najważniejszych w kraju inwestycji drogowych, zrealizowanych i planowanych do realizacji w latach 2014 – 2020 oraz współfinansowanych przez UE.

[24] W Polsce, z 8% procentami mieszkańców wśród krajów UE, ginie rocznie 14% zabitych w wypadkach drogowych na obszarze unijnym (!).

Rysunek 2.Kluczowe projekty w zakresie dróg kołowych w latach 2014-2020, współfinansowane przez UE

Kolorem **czerwonym** zaznaczono odcinki przewidziane do kompleksowej modernizacji w latach 2014 – 2020
Kolorem ciemno**szarym** zaznaczono odcinki zmodernizowane
Kolorem jasnoszarym zaznaczono odcinki do realizacji po 2020 r.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie „Dokumentu Implementacyjnego" z października 2014 r. do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju

Omówione poprzednio, strategiczne dokumenty unijne oraz krajowe przepisy techniczne[25] dotyczą całości transportu drogowego i w zakresie jego infrastruktury oraz (mających z natury charakter indywidualny, lub całkowicie komercyjny) motoryzacji indywidualnej i drogowych przewozów towarowych, można uznać je za wyczerpujące. W związku z tym, w dalszej części omówione zostaną krajowe i regionalne dokumenty strategiczne dotyczące PTZ wykonywanego pojazdami drogowymi.

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym[26]

Ustawa ta[27] porządkuje kwestie związane z planowaniem, organizowaniem i finansowaniem ze środków publicznych funkcjonowania transportu publicznego. Zgodnie z jej zapisami „za organizację PTZ odpowiada właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający jego funkcjonowanie" (art. 4 ust. 1 pkt 4).

Odpowiednie kompetencje organizatorów uzupełniają się zgodnie z hierarchią:

- Marszałek województwa – organizuje przewóz wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i niewykraczający poza granice jednego województwa;

[25] Rozporządzenia, normy i standardy, etc.
[26] Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13, z późn. zm.
[27] Art. 4.1. pkt. 11.

- Zarząd związku powiatowo-gminnego – linie komunikacyjne albo sieci komunikacyjne w powiatowo-gminnych przewozach pasażerskich na obszarze gmin lub powiatów tworzących związek powiatowo-gminny;
- Zarząd związku powiatów – linie komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich, na obszarze powiatów tworzących związek powiatów;
- Starostowie powiatów – linie przebiegające przynajmniej przez dwie gminy w jednym powiecie;
- Zarząd związku międzygminnego – linie komunikacyjne albo sieci komunikacyjne w gminnych przewozach pasażerskich, na obszarze gmin tworzących związek międzygminny;
- Wójtowie, Burmistrzowie i Prezydenci na terenie gminy lub miasta (też miasta na prawach powiatu).

W szczególności, ustawa określa konieczność tworzenia kluczowych dla PTZ dokumentów – tzw. *Planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego*, powiązanych z dokumentami strategicznymi określającymi politykę UE, państwa, regionu i poszczególnych gmin w zakresie: transportu (w tym tempa motoryzacji), planowania przestrzennego (w tym czynników determinujących rozwój gospodarczy), ochrony środowiska, rozwoju lokalnego (w tym demografii, dochodów mieszkańców, poziomu bezrobocia, itp.) oraz potrzeb osób niepełnosprawnych. Celem planów transportowych jw. powinno być wskazanie mechanizmów, które powinny być stosowane w celu lepszego dostosowania oferty przewozowej do popytu.

Zgodnie z ustawą o PTZ obowiązek sporządzania planów transportowych ciąży na gminach mających więcej niż 50 tys. mieszkańców albo, gdy występuje porozumienie przekazujące do jednej z gmin zadanie organizacji PTZ a zainteresowane gminy maja razem więcej niż 80 tys. mieszkańców (odpowiednio dla powiatów, jest to 80 i 120 tys. mieszkańców). Limity takie nie dotyczą ani gmin ani powiatów wchodzących w skład SPO. Jednostki samorządowe nieposiadające obowiązku posiadania planu transportowego mogą podjąć decyzję o jego sporządzeniu, jednak żadna z JST leżących na obszarze SPO nie podjęła takiej decyzji. Obligatoryjnym w tym wypadku miejscowym planem transportowym jest więc dokument, dotyczący całego Województwa Opolskiego (p. dalej).

Ustawa o PTZ obowiązuje jednak naturalnie wszystkie JST – także te, które nie mają obowiązki sporządzania planów transportowych. W tym kontekście, należy podkreślić, że Ustawa PTZ dokonuje bardzo istotnego z – punktu widzenia organizacji transportu publicznego – formalnoprawnego podziału na przewoźnika i operatora.

Zgodnie z Ustawą PTZ (art. 4), „operatorem" jest *samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie*, natomiast „przewoźnikiem" jest *przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym – na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu*.

W praktyce oznacza to, że „przewoźnik" realizuje przewozy o charakterze komercyjnym, natomiast operator realizuje przewozy o charakterze użyteczności publicznej – czyli takie,

na które zawiera umowę z organizatorem publicznego transportu zbiorowego[28] i które, zgodnie z Ustawą PTZ, służą *do realizacji bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności*. Ten zapis ma również związek z kwestią refundacji ulg ustawowych: zgodnie z zapisami Ustawy PTZ, od 1 stycznia 2017 r. prawo do refundacji ulg ustawowych z budżetu państwa posiadaliby tylko operatorzy (przewoźnicy komercyjni, którzy do końca 2016 r. również mogą ubiegać się o refundację – chcąc od 2017 r. nadal stosować bilety ulgowe, musieliby robić to na własne ryzyko finansowe[29]).

2.1.5.3 Dokumenty regionalne

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (dalej: PT) dla Województwa Opolskiego[30]

Jako najważniejsze również dla SPO, można wskazać następujące zagadnienia poruszone w wojewódzkim planie transportowym:

- ❖ w zakresie diagnozy stanu aktualnego:
  - sieć połączeń autobusowych jest niestabilna, bo w związku ze stosunkowo łatwym dostępem do rynku przewoźnicy (stosunkowo liczni) często dokonują modyfikacji w ofercie, realizując przewozy z różnych względów[31] bardziej atrakcyjne. Efektem jest koncentracja przewozów w kilku korytarzach, niekiedy ponad istniejący popyt a przeważnie kosztem dostępności obszarów peryferyjnych;
  - przewoźnicy maja różne systemy taryfowe co uniemożliwia zapewnienie jednorodnej oferty dla pasażerów;
  - do kluczowych w przedmiotowym obszarze centrów PTZ dla transportu drogowego, należą: kompleksowo zmodernizowany i w pełni zintegrowany dworzec kolejowo – autobusowy + postój taksówkowy w Namysłowie[32]; nowy dworzec autobusowy w Kluczborku[33]; zupełnie zaniedbany dworzec autobusowy w Oleśnie, dodatkowo

[28] Ustawa PTZ przewiduje trzy formy wyboru operatora: na drodze prawa zamówień publicznych; na drodze przyznania koncesji; w szczególnych przypadkach na drodze bezpośredniego zawarcia umowy - gdy średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1 mln euro lub świadczenie usług ma mieć wymiar mniejszy niż 300 tys. kilometrów rocznie (w przypadku małego lub średniego przedsiębiorcy, posiadającego nie więcej niż 23 pojazdy, wskazane wartości mogą wynieść 2 mln euro i 600 tys. km); gdy świadczenie usług ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny – w myśl prawa unijnego, „podmiotem wewnętrznym" jest zarówno samorządowy zakład budżetowy, jak i spółka prawa handlowego pozostająca pod kontrolą jednostki bądź jednostek samorządu terytorialnego; gdy umowa dotyczy transportu kolejowego; gdy ma miejsce zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednie ryzyko powstania takiej sytuacji.

[29] W dn. 28 kwietnia 2016 r. złożony został w Senacie projekcie nowelizacji Ustawy PTZ, zakładający przesunięcie terminu zmiany zasad refundacji ulg z 1 stycznia 2017 r. na 1 stycznia 2018 r. Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa zapowiedziało jednocześnie, że będzie pracować nad nowymi zapisami dot. zasad refundacji ulg ustawowych. Zob.: http://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/senat-ulgi-ustawowe-bez-zmian-w-2017-r-76399.html [2.05.2016].

[30] Przyjęty Uchwałą Sejmiku Województwa Opolskiego nr XLIV/505/2014 z dn. 22 lipca 2014 r.

[31] Nie tylko finansowych; także np. z uwagi na zmienność popytu lub działania konkurencji.

[32] Jedno z najładniejszych w Polsce, małych centrów przesiadkowych.

[33] Niestety odległy od kolejowego o ok. 1 km i pozbawiony informacji o przystankach komercyjnych linii autobusowych, znajdujących się na pobliskich ulicach – por. poprzednio.

z rozproszonymi przystankami autobusowych linii komercyjnych w pobliżu i brakiem informacji, gdzie się ten dworzec znajduje;

❖ w zakresie zamierzeń:

- poprawa jakości systemu transportu tj. jego dostępności, jakości, efektywności, integracji i bezpieczeństwa; ograniczanie negatywnego wpływu na środowisko naturalne i społeczne;
- *bieżące i nieprzerwane zaspakajanie potrzeb przewozowych społeczności w danym obszarze*[34] jest obligatoryjnym wymogiem ustawowym i może zostać w pełni zrealizowane tylko pod warunkiem, że poszczególne połączenia transportu drogowego o charakterze użyteczności publicznej będą wyznaczane przez organizatorów PTZ. Ułatwi to funkcjonowanie tych połączeń autobusowych które są istotne ze społecznego punktu widzenia, a nie zawsze zapewniają opłacalność dla operatorów/przewoźników;
- osiągniecie, ocenianej obecnie jako realna, proporcji podziału 50% - 50% pomiędzy transportem indywidualnym a PTZ;
- kluczowe połączenia PTZ powinny być realizowane przez transport kolejowy, a transport drogowy na tych kierunkach powinien być jego uzupełnieniem (por. także rozdział „Transport kolejowy" poniżej).

Poniższa tabela podaje zakładane w planie transportowym dla Województwa Opolskiego i odnoszące się także do SPO, docelowe standardy jakości usług w transporcie autobusowym.

Tabela 4 Standardy jakości usług w transporcie autobusowym

Standard	Opis
Punktualność	• Udział odjazdów opóźnionych do 5 min - < 5% • Udział odjazdów przyspieszonych ponad 1 min - <1%
Wygoda	• Wskaźnik przeciętnego wieku taboru do 10 lat powyżej 50% • Dodatkowe wyposażenie pojazdów zapewniające wygodę i bezpieczeństwo podróżowania, np. klimatyzacja • Wyposażenie w niską podłogę, na co najmniej 30% powierzchni pojazdu
Niezawodność	• Wskaźnik realizacji rozkładu jazdy mierzony liczbą wykonanych kursów: 98-100%
Dostępność	• Udział przystanków wyposażanych w wiaty: co najmniej 40% • Gęstość przystanków / km^2 : 4 - 5
Regularność	Utrzymanie zasady regularnej (rytmicznej) obsługi głównych ciągów komunikacyjnych, realizowanej wspólnie przez kilka linii, – jako nadrzędnej wytycznej do konstrukcji rozkładów jazdy, dążenie do regularnych odjazdów także w ramach każdej z linii
Częstotliwość	• W najważniejszych relacjach: nawet co 20-30 minut • Na liniach pozostałych (z zachowaniem cykliczności odjazdów z dopuszczeniem uzasadnionych wyjątków):

[34] Art. ust. 1 pkt 12 ww. Ustawy o PTZ.

Standard	Opis
	– w dni robocze – w godz. 6-18: co 30/40 min, w pozostałych porach: co 30/60 min – w soboty – co 30/60 min – w niedziele - co 60 min, przy jednoczesnym zmniejszeniu liczby linii
Prędkość	• Dążenie do jak najwyższego poziomu prędkości komunikacyjnej
Bezpośredniość połączeń	• Wprowadzenie statystycznie istotnych połączeń bezpośrednich, zgłaszanych w badaniach preferencji komunikacyjnych mieszkańców
Koszty PTZ	• Utrzymanie relacji ceny biletu miesięcznego do jednorazowego nie więcej niż 30:1 • Analiza ekonomiczna wprowadzenia biletów krótkookresowych i dobowych • Wprowadzenie biletów długookresowych o większej opłacalności dla pasażerów
Informacja	• Informacja dynamiczna w centrach przesiadkowych • Rozkład jazdy w Internecie – wraz z wyszukiwarką połączeń zintegrowaną z rozkładem pociągów oraz przewoźników prywatnych • Szeroka informacja statyczna na przystankach[35] • Rozkłady jazdy dostępne w autobusach

Źródło: Opracowanie własne na podstawie „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Opolskiego"

Strategia Rozwoju Obszaru Funkcjonalnego Kluczbork – Namysłów – Olesno[36]

Zgodnie ze zdefiniowaną w omawianej strategii misją, przedmiotowy OF został powołany w celu *bezpiecznego budowania więzi rodzinnych społecznych oraz nieskrępowanego rozwoju zawodowego w oparciu o nowoczesną infrastrukturę, wysokiej jakości usługi publiczne oraz przyjazny rynek pracy* , działające na rzecz jego mieszkańców.

W celu realizacji takiej misji, w strategii jw. sformułowanych zostało dziewięć celów strategicznych. Jednym z nich jest cel strategiczny "Transport" koncentrujący się na wdrażaniu zintegrowanego, niskoemisyjnego transportu publicznego oraz zwiększeniu dostępności transportowej całego przedmiotowego obszaru i obejmujący dalej dwie „Platformy Interwencji":

- Zintegrowany, niskoemisyjny transport publiczny;
- Infrastruktura drogowa i towarzysząca.

[35] Wzorcowy przykład mogą stanowić dzisiejsze rozkłady PKP PLK, także uwzględniające różnych przewoźników kolejowych.

[36] Obszar funkcjonalny (OF) jest to *wyodrębniony przestrzennie obszar, charakteryzujący się wspólnymi uwarunkowaniami geograficznymi, przestrzennymi, społeczno – gospodarczymi, systemem powiązań funkcjonalnych oraz określonymi na ich podstawie jednolitymi celami rozwoju, zapewniającymi efektywne wykorzystanie jego przestrzeni*. Strategia rozwoju przedmiotowego OF została zatwierdzona Uchwałą nr 1/II/2015 Walnego Zgromadzenia Członków Stowarzyszenia Obszaru Funkcjonalnego Kluczbork – Namysłów – Olesno z dnia 28 kwietnia 2015 r.

Przyjmuje się przy tym, iż wzrost wykorzystania transportu publicznego (głównie podróży dom-praca-dom dom-szkoła-dom) powinien być systemową podstawą do wdrożenia rozwiązań infrastrukturalnych, a priorytetem dla rozwoju infrastruktury transportowej jest uspokojenie ruchu kołowego w centrach miast oraz bezpieczeństwo komunikacyjne. Sieć dróg wewnątrz przedmiotowego OF powinna zapewniać zarówno spójność wewnątrz obszarową jak też i komunikację z ośrodkami regionalnymi, krajowymi i unijną siecią dróg kołowych TEN - T[37].

Każda z „Platform Interwencji" jw. została uszczegółowiona w postaci kolejnych celów strategicznych i dalej operacyjnych, które zakładają następujące działania:

1. W ramach PI „Zintegrowany, niskoemisyjny transport publiczny"[38]:
    - zakup niskoemisyjnych autobusów;
    - budowa przystanków autobusowych (w tym tzw. „wiedeńskich" w strefach uspokojonego ruchu);
    - budowa zatok autobusowych oraz biletomatów;
    - parkingi dla drogowych pojazdów mechanicznych poza centrami miast;
    - wyznaczenie stref uspokojonego ruchu kołowego z uprzywilejowaniem transportu publicznego;
    - rozwój sieci podmiejskich połączeń autobusowych, szczególnie w Powiecie Namysłowskim;
    - wprowadzenie biletu obszarowego i tzw. „karty transportowej dużej rodziny";
    - usprawnienie komunikacji dom-szkoła;
    - zakup systemów informatycznych: do zarzadzania połączeniami autobusowymi i do udostępniania informacji komunikacyjnych pasażerom.
2. W ramach PI „Infrastruktura drogowa i towarzysząca"[39]:
    - budowa, przebudowa, rozbudowa, modernizacja i remont dróg wraz z infrastrukturą towarzyszącą wewnątrz przedmiotowego obszaru, w tym w obszarach atrakcyjnych inwestycyjnie;
    - jw. dla obszarów atrakcyjnych turystycznie i w połączeniu z systemami odp. informacji wizualnej i znakowania dojazdu;
    - budowa obiektów inżynieryjnych i infrastruktury towarzyszącej służących poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego;
    - uspokojenie ruchu w centrach miast, w tym: ciągi komunikacyjne mogące pełnić funkcje deptaków, strefy o ograniczonej prędkości dla pojazdów mechanicznych i uprzywilejowane dla pieszych i rowerzystów, wyznaczenie ulic

[37] Por. także *Biała Księga* powyżej.
[38] Dla której liderem będzie Powiat Kluczborski.
[39] Dla której liderem będzie Powiat Namysłowski.

jednokierunkowych, zastępowanie skrzyżowań z pierwszeństwem przejazdu – równorzędnymi, miejsca parkingowe poza strefami uspokojonego ruchu;

- połączenie sieci dróg przedmiotowego obszaru z drogami wyższej kategorii.

Studia Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego dla poszczególnych gmin SPO

Poniżej podane są kwestie związane z infrastrukturą i zmechanizowanymi środkami transportu drogowego[40] (problematyka dotycząca transportu kolejowego, drogowego transportu niezmechanizowanego i komunikacji pieszej przedstawiona została dalej) zawarte w gminnych studiach jw. Wybrane zostały zamierzenia konkretne (o charakterze mierzalnym) a w nawiasie wskazany jest rok, w którym przedmiotowe studium zostało zatwierdzone. W przypadkach gdy oficjalnie obowiązujący dokument jest praktycznie przestarzały, w przypisach pokazana jest ścieżka dalszego traktowania omawianej kwestii:

- Kluczbork (2013 r.): nowy dworzec autobusowy w pobliżu kolejowego; kontynuacja budowy zachodniej obwodnicy miasta i obwodnicy śródmiejskiej; sukcesywna rozbudowa sieci ulicznej zgodnie z obowiązującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego; modernizacja dróg gminnych pozamiejskich do następujących klas technicznych: L (lokalnej) – w przypadku powiązań między miejscowościami, D (dojazdowej) – w przypadku pozostałych powiązań; sukcesywna przebudowa dróg na ulice w granicach terenów zabudowanych; modernizacja i budowa dróg transportu rolnego w miarę potrzeb;
- Wołczyn (2013 r.): rozwój systemów transportowych na ternie gminy powinien zapewniać warunki sprawnego, bezpiecznego i ekonomicznego transportu zarówno w powiązaniach zewnętrznych jak i wewnętrznych, przy jednoczesnej minimalizacji uciążliwości komunikacyjnych związanych z ruchem pojazdów; dostosowanie drogi krajowej nr 42 do parametrów technicznych klasy G, wraz z budową obwodnicy miasta Wołczyna i wsi Ligota Wołczyńska; modernizacja i poprawa parametrów dróg powiatowych w celu zwiększenia bezpieczeństwa; modernizacja istniejących dróg lokalnych i dojazdowych do obowiązujących parametrów technicznych;
- Świerczów (2011 r.): remonty i modernizacje drogi wojewódzkiej, dróg powiatowych i gminnych celem dostosowania parametrów jezdni i nośności nawierzchni dróg do ruchu ciężkiego i pojazdów rolniczych; budowa dróg wewnętrznych do obsługi poszczególnych posesji oraz dojazdów do użytków rolnych; monitoring natężenia hałasu emitowanego przez pojazdy; dopuszcza się realizację dróg o obniżonych parametrach (szczególnie w zakresie minimalnej szerokości dróg) a także zmianę klasy dróg; za dopuszczalne uznaje się etapowanie realizacji dróg celem ich dostosowania do warunków lokalnych; rozwój systemu parkingów i miejsc obsługi;
- Namysłów (2009 r.): budowa zachodniej, południowej i północnej obwodnicy miasta (wyprowadzenie ruchu tranzytowego z centrum); rozbudowa i modernizacja systemu

[40] Dokumenty gmin koncentrują się na transporcie drogowym pojazdami mechanicznymi w jeszcze większym stopniu niż akty normatywne wyższego rzędu.

ulicznego; budowa parkingów strategicznych; wyznaczenie stref ruchu pieszego; budowa systemu dróg rowerowych i pieszych;

- Pokój (2012 r.): modernizacja drogi wojewódzkiej nr 454 wraz z budową obejścia wsi Pokój i Zieleniec; modernizacja dróg powiatowych i gminnych;
- Olesno (2014 r.): budowa południowej obwodnicy miasta w ciągu DK 11; przeznaczenie terenów pod budowę południowo zachodniej obwodnicy miasta łączącej DW: 487 i 494; zmiany klas dróg i szerokości w liniach rozgraniczających w zależności od lokalnych uwarunkowań; dopuszcza się budowę ogólnodostępnych parkingów wielopoziomowych, w tym parkingów podziemnych;
- Gorzów Śląski (2010 r.): usprawnienie przejazdu ruchu na drodze krajowej nr 42/45 oraz drodze wojewódzkiej nr 487, przy jednoczesnym ograniczeniu jego negatywnego oddziaływania (szczególnie na zabudowę mieszkaniową); zwiększenie przepustowości i poprawa parametrów technicznych pozostałych dróg; dogodna obsługa komunikacją zbiorową; rozwój zaplecza technicznego motoryzacji; stworzenie układu ścieżek rowerowych;
- Praszka (2000 r.): rozbudowa dróg krajowych, powiatowych i gminnych; wyposażenie wszystkich ulic (na terenach zabudowanych) w utwardzone nawierzchnie i chodniki; poszerzenie do min. 5 m węższych ciągów komunikacyjnych;
- Wilków (2011 r.): modernizacja drogi wojewódzkiej nr 451 oraz dróg powiatowych i gminnych;
- Radłów (2013 r.): utrzymanie i modernizacja istniejących, funkcjonujących dróg powiatowych i gminnych; budowa drogi powiatowej 1936 O (Radłów – DW 494 gm. Olesno); utrzymanie, modernizacja i regulacja stanu prawnego drogi z Kolonii Biskupskiej do Kościelisk; realizacja drogi 100823 O (Skrońsko – Kościeliska – Sternalice); budowa nowych gminnych dróg dojazdowych;
- Lasowice Wielkie (2009 r.): obwodnice sołectw w ciągu DK 11 (Kolonia Ciarka), DK 45 (Jasienie), DW 494 (Chudowa – Wędrynia); dostosowanie rozwiązań komunikacyjnych (podjazdy, zjazdy z chodników, sygnalizacja itp.) do korzystania przez osoby niepełnosprawne, a w szczególności poruszające się na wózkach inwalidzkich;
- *Domaszowice (2015r.)[41]; Dobrodzień (2002r.)[42]; Zębowice (2005 r.)[43]; Byczyna[44]; Rudniki.*

2.2 Transport kolejowy

2.2.1 Transport kolejowy w województwie opolskim

Wykonana w ostatnich latach w Polsce modernizacja kluczowych odcinków krajowej sieci kolejowej, znaczne dostawy pasażerskich pojazdów szynowych nowej generacji, kompleksowa modernizacja lub przebudowa największych i szeregu mniejszych w dworców kolejowych i peronów a także współpraca finansowa, logistyczna i organizacyjna jednostek samorządu

[41] Prowadzone jest postępowanie związane z uaktualnieniem SUiKZP ale na stronie internetowej UG Domaszowice nie ma stosownego dokumentu.
[42] Zgodnie z uchwałą nr XV/133/2016 Rady Miejskiej w Dobrodzieniu przystąpiono do sporządzenia zmian SUiKZP Gminy Dobrodzień.
[43] Zgodnie z Uchwałą nr XXIII/155/05 z 2005 roku uchwalono „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Zębowice".
[44] Uchwałą Nr XXXIV/274/13 Rady Miejskiej w Byczynie z dnia 25 kwietnia 2013 r. przyjęto zmiany w SUiKZP Gminy Byczyna ale na stronie internetowej UG nie ma stosownego dokumentu.

terytorialnego przyniosły w efekcie przełomową poprawę sytuacji – po raz pierwszy przewozy pasażerskie koleją w Polsce wzrosły a towarowe zostały praktyczne w pełni zliberalizowane i pozostały na wysokim poziomie[45] – pomimo ogromnej, nie słabnącej konkurencji ze strony transportu drogowego.

Z takim, pozytywnym trendem ogólnopolskim koresponduje sytuacja transportu kolejowego w województwie opolskim. Jego sieć kolejowa należy do najlepszych w kraju tak pod względem geograficznym (Opole ma połącznie bezpośrednimi liniami kolejowymi z większością miast powiatowych w województwie, a te ostatnie, w ramach zdefiniowanych subregionów, także pomiędzy sobą) jak i stanu technicznego. Główne osie transportu kolejowego w regionie (linie magistralne nr 132 Bytom – Wrocław, 136 Kędzierzyn - Koźle – Opole i 272 Kluczbork – Poznań) są dwutorowe i zelektryfikowane. Linie 132/136 należą przy tym do kluczowych w Europie, wchodzą w skład III paneuropejskiego korytarza transportowego Drezno – Kijów i jako linie kolejowe znaczenia międzynarodowego E30/C-E30 i E59/C-E59, są w większej części kompleksowo zmodernizowane do tzw. parametrów „AGC/AGTC”[46].

Bardzo ważna w krajowym ruchu towarowym linia 272 jest rewitalizowana do prędkości 120 km/godz. Ciąg linii nr 61 (na odcinku: Centralna Magistrala Kolejowa – Fosowskie) i 144 (na odcinku: Fosowskie – Opole) został zmodernizowany do prędkości 120/140 km/godz. jako element najkrótszej i posiadającej najlepsze parametry techniczne kolejowej relacji pasażerskiej pomiędzy Warszawą a Wrocławiem przez Opole, wykorzystywanej obecnie m.in. przez pociągi ED250 (Pendolino)[47].

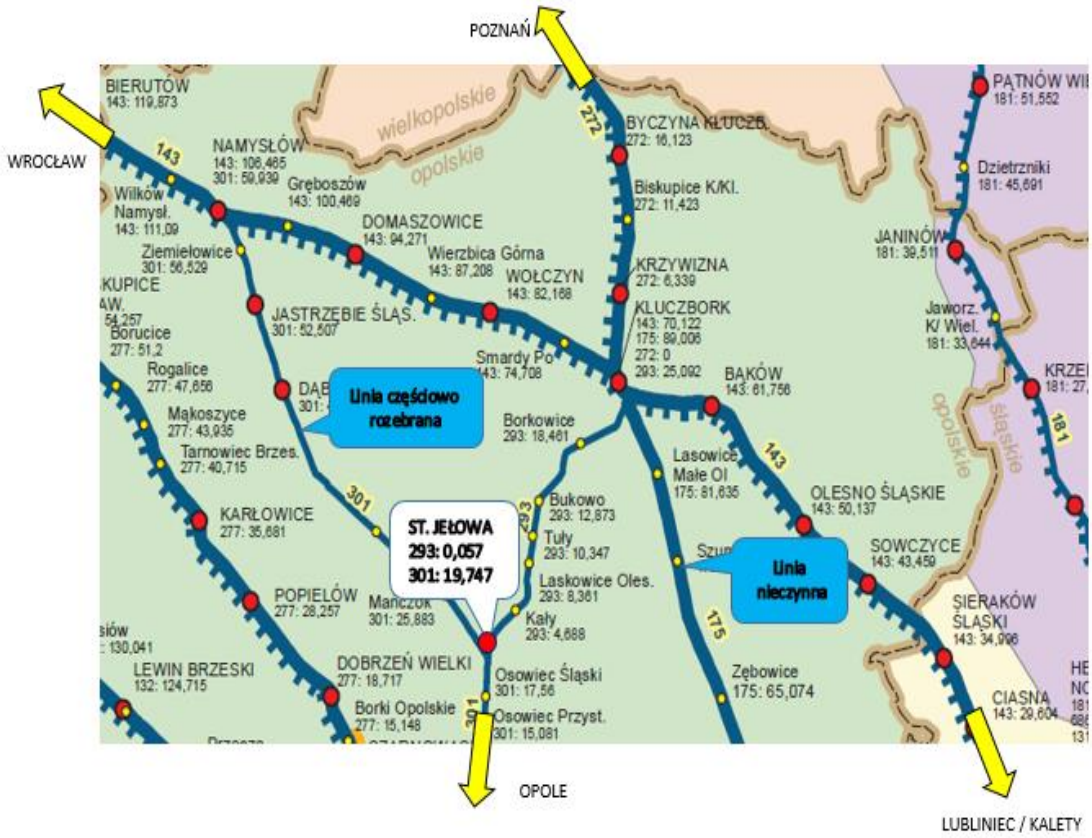
Niektóre dworce kolejowe Opolszczyzny po ich modernizacji należą do najbardziej funkcjonalnych i najładniejszych w Polsce[48]. Na zmodernizowanych odcinkach linii i na stacjach wybudowane zostały nowe perony, dostosowane do obecnych przepisów międzynarodowych w tym zakresie[49] przez co stały się znacznie wygodniejsze i bardziej bezpieczne dla pasażerów.

2.2.2 Transport kolejowy w SPO

Na obszarze SPO ruch pociągów odbywa się na czterech liniach kolejowych, nr: 143, 272 oraz 293/301. Dwie linie kolejowe, nr: 175 (Kluczbork – Fosowskie – Strzelce Opolskie) i 301 (Opole – Jełowa – Namysłów) na odcinku Jełowa – Namysłów są nieczynne; na ostatnim odcinku torowisko zostało częściowo zdemontowane. Na rysunku poniżej przedstawiona jest sieć kolejowa przedmiotowego obszaru funkcjonalnego z zaznaczeniem kilometrażu, stacji i przystanków.

[45] Na drugim miejscu w Europie.
[46] 160 km/godz. dla pociągów pasażerskich i 120 km/godz. / 221 kN/oś – dla towarowych, zrealizowane m.in. na odcinku Opole – Wrocław.
[47] Ich czas jazdy na odcinku Opole - Warszawa wynosi ok. 3 godzin.
[48] Np. Opole Główne, Namysłów, Kluczbork.
[49] Karta UIC nr 741.

Rysunek 3. Mapa sieci kolejowej północnej Opolszczyzny



Źródło: Opracowanie własne na podstawie *www.plk-sa.pl* (26.IV.2016)

<u>Linia nr 143</u>

Linia kolejowa nr 143 Kalety – Lubliniec – Olesno – Kluczbork – Namysłów – Oleśnica – Wrocław (Mikołajów): pierwszorzędna, na całej długości czynna, dwutorowa i zelektryfikowana stanowi zasadniczą oś transportu kolejowego na przedmiotowym obszarze. Ofertę kolei na tej linii należy uznać za dostateczną. 9 par pociągów regionalnych w dobie[50] kursuje w kluczowej dla przedmiotowego obszaru, międzywojewódzkiej relacji pociągów regionalnych: Wrocław – Namysłów – Kluczbork (część: w bezpośredniej dłuższej relacji Wrocław – Kluczbork – Olesno – Lubliniec). Ofertę na tym odcinku uzupełniają 1 para pociągów Wrocław – Namysłów i 1 para pociągów Opole – Kluczbork – Namysłów (w obu przypadkach, pociągi te kursują w dni robocze). Z kolei na odcinku linii kolejowej nr 143 pomiędzy Kluczborkiem i Olesnem kursuje 6 par pociągów regionalnych[51], część z nich, jak już wspomniano wcześniej, w bezpośredniej relacji Lubliniec – Kluczbork – Wrocław.

Aktualne, średnie prędkości handlowe pociągów regionalnych (tj. zatrzymujących się we wszystkich punktach handlowych), podane są w tabeli poniżej.

[50] W dni robocze; w dni wolne kursuje 6 par pociągów.
[51] W dni wolne – 5 par pociągów.

Tabela 5 Średnie prędkości handlowe pociągów regionalnych na linii nr 143[52]

Odcinek	Średnia prędkość handlowa pociągów regionalnych
Wrocław – Namysłów	Ok. 46 km/godz.
Namysłów – Kluczbork	Ok. 60 km/godz.
Kluczbork – Olesno	Ok. 60 km/godz.
Olesno – Lubliniec	Ok. 71 km/godz.

Źródło: Opracowanie własne

Główny ośrodek przedmiotowego obszaru funkcjonalnego, jakim jest Kluczbork, jest zarazem ważnym węzłem kolejowym i posiada połączenia dalekobieżnymi pociągami międzywojewódzkimi (kategorii „IC" oraz „TLK"), kursującymi m.in. linią 143 przez Olesno i Lubliniec, z: Krakowem, Katowicami, Poznaniem, Szczecinem oraz z Przemyślem, Zakopanem, Bielsko Białą i Gorzowem Wielkopolskim. Obecnie (rozkład jazdy pociągów ważny od grudnia 2015 r. do grudnia 2016 r.) przez obszar SPO przejeżdża 6 par pociągów dalekobieżnych PKP Intercity, w tym 1 para nocnych pociągów. Każdy z nich zatrzymuje się w Kluczborku, pociągi dzienne – również w Oleśnie. W związku z powyższym, ofertę pociągów dalekobieżnych na obszarze SPO należy uznać za dobrze rozwiniętą.

Pojazdy obsługujące obecnie pociągi regionalne na linii nr 143 – jak i na pozostałych liniach zelektryfikowanych wychodzących z węzła kluczborskiego – są jednym z najsłabszych punktów oferty kolei. Są to elektryczne zespoły trakcyjne (ezt) serii EN57, najpowszechniejsze w Polsce w ruchu regionalnym, ale całkowicie przestarzałe, niewygodne i niebezpieczne z uwagi na wysokopodłogową konstrukcję (por. problem niskich peronów w dalszej części), nieklimatyzowane, hałaśliwe, wyposażone w otwarte systemy WC i o prędkości ograniczonej do (zupełnie niedostatecznych obecnie) 100-110 km/godz.

Przewoźnikiem eksploatującym te pojazdy są „Przewozy Regionalne" Sp. z o.o., a na linii nr 143 kursują obecnie najstarsze z nich (i w dodatku w ogóle niezmodernizowane[53]). Sytuacja ta najprawdopodobniej nie poprawi się w najbliższym czasie – i to pomimo tego, iż Województwo Opolskie podpisało (z producentem pojazdów szynowych „Newag" Nowy Sącz) kontrakt na zakup 5 fabrycznie nowych ezt (pojazdy z rodziny „Impuls"; zgodnie z kontraktem mają one być dostarczane w latach 2016-17). Zgodnie z warunkami ich pozyskania (inwestycja jest współfinansowana ze środków UE) ezt „Impuls" będą kursować w międzywojewódzkiej relacji Kędzierzyn-Koźle – Opole – Wrocław.

Niewiele lepsza sytuacja jest w ww. międzywojewódzkich pociągach dalekobieżnych kategorii „TLK" uruchamianych przez „PKP Intercity" S.A. i zestawianych z przestarzałych, nie klimatyzowanych wagonów przedziałowych również z otwartymi WC. Ten sam przewoźnik zapewnia co prawda nowsze (bądź zmodernizowane) i znacznie lepsze wagony klimatyzowane w pociągach kategorii „IC", ale w przedmiotowym obszarze są one nieliczne.

[52] Stan na 5 kwietnia 2016 r.
[53] Pociągi serii EN57 były produkowane w latach 1962-94, przy czym większość z nich została wyprodukowana w latach 70. i 80. minionego wieku.

Najbardziej miarodajnym obrazem stanu technicznego linii kolejowej są aktualne prędkości maksymalne dopuszczalne dla pociągów pasażerskich i towarowych[54]; z uwagi na zasięg relacji pociągów na linii 143, w tabeli poniżej podane są one dla całej jej długości.

Tabela 6 Maksymalne prędkości pociągów w latach 2015/2016 na linii nr 143

Odcinek	V_{max} poc. pasażerskie [km/godz.]*)	V_{max} poc. towarowe [km/godz.]*)
Kalety – Lubliniec – Olesno – Kluczbork	120	100
Kluczbork – Namysłów – Oleśnica	60-80**)	60**)
Oleśnica – Wrocław	100-110	60

**) – na obydwu torach*
***) – z licznymi zwolnieniami na krótkich odcinkach, nawet do 30-40 km/godz.*

Źródło: Opracowanie własne

Stan techniczny linii nr 143 jest miejscami poniżej współczesnych oczekiwań pasażerów. Przekłada się on na bardzo długie w niektórych przypadkach czasy przejazdów: np. odcinek Kluczbork – Namysłów (36 km) pociąg Przewozów Regionalnych przejeżdża w 51 minut, a odcinek Kluczbork – Wrocław Główny (97 km) – w 127 minut.

Oprócz kompleksowo zmodernizowanych, wraz z otoczeniem, dworców w Kluczborku i Namysłowie, poprawy parametrów ruchowych części torowisk oraz przebudowy niektórych peronów, właśnie na kluczowym dla przedmiotowego obszaru funkcjonalnego odcinku Kluczbork – Namysłów prędkość pociągów jest miejscami bardzo niska, większość peronów to przestarzałe, niewygodne i niebezpieczne perony niskie a większość budynków dworcowych to zaniedbane budowle tylko mieszkalne.

Obecnie zaczyna dominować – skądinąd słuszny – pogląd, że dostępność, stan i oferta stacjonarnych obiektów do obsługi pasażerów tj. dworców i przystanków kolejowych, są równie ważne jak parametry ruchowe, częstotliwość kursowania i komfort pociągów. W przypadku linii nr 143, większość punktów handlowych kolei położona jest w takiej odległości od najbliższej miejscowości do której jest on formalnie przypisany[55] (lub jej centrum w przypadku większych miast), że wymagałyby skomunikowana transportem kołowym co utrudnia wygodne korzystanie z kolei, a wręcz może zniechęcać do podróżowania nią. Problem ten, ilustruje kolejna tabela:[56]

[54] „Regulamin przydzielania tras pociągów…" PKP PLK w ramach rozkładu jazdy 2015/2016.
[55] Przeważnie poprzez nazwę.
[56] Punkty handlowe kolei zostały podane w kolejności zgodnie z kilometrażem linii kolejowej, tj. od Kalet do Wrocławia.

Tabela 7 Linia nr 143 w obrębie SPO, orientacyjne odległości: pociąg – autobus

Lp.	Stacja / przystanek kolejowy	Najbliższe miejsce zatrzymania drogowego PTZ	Uwagi
1	Sowczyce	600 m	
2	Olesno Śląskie	60 m	Na dworcu kolejowym brak informacji, że autobusowy jest obok
3	Stare Olesno	1500 m	Konieczność przecięcia DK 11 w drodze na przystanek kolejowy z/do miejscowości
4	Bąków		**Brak jest regularnego transportu drogowego do miejscowości**, a do jej centrum jest ok. 900 m (do DK 11 ok. 450 m)
5	Kluczbork	1000 m (do dworca autobusowego)	Brak przystanku autobusowego bezpośrednio przy dworcu kolejowym. Odległość do centrum miejscowości – ok. 1,5 km
6	Smardy	2000 m	Regularny transport drogowy dojeżdża do Smardów Górnych
7	Wołczyn	600 m	
8	Wierzbica Górna	50 m	
9	Domaszowice	1000 m	
10	Gręboszów	500 m	
11	Namysłów	(50 m)	Dworzec kolejowy zintegrowany z autobusowym
12	Wilków Namysł.	1000 m	

Źródło: Opracowanie własne

Kolejną niedogodnością jest również ww. kwestia wysokości peronów (w większości jest to 300 mm powyżej poziomu główki szyny – tzw. peron niski), która może być czynnikiem utrudniającym i zniechęcającym podróżnych, a zwłaszcza takie grupy społeczne jak: matki z małymi dziećmi, osoby starsze, posiadające duży bagaż czy niepełnosprawne.

Wiele istniejących budynków stacyjnych, nie pełni swoich pierwotnych funkcji tj. zapewnienia schronienia podróżnym przed niekorzystnymi czynnikami atmosferycznymi, możliwości zakupu biletu czy skorzystania z toalety. Pozytywnym akcentem jest natomiast wyposażenie każdego punktu handlowego linii 143 w stojaki rowerowe, co może skutecznie zachęcić mieszkańców do regularnego korzystania z transportu rowerowego w dojazdach do pociągu i jest jednym z celów wskazanych w niniejszym dokumencie. Szczegółowe informacje o infrastrukturze poszczególnych punktów handlowych kolei na linii nr 143 (w ich kolejności jw.), zostały przedstawione w poniższej tabeli.

Tabela 8 Punkty handlowe na linii nr 143 w obrębie SPO

Lp.	Miejscowość	Rodzaj punktu handlowego	Charakterystyka infrastruktury przeznaczonej dla podróżnych
1	Sowczyce	Stacja kolejowa	Budynek użytkowany zgodnie z przeznaczeniem. Na stacji znajdują się stojaki rowerowe. Nawierzchnia peronów utwardzona płytami chodnikowymi/ betonowymi, nagłośnienie na stacji całodobowo lub okresowo, wysokość peronów: 300 mm.
2	Olesno Śląskie	Stacja kolejowa	Budynek dworca PKP zaniedbany, pełniący swoje pierwotne funkcje. Stojaki na rowery pod zadaszeniem. Odległość dworca do centrum miasta ok. 800 m.. Nawierzchnia peronów utwardzona płytami chodnikowymi/ betonowymi, nagłośnienie na stacji całodobowo lub okresowo, wysokość peronów: 300 mm.
3	Stare Olesno	Przystanek Osobowy	Budynek nie jest użytkowany zgodnie z przeznaczeniem. Przystanek wyposażony jest w stojaki rowerowe, brak wiaty przystankowej, nawierzchnia peronu nr 1 gruntowa o nawierzchni żużlowej/ żwirowej, peron nr 2 posiada nawierzchnię mieszaną: żwirową/ żużlową oraz płyty chodnikowe/ betonowe, na peronie nr 1 znajdują się ławki, nagłośnienie na stacji całodobowo lub okresowo, wysokość peronów: 300 mm.
4	Bąków	Stacja kolejowa	Budynek dworca zaadaptowany do innych celów, na stacji znajdują się stojaki na rowery. Nawierzchnia peronów utwardzona płyta betonową/ chodnikową. Urządzenia nagłaśniające, zapowiadanie pociągów całodobowo lub okresowo, brak wiaty przystankowej, wysokość peronów: 300 mm
5	Kluczbork	Stacja kolejowa	Brak integracji dworca kolejowego z autobusowym (por. poprzednią tabelę) - konieczność zrobienia tzw. podjazdów kieszeniowych dla autobusów kursujących z/do Kluczborka, w celu obsługi dworca kolejowego. Budynek po kompleksowej renowacji w stanie bardzo dobrym, pełniący swoje pierwotne funkcje. Stojaki na rowery, część z nich pod zadaszeniem, nawierzchnia peronów 1,3,4 utwardzona płytą chodnikową/ betonową, natomiast peron nr 2 o nawierzchni

Lp.	Miejscowość	Rodzaj punktu handlowego	Charakterystyka infrastruktury przeznaczonej dla podróżnych
			mieszanej (żużel/ żwir oraz płyta chodnikowa/ betonowa), do peronów 1,3, dojście z ulicy/ inne, natomiast na 2,4 dojście kładką dla pieszych, na wszystkich peronach znajdują się ławki, nagłośnienie całodobowo lub okresowo, wysokość peronów: 300 mm.
6	Smardy	Przystanek Osobowy	Budynek zaadaptowany do innych celów. Brak wiat przystankowych, są stojaki rowerowe. nawierzchnia peronów utwardzona płytami chodnikowymi/ betonowymi, brak zapowiedzi lub tylko o zakłóceniach w kursowaniu pociągów, wysokość peronów: 300 mm.
7	Wołczyn	Stacja kolejowa	Budynek dworca PKP jest użytkowany zgodnie z przeznaczeniem. Na stacji znajdują się stojaki na rowery, nawierzchnia peronów utwardzona płytami chodnikowymi/ betonowymi, nagłośnienie całodobowo lub okresowo, wysokość peronów: 300 mm.
8	Wierzbica Górna	Przystanek Osobowy	Budynek nie pełni pierwotnych funkcji. Na przystanku znajdują się stojaki rowerowe, brak wiat przystankowych, nawierzchnia peronów utwardzona płytami chodnikowymi/ betonowymi, brak zapowiedzi lub tylko o zakłóceniach w kursowaniu pociągów, wysokość peronów: 300 mm.
9	Domaszowice	Stacja kolejowa	Budynek dworcowy nie pełni swoich pierwotnych funkcji. Na stacji znajdują się stojaki na rowery, nawierzchnia peronu 1 jest utwardzona płytą betonową/ chodnikową, natomiast na peronie nr 2 jest ona mieszana (płyta betonowa/ chodnikowa oraz żwir/ żużel), brak wiaty przystankowej, nagłośnienie całodobowo lub okresowo, wysokość peronów: 300 mm.
10	Gręboszów	Przystanek Osobowy	Przystanek znajduje się przy samej DK 42. Budynek kolejowy zaadaptowany do innych celów. Na przystanku znajdują się stojaki rowerowe. Brak wiaty przystankowej, perony są utwardzone płytą chodnikową/ betonową, na peronie nr. 1 znajduje się ławka, brak zapowiedzi lub tylko o zakłóceniach w kursowaniu pociągów, wysokość peronów: 300 mm.

Lp.	Miejscowość	Rodzaj punktu handlowego	Charakterystyka infrastruktury przeznaczonej dla podróżnych
11	Namysłów	Stacja kolejowa	Otoczenie dworca jak i sam budynek po kompleksowej modernizacji, w stanie bardzo dobrym. Stacja znajduje się w bliskiej odległości do centrum miejscowości (ok. 200 m), wyposażona została w stojaki rowerowe. Perony posiadają nawierzchnię utwardzoną płytą chodnikową/ betonową, w przypadku peronu nr 2 także kostką brukową/ kamienną. Ponadto stacja posiada zadaszenie i ławki oraz nagłośnienie całodobowo lub okresowo, wysokość peronów: 300 mm.
12	Wilków Namysłowski	Przystanek Osobowy	Budynek stacji nie pełni swoich pierwotnych funkcji. Przystanek wyposażony jest w stojaki rowerowe, nawierzchnia peronów utwardzona płytami chodnikowymi/ betonowymi, na peronie nr 1 znajduje się wiata wraz z ławkami, brak zapowiedzi lub tylko o zakłóceniach w kursowaniu pociągów, wysokość peronów: 300 mm.

Źródło: Opracowanie własne

Na kolejnych fotografiach pokazana jest zmodernizowana część pasażerska stacji w Kluczborku.

Fotografia 1 Zmodernizowana stacja i dworzec kolejowy w Kluczborku

Źródło: Fot. własna

Linia nr 272

Linia kolejowa nr 272 Kluczbork – Ostrów Wielkopolski – Poznań Główny: magistralna, na całej długości czynna, dwutorowa i zelektryfikowana pozostaje jedną z ważniejszych w Polsce linii dla kolejowego ruchu towarowego i jest najkrótszym połączeniem kolejowym Górnego Śląska z Poznaniem i dalej m.in. ze Szczecinem/Świnoujściem.

W przewozach pasażerów na linii nr 272 uruchamiane są trzy połączenia regionalne ezt do Kępna bądź Ostrowa Wielkopolskiego poprzez (należącą do przedmiotowego obszaru) Byczynę, a w relacjach dalekobieżnych kursujące także linią 143 (por. wyżej) pociągi „TLK/IC" do Poznania, Szczecina, Świnoujścia i Gorzowa Wlkp. Ocena jakości oferty kolei w zakresie częstotliwości kursowania pociągów pasażerskich i stanu pojazdów jest analogiczna jak dla linii nr 143 powyżej, są one także uruchamiane prze tych samych przewoźników. Oferta połączeń regionalnych na linii 272 jest słabiej rozwinięta niż np. na linii 143; spośród wskazanych powyżej 3 par pociągów regionalnych (co i tak ma charakter oferty minimalnej), część kursuje tylko w dni robocze. W weekendy, oferta ogranicza się do 1 pociągu w soboty rano w kierunku z Kluczborka do Ostrowa Wlkp. i 1 pociągu w niedziele po południu w kierunku przeciwnym.

Obecna prędkość na większości długości linii nr 272 wynosi do 120 km/godz. dla pociągów pasażerskich i 60-80 km/godz. – dla towarowych. Rewitalizacja jej torowisk i obiektów towarzyszących jest zaawansowana, efektem już teraz jest skrócenie czasu przejazdu pociągów pasażerskich (dalekobieżnych) pomiędzy Katowicami a Poznaniem z dotychczasowych ok. 6 do niespełna 4,5 godzin. Czas przejazdu pociągiem PKP Intercity z Kluczborka do Poznania wynosi w tej chwili ok. 2,5 godz.

Analogicznie jak dla linii 143, w tabelach poniżej podane są, odniesione do linii nr 272 w obrębie przedmiotowego obszaru, orientacyjne odległości punktów handlowych kolei od punktów zatrzymania drogowego PTZ, oraz główne parametry infrastruktury kolejowych dworców i przystanków osobowych.

Tabela 9 Linia nr 272 w obrębie SPO, orientacyjne odległości: pociąg – autobus

Lp.	Stacja / przystanek kolejowy	Najbliższe miejsce zatrzymania drogowego PTZ
1	Krzywizna	ok. 700 m
2	Biskupice k. Kluczborka	ok. 2000 m
3	Byczyna	ok. 1500 m
4	Kostów	ok. 50 m

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 10 Punkty handlowe na linii nr 272 w obrębie SPO

Lp.	Miejscowość	Rodzaj punktu handlowego	Charakterystyka infrastruktury przeznaczonej dla podróżnych
1	Krzywizna	Stacja kolejowa	Budynek stacji nie pełni swoich pierwotnych funkcji. Na stacji stojaki na rowery, brak wiaty przystankowej, nawierzchnia peronów utwardzona płytą chodnikową/ betonową, brak zapowiedzi lub tylko o zakłóceniach w kursowaniu pociągów, wysokość peronów: 300 mm.

Lp.	Miejscowość	Rodzaj punktu handlowego	Charakterystyka infrastruktury przeznaczonej dla podróżnych
2	Biskupice k. Kluczborka	Przystanek Osobowy	Budynek nie pełni swoich pierwotnych funkcji. Przystanek wyposażony jest w stojaki na rowery. Nawierzchnia peronów utwardzona płytą betonową/chodnikową, brak zapowiedzi lub tylko o zakłóceniach w kursowaniu pociągów, brak wiaty przystankowej, wysokość peronów: 300 mm.
3	Byczyna	Stacja kolejowa	Budynek dworca nie pełni pierwotnych funkcji. Na stacji znajdują się stojaki na rowery, brak wiaty przystankowej, nawierzchnia peronów jest utwardzona płytą betonową/chodnikową, nagłośnienie zapowiadające pociągi całodobowo lub czasowo, wysokość peronów: 550 mm.
4	Kostów	Stacja kolejowa	Budynek dworca pełni pierwotne funkcje. Na stacji brak stojaków na rowery. Nawierzchnia peronu utwardzona płytą chodnikową/ betonową, na peronie znajdują się ławki, brak zapowiedzi pociągów lub tylko w przypadku zakłóceń w kursowaniu, wysokość peronu: 300 mm.

Źródło: Opracowanie własne

Linie nr 293 i 301

Ciąg tych linii tworzy połączenie kolejowe Kluczborka z Opolem. Linie nr: 293 (Kluczbork – Jełowa) i 301 (Opole – Jełowa) są jednotorowe, niezelektryfikowane, o prędkości do 60 - 80 km/godz. dla lekkich, spalinowych zespołów trakcyjnych („autobusów szynowych") i do 40 km/godz. dla pociągów towarowych.

Po przywróceniu ruchu pasażerskiego (w 2005 r., po 5-letniej przerwie), oferta pasażerska kolei na liniach 293/301 jest dostateczna. Pomiędzy Opolem a Kluczborkiem kursuje 5 par pociągów pasażerskich[57], relacja części dwóch z nich wydłużona jest do Namysłowa, Nysy bądź Głuchołazów. Pociągi obsługiwane są polskimi (produkcji „Pesa" Bydgoszcz lub „Newag" Nowy Sącz), spalinowymi „autobusami szynowymi" nowej generacji (jednoczłonowe pojazdy serii SA103 oraz dwuczłonowe pojazdy serii SA109, SA134 i SA137 – lata produkcji 2004-11, przy czym 7 z 12 pojazdów będących w posiadaniu Województwa Opolskiego i użyczone tutejszemu Oddziałowi spółki „Przewozy Regionalne", zostało wyprodukowanych w latach 2008-11) , które pokonują w ok. 55 minut trasę liczącą 43 km. W porównaniu np. z bardzo mało konkurencyjnym czasem przejazdu pociągiem z obszaru SPO do Wrocławia – czas przejazdu z Opola do Kluczborka jest, zwłaszcza w godzinach szczytu, zdecydowanie konkurencyjny wobec podróży autobusem czy nawet samochodem osobowym.

[57] 4 pary w dni wolne.

Autobusy szynowe, jako pojazdy niskopodłogowe i o niewielkim nacisku na oś, są szczególnie predystynowane do obsługi lokalnych linii kolejowych z niskimi peronami i oferują ponadto satysfakcjonujący współcześnie standard podróży (wyciszenie, klimatyzacja, zamknięte obiegi WC, samoczynne drzwi wejściowe etc.).

Fotografia 2 „Autobus szynowy" nowej generacji serii SA137

Źródło: Fot. wlasna

Dla omawianej relacji kolejowej, w granicach przedmiotowego obszaru znajduje się tylko linia nr 293 i w tabelach poniżej podane sa informacje analogiczne jak dla ww. linii 143 i 272.

Tabela 11 Linia nr 293, orientacyjne odległości: pociąg – autobus

L.p.	Stacja / przystanek kolejowy	Najbliższe miejsce zatrzymania drogowego PTZ, ok.	Uwagi
1	Laskowice Oleskie	2000 m	
2	Tuły	1000 m	Do Dębińca (miejscowość poza przedmiotowym obszarem; odległość do Tuł – 4 km)
3	Borkowice	1000 m	

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 12 Punkty handlowe na linii nr 293, wchodzące w obręb SPO

Lp.	Miejscowość	Rodzaj punktu handlowego	Charakterystyka infrastruktury przeznaczonej dla podróżnych
1	Laskowice Oleskie	Przystanek Osobowy	Budynek został rozebrany. Na przystanku znajdują się stojaki rowerowe, brak wiaty przystankowej, peron utwardzony o nawierzchni bitumicznej, dojście na peron z ulicy/ inne, brak zapowiedzi lub tylko o zakłóceniach w kursowaniu pociągów, wysokość peronu: 300 mm.
2	Tuły	Przystanek Osobowy	Budynek został rozebrany. Na peronie znajduje się wiata oraz stojaki rowerowe, nawierzchnia peronu utwardzona kostką brukową lub kamienną, brak nagłośnienia lub tylko w przypadku utrudnień w kursowaniu pociągów, wysokość peronu: 300 mm.
3	Borkowice	Przystanek Osobowy	Budynek zaadaptowany do innych celów. Przystanek wyposażony jest w stojaki na rowery. Peron gruntowy o nawierzchni gruntowej ulepszonej żwirem/ żużlem, brak wiaty przystankowej, brak zapowiedzi lub tylko o zakłóceniach w kursowaniu pociągów, wysokość peronu: 300 mm.

Źródło: Opracowanie własne

Na obszarze SPO znajdują się jeszcze rozebrane albo nieczynne odcinki linii kolejowych, które mogą stanowić potencjał terenowy do budowy dróg rowerowych. Przekrój drogi żelaznej, (nawet dwutorowej – p. linia kolejowa nr 175, poniżej), jest przeważnie zbyt wąski dla pojazdów samochodowych[58], przy jednocześnie doskonałym dla pojazdów kołowych i pieszych złagodzeniu pochyleń i łuków – adaptacja b. linii kolejowych na drogi rowerowo – piesze jest więc obecnie powszechna, nie tylko w Polsce. W tabeli poniżej podany jest opis aktualnego stanu nieczynnych albo rozebranych linii w przedmiotowym obszarze:

Tabela 13 Nieczynne albo rozebrane odcinki linii kolejowych na obszarze SPO

Linia kolejowa		Rodzaj	Obecny stan (uwagi)
nr	Odcinek		
301	Opole – Namysłów na odcinku Jełowa – Namysłów	Jednotorowa 1435 mm, niezelektryfikowana	Częściowo rozebrane torowisko pomiędzy Jełową i km. 49,9 (p.o. Biestrzykowice); od tego

[58] Choć są wyjątki, np. droga wojewódzka nr 627 Kosów Lacki – Małkinia w województwie mazowieckim, czy w przedmiotowym obszarze, ulica w Kluczborku poprowadzona po śladzie dawnej obwodnicy torowej węzła.

			miejsca do st. Namysłów linia jest przejezdna dla pociągów towarowych
175	Strzelce Opolskie – Kluczbork na odcinku Fosowskie – Kluczbork	Dwutorowa 1435 mm, zelektryfikowana	Nieczynna, sieć trakcyjna zdemontowana (linia znaczenia państwowego)
767	Kuniów – Smardy cały odcinek	Dwutorowa 1435 mm, zelektryfikowana	Torowisko i sieć całkowicie rozebrane (obecnie częściowo wykorzystana jako trasa dla obwodnicy drogowej Kluczborka)
307	Namysłów - Bukowa Śl. – Rychtal – Kępno cały odcinek	Jednotorowa 1435 mm, niezelektryfikowana	Torowisko całkowicie rozebrane
196	Olesno Śl. – Praszka cały odcinek	Jednotorowa 1435 mm, niezelektryfikowana	Torowisko całkowicie rozebrane (pozostała część nasypów i niektóre mosty; częściowo wykorzystywana jako droga rowerowa)

Źródło: Opracowanie własne

2.2.3 Transport kolejowy w dokumentach strategicznych

Pomimo dominującej, także w krajach UE, pozycji transportu drogowego (por. poprzednio) państwa członkowskie Unii Europejskiej nie ustają w wysiłkach organizacyjnych i finansowych w celu rewitalizacji bezkonkurencyjnie wydajnej, bezpiecznej i proekologicznej gałęzi zmechanizowanego transportu lądowego, jakim jest kolej.

2.2.3.1 Dokumenty Unii Europejskiej

Biała Księga wskazana w rozdziale „Transport kolejowy w dokumentach strategicznych”:

Zgodnie z jej zapisami, do 2030 r. powinno nastąpić trzykrotne wydłużenie istniejącej sieci kolei dużych prędkości[59], równocześnie do 2050 r., większość ruchu pasażerskiego na średnie odległości powinna odbywać się koleją.

Strategia Europa 2020 oraz Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007

Patrz rozdział „Transport drogowy w dokumentach strategicznych”.

[59] Obecnie przyjmuje się, że są to linie przystosowane do prędkości co najmniej 250 (kompleksowo zmodernizowane) i 300 (nowe) km/godz. w ruchu pasażerskim i 120 km/godz. – w towarowym.

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013

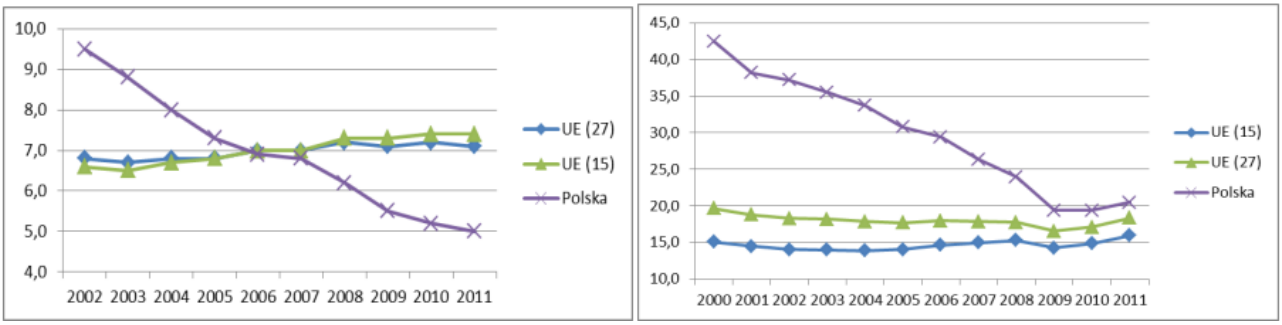
Wymienione w ww. rozdziale, dotyczącym transportu drogowego, i akcentujące m.in. niskoemisyjność, Cele Tematyczne (CT) i Priorytety Inwestycyjne (PI): CT 4 / PI 4.5 oraz CT 7 / PI 7.4 dotyczą ogólnie transportu lądowego ale transport kolejowy jest szczególnie predystynowany do ich realizacji. Ponadto, w CT 7 (Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszych infrastruktur sieciowych), PI nr 7.4 jednoznacznie zakłada „Rozwój i rehabilitację kompleksowego, nowoczesnego i interoperacyjnego systemu transportu kolejowego" jako jeden ze wspólnotowych priorytetów inwestycyjnych.

2.2.3.2 Dokumenty krajowe

Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju (KPZK) do 2030 r.

Wskazany w rozdziale dot. transportu drogowego regres dotknął w sposób szczególny kolej w Polsce. Pozbawiona państwowego sterowania i wsparcia ograniczyła ona swoją ofertę o ok. 2/3 w transporcie pasażerskim (co jest kuriozum w skali europejskiej) i prawie o połowę w transporcie towarowym w porównaniu do jej szczytowych przewozów w latach 80. minionego wieku. Dynamikę sytuacji Polski w latach 2002 – 2011 na tle innych kolei unijnych obrazują wykresy poniżej – lewy dotyczy przewozów pasażerskich, a prawy towarowych.

Wykres 10. Przewozy kolejowe w Polsce na tle UE 27/15



Źródło: Eurostat

Podobnie jak w transporcie drogowym, po roku 2004 Polska otrzymała jedne z największych w Europie środki pomocowe na modernizację dróg żelaznych oraz sanację parku pojazdów szynowych. Kilkadziesiąt dużych przedsięwzięć w zakresie transportu kolejowego przyniosło omówiony poprzednio przełom jego stanu i zgodnie z wytycznymi KPZK, dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 r. powinny zostać osiągnięte następujące założenia funkcjonalne:

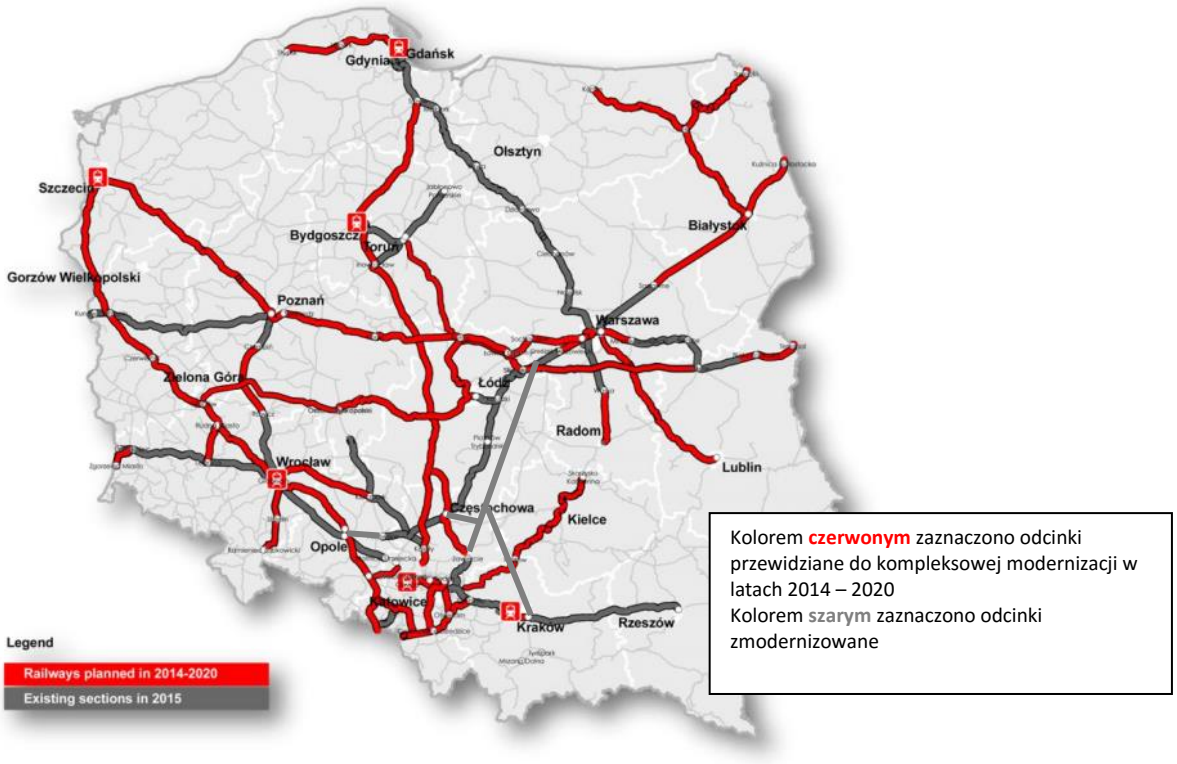
- koleje dużych prędkości (>200 km/godz.) byłyby przeznaczone tylko dla transportu pasażerskiego;
- koleje konwencjonalne, powstające drogą modernizacji linii istniejących (z fragmentami nowych odcinków w rejonie obszarów funkcjonalnych dużych

ośrodków[60]) o prędkości 120 – 200 km/godz. zostałyby w pełni zintegrowane z kolejami dużych prędkości i przeznaczone przede wszystkim do przewozów pasażerskich, a w drugiej kolejności towarowych;

- koleje konwencjonalne, powstające drogą modernizacji linii istniejących do prędkości 100 – 120 km/godz. zostałyby zintegrowane z systemem terminali multimodalnych i przeznaczone przede wszystkim do przewozów towarowych (w tym kombinowanych, tzw. szybkie linie towarowe) a w drugiej kolejności do przewozów pasażerskich.

Na rysunku poniżej pokazany jest wstępny plan najważniejszych inwestycji kolejowych, planowanych do realizacji w latach 2014 – 2020 i współfinansowanych przez UE.

Rysunek 4.Kluczowe projekty w zakresie linii kolejowych w latach 2014 -2020, współfinansowane przez UE



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Dokumentu Implementacyjnego z października 2014 r. do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju

2.2.3.3 Dokumenty regionalne

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (dalej: PT) dla Województwa Opolskiego

[60] Np.: trzeci tor na odcinku Warszawa – Sochaczew.

Analogicznie jak dla transportu drogowego powyżej, odnośnie przewozów kolejowych opolski PT wskazuje m.in., że:

- ❖ w zakresie diagnozy stanu aktualnego:
  - pociągi regionalne w przedmiotowym obszarze służą jego mieszkańcom głównie do komunikacji: rejonu Kluczborka/Namysłowa z Wrocławiem (linią nr 143); rejonu Kluczborka z Ostrowem Wlkp./Poznaniem (linią nr 272 z przesiadką w Kępnie); regionu Kluczborka z Opolem (liniami nr 293/301);
  - praktycznie monopolistyczna spółka „Przewozy Regionalne" została zobowiązana do *wyznaczenia w wagonach miejsc dla podróżnych z małymi dziećmi, kobiet z widoczną ciążą oraz dla osób niepełnosprawnych.* Wśród pojazdów kolejowych do ruchu regionalnego w przedmiotowym obszarze funkcjonalnym tylko ww. pojazdy szynowe z napędem spalinowym (linia nr 293/301) dostosowane są do potrzeb osób niepełnosprawnych, w tym osób o ograniczonej sprawności ruchowej[61];
  - na przedmiotowym obszarze funkcjonalnym powinny znajdować się dwa zintegrowane (drogowo-kolejowe) węzły komunikacyjne o charakterze wspomagającym: Kluczbork i Namysłów[62].
- ❖ w zakresie zamierzeń:
  - podstawowym szkieletem komunikacyjnym województwa jest sieć kolejowa, wokół której powinna być budowana oferta przewozowa transportu autobusowego. W związku z powyższym autobusy powinny łączyć miejsca, w których transport szynowy nie jest realizowany;
  - niezbędna jest integracja taryfowa i biletowa transportu szynowego i drogowego;
  - konieczna jest modernizacja odcinka Namysłów – Kluczbork linii nr 143;
  - przy wszystkich stacjach i przystankach kolejowych powinny powstać parkingi drogowe.

Podane w rozdziale dot. transportu drogowego, zakładane przez wojewódzki plan transportowy standardy jakości usług w transporcie autobusowym, mogą zostać w większości wypadków odniesione także do kolei[63].

<u>Strategia Rozwoju Obszaru Funkcjonalnego Kluczbork – Namysłów – Olesno[64]</u>

W ramach PI „Zintegrowany, niskoemisyjny transport publiczny":

- montaż biletomatów;

[61] Dla potrzeb województwa kompleksowo modernizowano 4 pojazdy serii EN57 uwzględniając potrzeby osób z ograniczoną sprawnością ruchową, zgodnie z europejskimi wymaganiami – jednak żaden z nich nie kursuje w przedmiotowym obszarze.

[62] O ile Namysłów odpowiada oczekiwaniom, to Kluczbork, z uwagi na zupełny brak powiazania dworca autobusowego z kolejowym – nie (por. poprzednio).

[63] Jej specyfika powinna zostać uwzględniona jedynie dla takich parametrów jak: częstotliwość kursowania, wiek pojazdów, gęstość przystanków.

[64] Układ i skróty jak dla analogicznej „Strategii…" dla transportu drogowego powyżej.

- wprowadzenie biletu obszarowego i tzw. „karty transportowej dużej rodziny”;
- zakup systemów informatycznych do udostępniania informacji komunikacyjnych pasażerom[65].

W ramach PI „Infrastruktura drogowa i towarzysząca”:

- modernizacja i remont dróg – także żelaznych;
- jw. dla obszarów atrakcyjnych turystycznie i w połączeniu z systemami odp. informacji wizualnej i znakowania dojazdu.

[65] Najlepiej zintegrowanych z autobusowymi jw.

Studia Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego (SUiKZP) dla poszczególnych gmin SPO.

Zamierzenia gmin w zakresie transportu kolejowego (o ile zostały sformułowane w ich aktualnych SUiKZP) podane są analogicznie do transportu drogowego powyżej. W szczególności:

- Wołczyn (2013 r.): modernizacja linii nr 143 powinna pozwolić na uzyskanie prędkości podróżnej nie mniejszej niż 120 km/godz.; w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego należy uwzględnić obszar uciążliwego oddziaływania linii kolejowej nr 143 w aspekcie dopuszczalnego poziomu hałasu w środowisku;
- Świerczów (2011 r.): przywrócenie na ruchu pasażerskiego na linii nr 301 (odcinek Jełowa – Namysłów), alternatywnie – wykorzystanie jej jako drogi samochodowej lub rowerowej;
- Namysłów (2016 r.): wykorzystanie w większym stopniu transportu kolejowego;
- Domaszowice (2010 r.)[66]: modernizacja linii kolejowej nr 143;
- Pokój (2012 r.): rewitalizacja linii Opole – Namysłów (nr 301) dla celów turystycznych (poprzez powiązanie jej z parkiem krajobrazowym w Pokoju ze stawami Matyldy i Augusta), albo jako drogę – wschodnią obwodnicę wsi Pokój;
- Olesno (2014 r.): postuluje się podniesienie prędkości na linii 143 oraz remonty przejazdów, wiaduktów, mostów, peronów na stacji Sowczyce i na przystanku osobowym Stare Olesno, w tym budowę skrzyżowań dwupoziomowych dróg kołowych i linii kolejowej;
- Lasowice Wielkie (2009 r.)[67]: utrzymuje się przebiegające przez teren gminy linie nr 175[68]; 143 i 293.

2.3 Transport rowerowy

2.3.1 Infrastruktura rowerowa

Ostatnie dwie dekady były czasem gwałtownego rozwoju transportu samochodowego w Polsce. Coroczny kilkuprocentowy wzrost ruchu drogowego oraz stałe zwiększanie się liczby samochodów (zob. pkt. 2.1.1) przy stosunkowo niewielkim przyroście długości dróg spowodowały, że projektowana i budowana w większości wypadków w okresie PRL infrastruktura drogowa, podporządkowana ruchowi samochodowemu, osiąga kres swojej przepustowości. Widoczne jest to również na obszarze SPO – i to pomimo tego, że natężenie ruchu na drogach na tym obszarze jest w większości wypadków mniejsze niż w skali całego kraju czy województwa. Duże obciążenie dróg przez transport samochodowy (w tym – przez liczne zwłaszcza na drogach krajowych pojazdy towarowe) nie sprzyja naturalnie korzystaniu na tych ciągach z transportu rowerowego.

[66] SUiKZP gminy Domaszowice jest aktualnie aktualizowane.
[67] jw. dla gminy Lasowice Wlk.
[68] Obecnie nieczynna – p. wyżej.

Zestawienie porównawcze długości dróg rowerowych na obszarze SPO w oparciu o dane Głównego Urzędu Statystycznego zostało zawarte w kolejnej tabeli.

Tabela 2. Długości ścieżek rowerowych na terenie SPO, Województwa Opolskiego i Polski

	Długość dróg rowerowych [km]	Długość dróg publicznych ogółem [km]	% dróg wzdłuż których biegną drogi rowerowe	Długość dróg rowerowych na 10 tys. km^2 [km]	Długość dróg rowerowych na 10 tys. ludności [km]
Powiat Kluczborski	0,5	661[69]	0,2 %	5,87	0,07
Powiat Namysłowski	5,1	539	0,9%	68,18	1,91
Powiat Oleski	5,5	715	0,8 %	56,50	0,84
Województwo Opolskie	282,2	10 938	2,6%	299,9	2,80
Polska	9347,5	417 026	2,2%	298,9	2,40

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS za 2014 r.

Przedstawione w tabeli liczby wskazują, że ogólny stopień rozwinięcia infrastruktury dedykowanej rowerzystom mierzony długością dróg rowerowych w SPO jest na poziomie znacznie niższym niż w Województwie Opolskim oraz w całej Polsce. Natomiast w oparciu o niepełne, ale miarodajne pomiary ruchu drogowego na obszarze SPO oraz obserwacje własne wykonawcy dokumentu podczas wizji lokalnej w dniu 24 marca 2016 r., stwierdzono, że transport rowerowy na badanym obszarze, szczególnie w miejscowościach gminnych i powiatowych, ma istotny udział w całkowitym natężeniu ruchu i jest popularny wśród mieszkańców badanego obszaru.

Istniejąca na terenach zabudowanych SPO infrastruktura rowerowa to w większości ciągi pieszo-rowerowe oznakowane kompilacją znaków C-13 „Droga dla rowerów" i C-16 „Droga dla pieszych" w konfiguracji poziomej (wspólna przestrzeń dla ruchu) lub pionowej (przestrzeń rozdzielona) lub znakiem C-16 z tabliczką T-22„Nie dotyczy rowerów".

[69] Długość dróg zgodnie ze Strategią Rozwoju Powiatu Kluczborskiego na lata 2014 – 2022.

Fotografia 3. Przykładowe oznakowanie ścieżek rowerowych na obszarze SPO

Źródło: Wizja lokalna w dniu 24 marca 2016 r.[70]

Zastosowanie najczęściej występującego na obszarze SPO połączenia znaków C-13 oraz C-16 (w dowolnej konfiguracji) obliguje rowerzystę do korzystania z dedykowanej mu infrastruktury, jednocześnie nadając pierwszeństwo pieszym poruszającym się po tym samym ciągu pieszo-rowerowym.

Często występującą złą praktyką na obszarze SPO jest brak przejazdów dla rowerzystów – drogi dla rowerów oraz ciągi pieszo rowerowe są przerywane bezpośrednio przed skrzyżowaniem lub zjazdem z drogi głównej i rozpoczynają się ponownie zaraz za nim. Tego typu rozwiązanie zmusza rowerzystów do każdorazowego zejścia z roweru lub narażania się przy przejeździe przez jezdnię na mandat w wysokości 100 zł. Naturalnie – obie te sytuacje mogą zniechęcać do korzystania z transportu rowerowego na rzecz np. zwiększania roli transportu samochodowego.

[70] Na zdjęciu od lewej: oznakowanie dróg rowerowych w Kluczborku, Oleśnie i ponownie Kluczborku. **Fotografie nr 3 – 12 zostały załączone również w większym rozmiarze do niniejszego dokumentu w formie załącznika nr 3 pt. „Dokumentacja Fotograficzna”.**

Fotografia 4. Przykład braku przejazdu rowerowego (Rudniki)

Źródło: Wizja lokalna w dniu 24 marca 2016 r.

Konstrukcja nawierzchni dróg rowerowych lub ciągów pieszo-rowerowych jest wykonana w większości wypadków z fazowanej kostki betonowej, która ma znacznie wyższe opory toczne niż rekomendowana na drogach rowerowych nawierzchnia asfaltowa. Ponadto niwelety ścieżek rowerowych posiadają liczne, najczęściej kilkunastocentymetrowe, obniżenia przy zjazdach do posesji prywatnych.

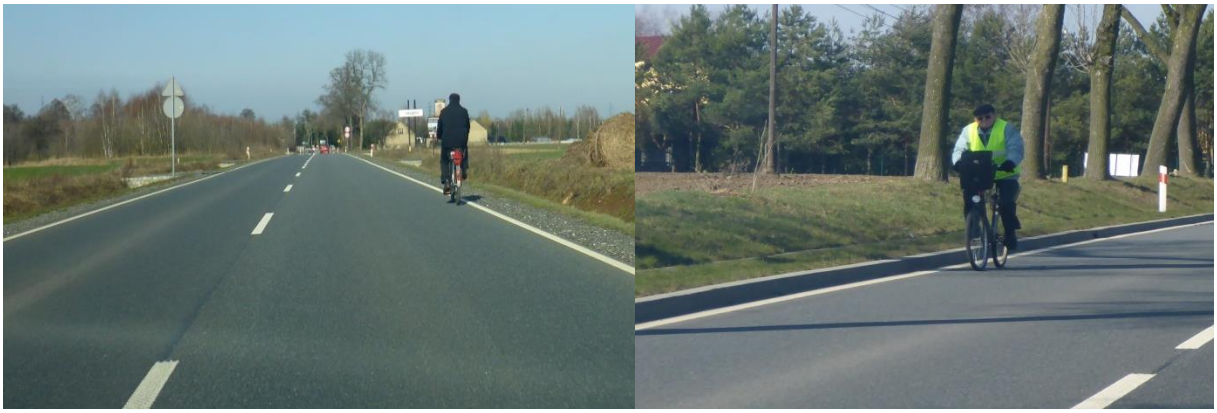
Fotografia 5. Ciąg pieszo-rowerowy (Strojec, gm. Praszka, ul Franciszkańska)

Źródło: Wizja lokalna w dniu 24 marca 2016 r.

Zastosowanie niewłaściwej nawierzchni oraz nierównej niwelety dodatkowo obniża komfort jazdy i obniża prędkość, przy której bezpiecznie można poruszać się rowerem.

Charakterystyczną dla obszaru SPO jest sytuacja, w której drogi poza terenem zabudowanym mają w większości wypadków dobry stan nawierzchni, natomiast większość z nich nie posiada żadnych poboczy, po których mogliby poruszać się rowerzyści.

Fotografia 6. Ruch rowerowy na drogach poza obszarem zabudowanym



Źródło: Wizja lokalna w dniu 24 marca 2016 r.[71]

W większych miejscowościach na terenie SPO, w pobliżu obiektów użyteczności publicznej zamontowane są liczne stojaki rowerowe, najczęściej umożliwiające przypięcie przedniego koła (tzw. „wyrwikółka"), co jedynie w minimalnym stopniu zabezpiecza rower przed kradzieżą.

Fotografia 7. Stojaki rowerowe w Praszce i Namysłowie

Źródło: Wizja lokalna w dniu 24 marca 2016 r.

W niektórych miejscach (np. Rynek w Praszce) usytuowanie stojaków ogranicza przestrzeń dla ruchu pieszego. Natomiast stojaki rowerowe zlokalizowane przy przystankach i stacjach kolejowych, szczególnie tych zmodernizowanych w ostatnich latach, charakteryzują się w większości wypadków znacznie wyższą jakością wykonania.

[71] Na zdjęciach od lewej: Strojec (ul. Częstochowska), Rudniki.

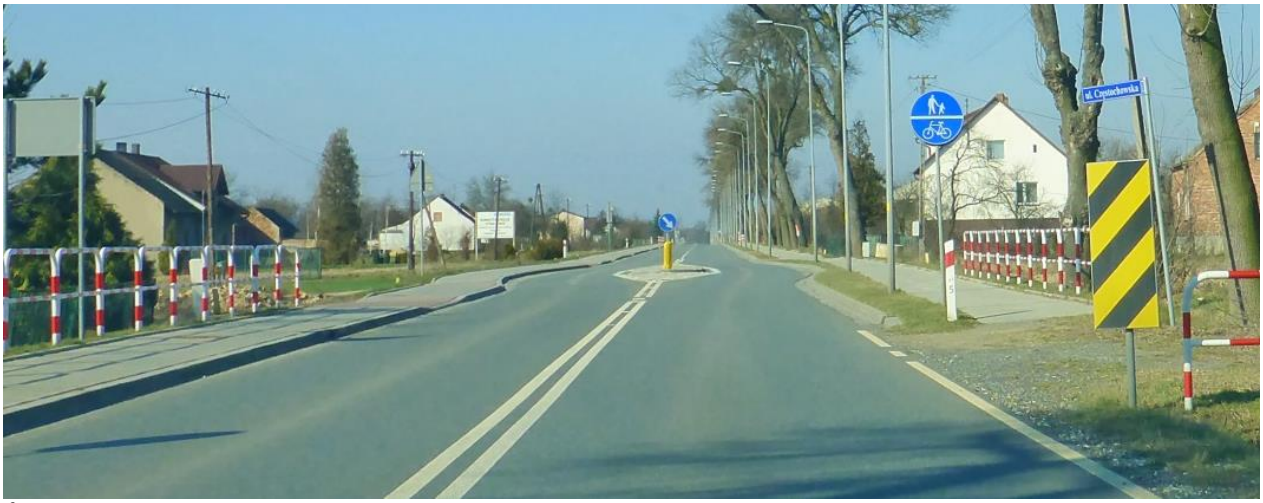
Fotografia 8. Stojaki rowerowe na stacjach kolejowych w Kluczborku i Oleśnie

Źródło: Wizja lokalna w dniu 24 marca 2016 r.

Stojaki w obrębie stacji kolejowych, montowane przez PKP PLK, mają bardziej solidną konstrukcję od stojaków montowanych w innych lokalizacjach przez inne podmioty. W większości są U-kształtne i często są zadaszone, co pozwala bezpiecznie i wygodnie zostawić rower nawet na cały dzień.

W niektórych miejscowościach leżących w ciągu dróg krajowych i wojewódzkich zastosowano urządzenia służące uspokojeniu ruchu na drodze. Służą one poprawie bezpieczeństwa zarówno rowerzystów, jak i pieszych.

Fotografia 9. Urządzenia uspokojenia ruchu na wjeździe do m. Strojec



Źródło: Wizja lokalna w dniu 24 marca 2016 r.

Pomimo generalnego braku udogodnień, transport rowerowy na całym obszarze jest popularny, szczególnie w większych miejscowościach, gdzie dystanse są zbyt duże do pokonywania pieszo, a jednocześnie brak jest oferty transportu miejskiego. Oznacza to, że wprowadzenie infrastrukturalnych i organizacyjnych udogodnień dla rowerzystów powinno

przyczynić się do zwiększenia liczby podróży rowerem przy jednoczesnym zmniejszeniu natężenia ruchu samochodowego.

SPO jest regionem stosunkowo nisko zurbanizowanym, w którym główne generatory ruchu koncentrują się w miastach o liczbie 5-30 tys. mieszkańców. **Taka charakterystyka geograficzna, w połączeniu z istniejącym już teraz dużym zainteresowaniem ruchem rowerowym, oznacza że obszar ma bardzo duży potencjał w zakresie rozwoju komunikacji rowerowej.** Należy więc niezwłocznie podjąć działania w wymienionych niżej obszarach, które nadadzą właściwy kierunek polityce transportowej SPO, a w efekcie ułatwią mieszkańcom oraz turystom poruszanie się rowerem po analizowanym obszarze. Szczegółowe rekomendowane działania w tym względzie zaprezentowano w Rozdziale 4.

2.3.2 Ruch rowerowy w dokumentach strategicznych

W zasadzie brak jest dokumentów normatywnych odnoszących się wyłącznie do transportu niezmechanizowanego, analogicznych do omówionych poprzednio regulacji dla publicznego transportu zbiorowego i motoryzacji indywidualnej. Nie oznacza to, że ich aktualne wersje pomijają ten rodzaj mobilności. Poniżej podane są kwestie poruszone w dokumentach już omówionych które dotyczą wprost mobilności alternatywnej lub pośrednio stymulują jej rozwój. W szczególności:

„Koncepcja (KE) dotycząca planów mobilności…" (rozdział 1.3.1) zakłada m.in.:

- zwiększenie atrakcyjności, bezpieczeństwa i zminimalizowanie uciążliwości poruszania się pieszo, oraz rowerami i innymi pojazdami niezmotoryzowanymi;
- ściślejsza integracja w celu zwiększenia sprawności i multimodalności (ułatwienia w korzystaniu) różnych rodzajów transportu, w tym niezmechanizowanego;
- zbadanie możliwości przekształcenia dróg dla transportu zmechanizowanego na drogi dla transportu niezmechanizowanego.

Biała Księga (rozdział 2.1.5.1) zakłada zmniejszenie do 2050 r. emisji gazów cieplarnianych w sektorze transportu o co najmniej 60 % w porównaniu z rokiem 1990.

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 (rozdział 2.1.5.1) zakłada m.in. promowanie strategii niskoemisyjnych w szczególności dla obszarów miejskich oraz rozwój „cichych" i niskoemisyjnych systemów transportu.

Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju (rozdział 2.1.5.2) zakłada m.in. poprawę dostępności polskich miast i regionów jako miejsc koncentracji usług publicznych oraz integrację rynków pracy dużych ośrodków i otaczających je regionów w celu łagodzenia takich patologii społecznych jak bierność czy bezrobocie, oraz rozwój systemów „parkuj (także pojazd niezmechanizowany) i jedź (dalej środkami publicznego transportu zbiorowego lub rowerem)".

Plan transportowy dla Województwa Opolskiego (rozdział 2.1.5.3) zakłada m.in.:

- ograniczanie negatywnego wpływu na środowisko naturalne i społeczne;
- osiągnięcie, ocenianej obecnie jako realna, proporcji podziału 50%-50% pomiędzy transportem indywidualnym (w tym rowerowym) a publicznym transportem zbiorowym;
- kluczowe połączenia PTZ powinny być realizowane przez transport kolejowy, a transport drogowy (w tym rowerowy) powinien być jego uzupełnieniem[72].

Strategia Rozwoju Obszaru Funkcjonalnego Kluczbork – Namysłów – Olesno (rozdział 2.1.5.3) zakłada m.in.:

W ramach PI „Zintegrowany, niskoemisyjny transport publiczny":

- usprawnienie komunikacji dom – szkoła.

W ramach PI „Infrastruktura drogowa i towarzysząca":

- budowę dróg rowerowych;
- jw. dla obszarów atrakcyjnych turystycznie i w połączeniu z systemami odp. informacji wizualnej i znakowania dojazdu;
- budowę obiektów inżynieryjnych i infrastruktury towarzyszącej służących poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- ciągi komunikacyjne mogące pełnić funkcje deptaków, strefy o ograniczonej prędkości dla pojazdów mechanicznych i uprzywilejowane dla rowerzystów oraz pieszych, wyznaczenie ulic jednokierunkowych, miejsca parkingowe poza strefami uspokojonego ruchu.

Studia Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego dla poszczególnych gmin SPO

Kwestie dotyczące transportu niezmechanizowanego zostały poruszone w SUiKZP następujących gmin, wskazanych w rozdziale 2.1.5.3:

- Wołczyn (utrzymuje się obecny system komunikacji rowerowej; ustala się możliwość wyznaczenia i realizacji nowych tras i ścieżek rowerowych w powiązaniach wewnętrznych i zewnętrznych gminy);
- Świerczów (dopuszcza się lokalizowanie ścieżek i tras rowerowych na terenie gminy, które docelowo powinny stanowić ważny element uzupełniający drogowy układ komunikacyjny i system tras turystycznych);
- Namysłów (budowa systemu dróg rowerowych i pieszych, w tym m.in.: utworzenie sieci regionalnych i miejskich dróg rowerowych; zintegrowanie systemu ciągów pieszych z drogami rowerowymi i systemem publicznego transportu zbiorowego);

[72] Wobec dobrze rozwiniętej sieci kolejowej regionu, dojazdy do pociągów w dużej części byłyby niezbyt odległe i mogłyby być realizowane także środkami transportu niezmechanizowanego.

- Pokój (w związku z przyjętym kierunkiem rozwoju turystyki i rekreacji w gminie wyznacza się na obszarze gminy miejsca postojowe - parkingi przy drogach prowadzących do terenów leśnych);
- Domaszowice (budowa ścieżek rowerowych przy drogach przebiegających przez obszary zabudowane wsi. Oprócz systemu komunikacji zewnętrznej dla wzbogacenia funkcji turystyczno-rekreacyjnej istnieje możliwość wyznaczenia przy udziale przyrodników tras ścieżek rowerowych przyrodniczo-dydaktycznych łączące punkty koncentracji atrakcji turystycznej. Wyznaczone trasy mogą one również stanowić podstawę do rozwoju i funkcjonowania systemu agroturystycznego w gminie);
- Olesno (układ szlaków rowerowych powinien zapewniać bezpieczne powiązania pomiędzy miejscowościami i terenami rekreacyjnymi. Zaleca się, żeby ścieżki wzdłuż dróg klasy głównej i głównej ruchu przyspieszonego prowadzone były poza pasami jezdni przeznaczonymi dla ruchu samochodów);
- Gorzów Śląski (trasy rowerowe powinny uwzględniać dojazdy z miejsca zamieszkania do pracy i na zakupy, a z drugiej strony powinny być uwzględnione walory krajoznawczo - rekreacyjne terenu, zarówno dla mieszkańców poszczególnych gmin jak i dla turystów przyjezdnych);
- Wilków (budowa drogi rowerowej przy drodze wojewódzkiej nr 451 na odcinku przebiegającym przez obszar zabudowany wsi Wilków. Wskazano trasy ścieżek rowerowych przyrodniczo-dydaktycznych łączące punkty koncentracji atrakcji turystycznej. Trasy przebiegają przez wszystkie miejscowości gminy i stanowią podstawę do funkcjonowania systemu agroturystycznego);
- Radłów (najważniejszym elementem rozbudowy układu komunikacyjnego gminy, związanym z rozwojem funkcji rekreacji i wypoczynku, jest wyznaczenie tras turystycznych w formie urządzonych ścieżek pieszych i rowerowych);
- Lasowice Wielkie (w liniach rozgraniczających tereny komunikacji drogowej dopuszcza się możliwość lokalizacji inwestycji związanych z budową chodników i ścieżek rowerowych. Proponowane trasy rowerowe zaznaczono w SUiKZP gminy Lasowice Wlk.).

2.4 Transport pieszy

Transport pieszy jest podstawowym rodzajem transportu na obszarach zurbanizowanych. Jest to związane z faktem, że każda podróż, nawet wykonywana samochodem, musi rozpocząć i zakończyć się fragmentem trasy pokonywanym pieszo. Przemieszczanie się pieszo towarzyszy zatem również innym rodzajom transportu i jest ponadto dostępne dla wszystkich osób, także tych nie posiadających prawa jazdy oraz nie umiejących jeździć na rowerze. Ruch pieszy jest szczególnie istotny na obszarach zurbanizowanych, jednak także poza terenem zabudowanym pełni ważną funkcję uzupełniającą.

Należy zauważyć, że przy deficycie miejsca na rozwój infrastruktury komunikacyjnej i ograniczonych środkach finansowych, kontrola dostępności wybranych obszarów poszczególnych miast i miejscowości dla aut prywatnych powinna wiązać się ze stworzeniem dogodnych warunków ruchu pieszego i rowerowego, a także transportu zbiorowego. W przypadku niedużych odległości, ruch pieszy jest najbardziej naturalnym sposobem podróżowania.

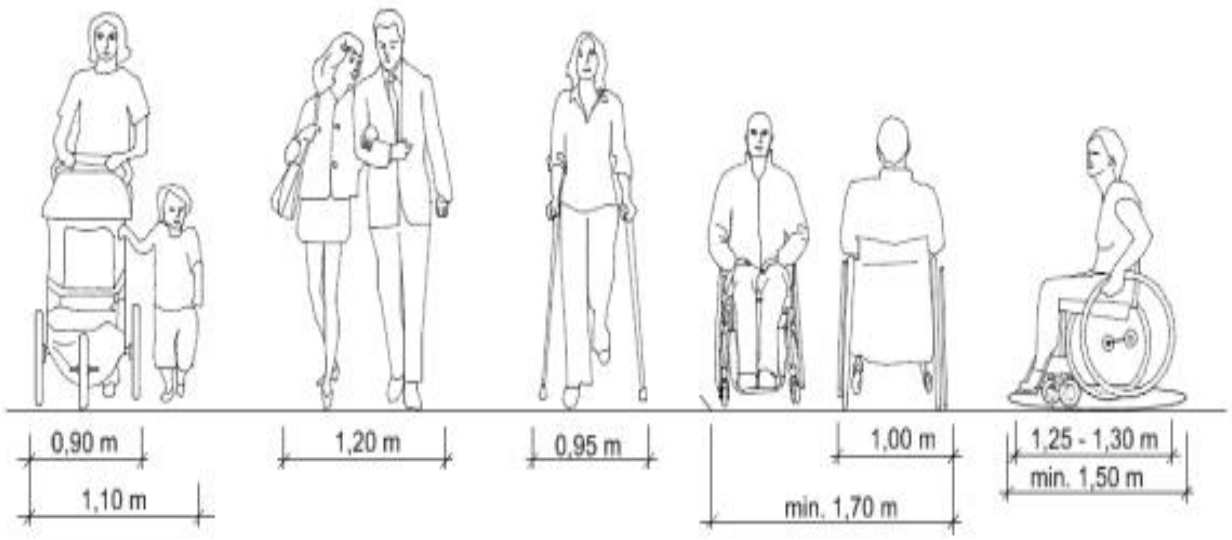
Należy wyróżnić następujące funkcje ruchu pieszego:

- Komunikacyjne: możliwość sprawnego przemieszczania się (odbywania podróży) w sposób bezpieczny;
- Integracyjne: dostępność dla wszystkich grup użytkowników, w tym osób o ograniczonej możliwości poruszania się;
- Społeczno-kulturowe: Stymulowanie aktywności i zachęcanie do przebywania w przestrzeni miejskiej, sprzyjanie integracji społecznej, kształtowaniu tożsamości miasta i jego mieszkańców;
- Techniczne: dostęp do infrastruktury technicznej (podziemnej);
- Estetyczne: uzyskanie walorów estetycznych przestrzeni miejskich (ulic i placów).

Piesi są grupą mocno zróżnicowaną pod względem możliwości poruszania się. Oprócz osób zdrowych, niemających problemów w korzystaniu z istniejącej infrastruktury, można zaliczyć do zbiorowości pieszych także osoby z ograniczoną sprawnością ruchową (w tym osoby niepełnosprawne oraz osoby poruszające się z wózkami dziecięcymi) oraz osoby z ograniczoną percepcją (z zaburzeniami narządów wzroku i słuchu). Poszczególne grupy różnią się również zapotrzebowaniem, jeśli chodzi o zajmowaną przestrzeń.

Poniższy rysunek prezentuje zapotrzebowanie poszczególnych grup pieszych na przestrzeń. Należy pamiętać, że poza osobami niepełnoprawnymi ruchowo, także inne grupy potrzebują określonych dostosowań przestrzeni miejskiej. Opracowane do tej pory rozwiązania przestrzenne pozwalają na zapewnienie możliwie szerokiej dostępności przestrzeni publicznej dla wszystkich poruszających się pieszo.

Rysunek 5. Wymiary przestrzeni niezbędne dla różnych grup pieszych



Wymiary przestrzeni niezbędnej dla różnych grup pieszych.

Źródło: Poradnik Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju (2013): Organizacja przestrzeni ulic w obszarach śródmiejskich.

Działania związane z rozwojem ruchu pieszego powinny być oparte na następujących zasadach:

- **Bezpośredniość.** Infrastruktura ruchu pieszego powinna zapewniać powiązania pomiędzy źródłami i celami podróży. Oznacza to, że przebieg ciągu pieszego powinien zapewniać możliwie najkrótszą trasę przejścia, bez nieuzasadnionego nadkładania drogi, spowodowanego istniejącymi przeszkodami lub brakami w infrastrukturze.
- **Dostępność.** Ciągi piesze powinny być dostępne i czytelnie zorganizowane dla wszystkich grup użytkowników, w tym osób o ograniczonych możliwościach poruszania się. W tym istotne znaczenie odgrywają nie tylko konkretne rozwiązania infrastrukturalne, ale także wykorzystywane materiały budowlane oraz systemy informacji.
- **Bezpieczeństwo**. Infrastruktura dla ruchu pieszego powinna zapewniać bezpieczeństwo użytkownikom. Dotyczy to organizacji ciągów pieszych, punktów kolizji z ruchem samochodowym i rowerowym. Stosowane rozwiązania powinny być uniwersalne dla wszystkich grup użytkowników.
- **Komfort korzystania**. Ciągi piesze powinny zapewniać możliwość wygodnego i szybkiego przemieszczania się pieszych. Ważne jest eliminowanie utrudnień związanych z występowaniem różnic wysokości (połączenie ciągów na różnych poziomach, duże pochylenia niwelety), oraz uskoków nawierzchni i progów (np. krawężnik pomiędzy chodnikiem i jezdnią). Dodatkowo istotny jest także kształt otoczenia i dobre oświetlenie przestrzeni pieszej. Rodzaj zagospodarowania wpływa na atrakcyjność ciągów pieszych i tym przez to zwiększa zainteresowanie użytkowników. Na atrakcyjność pozytywny wpływ ma także szeroki program funkcjonalny (handel, kultura, zieleń, usługi, gastronomia).
- **Atrakcyjność społeczno-kulturowa.** Poza funkcjami komunikacyjnymi, ulica powinna pełnić także funkcje społeczne i kulturowe. Przestrzeń ulicy powinna być tak zorganizowana i atrakcyjna, aby zachęcała do chodzenia pieszo. Społeczna i kulturowa funkcja ulicy może przyczyniać się do zwiększania poczucia tożsamości mieszkańców i związków z otoczeniem.

Należy zauważyć, że duże zróżnicowanie urbanistyczne terenów SPO sprawia, że warunki ruchu pieszego w poszczególnych miejscowościach także różnią się od siebie. Zróżnicowana szerokość oraz nawierzchnia chodników (które, jak wskazano wcześniej, w wielu wypadkach pełnią rolę ciągów pieszo-rowerowych), odległości pomiędzy przejściami dla pieszych czy też parkowanie aut na ciągach pieszych mają istotny wpływ na warunki poruszania się pieszych.

2.4.1 Ruch pieszy w dokumentach strategicznych

Wskazane w większości ww. dokumentów strategicznych zalecenie rozwoju transportu niezmechanizowanego w celu promowania najbardziej „cichych” i niskoemisyjnych rodzajów transportu, w pełni odnosi się także do ruchu pieszego. Przy czym problematyka tego, najbardziej naturalnego, rodzaju mobilności jest przy tym wprost poruszana w następujących dokumentach strategicznych:

„Koncepcja (KE) dotycząca planów mobilności…" (rozdział 1.3.1), która zakłada zwiększenie atrakcyjności, bezpieczeństwa i zminimalizowanie uciążliwości poruszania się pieszo.

Strategia Rozwoju Obszaru Funkcjonalnego Kluczbork – Namysłów – Olesno (rozdział 2.1.5.3) która w ramach PI „Infrastruktura drogowa i towarzysząca" zakłada m.in. budowę obiektów inżynieryjnych i infrastruktury towarzyszącej służących poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego (w tym przejść dla pieszych przez drogi kołowe) oraz ciągi komunikacyjne mogące pełnić funkcje deptaków, strefy o ograniczonej prędkości dla pojazdów mechanicznych i uprzywilejowane dla pieszych oraz rowerzystów, wyznaczenie ulic jednokierunkowych, miejsca parkingowe poza strefami uspokojonego ruchu.

SUiKZP niektórych gmin, wskazanych w rozdziale 2.1.5.3, a w szczególności:

- Namysłów (wyznaczenie stref ruchu pieszego; budowa systemu dróg rowerowych i pieszych; zintegrowanie systemu ciągów pieszych ze ścieżkami rowerowymi i systemem komunikacji zbiorowej);
- Wilków (budowa chodników);
- Lasowice Wielkie: dostosowanie rozwiązań komunikacyjnych (podjazdy, zjazdy z chodników, sygnalizacja itp.) i technicznych (dotyczących budynków użyteczności publicznej i mieszkalnictwa wielorodzinnego) do korzystania przez osoby niepełnosprawne, a w szczególności poruszające się na wózkach inwalidzkich.

2.5 Kluczowe działania inwestycyjne

2.5.1 Infrastrukturalne

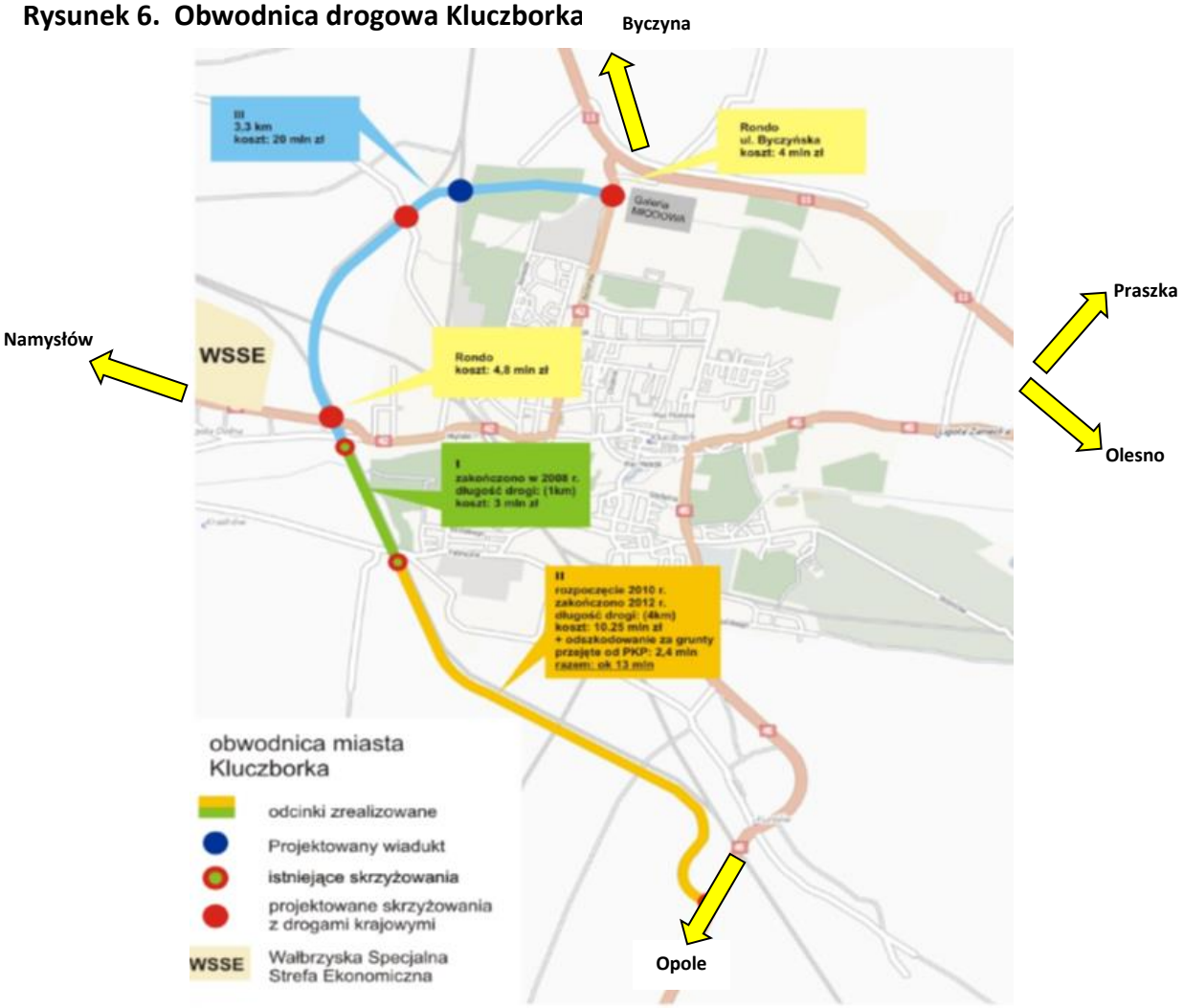
Budowa obwodnicy drogowej Kluczborka

Kluczbork jest miastem o starej, zabytkowej zabudowie w śródmieściu. Układ ciążących do niego dróg krajowych: DK11, 42 i 45 (por. rozdział 2.1 powyżej) ma ciągle charakter w większości historyczny. Wykonane dotychczas modernizacje układu drogowego w obrębie miasta (podobnie jak w większości starszych miast w Polsce) nie nadążały niestety za gwałtownym rozwojem transportu drogowego[73]. Powoduje to, że budowa drogowej obwodnicy miasta staje się jednym z priorytetowych przedsięwzięć transportowych w regionie, mającym także wpływ na inne rodzaje mobilności (zmniejszenie utrudnień i zagrożeń dla ruchu rowerowego oraz pieszego a także ew. kolizji pojazdów drogowych z pociągami).

W budowie przedmiotowej obwodnicy po raz pierwszy w Polsce wykorzystana została rozebrana, dwutorowa linia obwodowa węzła kolejowego Kluczbork (linia nr 767 Kuniów – Smardy, por. rozdział 2.2.2. poprzednio). Wykonane i projektowane odcinki obwodnicy drogowej, pokazane zostały na kolejnym rysunku.

[73] Prowadząca ruch m.in. ciężkich zestawów drogowych DK45, przechodzi skrajem zabytkowego centrum Kluczborka.

Rysunek 6. Obwodnica drogowa Kluczborka



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Drive Google[74] [12.05.2016]

Dwa zrealizowane już odcinki (I i II) połączyły ze sobą DK42 i DK45 od strony zachodniej/południowej. Palącym problemem pozostaje brakujący nadal odcinek III (kolor niebieski na rysunku powyżej) który powinien połączyć DK 42 z DK 11 (w tym budowa dwupoziomowego skrzyżowania z linią kolejową nr 272 Kluczbork – Poznań); dotychczas wykonano tylko jego końcowy węzeł, rondo na ul. Byczyńskiej przy tzw. „Galerii Miodowa".

Ważną dla SPO inwestycją drogową, są także zamierzenia Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad dotyczące znajdującego się w przedmiotowym obszarze odcinka DK11. W Programie Budowy Dróg Krajowych i Autostrad na lata 2014-2023 (z perspektywą

[74] https://drive.google.com/file/d/0B3aYpki-8a_ZMlRNNzZLekVyNE0/view?pref=2&pli=1.

do 2025r.)[75] ujęte zostały m.in. zamierzenia związane z przechodzącą przez przedmiotowy obszar DK11, która ma być stopniowo przebudowywana do parametrów drogi ekspresowej S11; pomocniczo miałyby być wykonana obwodnica drogowa Praszki o długości 8,1 km – p. rysunek poniżej.

Rysunek 7. Projekty budowy dróg szybkiego ruchu na obszarze SPO

Źródło: http://mib.gov.pl/files/0/1796809/2.pdf [12.05.2016]

Podnoszonym powszechnie przez lokalne społeczności problemem jest uciążliwe i niebezpieczne poruszanie się po drogach krajowych na odcinkach gdzie albo chodniki są zbyt wąskie (szczególnie aby zmieściła się na nich droga pieszo – rowerowa) albo w ogóle jest ich brak. Przebudowa drogi krajowej do parametrów ekspresowej (DK 11 z obwodnicą Olesna) powinna być – jeżeli jest to społecznie uzasadnione – związana z budową odp. dróg rowerowych i ciągów pieszych; to samo powinno dotyczyć nowej obwodnicy Praszki jw.

<u>Poprawa stanu technicznego linii kolejowej nr 143</u>

Krajowy Program Kolejowy (KPK) do 2023 roku[76] ujmuje także prace których efektem ma być poprawa oferty kolei na kluczowej dla SPO linii nr 143 (por. rozdział 2.2.2. poprzednio). W szczególności:

- na podstawowej liście projektów finansowanych z europejskiego Funduszu Spójności ujęta została inwestycja pn. „Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 143 na odcinku Kalety – Kluczbork" o wartości 24,77 mln zł, realizowana w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013;
- na rezerwowej liście jw. ujęto natomiast inwestycję pn. „Prace na linii kolejowej nr 143 na odcinku Kluczbork – Oleśnica – Wrocław Mikołajów" o szacunkowej wartości 500 mln zł[77]. Biorąc pod uwagę opisany w rozdziale 2.2.2. stan techniczny odcinka

[75] Przyjętym Uchwałą Rady Ministrów nr 156/2015 z dnia 8 września 2015 r.
[76] Przyjęty Uchwałą Rady Ministrów nr 162/2015 z dnia 15 września 2015 r.
[77] W ramach tzw. instrumentu finansowego *łącząc Europę"* (CEF). Fundusze te będzie można wykorzystać w latach 2014-2020 na inwestycje dotyczące budowy i modernizacji infrastruktury w dziedzinie transportu, energetyki i telekomunikacji.

Kluczbork – Oleśnica – Wrocław linii 143 oraz jej znaczenie w kontekście rozwoju gospodarki niskoemisyjnej poprzez przenoszenie ruchu z dróg kołowych na kolej, drugie z zadań należałoby traktować priorytetowo – tym bardziej, że w programie krajowym zostało ono umieszczona na liście rezerwowej;

- W ramach modernizacji peronów na linii nr 143, zaleca się ich podwyższenie do wysokości 550 mm (a nie pozostawienie, jak dotychczas, wysokości 330/250 mm z nową nawierzchnią)

Poprawa stanu technicznego linii kolejowych 293/301

Podobnie jak dla ww. linii nr 143, KPK obejmuje również [78] przedsięwzięcie „Rewitalizacja linii kolejowych nr 301 i nr 293 na odcinku Opole – Kluczbork" o wartości ok. 45,80 mln zł.

Przebudowa Centrum Przesiadkowego w Rudnikach

Gmina Rudniki położona jest na pograniczu 3 województw ponadto teren gminy przecinają dwie drogi krajowe co nadaje jej rangę ważnego ośrodka i węzła komunikacyjnego. W związku z powyższym gmina planuje przebudowę istniejącej zatoki autobusowej na centrum przesiadkowe.

Planowana inwestycja dotycząca przebudowy centrum przesiadkowego zakłada m.in.: przebudowę placu manewrowo-przystankowego, budowę wiaty przystankowej z zadaszeniem dla obiektów towarzyszących, budowę pawilonu wielofunkcyjnego oraz budowę placu rekreacyjnego, zagospodarowanie terenu oraz budowę innych obiektów i urządzeń niezbędnych do prawidłowego funkcjonowania centrum przesiadkowego.

Na realizację wskazanej inwestycji gmina zakłada pozyskanie zewnętrznych środków finansowych (np. z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Opolskiego priorytet 3. Gospodarka niskoemisyjna). Zgodnie z WPI gminy, inwestycja ma zostać zrealizowana do 2018 roku, a koszt jej realizacji szacowany jest na ok. 1,6 mln zł.

Program budowy sieci dróg rowerowych w Kluczborku

Gmina Kluczbork przy wsparciu Starostwa Powiatowego w Kluczborku zamierza zrealizować program budowy dróg rowerowych na terenie miasta Kluczborka. Planowana jest budowa 8 odcinków dróg rowerowych o łącznej długości 8,5 km. Szacowany koszt realizacji tego projektu wynosi ok. 5,5 mln zł. Według założeń, w 2016 r. zostanie złożony wniosek o dofinasowanie tego przedsięwzięcia z środków unijnych w ramach RPO Województwa Opolskiego – Oś Priorytetowa III RPO WO 2014-2020 Gospodarka Niskoemisyjna. W przypadku otrzymania dofinansowania, budowa dróg miałaby rozpocząć się w 2017 roku (po uprzednim opracowaniu programu funkcjonalno – użytkowego).

Budowa trasy pieszo – rowerowej na terenie Gminy Byczyna

Z kolei na terenie Gminy Byczyna planowane są również inwestycje związane z rozwojem infrastruktury rowerowej. Pierwszym zadaniem wchodzącym w skład programu budowy sieci

[78] Ujęte w „Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Opolskiego na lata 2014-2020".

dróg rowerowych na terenie gminy, jest budowa trasy pieszo-rowerowej o długości 6,5 km na odcinku: Biskupice – Kochłowice – Polanowice – Byczyna. Ponadto w ramach inwestycji przewidziana jest także budowa parkingu dla samochodów zlokalizowanego nad zalewem Biskupice – Brzózki. Koszt realizacji całego projektu szacowany jest na ok. 3 mln zł.

Budowa trasy pieszo – rowerowej na terenie Gminy Zębowice

Inwestycja zostanie zrealizowana w ramach RPO Województwa Opolskiego na lata 2014 -2020 działanie 3.1.1, zadanie „Realizacja strategii niskoemisyjnych na Obszarze Subregionu Północnego woj. Opolskiego. Realizacja strategii niskoemisyjnej na obszarze Gminy Zębowice. Budowa ścieżki pieszo-rowerowej w ciągu drogi powiatowej 1737 O na odcinku Zębowice – Kadłub Wolny". Szacowany koszt budowy ścieżki o długości ok. 2,3 km, wynosi ok. 1,4 mln zł. Termin realizacji tego zadania przewidziany został na 2018 rok.

Budowa infrastruktury rowerowej na terenie Gminy Namysłów

Planowana jest budowa ciągów pieszo-rowerowych wzdłuż DK 39 pomiędzy Namysłowem a Smarchowicami Wielkimi o długości ok. 1,2 km oraz w miejscowości Kamienna o długości ok. 0,7 km. Realizacja dłuższego z odcinków planowana jest w 2018 roku, natomiast krótszego na lata 2016-2017. Według szacunków władz Gminy Namysłów łączny koszt obu inwestycji wyniesie ok. 1 mln zł. Kolejną inwestycją, będącą o wiele poważniejszą zarówno pod względem zakresu robót jak i kosztów budowy jest planowana budowa drogi rowerowej o długości ok. 10 km poprowadzonej mniej więcej po śladzie dawnej linii kolejowej na odcinku Namysłów – Bukowa Śląska. Realizacja tego zadania ma przypaść na lata 2017-2020, a koszt budowy szacowany jest na 5 mln zł.

Rozwój dróg rowerowych na terenie Powiatu Namysłowskiego

Z kolei władze Powiatu Namysłowskiego opracowały koncepcję wyprowadzenia indywidualnego ruchu rowerowego z centrum Namysłowa poprzez budowę ścieżek rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Zakłada ona połączenie centrum Namysłowa z miejscowościami najbliżej położonymi od miasta, drogami rowerowymi poprowadzonymi wzdłuż dróg powiatowych. Projekt zakłada również przygotowanie w 16 lokalizacjach miejsc postojowych. Ostateczna długość ścieżek rowerowych oraz rodzaj rozwiązań technicznych (budowa osobnej ścieżki rowerowej, budowa odcinka pieszo-rowerowego, wydzielenie na jezdni pasa dla ruchu rowerzystów wraz z poszerzeniem nawierzchni) zostaną określone w dokumentacji projektowej. Planowane odcinki to Namysłów – Przeczów, Namysłów – granica województwa dolnośląskiego, Namysłów – Smogorzów, Kamienna – Łączany, Namysłów – Ziemiełowice, Pielgrzymowice – Namysłów, Dębnik/Wilków – Namysłów. Łączna długość ww. odcinków to ok. 15,8 km.

Rysunek 8. Koncepcja rozwoju dróg rowerowych na terenie Powiatu Namysłowskiego

Źródło: Materiały Powiatu Namysłowskiego

2.5.2 Pozyskanie pojazdów dla publicznego transportu zbiorowego

Konsultacje społeczne przeprowadzone na potrzeby niniejszego opracowania pokazały nie w pełni adekwatny do oczekiwań społecznych stan drogowego, publicznego transportu zbiorowego na przedmiotowym obszarze. Jednym ze sposobów na poprawę atrakcyjności transportu zbiorowego jest pozyskanie, przez głównego przewoźnika, jakim jest PKS Kluczbork Sp. z o.o.– jednego z głównych operatorów na obszarze SPO (zob. pkt. 2.1.3) około 15 szt. autobusów o następujących, zasadniczych parametrach:

- liczba miejsc pasażerskich siedzących: od 41 do 50;
- liczba miejsc pasażerskich stojących od 25 do 40;
- układ wnętrza i liczba drzwi: jednosekcyjny, dwudrzwiowy;
- część pojazdów niskowejściowych;
- klimatyzacja;
- wyposażenie w sieć Wi-Fi;
- wyposażone w system elektronicznych tablic informacji pasażerskiej;
- przystosowanie do przewozu osób niepełnosprawnych (część autobusów);

- napęd: silnik Diesla, spełniający wymogi normy „EURO VI” (klasy emisji spalin) lub silnik elektryczny.

Częściowa wymiana taboru pozwoli na poprawę dostępności publicznego transportu zbiorowego dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Dodatkowo, ze względu na zakup pojazdów, spełniających obecne normy emisji spalin (albo napędzanych silnikiem elektrycznym), możliwe będzie ograniczenie emisji szkodliwych substancji do atmosfery, w tym tlenków azotu i dwutlenku węgla. Dodatkowe wyposażenie (sieć Wi-Fi, klimatyzacja, elektroniczne tablice informacyjne) zwiększy komfort podróżowania transportem autobusowym.

Działaniem uzupełniającym będzie wyposażenie części istniejącej floty autobusów należącej do PKS Kluczbork w system Dynamicznej Informacji Pasażerskiej. Zgodnie z założeniami Powiatu Kluczborskiego, w każdym pojeździe zostaną zamontowane dwie tablice (przód i bok) wyświetlające informacje dotyczące kierunków podróży, przystanków/miejscowości pośrednich oraz czasu do odjazdu.

Podobny pomysł związany z unowocześnieniem floty pojazdów mają również władze Gminy Namysłów. Rozważany jest zakup pojazdów spełniających obecne standardy, zarówno w zakresie ekologii, bezpieczeństwa oraz komfortu podróży. Jak dotąd wiadomo tylko, że zakup ten wiązałby się również z przebudową przystanków autobusowych. Nie są znane żadne szczegóły techniczne nowych pojazdów (napęd, wielkość, typ, wyposażenie) ani ich liczba. Realizacja tego przedsięwzięcia miałaby rozpocząć się w 2017 r., a zakończyć się w 2020 r. Koszt całego projektu szacuje się na ok. 2,5 mln zł.

3 Diagnoza problemów

Na obszarze SPO można zaobserwować przede wszystkim następujące problemy komunikacyjne:

- wysokie natężenie ruchu drogowego;
- powstawanie zatorów w ruchu;
- wydłużone czasy przejazdów;
- problemy z parkowaniem.

Ponoszone są wysokie koszty finansowe i społeczne związane ze zniszczeniem infrastruktury drogowej, zanieczyszczeniem środowiska oraz wypadkami drogowymi.

Wobec powyższej sytuacji, niezbędna jest zmiana nawyków komunikacyjnych użytkowników dróg, poprzez promowanie transportu publicznego (głównie w większych miastach i na odcinkach międzymiastowych) oraz komunikacji rowerowej i pieszej. Mając na uwadze ograniczoną przepustowość dróg oraz – również w wielu wypadkach ograniczoną – powierzchnię przestrzeni miejskiej, zmiana *modal split* (podział modalny – procentowy udział poszczególnych podsystemów w obsłudze transportu) może w niektórych wypadkach wiązać się z pogorszeniem warunków dla indywidualnej komunikacji samochodowej.

Na podstawie analizy oraz wizji lokalnej zidentyfikowano następujące **problemy związane z ruchem drogowym** w Obszarze Funkcjonalnym Kluczbork – Namysłów – Olesno:

- Wiele dróg, nawet tych po zrealizowanym remoncie, jest wąskich – brak pobocza;
- Szerokość pasa drogowego jest w większości wypadków ograniczona drzewami znajdującymi się bardzo blisko krawędzi drogi;
- Małe miejscowości posiadają w większości wypadków starą zabudowę o gęstej siatce ulic i gęstej zabudowie – w celu polepszenia warunków ruchu rowerowego i pieszego należałoby wprowadzić nową organizację ruchu samochodowego oraz strefowe ograniczenie prędkości w centrach miejscowości;
- W niektórych miejscowościach (np. Rudniki, Praszka) drogi o dużym natężeniu ruchu biegną przez centra miejscowości;
- Bardzo niewiele wolnych miejsc parkingowych w centrach miast/miejscowości – odnotowywane są trudności z parkowaniem,;
- Na niektórych drogach pobocze jest wydzielone tylko z jednej strony, oddzielone oznakowaniem poziomym;

Zwłaszcza na drogach gminnych, problemem może być użytkowanie ich przez ciężki sprzęt rolniczy (ciągniki, kombajny), utrudniający płynny ruch.

W zakresie głównych problemów związanych z funkcjonowaniem transportu rowerowego, należy podkreślić, że **infrastruktura drogowa na obszarze SPO została zaprojektowana i jest eksploatowana w sposób faworyzujący ruch samochodowy. Stan dróg rowerowych na obszarze SPO jest zły, w praktyce umożliwia on tylko powolną jazdę podporządkowaną ruchowi pieszemu na obszarze zabudowanym. Poza obszarem zabudowanym infrastruktura rowerowa nie występuje prawie w ogóle.**

Stosowane powszechnie rozwiązania w postaci ciągów pieszo-rowerowych i dróg dla pieszych z dopuszczonym ruchem rowerowym, z nawierzchnią z kostki betonowej i nierówną niweletą, mają charakter półśrodków i nie tworzą warunków do bezpiecznego poruszania się rowerem. Równolegle należy jednak zaobserwować szereg przykładów pozytywnych – duża liczba stojaków, urządzenia uspokajania ruchu na zmodernizowanych drogach świadczą o rozpoczęciu działań w kierunku stworzenia bardziej dogodnych warunków dla ruchu rowerowego.

Do głównych problemów związanych z ruchem pieszym na obszarze SPO należy zaliczyć:

- zły stan nawierzchni części ciągów pieszych;
- bariery architektoniczne, w tym wysokie krawężniki, wejścia do starych budynków po wąskich schodach;
- miejscowe zwężenia ciągów pieszych;
- trudności w przekraczaniu głównych ciągów komunikacyjnych (zwłaszcza w przypadku miejscowości, w których drogi o dużym natężeniu ruchu samochodowego przechodzą przez centra);
- samochody parkujące na chodnikach, bez zapewnienia warunków ruchu pieszego;
- zdarzenia drogowe (wypadki i potrącenia) z udziałem pieszych.

Główne problemy związane z publicznym transportem autobusowym:

- Nieduża liczba połączeń, zwłaszcza w przypadku połączeń typu: siedziba gminy – miasto powiatowe;
- Dużą część połączeń autobusowych stanowią kursy realizowane 1 raz dziennie oraz kursy przelotowe do dużych miast, takich jak Opole czy Częstochowa. Poszczególne gminy są z reguły dużo gorzej skomunikowane ze sobą;
- Brak węzłów przesiadkowych i ich niedostateczne wyposażenie;
- W chwili obecnej punktami węzłowymi są jedynie dworce w miastach powiatowych. W przypadku Namysłowa i Olesna, odległości pomiędzy dworcem autobusowym a kolejowym można uznać za akceptowalne, natomiast w przypadku Kluczborka dystans dzielący te obiekty jest zbyt daleki (rejon dworca kolejowego w Kluczborku nie posiada obsługi komunikacją autobusową, choć infrastruktura drogowo-parkingowa znajdująca się na „wyspie" pomiędzy peronami dworca PKP w Kluczborku pozwalałaby na wjazd autobusów[79]). Docelowo wszystkie miejscowości gminne posiadające stacje bądź przystanki kolejowe na czynnych liniach powinny stać się potencjalnymi punktami przesiadkowymi. W miarę potrzeby, należy rozważyć również podobne działania dla mniejszych przystanków;

[79] Autobusy wjeżdżają tam m.in. w sytuacji, gdy istnieje konieczność uruchomienia zastępczej komunikacji za pociągi.

- Nieuwzględnienie nowych celów podróży PTZ, w tym zakładów pracy w Specjalnej Strefie Ekonomicznej na terenie Kluczborka i zakładów położonych na obrzeżach innych miast. Skutkuje to ich trwałym uzależnieniem od samochodu w codziennych dojazdach do pracy;
- Sieć połączeń odpowiadająca przede wszystkim potrzebom uczniów;
- Większość lokalnych połączeń jest realizowana ze względu na codzienne podróżowanie uczniów do placówek edukacyjnych. Z tego powodu najlepiej funkcjonują połączenia mające funkcje edukacyjne, dużo słabiej zaś reprezentowane są połączenia ważne z punktu widzenia osób pracujących w miejscowych zakładach pracy (por. wyżej). Należy przeanalizować możliwość utworzenia linii dojazdowych do największym firm, których godziny kursowania byłyby dostosowane do godzin ich pracy;
- Główną relacją obsługiwaną w chwili obecnej przez transport autobusowy z trzech miast powiatowych jest Opole, co jest rezultatem ciążenia miast powiatowych w stronę stolicy województwa. Jednocześnie słabo rozwinięte są kursy pomiędzy miastami SPO;
- Niewystarczająca infrastruktura części przystanków: nieutwardzona nawierzchnia, brak zatok lub wiat, zdewastowane miejsca siedzące;
- Każda podróż transportem zbiorowym zaczyna się i kończy na przystanku/dworcu komunikacji publicznej. Dlatego istotne jest zapewnienie dogodnych warunków zarówno na drodze dojścia na przystanek/dworzec, jak i zapewnienie wygodnego oczekiwania oraz wsiadania do pojazdu. Przystanki powinny być dostosowane do obsługi osób niepełnosprawnych w przypadku występowania odpowiedniego taboru;
- Tabor autobusowy niespełniający norm emisji zanieczyszczeń oraz nieprzystosowany do potrzeb pasażerów o ograniczonej możliwości poruszania się, w tym osób niepełnosprawnych;
- Jednym z najważniejszych czynników decydujących o atrakcyjności publicznego transportu autobusowego jest wyposażenie i stan techniczny taboru. Wiek taboru determinuje także zastosowane rozwiązania w zakresie emisji spalin. W chwili obecnej część połączeń realizowanych jest nadal dość mocno wysłużonym taborem wysokopodłogowym, który nie jest również przystosowany do obsługi osób o ograniczonej mobilności. Docelowo nowo kupowane pojazdy powinny mieć zapewnioną możliwość przewozu wózka inwalidzkiego oraz/lub wózka dziecięcego oraz spełniać obowiązujące normy emisji spalin, dzięki czemu możliwe będzie zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego i ograniczenie zanieczyszczenia środowiska;
- Niewystarczająca informacja pasażerska: brak systemu numeracji linii oraz niedostateczna informacja w obrębie węzłów przesiadkowych;
- Połączenia autobusowe oferowane przez różnych przewoźników nie posiadają spójnego systemu oznaczeń. Należy rozważyć wprowadzenie prostego systemu numeracji najważniejszych linii, kursujących z dużą częstotliwością oraz opcjonalnie także innych połączeń. System powinien zostać uzgodniony z przewoźnikami

prywatnymi. Informacje o przewozach powinny być także dostępne w czytelnej formie na stronach internetowych gmin i powiatów.

W odniesieniu do transportu kolejowego należy zwrócić uwagę, że realia w obszarze SPO determinują do wyciągnięcia dwóch zasadniczych wniosków odnośnie roli transportu kolejowego:

- Obecna siatka połączeń (regionalnych i dalekobieżnych) posiada duży potencjał w zakresie podróży z i do SPO w relacjach regionalnych (Opole, Wrocław, Górny Śląsk), jak i międzyregionalnych-dalekobieżnych, które co do zasady wymagają mniejszej częstotliwości kursowania pociągów niż krótkie relacje;
- W zakresie podróży w obrębie samego SPO, kolej pełni stosunkowo niewielką rolę. Wpływ na ten stan rzeczy ma przede wszystkim niewielka liczba połączeń, mało konkurencyjna w stosunku np. do transportu samochodowego, jak również niekonkurencyjna - w porównaniu z przystankami autobusowymi – gęstość stacji/przystanków kolejowych, a także, w szeregu wypadków, większe niż w przyapdku przystanków autobusowych oddalenie od centrów miejscowości. W przypadku połączenia Kluczbork – Namysłów i dalej do Wrocławia, wpływa na to również zły stan techniczny infrastruktry kolejowej i niskie prędkości. W efekcie, kolej w obrębie SPO zaspokaja jedynie podstawowe funkcje przewozowe (np. dojazdy do szkół).

Należy również podkreślić, że choć prawo do bycia organizatorem transportu kolejowego posiada każda JST (zapisy Ustawy PTZ odnośnie podziału ról w tej sprawie – zob. pkt. 2.1.5.2 – odnoszą się również do kolei), jednak w praktyce odpowiedzialność ta spoczywa jedynie na samorządach wojewódzkich[80], co ma związek z faktem, że prawie wszystkie linie kolejowe w Polsce łączą ze sobą co najmniej dwa powiaty (ta uwaga dotyczy również wszystkich innych linii kolejowych na terenie SPO). Dodatkowym czynnikiem jest specyfika transportu kolejowego – m.in. ograniczona zdolność pociągów do zawracania, konieczność posiadania tzw. torów odstawczych[81].

Wyjąwszy połączenia tzw. „aglomeracyjne" w największych ośrodkach miejskich, oznacza to że regionalne połączenia kolejowe mogą być uruchamiane tylko w długich relacjach, praktycznie obejmujących co najmniej kilka powiatów i często kończą swój bieg w sąsiednim województwie (na linii nr 143 są to nawet trzy województwa – por. wyżej). Wobec powyższego i zgodnie z przedmiotową ustawą, odpowiedzialnym organizatorem transportu kolejowego będzie więc prawie zawsze samorząd wojewódzki. Dodając do tego bardzo wysokie koszty

[80] W skali kraju, jedynie Miasto Stołeczne Warszawa jest JST inną niż samorząd wojewódzki, która organizuje transport kolejowy we własnym zakresie (posiadając do tego podmiot wewnętrzny – spółkę SKM Warszawa). W pojedynczych przypadkach w skali kraju zdarzają się sytuacje, w której np. samorządy gminne przekazują samorządom wojewódzkim dotacje celowe na wsparcie finansowe kursowania pojedynczych pociągów na swoim terenie.

[81] Ustawa PTZ de facto determinuje zresztą rolę samorządów wojewódzkich jako organizatorów transportu kolejowego – wskazując, że wojewódzkie przewozy pasażerskie to takie, w przypadku których następuje „przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i niewykraczający poza granice jednego województwa, a w przypadku linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym także przewóz do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiający przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu, oraz przewóz powrotny".

funkcjonowania transportu kolejowego[82] – mało prawdopodobne jest, żeby poszczególne gminy na obszarze SPO decydowały się we własnym zakresie (samodzielnie lub w np. w formie związku JST) na organizowanie transportu kolejowego. A to z kolei determinuje wniosek, iż jest mało prawdopodobne, by zwiększyła się liczba połączeń kolejowych na terenie SPO. W związku z powyższym, raczej nie zwiększy się rola kolei w obsłudze podróży wewnątrz SPO. Zwiększać się natomiast może rola kolei w podróżach ponadlokalnych – i jej powiązanie z innych podsystemami transportu w zakresie docierania od miejsca zamieszkania do najbliższej stacji przystanku i kontynuowania, poza obszar SPO, podróży pociągiem. W tym m.in. kierunku będą postępować analizy i wnioski w niniejszym opracowaniu.

[82] Rekompensata samorządów wojewódzkich dla operatorów kolejowych waha się zazwyczaj od 15 do 25 zł dopłaty do każdego kilometra.

3.1 Analiza SWOT obecnego systemu transportowego

Tabela 14. Analiza SWOT

Czynniki pozytywne	Czynniki negatywne
MOCNE STRONY	**SŁABE STRONY**
– Połączenie poszczególnych gmin SPO z innymi ośrodkami urbanistycznymi Województwa Opolskiego oraz województw sąsiednich za pomocą gęstej i równomiernej sieci dróg kołowych; – Stosunkowo dobry stan techniczny dróg; – Ważny węzeł kolejowy w Kluczborku, rozbudowana sieć połączeń kolejowych o charakterze regionalnym i dalekobieżnym; – Zmodernizowana linia kolejowa Poznań – Kluczbork – Katowice; konkurencyjny czas przejazdu; – Wysoka jakość dworców autobusowych oraz kolejowych w Kluczborku i Namysłowie; – Funkcjonalny zintegrowany węzeł przesiadkowy kolejowo-autobusowy w Namysłowie; – Duża dostępność stojaków rowerowych (m.in. centra miast, dworce i przystanki kolejowe).	– Powszechne przypadki przebiegania dróg o dużym natężeniu ruchu przez centra miejscowości; – Niewielka rola transportu kolejowego w obsłudze podróży wewnątrz SPO; – Nierównomierny stan techniczny linii kolejowych na obszarze SPO; bardzo zły stan techniczny odcinka Kluczbork – Namysłów – Oleśnica linii kolejowej nr 143; – Duża odległość pomiędzy dworcem kolejowym i autobusowym w Kluczborku; – Brak wspólnych rozwiązań taryfowych i synchronizacji rozkładów jazdy pomiędzy przewoźnikami autobusowymi i koleją; – Koncentrowanie się transportu autobusowego na wybranych potrzebach komunikacyjnych mieszkańców (dowozy/odwozy ze szkół); – Niska dostępność komunikacyjna zwłaszcza tych gmin, które nie posiadają transportu kolejowego; – Mało atrakcyjna oferta połączeń autobusowych do dużych zakładów pracy na terenie SPO; – Niedostateczna spójność i nierównomierna sieć dróg rowerowych; – Brak ciągów pieszo-rowerowych pomiędzy miejscowościami przy jednoczesnych trudnościach w korzystaniu przez rowerzystów z infrastruktury dla transportu samochodowego ,miejscami zły stan ciągów pieszych;

	– Trudności przy przekraczaniu najbardziej ruchliwych tras samochodowych; – Nawet zmodernizowane perony na stacjach i przystankach kolejowych w większości pozostają nie dostosowane dla osób niepełnosprawnych i z dużym bagażem.
SZANSE – Dokumenty normatywne: unijne, krajowe, wojewódzkie i lokalne, wskazują na konieczność rozwijania publicznego transportu zbiorowego, drogowego i szynowego, a także innych, alternatywnych podsystemów transportu wobec motoryzacji indywidualnej; – Plany „uspokajania ruchu" w miejscowościach z terenu SPO (zapisane w dokumentach strategicznych); – Planowane działania związane z poprawą oferty transportu autobusowego (m.in. montaż biletomatów, zwiększenie liczby połączeń, preferencyjne rozwiązania taryfowe dla mieszkańców SPO); – Planowane dalsze działania inwestycyjne w infrastrukturę kolejową (remonty linii kolejowych do Opola i Wrocławia); – Planowane inwestycje w nowy tabor autobusowy (PKS Kluczbork); – Zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego poprzez m.in. integrację rozkładów jazdy i dążenie do wspólnych rozwiązań taryfowych pomiędzy koleją i autobusami; – Planowana rozbudowa infrastruktury i popularyzacja dróg rowerowych (ciągów pieszo-rowerowych) jako środka regularnej komunikacji oraz poprawa warunków przemieszczania się i bezpieczeństwa pieszych; – Wykorzystanie nieczynnych linii kolejowych do przebudowy na trasy rowerowe.	**ZAGROŻENIA** – Brak zatwierdzonych planów budowy obwodnic w miejscowościach, przez teren których przechodzą drogi kołowe o wysokim natężeniu ruchu; – Brak dostatecznych środków na realizację wszystkich wskazań dokumentów normatywnych odnośnie potrzeby rozwijania alternatywnych podsystemów transportu względem motoryzacji indywidualnej; – SPO znajdzie się na uboczu w stosunku do sieci autostrad i dróg ekspresowych, co zmniejszy zainteresowanie potencjalnych inwestorów; – Dalszy, gwałtowny rozwój motoryzacji indywidualnej – zagrożenie sukcesywnym zmniejszeniem zainteresowania zwłaszcza transportem zbiorowym, ale również transportem rowerowym i pieszym; – Trudności w porozumieniu się poszczególnych organizatorów transportu i operatorów odnośnie wspólnych rozwiązań rozkładowych i taryfowych; – zwiększenie ryzyka braku szybkiego zwiększenia prędkości na linii kolejowe nr 143 na odcinku Kluczbork – Oleśnica poprzez postawienie tej inwestycji na liście rezerwowej.

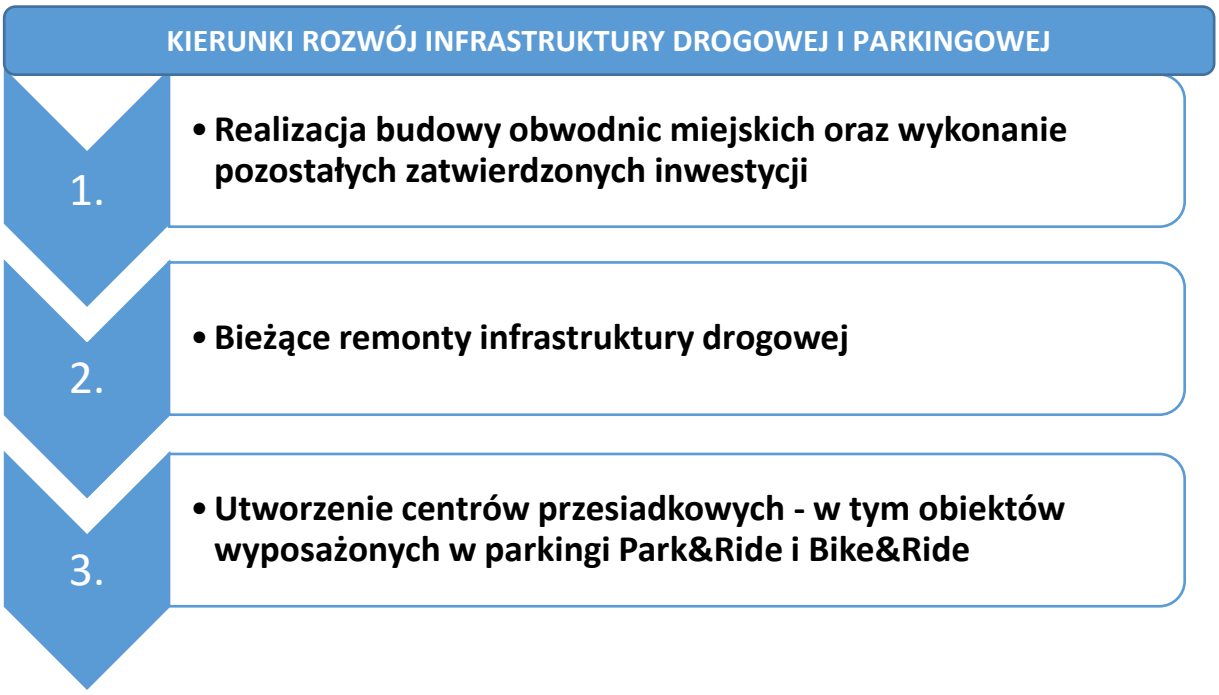
Źródło: Opracowanie własne

4 Kierunki rozwoju systemu transportu do 2022 roku w SPO

4.1 Rozwój infrastruktury drogowej i parkingowej

Przedstawione w Rozdziale 2 działania inwestycyjne (zatwierdzone oraz zaplanowane w dokumentach strategicznych) mają na celu zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego, poprawę komfortu jazdy oraz polepszenie stanu technicznego dróg wszystkich kategorii. Ukierunkowany na równoważenie mobilności rozwój infrastruktury drogowej i parkingowej na obszarze SPO powinien być kontynuowany poprzez realizację działań określonych w trzech kierunkach przedstawionych na poniższym schemacie.

Rysunek 9. Kierunki rozwoju infrastruktury drogowej i parkingowej



Źródło: Opracowanie własne

Celem działań kwalifikujących się do pierwszego kierunku rozwoju jest rozwiązanie najbardziej istotnych problemów z zakresu ruchu samochodowego, które polegają na usytuowaniu dróg krajowych i wojewódzkich w centach miast. Jednym rozwiązaniem tego problemu jest – wskazana w innych dokumentach strategicznych i planistycznych (zob. Rozdział 2) – wytyczenie obwodnic, które pozwalają na uspokojenie ruchu na drogach przechodzących przez centrum miasta i małe miejscowości. Kolejny kierunek działań polega na podniesieniu stanu technicznego dróg, które dotychczas nie zostały utwardzone lub ich nawierzchnie zostały zdegradowane wskutek wieloletniej eksploatacji.

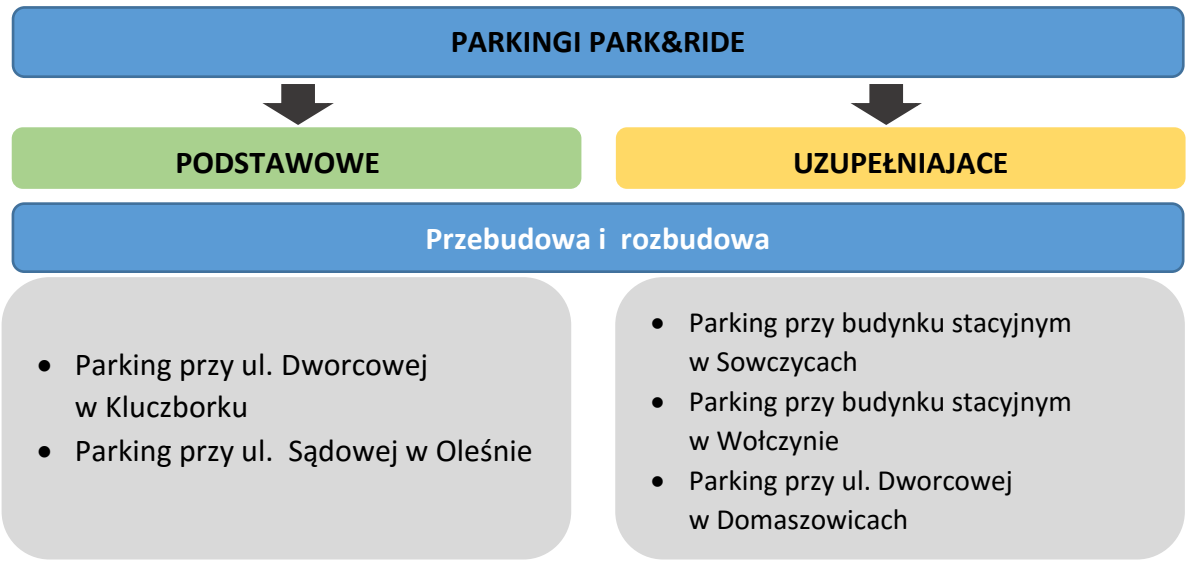
Ostatni kierunek rozwoju obejmuje utworzenie centrów przesiadkowych – w tym obiektów wyposażonych w parkingi Park&Ride i Bike&Ride, które mają zasadnicze znaczenie w zakresie równoważenia mobilności miejskiej.

Do głównej funkcji centrów przesiadkowych zaliczyć należy popularyzacje transportu zbiorowego i tym samym obniżenie atrakcyjności podróżowania indywidualnym transportem samochodowym, który powinien służyć tylko na początkowych/końcowych relacjach podróży pomiędzy miejscem zamieszkania i najbliższym centrum przesiadkowym. Zgodnie z powyższym centra przesiadkowe zapewniają integrację różnych gałęzi transportu (transport indywidualny, autobus, pociąg).

Na obszarze SPO parkingi typu Park&Ride umożliwiające integrację transportu samochodowego, kolejowego i autobusowego powinny być zlokalizowane przy dworcach kolejowych i autobusowych. Rekomendowane jest podzielenie ich na dwie grupy:

- **Parkingi podstawowe:** jednopoziomowe, średniej wielkości do 60 miejsc postojowych z uwzględnieniem miejsc dla osób niepełnosprawnych oraz dwóch – trzech typu Kiss&Ride, o nawierzchni utwardzonej – kostka betonowa lub granitowa tzw. kratka parkingowa lub asfalt, z oświetleniem, elementy malej architektury – kosze na śmieci, piktogramy z podstawowymi informacjami, w miarę możliwości nasadzenia zieleni, budowa ogrodzenia wraz z pomieszczeniem socjalnym dla osoby pilnującej porządku);
- **Parkingi uzupełniające**: jednopoziomowe, w zależności od potrzeb małe lub średnie – maksymalnie do 20 miejsc parkingowych[83], z uwzględnieniem miejsca dla osoby niepełnosprawnej, w zależności od potrzeb wyznaczenie jednego miejsca typu Kiss&Ride, o nawierzchni utwardzonej – kostka betonowa lub granitowa, tzw. kratka parkingowa lub asfalt, z oświetleniem).

Rysunek 10.Wykaz parkingów do przebudowy i rozbudowy



Źródło: Opracowanie własne

Proponowane lokalizacje budowy parkingów uzupełniających:

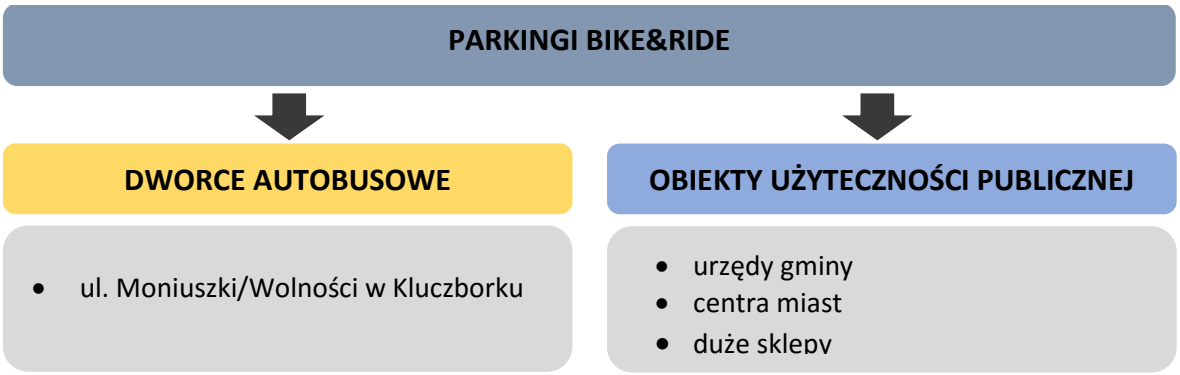
[83] Katarzyna Stańko „Przegląd i charakterystyka systemów parkingowych" https://suw.biblos.pk.edu.pl/resources/i1/i5/i7/i6/i8/r15768/StankoK_PrzegladCharakterystyka.pdf

- ul. Dworcowa w Byczynie;
- ul. Dworcowa w Bąkowie;
- ul. Dworcowa w Wilkowie;
- droga łącząca miejscowości Dębiniec i Tuły w pobliżu przystanku kolejowego Tuły;
- droga łącząca miejscowości Laskowice i Nowe Budkowice w pobliżu przystanku kolejowego Laskowice Oleskie;
- DK 45 w pobliżu przystanków autobusowych w miejscowościach: Lasowice Wielkie i Jasienie;
- Stare Oleśno – przy przystanku kolejowym;
- Smardy Dolne – przy przystanku kolejowym;
- Wierzbica Górna – przy przystanku kolejowym;
- Gręboszów – przy przystanku kolejowym.

Ponadto powinien zostać wybudowany parking dla samochodów osobowych w Kluczborku przy ul. Opolskiej naprzeciwko Cmentarza.

Drugi typ parkingów, których wybudowanie jest rekomendowane na obszarze SPO, to parkingi typu Bike&Ride. Są to parkingi, które umożliwiają dojazd rowerem do miejsca przesiadki, dogodne zaparkowanie roweru i kontynuacje podróży innym środkiem transportu. Liczba stojaków rowerowych na terenie SPO jest w zadowalającym stanie (szczególnie na terenie dworców i przystanków kolejowych), powinna być jednak ciągle nadzorowana, uzupełniana i rozwijana m.in. poprzez budowę zadaszenia. Rekomendowane miejsca na utworzenie parkingów Bike&Ride przedstawia poniższy wykres.

Rysunek 9. Rekomendowane lokalizacje budowy parkingów Bike&Ride



Źródło: Opracowanie własne

4.2 Rozwój infrastruktury dedykowanej rowerzystom i pieszym

Rysunek 10. Mapa rekomendowanych działań służących popularyzacji transportu rowerowego

Źródło: Opracowanie własne

Tendencja rozwojowa w zakresie ruchu rowerowego jest obecna w Polsce od kilkunastu lat i jest naturalnym następstwem nasilenia opisanych we wcześniejszej części opracowania problemów w ruch drogowym. Zapoczątkowana w dużych miastach (przede wszystkim

w Warszawie, Krakowie, Gdańsku, i Wrocławiu) zmiana rozszerzyła się nie tylko na coraz mniejsze miasta, głównie ośrodki wojewódzkie i powiatowe, ale także na całe regiony. Stale prowadzone są inwestycje, w efekcie których coraz większa liczba osób rezygnuje z indywidualnego transportu samochodowego na rzecz roweru, który staje się nie tylko sprzętem o charakterze rekreacyjnym, ale też komunikacyjnym[84].

Coraz większa liczba osób korzystająca z rowerów przekłada się również na wzrost liczby sprzedawanych rowerów w Polsce. Zgodnie z danymi posiadanymi przez Konfederację Europejskiego Przemysłu Rowerowego (CONEBI), w 2012 roku zostało sprzedanych w Polsce 992 tys. rowerów[85]. W kolejnych latach (2013, 2014) wartość ta była jeszcze większa osiągając sprzedaż na poziomie odpowiednio 1,05 mln rowerów[86] oraz 1,094 mln rowerów, co stanowi 5% całego rynku UE[87].

Doświadczenia innych miast i regionów, a także ogólnodostępna wiedza bazująca na długoletnich doświadczeniach krajów zachodnich w zakresie rozwoju transportu rowerowego, pozwalają na racjonalne wykorzystywanie środków przeznaczanych na rozwój tego transportu. Jak pokazały wyniki zrealizowanych w 2015 r. społecznych audytów infrastruktury rowerowej w 10 polskich miastach, zaledwie połowa tras głównych została uznana za przyjazną rowerzystom. Oznacza to, że wydzielanie w budżecie wysokich kwot na szeroko pojęty rozwój ruchu rowerowego nie jest warunkiem wystarczającym do zapewnienia tak zdefiniowanego celu.

KONCEPCJA TRAS

Niezależnie od wskazanych w pkt. 2.5.1 planów dotyczących wytyczenia dróg rowerowych na obszarze ww. gmin oraz zapisów w dokumentach strategicznych poszczególnych JST (zob. pkt. 2.3.2) przedstawiona została poniżej autorska koncepcja wytyczenia dróg rowerowych na obszarze SPO. Została ona opracowana w wyniku przeprowadzonych konsultacji społecznych oraz inwentaryzacji stanu istniejącego infrastruktury. Zasadniczym jej celem było stworzenie siatki dróg rowerowych, zapewniających bezpieczne i komfortowe przemieszczanie się rowerami oraz innymi środkami transportu niezmechanizowanego pomiędzy miejscowościami będącymi siedzibami gmin SPO. Wyjątkiem jest przebieg drogi rowerowej łączącej miejscowości Lasowice Wielkie i Pokój. Znaczna część tego odcinka drogi przebiega poza granicami obszaru SPO. W związku z powyższym, ewentualna realizacja tego przedsięwzięcia pociąga za sobą podjęcie współpracy międzygminnej lub międzypowiatowej z Gminą Murów w Powiecie Opolskim.

Wszystkie drogi zostały wytyczone i sklasyfikowane według ich znaczenia dla transportu rowerowego na obszarze SPO. Wyróżnione zostały następujące kategorie dróg rowerowych:

[84] W 2015 roku oddany został do użytku szlak rowerowy GreenVelo o długości ponad 2000 km wybudowany kosztem ponad 200 mln zł. Obecnie województwa małopolskie i zachodniopomorskie przygotowują inwestycje w szlaki i ścieżki rowerowe o wartości około 200 mln zł każdy.

[85] European Bicycle Industry & Market Profile 2013 - źródło: http://asociacionambe.es/wp-content/uploads/2014/12/European-Bicycle-Market-Industry-Profile-Edition-2013.pdf

[86] European Bicycle Industry & Market Profile 2014 – źródło: http://raivereniging.nl/ecm/?id=workspace://SpacesStore/2dcf4ea4-c647-4303-95a8-ac0045f8448b

[87] European Bicycle Industry & Market Profile 2015 – źródło: https://www.raivereniging.nl/ecm/?id=workspace://SpacesStore/b251fb99-e623-4fa9-8040-386e874fffbd

- Drogi podstawowe, zlokalizowane wzdłuż istniejących dróg krajowych;
- Drogi uzupełniające, zlokalizowane wzdłuż istniejących dróg wojewódzkich;
- Drogi pomocnicze, zlokalizowane wzdłuż istniejących dróg lokalnych (drogi gminne, powiatowe).

Wyjątki od powyższej reguły są dwa:

- droga rowerowa łącząca Olesno z Praszką, powinna być poprowadzona po śladzie dawnej linii kolejowej, początkowo w pobliżu DW 487 z Olesna do Boroszowa, a dalej przez Kozłowice i powtórnie wzdłuż DW 487 do Gorzowa Śląskiego i dalej do Praszki. Na odcinku do Boroszowa droga rowerowa już istnieje i wymaga rewitalizacji, natomiast na dalszym odcinku do Praszki dawna infrastruktura linii kolejowej wymaga przebudowy na drogę rowerową;
- droga rowerowa łącząca Namysłów z Bukową Śląską, również powinna być poprowadzona po planie dawnej linii kolejowej (nr 307 Namysłów – Kępno), co jest zgodne z zamierzeniami inwestycyjnymi Gminy Namysłów w tej mierze.

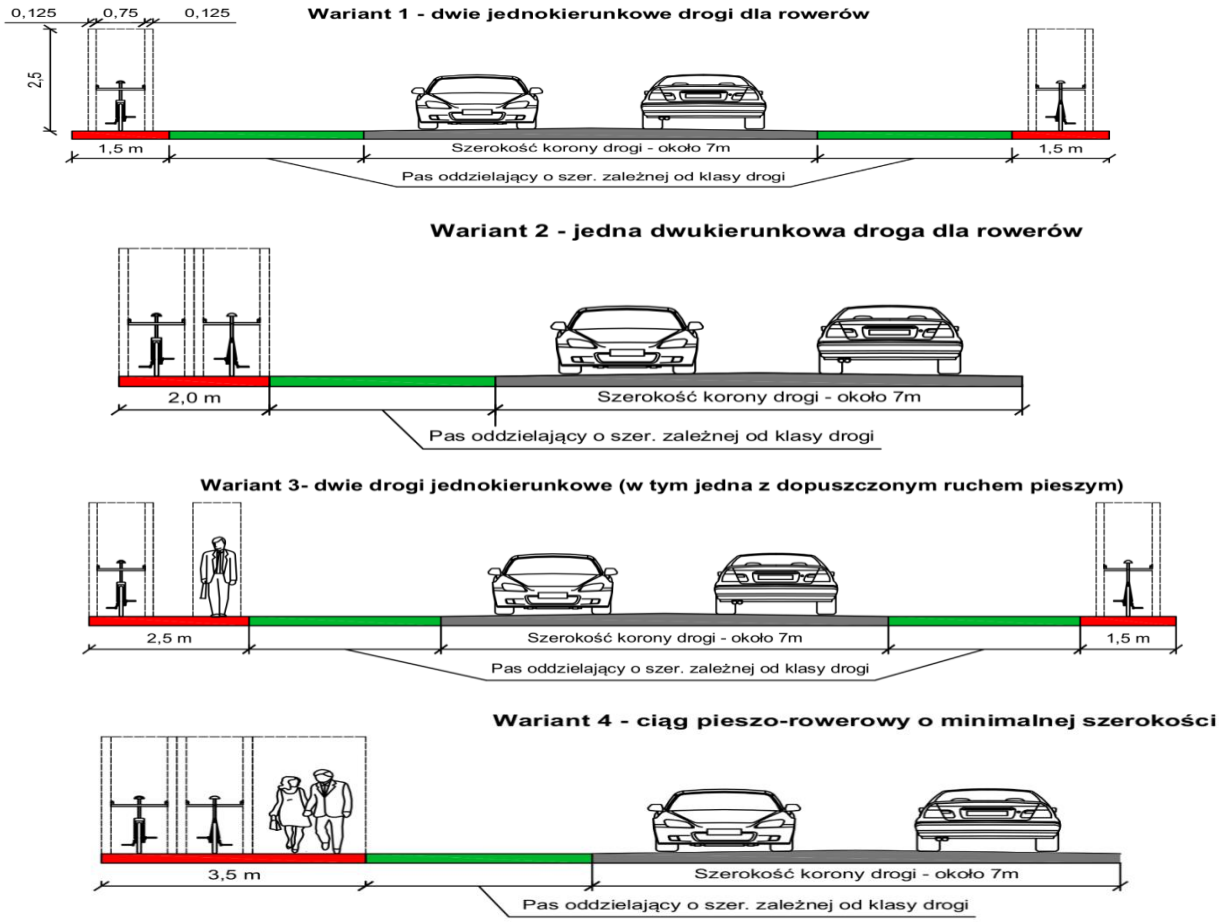
Koncepcja rozwoju dróg rowerowych, w formie mapy, stanowi załącznik nr 2 do niniejszego dokumentu. Według niej, zaproponowano doprowadzenie dróg rowerowych do zewnętrznych granic obszaru SPO. Doprowadzenie ich do granicy SPO powinno być jednak uzależnione od zainteresowania sąsiednich gmin (leżących poza granicami SPO) odnośnie dalszego wytyczenia przedmiotowych dróg rowerowych na swoim terenie. W przypadku braku takiego zainteresowania, drogi rowerowe należałoby doprowadzić jedynie do miejscowości granicznych, leżących na terenie SPO. Natomiast ewentualne dalsze wytyczenie odcinka poza obszar SPO do sąsiednich miejscowości, należy zrealizować w momencie decyzji sąsiednich gmin o budowie dalszego odcinka drogi rowerowej na ich terenie.

Dopuszczalne rozwiązania techniczne w zakresie tworzenia dróg rowerowych określa szereg przepisów prawa krajowego, jednak najważniejsze zasady wynikają z zapisów zawartych są w aktualnych wersjach następujących przepisów:

- *Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie;*
- *Ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. „Prawo o ruchu drogowym";*
- *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie*.

Poza terenem zabudowanym, w ciągu dróg publicznych dopuszcza się tworzenie oddzielonych od dróg samochodowych ścieżek o szerokości i odsunięciu od krawędzi jezdni przedstawionym na rysunku poniżej.

Rysunek 10. Standard budowy dróg rowerowych poza obszarem zabudowanym

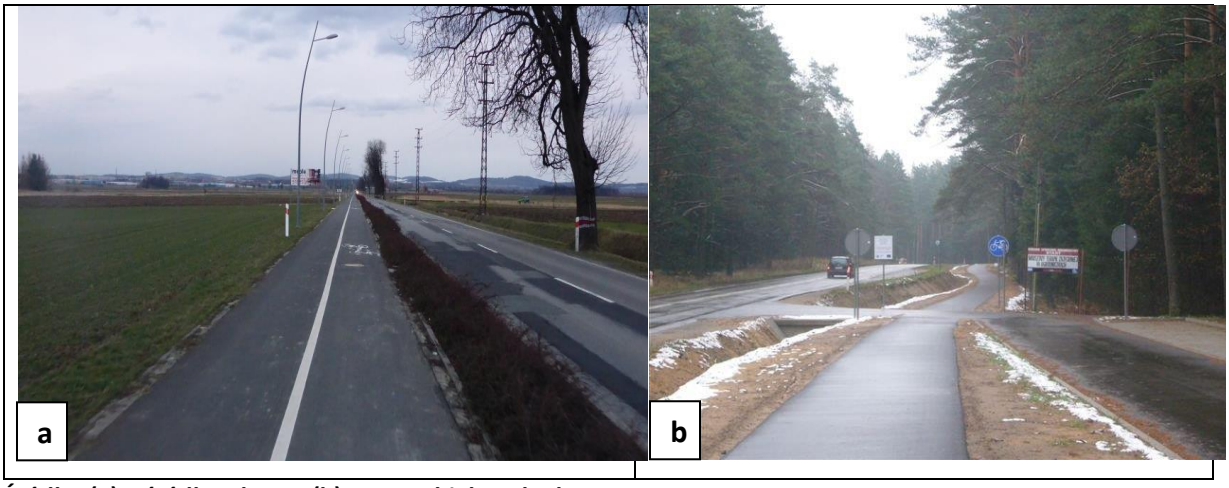


Źródło: Opracowanie własne

W zależności od warunków miejscowych można, przy zachowaniu minimalnych wartości określonych przepisami zmieniać parametry przekroju w pasie drogowym. Należy brać pod uwagę szerokość skrajni rowerzysty przyjmowaną zazwyczaj jako 1 m, skrajnie pieszego równą około 1 m (szczegóły w pkt 2.4) oraz przestrzeń na dodatkowe elementy znajdujące się pasie drogowym takie jak oświetlenie czy roślinność. Poza terenem zabudowanym nie dopuszcza się stosowania pasów dla rowerów bezpośrednio w jezdni.

Omawiane rozwiązania są stosowane w całym kraju jak na przykładach poniżej.

Fotografia 10. Przykłady rozwiązań dróg rowerowych poza terenem zabudowanym[88]



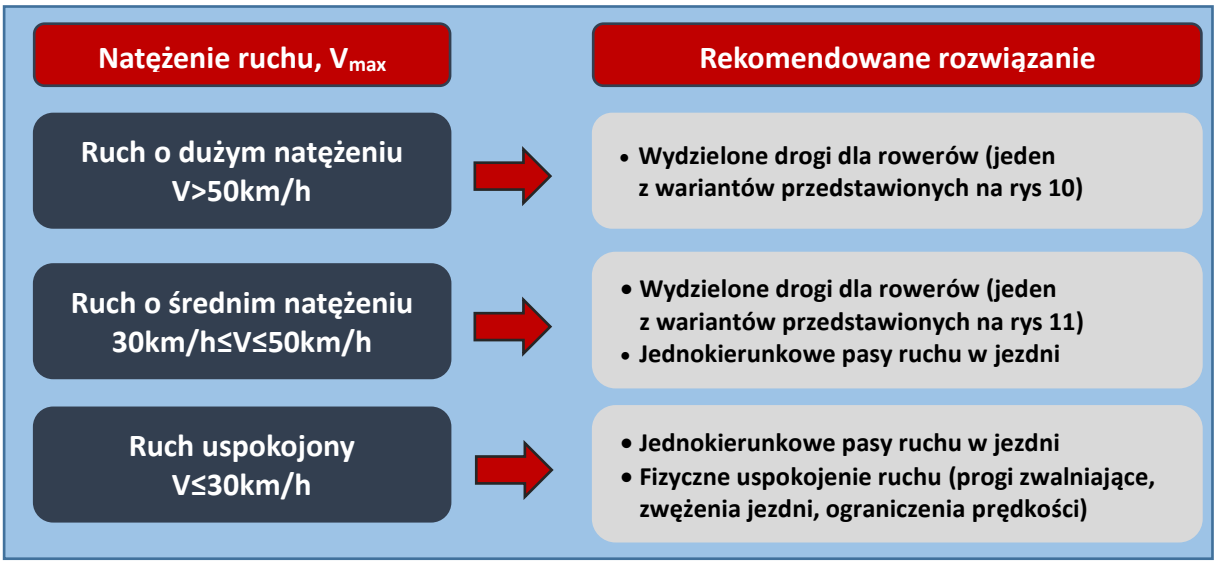
Źródło: (a) – źródło własne, (b) – www.bialystok.pl

Na odcinkach dróg poza terenem zabudowanym rekomenduje się budowę stacji spoczynkowych z stojakami rowerowymi, ławkami, zadaszeniem i osłoną przed wiatrem.

Drogi rowerowe na obszarze zurbanizowanym

Dobór właściwego rozwiązania drogi rowerowej na obszarze zurbanizowanym zależy przede wszystkim od dopuszczalnej prędkości drogi, przy której planowana jest droga rowerowa. Podstawowe wytyczne dla tras rowerowych są zawarte na kolejnym schemacie.

Wykres 11. Ogólny schemat rozwiązania trasy rowerowej na obszarze zabudowanym



Źródło: Opracowanie własne

Najbardziej odpowiedni dla każdej ulicy i przestrzeni miejskiej wariant wykonania trasy rowerowej pozostaje kwestią, którą projektant musi rozważyć indywidualnie. Niemniej jednak

[88] Zdjęcie „a": Droga Pieszyce – Dzierżoniów (woj. Dolnośląskie), zdjęcie „b": Droga Białystok – Supraśl (woj. Podlaskie).

pamiętać należy dodatkowo o innych niż układ geometryczny aspektach projektowo-wykonawczych, takich jak:

- Nawierzchnia dróg rowerowych musi być podstawowo wykonana z betonu asfaltowego;
- Niweleta ścieżki musi być zgodna z warunkami *Rozporządzenia* – należy minimalizować różnice wysokościowe;
- Ze względów bezpieczeństwa rekomenduje się jak największe odseparowanie ruchu rowerowego od ruchu pieszego;
- Niedopuszczalne jest omijanie przeszkód (np. latarni, drzew) poprzez zwężenia dróg dla rowerów;
- Bezwzględnie należy zapewniać dobrą widoczność na przejazdach dla rowerzystów;
- Na skrzyżowaniach o dużym natężeniu ruchu rowerowego można wyznaczać śluzy dla rowerów;
- Pożądane jest oznakowanie czerwoną farbą miejsc potencjalnie niebezpiecznych.

Właściwie zaprojektowana i wykonana infrastruktura rowerowa jest najlepszą formą popularyzacji komunikacji rowerowej. Fotografie poniżej przedstawiają wzorcowe rozwiązania w zakresie infrastruktury rowerowej na obszarze zurbanizowanym.

Fotografia 11. Dobre praktyki budowy infrastruktury rowerowej w obszarze zurbanizowanym[89]

Źródło: Fot. własne

Za wzór, jak powinny wyglądać rozwiązania w kwestii organizacji ruchu i infrastruktury rowerowej, służyć może Holandia. Na kolejnej fotografii zostały przedstawione trzy klasyczne holenderskie przykłady organizacji ruchu rowerowego na drogach lokalnych o niskim i średnim natężeniu ruchu w terenie zabudowanym. Z racji często występującego problemu, jakim w Holandii jest brak wolnej przestrzeni niezbędnej do budowy wydzielonej drogi rowerowej (brak wolnych gruntów, zabudowa bardzo blisko pasa drogowego), stosuje się często inne rozwiązania, pozwalające na rozbudowę nowoczesnej infrastruktury rowerowej. Istotną kwestią jest to, że wdrożenie poniższych rozwiązań nie jest zbyt kosztowne, a jednocześnie

[89] Zdjęcia pochodzą z Warszawy (lewe i środkowe) oraz z Wałbrzycha (prawe).

skutecznie podnosi bezpieczeństwo ruchu wszystkich użytkowników ruchu, a zwłaszcza rowerzystów.

Analogiczna sytuacja jest w przypadku obszaru SPO. Wąskie drogi, zwarta zabudowa, często usytuowana wzdłuż drogi, niepozwalająca na swobodne wytycznie dróg rowerowych odseparowanych od ruchu drogowego, utwierdza w przekonaniu, że należy sięgnąć po sprawdzone rozwiązania stosowane już od wielu lat w Holandii. W przypadku braku miejsca na budowę wydzielonych dróg rowerowych stosuje się działania mające na celu uspokojenie ruchu na drogach lokalnych, a tym samym umożliwienie bezpiecznego poruszania się rowerzystów po drogach publicznych.

Jednym z rozwiązań powszechnie stosowanych jest wyniesienie tarczy skrzyżowania równorzędnego (fot. 12 – po lewej). Wymusza to zwiększenie uwagi uczestników ruchu zbliżających się do skrzyżowania oraz zmniejszenia prędkości, co przekłada się na wzrost bezpieczeństwa, zwłaszcza rowerzystów i pieszych. W tym przypadku drogi rowerowe poprowadzone są przez skrzyżowanie w poziomie jezdni, znacząco zwiększając komfort podróżowania.

Kolejnym rozwiązaniem jest zmiana przebiegu osi drogi poprzez zastosowanie szykan (fot. 12 – środkowa). Pozwala to nie tylko obniżyć prędkość poruszających się pojazdów (a tym samym zwiększyć bezpieczeństwo ruchu), ale również wygospodarować miejsce na inne cele bez konieczności poszerzania pasa drogowego np. dodatkowe miejsca parkingowe.

Trzecim rozwiązaniem jest zastosowanie przewężenia wymuszającego zmniejszenie prędkości przez kierujących pojazdami zmechanizowanymi (fot. 12 – po prawej). Rozwiązanie to polega na odpowiednim ukształtowaniu osi drogi z wykorzystaniem elementów małej architektury lub roślinności, uniemożliwiającym swobodne minięcie się jednocześnie dwóch pojazdów. Szykanę może stanowić np. drzewo, wysepka z wysokim krawężnikiem lub słupek. Kwestia ta nie dotyczy jednak rowerzystów, którzy poruszają się bez przeszkód wytyczonymi pasami rowerowymi. Warto zaznaczyć, że w tym przypadku rozbudowa infrastruktury rowerowej nie odbyła się kosztem poszerzenia pasa drogowego.

Zgodnie z polskim prawem[90] przedstawione powyżej rozwiązania z Holandii w zakresie infrastruktury rowerowej mogą być bez przeszkód stosowane. Zarówno Ustawa Prawo o ruchu drogowym, jak i Rozporządzenie dotyczące warunków technicznych dróg publicznych i ich usytuowania, nie precyzują, jakie rozwiązania techniczne powinny być stosowane. Daje to możliwość przystosowania infrastruktury rowerowej do lokalnych uwarunkowań. W przedmiotowym rozporządzeniu podane zostały wyłącznie podstawowe wytyczne określające podstawowe parametry techniczne (m.in. minimalna szerokość) dróg/pasów rowerowych, natomiast w Ustawie znajdują się wyłącznie zapisy dotyczące zasad poruszania się wszystkich uczestników ruchu po drogach publicznych.

[90] Ustawa Prawo o ruchu drogowym z dnia 20 czerwca 1997 r., Dz. U. 1997 Nr 98 poz. 602 z późn. zm.; Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie z dnia 2 marca 1999 r., Dz. U. 1999 Nr 43 poz. 430 z późn. zm.

Fotografia 12. Dobre praktyki budowy infrastruktury rowerowej w obszarze zurbanizowanym[91]

Źródło: Google Maps

Mapa rekomendowanego przebiegu nowych ciągów pieszo-rowerowych stanowi **Załącznik nr 2** do niniejszego opracowania.

UTWORZENIE WYPOŻYCZALNI ROWERÓW

Jednym z środków mogących znacząco wpłynąć na zmianę preferencji transportowych mieszkańców obszaru SPO, jest utworzenie w największych ośrodkach na tym terenie systemu miejskich wypożyczalni rowerów.

Pierwsze systemy rowerowe tego typu zostały uruchomione we Francji w 2007 roku. Obecnie taki rodzaj transportu staje się coraz bardziej popularny na całym świecie, nie tylko w światowych metropoliach jak Toronto, Londyn, Amsterdam czy Tokio, lecz także w średnich i małych miastach. W Polsce również idea ta staje się coraz bardziej popularna, czego efektem jest wdrażanie systemu miejskiego roweru w kolejnych miastach. Systemy rowerów miejskich znajdują się zarówno w dużych miastach jak Warszawa, Kraków czy Wrocław jak również w małych – np. Grodzisk Mazowiecki, Konstancin-Jeziorna[92]. W przypadku dwóch ostatnich miast systemy te są kompatybilne z Warszawskim Rowerem Miejskim, co pozwala na swobodne przemieszczanie się tym środkiem transportu w obrębie aglomeracji warszawskiej.[93]

System wypożyczalni miejskich rowerów polega na tym, że na obszarze miasta znajduje się określona liczba stacji (parkingów) rowerowych, gdzie można wypożyczyć/„oddać" rower. Co ważne, wypożyczony rower można oddać w dowolnej stacji, pozwala to na swobodne przemieszczanie się po mieście bez obaw o zwrócenie roweru do miejsca, skąd został wypożyczony.

Jest to możliwe dzięki wyposażeniu stacji w skomputeryzowany system, pozwalający na autoryzację i rozliczenie użytkownika z czasu korzystania z roweru. Jednym z działań mających na celu popularyzację tego rodzaju transportu, a tym samym zachęcenie mieszkańców do przemieszczania się rowerami po mieście, jest zwolnienie z opłat

[91] Zdjęcia pochodzą z miejscowości Bennekom (lewe i prawe) oraz Wageningen (środkowe) w Holandii

[92] Rower miejski – wypożyczalnia rowerów – źródło: http://wrower.pl/miasto/rower-miejski-wypozyczalnia-rowerow,2183.html#Warszawa

[93] Rower miejski w Warszawie – Veturilo – źródło: http://wrower.pl/miasto/rower-miejski-w-warszawie-veturilo,2277.html

użytkownika przez pierwszy okres od momentu wypożyczenia roweru (w zależności od systemu – co zazwyczaj ma związek z wielkością miasta, na terenie którego działa system roweru miejskiego, jest to okres od 10 do 30 minut). Po upływie okresu czasu, opłaty za wypożyczenie rosną. Ma to na celu zapobiegnięcie wypożyczaniu rowerów na długie okresy czasu (np. 2-3 dni), a tym samym umożliwienie większej liczbie osób skorzystanie z tego środka transportu. Pojazdy wchodzące w skład systemu miejskich rowerów wyróżniają się spośród dostępnie seryjnie pojazdów. Są one bowiem produkowane na zamówienie, tak aby były dostosowane do specyficznych wymagań klienta oraz systemu wypożyczalni zarządzanego przez danego operatora.

Na obszarze SPO rekomenduje się utworzenie takiego systemu w następujących miastach: Namysłów, Kluczbork, Olesno. Z uwagi na wielkość tych miast, systemy te byłyby niewielkie, a tym samym dość tanie w realizacji i późniejszym ich utrzymaniu. Wdrożenie systemu wypożyczalni miejskich rowerów umożliwiłoby mieszkańcom jak i osobom przyjezdnym przemieszczanie się pomiędzy strategicznymi punktami na terenie miasta, np. dworzec kolejowy – zakłady pracy czy dworzec autobusowy – urząd miejski. Szacunkowe koszty wdrożenia rowerów miejskich zostały przedstawione w Rozdziale 6.

ROZWÓJ INFRASTRUKTURY DEDYKOWANEJ PIESZYM

Wskazane we wcześniejszej części opracowania uwarunkowania i problemy, z jakimi napotykają się piesi na obszarze SPO, **determinują określenie następujących priorytetów w rozwoju infrastruktury pieszej:**

- Działania remontowe, dotyczące istniejącej infrastruktury dedykowanej pieszym, wraz z usunięciem miejscowych utrudnień (barier architektonicznych);
- Działania interwencyjne, mające na celu poprawę bezpieczeństwa, udrażnianie ciągów pieszych oraz ograniczanie nielegalnego parkowania;
- Działania inwestycyjne, mające na celu uzupełnienie brakującej infrastruktury oraz poprawę warunków ruchu pieszego;
- Działania informacyjno-promocyjne, obejmujące poza infrastrukturalne środki (np. rozwój systemu MSI, mapy miejscowości).

Poszczególne projekty związane z infrastrukturą pieszą mogą realizować więcej niż jeden z powyższych celów, możliwe jest np. łączenie działań o charakterze remontowym z działaniami interwencyjnymi.

W celu określenia dokładnych potrzeb zaproponowano następujące działania:

- Inwentaryzację infrastruktury dedykowanej pieszym wraz z określeniem podstawowych charakterystyk (np. długość, szerokość, nawierzchnia, stan techniczny);
- Wytypowanie miejsc wymagających poprawy dostępności architektonicznej lub bezpieczeństwa pieszych;
- Zaplanowanie harmonogramu działań inwestycyjnych oraz remontowych;
- Rozpoczęcie działań interwencyjnych, na podstawie wyników inwentaryzacji oraz danych na temat zdarzeń drogowych;

- Rozpoczęcie działań inwestycyjnych i remontowych, na podstawie wyników inwentaryzacji;
- Opracowanie i wdrożenie spójnej koncepcji MSI dla obszaru SPO.

Jako priorytetowe, nie tylko z punktu widzenia komunikacji pieszej ale także transportu rowerowego (i innego nie zmechanizowanego), należy rekomendować załamanie wysokich krawężników w obszarach o starszej zabudowie.

4.3 Modyfikacja oferty publicznego transportu zbiorowego

Działania związane z poprawą oferty publicznego transportu zbiorowego, w takim obszarze jak SPO, nie są proste. Wynika to z szeregu czynników:

- Braku środków finansowych samorządów gminnych i powiatowych na wydatne zwiększenie liczby połączeń autobusowych w obrębie SPO;
- Braku potencjału do tworzenia quasi-aglomeracyjnej oferty transportu publicznego – co wydatnie podnosi rangę motoryzacji indywidualnej. Należy podkreślić, że powodzenie aglomeracyjnych projektów komunikacyjnych (czyli np. budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych czy tworzenie autobusowych linii „dowozowych" do tramwaju, metra czy kolei miejskiej) opierają się m.in. bardzo wysokiej częstotliwości kursowania, za którą przyjmuje się częstotliwość nie mniejszą niż 15 minut. W realiach SPO taka częstotliwość jest niemożliwa (i raczej nie byłaby potrzebna);
- Faktu, iż transport kolejowy – pod wieloma względami mimo wszystko perspektywiczny, zwłaszcza w zakresie wyjazdów poza SPO – jest i pozostanie domeną samorządu wojewódzkiego (pociągi Przewozów Regionalnych lub innego przewoźnika realizującego kolejowe przewozy regioanalne, o ile takowy rozpocznie w kolejnych latach działalność w Woj. Opolskim) oraz rządu (PKP Intercity). Mało prawdopodobne jest, by samorządy z obszaru SPO, nie posiadając środków na rozwój oferty transportu autobusowego, wzięły na swoje barki znaczący ciężar finansowy (zob. Rozdział 3) związany z funkcjonowaniem transportu kolejowego.

Stąd też należy przyjąć, że – jakkolwiek docelowo poszczególne JST jako organizatorzy transportu publicznego powinny dążyć do zwiększania liczby połączeń autobusowych, tak aby nie koncentrowały się one jedynie na zaspokajaniu potrzeb osób uczących się (mowa tu zwłaszcza o zwiększaniu liczby połączeń w godzinach wieczornych oraz w weekendy) – postulaty związane z poprawą oferty transportu publicznego w obszarze SPO muszą w dużej mierze uwzględniać pozostawienie liczby połączeń na dotychczasowym poziomie.

W związku z powyższym, poprawę oferty transportu publicznego należy w pierwszej kolejności rozpatrywać w czterech zasadniczych aspektach:

1. **Modyfikacja tras i rozkładów jazdy istniejących połączeń autobusowych;**
2. **Integracja taryfowo-biletowa kolei z transportem autobusowym;**

3. **Utworzenie witryny internetowej informującej o rozkładach jazdy i taryfach na obszarze SPO;**
4. **Poprawa jakości infrastruktury przystankowej.**

Ad. 1. Modyfikacja tras i rozkładów jazdy

Choć w Rozdziale 2 wskazano, iż w szeregu miejscowości na obszarze SPO przystanek/stacja kolejowa znajdują się w dużej odległości od najbliższego przystanku autobusowego – to poza siedzibami miast powiatowych, nie występuje w SPO potencjał, by obszar dworców kolejowego i autobusowego pełnił rolę zintegrowanego węzła przesiadkowego. Istotny mankament w tym względzie, jak już wskazano we wcześniejszej części opracowania, występuje natomiast w Kluczborku, gdzie dworzec autobusowy (zlokalizowany w centrum miasta) znajduje się w odległości ok. 1,5 km od dworca kolejowego (zlokalizowanego peryferyjnie), który nie jest obsługiwany komunikacją autobusową.

Stąd też wskazane jest dążenie do takiej modyfikacji tras linii autobusowych obsługujących Kluczbork, by dojeżdżały one również pod dworzec kolejowy. Jest to możliwe albo poprzez wydłużenie trasy o odcinek dworzec PKP – dworzec PKS (tak aby trasa rozpoczynała się lub kończyła przy dworcu PKP), albo poprzez utworzenie zajazdu pod dworzec PKP, w przypadku autobusów jadących drogą krajową nr 42 (wiaduktem nad stacją PKP). W miarę możliwości, modyfikacja tras powinna być powiązana z modyfikacją rozkładów jazdy – tak aby godziny kursowania autobusów były dostosowane do godzin kursowania pociągów (tzn. aby autobusy przyjeżdżały pod dworzec PKP kilka-kilkanaście minut przed odjazdem pociągu – i odwrotnie).

Nie istnieje potrzeba skierowania wszystkich autobusów w rejon dworca kolejowego. Podjazdy pod dworzec powinny następować jedynie w godzinach kursowania pociągów, jednocześnie skomunikowania nie powinny dotyczyć sprzecznych ze sobą relacji[94]. Podjazd autobusu pod dworzec nie jest również potrzebny, jeśli w podobnej porze na stacji w Kluczborku można przesiąść się do pociągu jadącego w relacji adekwatnej jak autobus.

Naturalnie, dokonując ewentualnej synchronizacji rozkładów jazdy pociągów i autobusów, należy pamiętać, że zmiany takie – biorąc pod uwagę, iż dotyczyć będą ingerencji w istniejącą siatkę połączeń – nie mogą być znaczące, gdyż takowe mogą być źle widziane z punktu widzenia pasażerów, którzy nie przesiadają się z pociągu do autobusu i odwrotnie.

Działania w zakresie synchronizacji rozkładów jazdy (dostosowania godzin odjazdów/przyjazdów autobusów do godzin kursowania pociągów) należy też – z zastrzeżeniem tego, co powyżej – podjąć w przypadku dworców w Namysłowie i Oleśnie.

Niezależnie od powyższego, zasadnym jest również nawiązanie współpracy pomiędzy poszczególnymi JST jako organizatorami transportu, a właścicielami największych zakładów pracy na obszarze SPO, w zakresie modyfikacji istniejących tras i rozkładów jazdy autobusów, ewentualnie również w zakresie uruchomienia nowych połączeń autobusowych, tak aby obsługiwały one dojazdy i powroty z pracy w tych zakładach. Należy podkreślić, że konieczność

[94] Oznacza to np., że nie ma sensu podjazdu pod dworzec autobusu kursującego w relacji Kluczbork – Byczyna, jeśli miałyby być on skomunikowany z pociągiem z Ostrowa Wlkp. Jak najbardziej z takim pociągiem może być natomiast skomunikowany autobus do Olesna.

tego rodzaju modyfikacji tras była wskazywana na etapie konsultacji społecznych niniejszego dokumentu.

Działania te muszą być nie tylko podejmowane w ścisłej współpracy z kierownictwami zakładów pracy: pożądane jest również partycypowanie tych zakładów w kosztach uruchamiania nowych połączeń (bądź istniejących połączeń w wydłużonych/zmienionych relacjach)[95].

Ad. 2. Integracja biletowo-taryfowa transportu kolejowego z autobusowym

Działania wprowadzające zintegrowane rozwiązania biletowo-taryfowe, umożliwiające podróżowanie z jednym biletem różnymi podsystemami transportu, są nie mniej ważne dla rozwoju transportu publicznego niż np. atrakcyjny rozkład jazdy czy nowoczesny tabor.

Integrowanie taryfowe ma miejsce przede wszystkim na obszarze największych aglomeracji[96], ale nie jest to norma. np. w woj. łódzkim można – dzięki projektowi Wspólny Bilet Aglomeracyjny – podróżować z jednym biletem komunikacją miejską w Łodzi oraz m.in. w Sieradzu, Łowiczu czy Kutnie (oraz pociągami pomiędzy tymi miastami). Podobne rozwiązanie („WiT City") funkcjonuje w woj. kujawsko-pomorskim, pomiędzy Toruniem i Włocławkiem.

W zakresie integracji taryfowej na obszarze samego SPO, należy zastosować model zbliżony do funkcjonującego w aglomeracji trójmiejskiej. W modelu taryfowym trójmiejskim, oprócz biletów emitowanych przez komunalnych organizatorów transportu zbiorowego w Gdańsku, Gdyni i Wejherowie, funkcjonują m.in. tzw. bilety metropolitarne, emitowane przez Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej[97]. MZKZG emituje bilety 24 - godzinne, 72-godzinne i 30-dniowe/miesięczne, w następujących konfiguracjach:

- komunalny – obowiązujący tylko w pojazdach komunikacji miejskiej (w ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo[98];
- kolejowo-komunalny dwóch organizatorów – obowiązujący w pociągach na obszarze ograniczonym granicami gmin należących do MZKZG oraz w pojazdach (do wyboru przez podróżnego): ZTM, ZKM lub MZK[99];

[95] Jest to bardzo powszechna praktyka zwłaszcza w komunikacji miejskiej w dużych miastach, że wybrane kursy danej linii komunikacyjnej kursują w układzie wariantowym – zapewniając np. podjazdy do konkretnego zakładu pracy, którego kierownictwo partycypuje w kosztach uruchamiania takich wariantowych kursów.

[96] Rozwiązanie uchodzące za modelowe w zakresie rozkładów i taryf w obrębie aglomeracji, funkcjonuje w aglomeracji warszawskiej. M.in. dzięki działaniom integrującym, na przestrzeni lat 2006-14 liczba pasażerów komunikacji miejskiej na obszarze działalności ZTM Warszawa zwiększyła się o 21,8% (z 884,1 mln do 1,077 mld pasażerów). Na mocy porozumienia zawartego pomiędzy ZTM Warszawa, częścią gmin wchodzących w skład aglomeracji warszawskiej oraz spółkami Koleje Mazowieckie i Warszawska Kolej Dojazdowa, w pociągach tych przewoźników, na wybranych trasach zawierających się w obrębie aglomeracji, honorowane są bilety długookresowe ZTM (od dobowego wzwyż), oraz ulgi ustawowe, jakie obowiązują w stołecznej komunikacji.

[97] Do związku międzygminnego MZKZG należy w sumie 14 gmin wchodzących w skład aglomeracji.

[98] Co ciekawe, MZKZG emituje również bilety jednoprzejazdowe (do zakupu przez telefon komórkowy) ważne w pojazdach ZTM, ZKM lub MZK, w cenie 2,80 zł – i są to bilety w cenie niższej niż bilety jednoprzejazdowe emitowane przez organizatorów komunalnych (3,00 zł).

[99] W przypadku tego biletu nie jest dostępna opcja 72-godzinna.

- kolejowo-komunalny wszystkich organizatorów – obowiązuje w pociągach oraz w pojazdach: ZTM, ZKM i MZK[100].

Model trójmiejski jest korzystnym rozwiązaniem w sytuacji, w której na określonym obszarze funkcjonuje duża liczba organizatorów transportu publicznego, posiadających własne systemy taryfowe – schemat trójmiejskiej taryfy metropolitalnej nie likwiduje tych systemów, tylko tworzy równolegle system „integrujący".

Struktura przychodów i wydatków związanych z funkcjonowaniem biletów „zintegrowanych" w SPO, również powinna być zbliżona do modelu funkcjonującego w aglomeracji trójmiejskiej. W zakresie dochodów: ok. 85% stanowić powinny wpływy ze sprzedaży biletów, a pozostałe ok. 15% – składki członkowskie jednostek samorządowych uczestniczących w integracji. W zakresie wydatków: ok. 97% stanowić rekompensaty dla operatorów kolejowych i operatorów/przewoźników autobusowych uczestniczących w projekcie taryfowym[101] (z tytułu honorowania biletów zintegrowanych i utraty w związku z tym przychodów ze sprzedaży biletów własnych), natomiast pozostałe ok. 3% przeznaczone powinno być na działania organizacyjne związane z samą sferą organizacyjną funkcjonowania biletu: emisję i dystrybucję biletów oraz ich rozliczanie. Emitentem biletu powinien być Zarząd SPO.

Wielkość składki poszczególnych JST na funkcjonowanie biletów zintegrowanych może być liczona dwojako:

- W uzależnieniu od liczby mieszkańców poszczególnych gmin/powiatów;
- W uzależnieniu od liczby mieszkańców oraz wielkości pracy eksploatacyjnej realizowanej na obszarze poszczególnych gmin/powiatów (z tych dwóch wskaźników wyciąga się średnią arytmetyczną)[102].

Niezależnie od powyższego, Zarząd SPO powinien podjąć rozmowy z organizatorami transportu publicznego w miastach potencjalnie oddziałujących na SPO i posiadających komunikację miejską (Opole i Wrocław, ew. także Oleśnica, Ostrów Wielkopolski) w zakresie utworzenia „wspólnego biletu", umożliwiającemu podróżowanie pociągiem pomiędzy SPO

[100] Bilety metropolitalne w pociągach są honorowane na terenie całego obszaru MZKZG (14 gmin); w pojazdach komunikacji miejskiej – w zależności od konfiguracji wybranej przez podróżnego (w pojazdach jednego lub wszystkich organizatorów).

[101] Z założeniem, że wszyscy operatorzy autobusowi (powiatowi i gminni) na obszarze SPO uczestniczą w projekcie integracyjnym obowiązkowo, a jednocześnie dąży się do uczestnictwa w projekcie przewoźników komercyjnych.

[102] Ten drugi model rozliczeń funkcjonuje od marca 2015 r. w przypadku trójmiejskich biletów metropolitalnych; wcześniej wielkość składki była uzależniona tylko od liczby mieszkańców. Wskaźnik ten mnożony był przez stawkę bazową, czyli stawkę składki w przeliczeniu na 1 mieszkańca. Wielkość stawki bazowej ma bezpośredni związek z wielkością sprzedaży biletów metropolitalnych w aglomeracji trójmiejskiej. Stawki bazowe były co roku modyfikowane uchwałą Zgromadzenia Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej – ich rokroczny wzrost był odzwierciedleniem dynamiki wzrostu sprzedaży biletów metropolitalnych (oraz szacunków dotyczących dalszej dynamiki w roku kolejnym). Procentowy wzrost sprzedaży liczby trójmiejskich biletów metropolitalnych jest szybszy niż wzrost stawki bazowej – co pozwala na postawienie wniosku, że korzyści płynące z integracji taryfowej (wzrostu zainteresowania transportem publicznym) są większe niż koszty finansowe ponoszone w związku z funkcjonowaniem integracji. W perspektywie lat 2008-14 (2008 r. był pierwszym rokiem sprzedaży trójmiejskich biletów metropolitalnych) stawka bazowa w MZKZG wzrosła z 1,50 zł do 4,14 zł (tj. o 176%), a sprzedaż biletów wzrosła z 96 555 do 654 777 rocznie, czyli o 578%.

i ww. miastami, a także publicznym autobusowym transportem zbiorowym na obszarze SPO i w ww. miastach.

Innym mechanizmem potencjalnie zachęcającym do transportu publicznego (atrakcyjnym np. w zakresie wdrożenia mechanizmów zintegrowanych pomiędzy transportem autobusowym w SPO i pociągami PKP Intercity) mogłoby być np. wprowadzenie procentowego upustu na bilety autobusowe w SPO dla osób posiadających bilety na przejazd pociągiem. W grę mogłoby wchodzić zarówno np. zastosowanie jednorazowego upustu dla posiadacza biletu jednorazowego na pociąg (tego samego dnia), jak i np. stosowania upustów dla posiadaczy biletów okresowych[103].

Ad. 3. Utworzenie witryny internetowej informującej o rozkładach i taryfach w SPO

Pod auspicjami SPO powinna powstać strona internetowa, na której publikowane byłyby, w sposób przejrzysty i ujednolicony wizualnie, rozkłady jazdy wszystkich przewoźników (także komercyjnych) i operatorów funkcjonujących na obszarze SPO.

Strona powinna umożliwiać sprawdzenie rozkładu jazdy, w intuicyjny sposób, zarówno poprzez wyszukanie godzin odjazdu z konkretnej stacji/przystanku, jak i poprzez wpisanie relacji. Poprzez stronę powinna istnieć możliwość zakupu biletów (przynajmniej: biletów zintegrowanych SPO i biletów własnych przewoźników/operatorów na obszarze, którzy sprzedają bilety przez Internet). Powinna ona również informować o bieżących zmianach w rozkładach jazdy, jak również o innych istotnych kwestiach związanych z transportem publicznym, wskazanych w niniejszym dokumencie (np. o planowanych konsultacjach/badaniach podróżnych mających prowadzić docelowo do zmian w ofercie, czy też o zbliżających się działaniach promocyjnych).

Wszystkie gminy i powiaty z obszaru SPO – zarówno te, które publikują obecnie na swoich stronach internetowych rozkłady jazdy, jak i te, które tego nie robią – powinny publikować na swoich stronach internetowych wyraźny odnośnik do przedmiotowej witryny. Jednocześnie, celem ujednolicenia przekazu – te samorządy, które publikują w tym momencie rozkłady jazdy we własnym zakresie, powinny z tego zrezygnować.

Ad. 4. Poprawa jakości infrastruktury przystankowej

Wraz z systematyczną poprawą jakości taboru publicznego transportu zbiorowego, coraz większe znaczenie zaczyna również odgrywać odpowiednie wyposażenie przystanków, które mają kluczowe znaczenie w dostępności transportu zbiorowego. Ma to miejsce zarówno w przypadku transportu autobusowego jak i kolejowego, jednak w przypadku jednostek samorządu wchodzących w skład SPO najistotniejsze jest funkcjonowanie przystanków autobusów, które pozostają w gestii zarządcy drogi (gminy, powiatu, województwa lub GDDKiA).

[103] Ten drugi mechanizm funkcjonuje w Legnicy: posiadacze okresowych biletów Kolei Dolnośląskich mogą kupić bilet miesięczny na legnicką komunikację miejską z upustem cenowym. Bilet zintegrowany ważny w pociągach można kupić na odległość do 200 km, co oznacza, że oferta ta obejmuje praktycznie całą sieć kolejową Dolnego Śląska.

Wraz ze stopniowym wprowadzaniem pojazdów przystosowanych do obsługi pasażerów o ograniczonej możliwości poruszania się (por. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady UE nr 181/2011), infrastruktura przystankowa staje się kolejnym istotnym czynnikiem przy planowaniu dostępności transportu zbiorowego dla wszystkich użytkowników. Największe znaczenie określony kształt przystanku zyskuje w przypadku autobusów niskopodłogowych i niskowejściowych, jednak także w przypadku taboru wysokopodłogowego perony mogą ułatwiać lub utrudniać wymianę pasażerów. Należy podkreślić, że odpowiednio zaprojektowane i utrzymane przystanki zachęcają pasażerów do korzystania z transportu zbiorowego.

Do głównych problemów związanych z wyposażeniem przystanków na terenie SPO można zaliczyć:

- Przystanki bez utwardzonych peronów;
- Przystanki ze zbyt niskimi lub zbyt wąskimi peronami;
- Przystanki nieposiadające wiat przystankowych (np. z powodu zbyt wąskiego peronu);
- Przystanki bez zatok w przypadku głównych ciągów komunikacyjnych, (drogi krajowe lub wojewódzkie);
- Przystanki bez połączenia z utwardzonym ciągiem pieszym (chodnikiem);
- Przystanki z brakującą infrastrukturą pasażerską, np. brak miejsc siedzących lub rozkładu jazdy.

Docelowo należy dążyć do stanu, w którym przystanki autobusowe będą spełniały następujące warunki, uwzględniając jednak lokalne uwarunkowania np. wąski pas drogowy.

- Utwardzone perony o szerokości minimum 1,5 m;
- Perony wyposażone w wiaty lub posiadające rezerwę terenową na ich ustawienie;
- Wysokość peronu w zakresie 6-16 cm. Wyższe perony zwiększają bezpieczeństwo oczekujących oraz ułatwiają wymianę pasażerską;
- Perony w zatokach autobusowych w przypadku głównych ciągów komunikacyjnych;
- Oznaczenie krawędzi peronowej pasem płytek wyposażonych w guzki;
- Zapewniony sposób dotarcia na peron przystankowy. Połączenie z najbliższym utwardzonym ciągiem pieszym lub wykonanie rampy do zjazdu na jezdnię;
- Opcjonalnie zastosowanie systemowych krawężników peronowych typu Kassel lub równoważnych, które ułatwiają dojazd autobusów do krawędzi peronu dzięki wyprofilowaniu dolnej części i zwiększonej wysokości;
- Wyposażenie w System Stałej Informacji Pasażerskiej w przypadku wszystkich przystanków oraz opcjonalnie tablice Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej w przypadku głównych węzłów przesiadkowych.

Zaleca się, aby w skład Systemu Stałej Informacji Pasażerskiej wschodziły jednolite tablice z rozkładem jazdy oraz nazwą przystanku. Dodatkowymi elementami może być plan sytuacyjny najbliższej okolicy oraz tablice kierunkowe wskazujące ważne punkty w okolicy (np. centrum miejscowości). W przypadku Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej

tablice elektroniczne są istotnym uzupełnieniem danych o odjazdach dostępnych w formie elektronicznej, np. za pośrednictwem dedykowanej aplikacji mobilnej lub jednego z istniejących planerów podróży. Tablice powinny uwzględniać następujące informacje: aktualny czas, numer linii i kierunek, godzina odjazdu, ewentualnie trasa przejazdu. W przypadku zainstalowania systemu lokalizowania autobusów możliwa jest prezentacja prognozowanego czasu odjazdu, uwzględniającego ewentualne opóźnienia. Dla węzłów w pobliżu stacji kolejowych preferowane jest informowanie podróżnych także o godzinie odjazdu pociągów.

Inwestycje w infrastrukturę transportową są o tyle ważne, że należy pamiętać, iż pobyt podróżnego na przystanku autobusowym/przystanku lub stacji kolejowej etc. jest pierwszą stycznością z transportem publicznym. Efekt „pierwszego wrażenia" jest kluczowy dla całości postrzegania przez podróżnego oferty transportu publicznego. Nawet zatem jeśli inne jego elementy (wysoki komfort taboru, atrakcyjny rozkład jazdy etc.) znajdują się na wysokim poziomie – to niedostateczna jakość infrastruktury przystankowej i pokrewnej może w istotny sposób wpływać na łączną negatywną ocenę transportu publicznego przez podróżnego.

Jednym z pozytywnych przykładów w zakresie poprawy jakości infrastruktury przystankowej na obszarze SPO jest inwestycja w Gminie Byczyna. Planowana jest budowa ośmiu wiat na przystankach autobusowych, będących własnością gminy. Wszystkie przystanki zostaną wyposażone w oświetlenie zasilane energią słoneczną, kosze na śmieci, ławki, stojaki rowerowe oraz rozkłady jazdy. Całkowity koszt tej inwestycji szacowany jest na ok. 0,5 mln zł.

5 Działania wspierające rozwój zrównoważonej mobilności

Jak już wskazano wcześniej, jednym z kluczowych zadań planów mobilności jest nie tylko wskazanie działań inwestycyjnych, które prowadzić będą do rozwoju alternatywnych podsystemów transportu (nie tylko wobec tradycyjnej motoryzacji indywidualnej, ale w niektórych przypadkach również wobec transportu publicznego), ale również wyznaczenie szeregu działań „miękkich", mających na celu uwrażliwienie społeczności na danym terenie na problematykę mobilności. Stąd też, w celu uzyskania lepszych efektów z zmierzających do osiągnięcia zrównoważonej mobilności, zaproponowano działania wspierające, które można przypisać następującym celom:

- Uzyskanie lepszej wiedzy o problemach związanych z mobilnością mieszkańców SPO;
- Promowanie pożądanych zachowań transportowych mieszkańców;
- Lepsza koordynacja działań w zakresie mobilności.

W poniższej tabeli zaprezentowane zostały proponowane działania wspierające rozwój zrównoważonej mobilności.

Tabela 15.Działania „miękkie" związane z rozwojem mobilności na obszarze SPO

Cel	Działanie	Znaczenie
1	**Opracowanie ujednoliconego mechanizmu konsultacyjnego dla nowych inwestycji transportowych**	Konsultacje społeczne dotyczące nowych inwestycji pozwolą na zwiększenie poziomu partycypacji społecznej i uwzględnienie potrzeb mieszkańców w zakresie transportu
1	**Opracowanie listy miejsc niebezpiecznych pod względem działań oraz przeprowadzenie audytu BRD**	Wytypowanie i przebudowa miejsc niebezpiecznych pozwoli na znaczące zwiększenie bezpieczeństwa zwłaszcza niechronionych uczestników ruchu
1	**Powołanie Rady ds. zrównoważonej mobilności dla SPO**	Rada powinna być ciałem doradczym skupiającym przedstawicieli sektora pozarządowego, prywatnego (m.in. przedstawiciele największych zakładów pracy na terenie SPO), publicznego oraz nauki. Pozwoli to na konsultowanie bieżących działań i uzyskanie informacji zwrotnej od zainteresowanych podmiotów.
2	**Działania promocyjne dla szerszego wykorzystania rowerów w codziennych dojazdach**	Aktywne formy promocji poruszania się rowerem, zwłaszcza w przypadku dojazdów do szkoły oraz do pracy pozwolą

Cel	Działanie	Znaczenie
		na zwiększenie udziału rowerzystów w podziale zadań przewozowych
2	**Akcje promocyjne dla dojazdów transportem publicznym**	Aktywne formy promocji korzystania z transportu zbiorowego pozwolą na zwiększenie udziału komunikacji publicznej w podziale zadań przewozowych
2	**Akcje promocyjne dla wspólnych dojazdów samochodem**	Promocja wspólnych dojazdów do pracy z wykorzystaniem aut prywatnych pracowników pozwoli na zmniejszenie potrzeb parkingowych oraz ograniczenie zjawiska kongestii
2	**Stworzenie jednolitych materiałów informacyjnych dla transportu zbiorowego**	Materiały informacyjne powinny zawierać informacje dotyczące godzin odjazdu, skomunikowań pociągów z autobusami oraz istniejących linii autobusowych. Powinny być dostępne w formie papierowej oraz elektronicznej. Pozwoli to na lepszą orientację pasażerom w ofercie i łatwiejsze planowanie podróży. Optymalnym mechanizmem byłoby utworzenie np. witryny internetowej, w której, w sposób ujednolicony wizualnie, prezentowane byłyby rozkłady jazdy wszystkich przewoźników na terenie SPO, funkcjonowałaby również wyszukiwarka połączeń uwzględniająca wszystkich przewoźników
3	**Powołanie Pełnomocnika Zarządu SPO ds. zrównoważonej mobilności**	Zadaniem Pełnomocnika będzie koordynacja działań pomiędzy poszczególnymi JST wchodzącymi w skład SPO (a także pomiędzy podmiotami wchodzącymi w skład SPO i innymi podmiotami – m.in. wchodzącymi w skład Rady ds. Zrównoważonej Mobilności) w zakresie dążenia do modelu zrównoważonej mobilności, ze szczególnym uwzględnieniem pieszych oraz rowerzystów. Zadaniem Pełnomocnika byłoby też

Cel	Działanie	Znaczenie
		m.in. organizowanie i koordynowanie działalności Rady.
3	**Szkolenia dla pracowników JST**	Działania mają umożliwić zapoznanie się urzędników z tematyką zrównoważonej mobilności oraz innowacyjnymi rozwiązaniami, które mogą być wdrażane na obszarze SPO
3	**Monitoring wdrażania zrównoważonej mobilności w odniesieniu do poszczególnych środków transportu**	Monitoring powinien pozwolić na śledzenie na bieżąco realizacji obranych celów oraz umożliwić wprowadzenie zmian w polityce w przypadku stosownej potrzeby, wynikającej np. ze zbyt małej skali działań.

Źródło: Opracowanie własne

6 Harmonogram rzeczowo-finansowy

W tym rozdziale wskazano szacunkowe koszty rekomendowanych przedsięwzięć oraz proponowane terminy ich realizacji. Należy jednak podkreślić, że szacunek kosztów na etapie koncepcji jest obarczony pewną niedokładnością, wynikającą z faktu, że cena wielu rozwiązań technicznych różni się w zależności od wybranego wariantu rozwiązania. Koszty ponoszone podczas fazy przygotowawczej mogą istotnie się zmieniać w zależności m.in. od uzgodnień i pozwoleń.

Ponadto nie oszacowano grupy kosztów, których wartość jest ściśle związana z rodzajem i wielkością wybranego rozwiązania i na tym etapie nie jest możliwa do dokładnego określenia. Są to przede wszystkim:

- Koszty związane ze zmianą tras linii autobusowych;
- Koszty związane z wprowadzeniem integracji biletowo-taryfowej pomiędzy transportem kolejowym i autobusowym.

Tabela 16.Harmonogram rzeczowo-finansowy dla planu mobilności dla SPO

Lp.	Działanie	Planowany efekt realizacji	Koszty	Okres realizacji	Źródło finansowania
1. DZIAŁANIA WSPIERAJĄCE ROZWÓJ ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI					
1.1	**Działania promocyjne dla:** • **szerszego wykorzystania rowerów w codziennych dojazdach,** • **dojazdów transportem publicznym** • **wspólnych dojazdów samochodem**	**Zwiększenie** udziału rowerzystów w podziale zadań przewozowych oraz udziału komunikacji publicznej w podziale zadań przewozowych. **Zmniejszenie** potrzeb parkingowych oraz ograniczenie zjawiska kongestii drogowej	w zależności od podjętych działań – ustalony budżet określony przez SSPO	od lipca 2016 do końca 2016 roku	Środki własne SPO
1.2	**Powołanie Rady ds. zrównoważonej mobilności dla SPO i wybór Pełnomocnika Zarządu SPO ds. zrównoważonej mobilności**	Konsultowanie bieżących działań i uzyskanie informacji zwrotnej od zainteresowanych podmiotów	brak	od czerwca 2016 do lipca 2016	brak
1.3	**Opracowanie ujednoliconego mechanizmu konsultacyjnego dla nowych inwestycji transportowych**	Zwiększenie poziomu partycypacji społecznej i uwzględnienie potrzeb mieszkańców w zakresie transportu	brak	do lipca 2016 do września 2016	brak
1.4	**Szkolenia dla pracowników JST**	Działania mają umożliwić zapoznanie się urzędników z tematyką zrównoważonej mobilności oraz innowacyjnymi	ok. 15 000,00 zł – 20 000,00 zł	do września 2016 końca 2016 roku	Środki własne SPO

		rozwiązaniami, które mogą być wdrażane na obszarze SPO			
1.5	**Opracowanie listy miejsc niebezpiecznych pod względem działań oraz przeprowadzenie audytu BRD**	Podniesienie poziomu bezpieczeństwa	ok. 100 000,00 zł	od stycznia 2017 do czerwca 2017	Zarządcy Dróg
1.6	**Monitoring wdrażania zrównoważonej mobilności w odniesieniu do poszczególnych środków transportu**	Monitoring powinien pozwolić na śledzenie na bieżąco realizacji obranych celów oraz umożliwić wprowadzenie zmian w polityce w przypadku stosownej potrzeby, wynikającej np. ze zbyt małej skali działań	brak	proces ciągły do 2022 roku	brak
2. DZIAŁANIA ZWIĄZANE Z ROZWOJEM INFRASTRUKTURY DROGOWEJ I PARKINGOWEJ					
2.1	**Realizacja budowy obwodnic miejskich**	Uspokojenie ruchu w centach miast, zwiększenie poziomu	zgodnie z dokumentami strategicznymi	do 2022 roku	Zgodnie z dokumentami strategicznymi
2.2	**Bieżące remonty infrastruktury drogowej**	Zwiększenie komfortu i bezpieczeństwa ruchu drogowego	w zależności od zakresu	proces ciągły do 2022 roku	Zarządcy Dróg
2.3	**Rozbudowa i budowa parkingów B&R**	Zwiększenie udziału transportu rowerowego w podróżach mieszkańców SPO	szacunkowy koszt stojaka rowerowego na 20 rowerów – ok. 4000,00 zł	do kwietnia 2017	RPO WO 2014- 2020 i środki własne JST

			szacunkowy koszy budowy zadaszenia – ok. 6000 zł		
2.4	**Rozbudowa i budowa parkingów P&R**	Integracja różnych gałęzi transportu (transport indywidualny, autobus, pociąg)	szacunkowy koszt budowy parkingu uzupełniającego (5 miejsc postojowych prostopadłych) ok. 8 000,00 zł – 10 000,00 zł	do kwietnia 2018	RPO WO 2014- 2020 i środki własne JST
3. DZIAŁANIA ZWIĄZANE Z ROZWOJEM INFRASTRUKTURY DEDYKOWANEJ ROWERZYSTOM I PIESZYM					
3.1	**Przyjęcie koncepcji tras na obszarze SPO, powiatów, gmin i miejscowości**	Ustalenie działań związanych z budową tras rowerowych	brak	do końca 2016 roku	brak
3.2	**Opracowanie standardów wykonawczych infrastruktury rowerowej i dokumentacji projektowej**	Projekt wykonawczy dla budowy dróg rowerowych	opracowanie standardów wykonawczych infrastruktury rowerowej dla SPO ok. 20 000 zł dokumentacja projektowa 1 km drogi rowerowej ok. 5 000 zł – 10 000 zł	do końca 2017 roku	RPO WO 2014- 2020 i środki własne JST
3.3	**Prace budowlane związane z budową ścieżek rowerowych**	Zwiększenie udziału transportu rowerowego w podróżach mieszkańców SPO	koszt budowy 1 km ścieżki rowerowej ok. 500 000,00 zł	do końca 2022 roku	RPO WO 2014-2020 i środki własne JST

3.4	**Budowa systemu wypożyczalni rowerów miejskich**	Zwiększenie udziału transportu rowerowego w podróżach mieszkańców SPO	ok. 1 000 000,00 zł przy założeniu 9 stacji i 60 rowerów	do końca 2022 roku	RPO WO 2014-2020 i środki własne JST
3.5	**Inwentaryzacja istniejącej infrastruktury pieszej i wytypowanie miejsc do przebudowy związanych z ruchem pieszym**	Uzyskanie kompletnej wiedzy o potrzebach remontowych i inwestycyjnych na terenie SPO	Wykonanie przy pomocy zasobów urzędów powiatowych i gmin, na podstawie danych zarządców	I połowa 2017 roku	brak
3.6	**Analiza danych dotyczących zdarzeń drogowych z udziałem pieszych**	Uzyskanie kompletnej wiedzy o potrzebach remontowych i inwestycyjnych na terenie SPO	Wykonanie przy pomocy zasobów urzędów powiatowych i gmin, przy współpracy z policją	I połowa 2017 roku	brak
3.7	**Zaplanowanie harmonogramu działań inwestycyjnych oraz remontowych na kolejne lata**	Uzyskanie dokładnego horyzontu czasowego dla planowanych inwestycji	Wykonanie przy pomocy zasobów urzędów powiatowych i gmin,	I połowa 2017 roku	brak
3.8	**Rozpoczęcie działań interwencyjnych, na podstawie wyników inwentaryzacji oraz danych na temat zdarzeń drogowych**	Udrożnienie ciągów pieszych, poprawa bezpieczeństwa ruchu pieszego	0,5 mln zł rocznie na powiat	od II półrocza 2017	Środki własne JST
3.9	**Rozpoczęcie działań remontowych i inwestycyjnych dotyczących ciągów pieszych**	Poprawa jakości podróżowania pieszo oraz bezpieczeństwa ruchu pieszego	2 mln zł rocznie na powiat	od 2018 roku	Środki własne JST

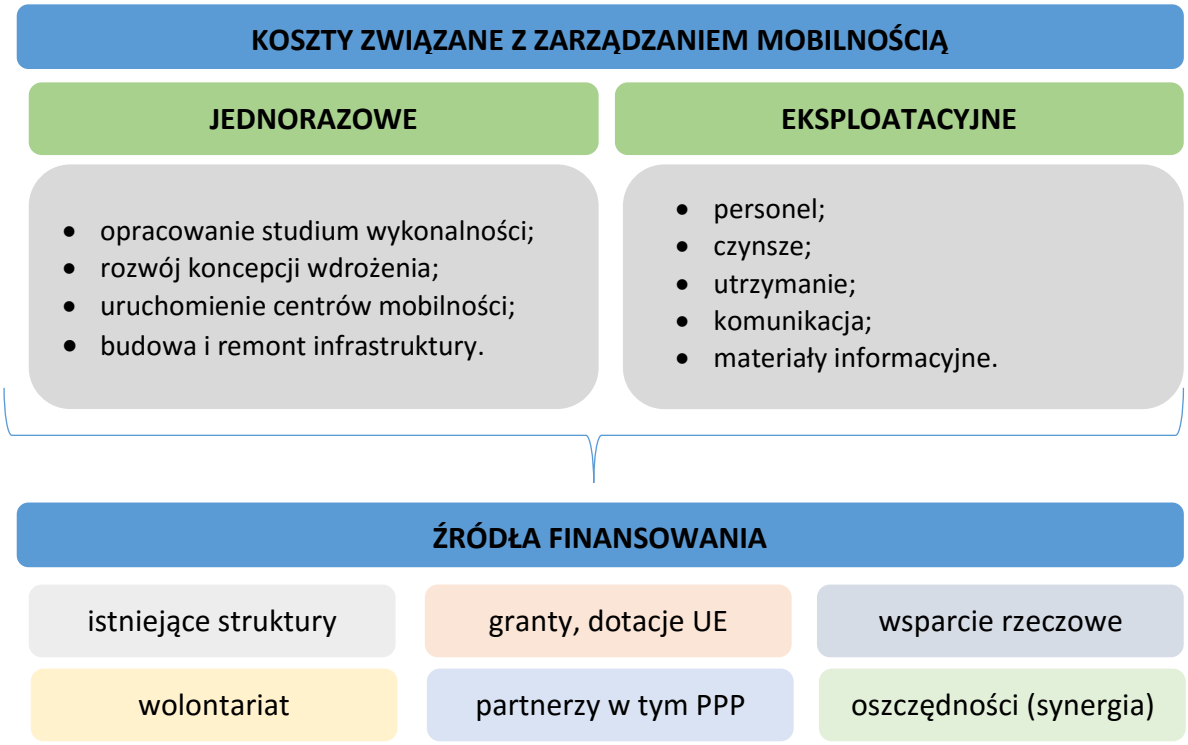
3.10	**Opracowanie i wdrożenie spójnej koncepcji MSI dla obszaru SPO**	Poprawa informacji pieszej	0,5 mln zł rocznie	od 2018 roku	Środki własne JST
4. DZIAŁANIA ZWIĄZANE Z ROZWOJEM PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO					
4.1	**Stworzenie jednolitych materiałów informacyjnych dla transportu zbiorowego: witryna internetowa**	Powstanie witryny internetowej, w której, w sposób ujednolicony wizualnie, prezentowane będą rozkłady jazdy wszystkich przewoźników na terenie SPO oraz funkcjonować będzie wyszukiwarka połączeń uwzględniająca wszystkich przewoźników	Koszt stworzenia witryny internetowej ok. 30 000 zł Roczny koszt utrzymania ok. 5 000 zł – 6 000 zł	do końca 2016 roku	Środki własne JST
4.2	**Zakup taboru autobusowego (PKS Kluczbork)**	Zakup nowych, komfortowych autobusów do realizacji przewozów o charakterze regionalnym wewnątrz SPO	ok. 700 000,00 zł - koszt zakupu jednego autobusu	do końca 2018 roku	RPO WO 2014-2020 i środki własne JST
4.3	**Modyfikacja oferty transportu autobusowego na obszarze SPO**	Synchronizacja rozkładów jazdy pociągów z autobusami; modyfikacja tras i rozkładów istniejących połączeń, ew. utworzenie nowych kursów umożliwiających dojazdy do największych zakładów pracy; zwiększenie dostępności transportu	brak danych	do końca 2017 roku	Środki własne JST; środki finansowe zakładów pracy (w zakresie utworzenia dojazdów

		publicznego prowadzące do wzrostu jego atrakcyjności			do zakładów pracy)
4.4	**Wdrożenie integracji taryfowej kolej-autobus**	Spadek cen biletów w wyniku wprowadzenia wspólnych rozwiązań biletowo-taryfowych; wzrost atrakcyjności transportu publicznego	brak danych	od lipca 2016 roku	Środki własne JST (w tym – JST spoza obszaru SPO)
4.5	**Montaż nowych wiat na przystankach autobusowych**	Poprawa jakości infrastruktury przystankowej oraz podniesienie jakości podróży transportem autobusowym	koszt jednej wiaty ok. 65 000 zł	od początku 2017 roku	Środki własne JST

Źródło: Opracowanie własne

6.1 Źródła finansowania

Rysunek 10. Koszty związane z zarządzaniem mobilnością i źródła finansowania



Źródło: Opracowanie własne

6.1.1 Fundusze Unii Europejskiej

Unijna perspektywa finansowa 2014-2020 wkracza właśnie w Polsce w fazę realizacji. W 2015 roku ogłoszone zostały pierwsze konkursy finansowane w ramach środków z poszczególnych Programów Operacyjnych.

Nowy okres programowania (lata 2014-2020) to nowe zasady nie tylko dystrybucji środków, ale również nowe podejście do filozofii polityki spójności. Najważniejszym na poziomie europejskim dokumentem strategicznym w tym zakresie jest **„Strategia Europa 2020”,** która wyznacza **11 Celów Tematycznych (CT)** stanowiących swoiste „menu” obszarów merytorycznych, które wspierane będą z funduszy europejskich.

Rysunek 11. Cele Tematyczne " Strategii Europa 2020"

STRATEGIA EUROPA 2020	
11 Celów Tematycznych (CT)	
1.	wzmacnianie badań naukowych, rozwoju technologicznego i innowacji
2.	zwiększenie dostępności, stopnia wykorzystania i jakości technologii informacyjno – komunikacyjnych
3.	podnoszenie konkurencyjności małych i średnich przedsiębiorstw
4.	wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach
5.	promowanie dostosowania do zmian klimatu, zapobiegania ryzyku i zarządzania ryzykiem
6.	zachowanie i ochrona środowiska oraz promowanie efektywnego gospodarowania zasobami
7.	promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu w najważniejszych infrastruktur sieciowych
8.	wspieranie zatrudnienia i mobilności pracowników
9.	wspieranie włączenia społecznego i walka z ubóstwem
10.	inwestowanie w edukację, umiejętności i uczenie się przez całe życie
11.	wzmacnianie potencjału instytucjonalnego i skuteczności administracji publicznej

Źródło: Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013

Każdy z CT dzieli się wewnętrznie na Priorytety Inwestycyjne, które wskazują bezpośrednio rodzaje projektów mogące otrzymać wsparcie. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013, ustanawiające wspólne przepisy dla unijnych funduszy pomocowych (dalej: Rozporządzenie ogólne) w Tytule II, Rozdziale I „Cele tematyczne EFSI oraz wspólne ramy strategiczne" w Artykule 9 wyjaśnia, że cele w nim opisane mają przyczynić się do realizacji unijnej strategii na rzecz inteligentnego, zrównoważonego wzrostu sprzyjającego włączeniu społecznemu –czyli realizacji Strategii Europa 2020

Spośród zaprezentowanych powyżej 11 Celów Tematycznych, dla inwestycji związanych z tematyką transportu (w tym: kwestii rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej najistotniejsze znaczenie ma CT 4 (gospodarka niskoemisyjna). Jak już zostało nadmienione, struktura celów jest hierarchiczna – składają się na nie poszczególne Priorytety Inwestycyjne (PI). Poniższa tabela przedstawia poszczególne PI w ramach CT 4.

Tabela 17. Priorytety Inwestycyjne w ramach Celu Tematycznego 4

Nazwa CT	Priorytety inwestycyjne
4. Wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach	4.1 Wspieranie wytwarzania i dystrybucji energii pochodzącej ze źródeł odnawialnych
	4.2 Promowanie efektywności energetycznej i korzystania z odnawialnych źródeł energii w przedsiębiorstwach
	4.3 Wspieranie efektywności energetycznej, inteligentnego zarządzania energią i wykorzystania odnawialnych źródeł energii w infrastrukturze publicznej, w tym w budynkach publicznych, i w sektorze mieszkaniowym
	4.4 Rozwijanie i wdrażanie inteligentnych systemów dystrybucji działających na niskich i średnich poziomach napięcia
	4.5 Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu
	4.7 Promowanie wykorzystywania wysokosprawnej kogeneracji ciepła i energii elektrycznej w oparciu o zapotrzebowanie na ciepło użytkowe

Źródło: Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013

Główny nacisk dotyczący rozwiązań związanych z rozwojem mobilności miejskiej mieści się w obrębie Priorytetu Inwestycyjnego 4.5: **„Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu”.**

Powyższe informacje mają znaczenie dla dalszych analiz, prowadzonych już na poziomie krajowym. W ramach Rozporządzenia ogólnego zwrócić należy jeszcze uwagę na zapisy dotyczące Umowy partnerstwa. Jest to, zgodnie z zapisami tego rozporządzenia, najistotniejszy dokument strategiczny odnoszący się do wydatkowania EFSI. Zapisy, o których mowa, znajdują się w Rozdziale II („Umowa Partnerstwa”), w Artykule 14 („Przygotowanie Umowy Partnerstwa”). W powyższym artykule, w ustępie pierwszym jest wskazane jednoznacznie, że każde państwo członkowskie UE przygotowuje umowę partnerstwa (UP) na okres od dnia 1.01.2014 r. do dnia 31.12.2020 r. Ustęp trzeci zaś doprecyzowuje, że UP obejmuje całe wsparcie z EFSI w danym państwie członkowskim.

Rysunek 12. Umowa Partnerstwa

Źródło: Opracowanie własne

Umowa Partnerstwa stanowi punkt wyjścia do opracowania poszczególnych Programów Operacyjnych: mowa tu zarówno o samych dokumentach mających w nazwie człony „Program Operacyjny…", jak również o ich uzupełnieniach w postaci Szczegółowych Opisów Osi Priorytetowych (SzOOP), na szczeblu zarówno krajowym, jak i regionalnym.

Zgodnie bowiem z Umową Partnerstwa, Priorytety Inwestycyjne realizowane są za pośrednictwem poszczególnych Programów Operacyjnych.

Tabela 18. Programy Operacyjne w Pespektywie 2014-2020

Lp.	Nazwa Programu Operacyjnego	Cele tematyczne
1.	PO Infrastruktura i Środowisko	4, 5, 6, 7
2.	PO Wiedza Edukacja Rozwój	8, 9, 10
3.	PO Polska Cyfrowa	2
4.	PO Inteligentny Rozwój	1, 3
5.	PO Polska Wschodnia	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7
6.	16 Regionalnych Programów Operacyjnych	1-11

Źródło: Opracowanie własne

Możliwości sfinansowania inwestycji związanych z rozwojem mobilności na obszarze SPO należy poszukiwać w dwóch programach operacyjnych:

- **Programie Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko;**
- **Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Opolskiego.**

Wspomniane zostało również już wcześniej, że opisem danego Programu Operacyjnego (PO) zajmuje się kilka dokumentów: jest to dokument o takiej samej nazwie, jest również Szczegółowy Opis Osi Priorytetowej, który uszczegółowia informacje dotyczące mechanizmów dystrybucji środków w ramach danego PO.

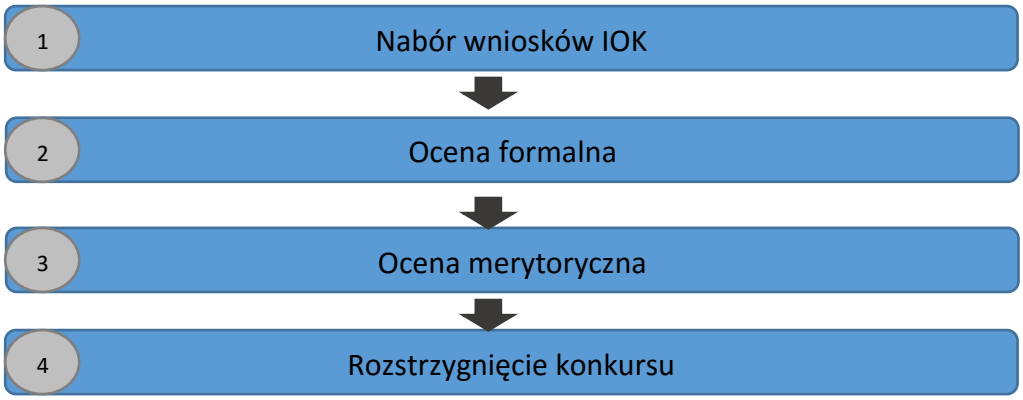
- **Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko** – dokument o nazwie Program Operacyjny został zatwierdzony w dniu 16.12.2014 r., natomiast aktualna obowiązująca wersja 1.4 Szczegółowego Opis Osi Priorytetowych pochodzi z dnia 13.04.2016 r. Działania przedstawione w niniejszym Planie Mobilności wpisują się w następujące założenia POIiŚ:
    - Oś priorytetowa VI Rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego w miastach – w zakresie zwiększenia wykorzystania niskoemisyjnego transportu miejskiego;

W ramach POIiŚ w przypadku transportu miejskiego finansowane będą projekty wynikające ze Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla 13 miast wojewódzkich. Wybór projektów do dofinansowania w ramach priorytetu inwestycyjnego nastąpi w trybie pozakonkursowym, który będzie stosowany wobec 13 miast wojewódzkich i ich obszarów funkcjonalnych posiadających Strategie Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT).

- **Regionalny Program Operacyjny Województwa Opolskiego** – dokument o nazwie Regionalny Program Operacyjny został zatwierdzony w grudniu 2014 r. Najnowsza wersja Szczegółowego Opisu Osi Priorytetowych pochodzi z dnia 11 kwietnia 2016 r. (wersja 11). Działania przestawione w Planie Mobilności wpisują się w następujące założenia RPO:
    - Oś priorytetowa III – Gospodarka Niskoemisyjna;
    - Działanie 3.1 Strategie niskoemisyjne;
    - Poddziałanie 3.3.1 Strategie niskoemisyjne w miastach subregionalnych.

Wybór projektów do dofinansowania w ramach poddziałania 3.3.1 nastąpi w trybie konkursowym. Podmiotem odpowiedzialnym za przeprowadzenie naboru, ocenę wniosków oraz przyjmowanie protestów jest Instytucja Zarządzająca RPO WO 2014-2020. O dofinansowanie mogą się ubiegać m.in. jednostki samorządu terytorialnego oraz ich związki, porozumienia i stowarzyszenia, jednostki organizacyjne JST posiadające osobowość prawną i przedsiębiorstwa. Wsparcie otrzymają projekty wynikające z planów gospodarki niskoemisyjnej, przygotowanych przez władze samorządowe, dotyczące w szczególności infrastruktury transportu publicznego, tj. planów zrównoważonej mobilności miejskiej.

Tryb konkursowy przebiega w 4 etapach:



Nabór wniosków do dofinansowanie projektów w ramach procedury konkursowej poprzedza ogłoszenie o konkursie, które zamieszczane jest na Portalu Funduszy Europejskich oraz na stronie internetowej IOK (Instytucji Organizującej Konkurs) na co najmniej 30 dni przed planowanym rozpoczęciem naboru wniosków o dofinansowanie projektu. IOK przeprowadza konkurs na podstawie zatwierdzonego przez IZ RPO WO 2014-2020 regulaminu, który zamieszczany jest na stronie internetowej IOK oraz na portalu Funduszy Europejskich.

6.1.2 Partnerstwo publiczno-prywatne

Innym, w pewnej mierze „alternatywnym" sposobem przeprowadzenia inwestycji dotyczących rozwoju mobilności na obszarze SPO może być formuła partnerstwa publiczno-prywatnego. Partnerstwo prywatno-publiczne (PPP) w *Wytycznych Komisji Europejskiej z 2003 r. dotyczących udanego partnerstwa prywatno-publicznego* zdefiniowane jest jako partnerstwo sektora publicznego i prywatnego mające na celu realizację przedsięwzięć lub świadczenie usług, tradycyjnie dostarczanych przez sektor publiczny.

Partnerstwo publiczno-prywatne jest od wielu lat powszechnie stosowaną na świecie metodą współpracy administracji publicznej, zarówno centralnej, jak i samorządowej, z partnerami prywatnymi. W oparciu o umowę długoterminową zawartą pomiędzy podmiotem publicznym a podmiotem prywatnym, PPP jest przedsięwzięciem którego celem przede wszystkim jest stworzenie składników infrastruktury umożliwiającej świadczenie usług o charakterze publicznym. Polega więc ono na przekazaniu podmiotowi prywatnemu realizacji zadania o charakterze publicznym. Dzięki dodatkowym źródłom kapitału, dzieleniu ryzyka czy zaangażowaniu specjalistycznej wiedzy i doświadczenia uczestniczącego podmiotu prywatnego efektem takiej współpracy jest wzrost efektywności realizacji prowadzonych inwestycji.

W Polsce ramy prawne PPP wyznacza Ustawa z dnia 19 grudnia 2008 r. o partnerstwie publiczno-prywatnym.

7 Wdrażanie i monitoring Planu Mobilności

Kolejnym etapem po przyjęciu Planu Mobilności dla Subregionu Północnego Opolszczyzny przez władze publiczne jest proces jego wdrożenia oraz monitorowania. Obejmuje on wszelkie czynności niezbędne dla rzeczywistego i skutecznego funkcjonowania niniejszego dokumentu. Zgodnie z wytycznymi wydanymi przez Komisję Europejską[104], proces wdrożenia planu mobilności powinien zawierać szereg czynności uwzględniających:

- zapewnienie właściwego zarządzania i komunikacji, w tym:
  - komunikację i zaangażowanie mieszkańców;
  - sprawdzenie postępów w świetle przyjętych celów;
  - zarządzanie planem działania.
- wyciągnięcie wniosków, w tym:
  - identyfikację nowych wyzwań dla nowych generacji Planów Mobilności;
  - ocenę sytuacji – rozumienie sukcesów i porażek;
  - regularną aktualizację działania.

Co ważne, Plan Mobilności jako dokument strategiczny nie określa w sposób dokładny realizacji działań technicznych ujętych w dokumencie, a jedynie ogólnie wyznacza kierunki podjęcia działań zmierzających do osiągnięcia zakładanych celów.

Zgodnie z przyjętym harmonogramem działań, wdrożenie planu mobilności na obszarze SPO będzie przebiegało w kilku etapach. Implementacja etapu pierwszego nastąpi w **2016 roku**. Działania związane z tym etapem będą dotyczyły utworzenia przez stronę publiczną w porozumieniu z interesariuszami oraz autorami planu jednostki odpowiedzialnej za organizację oraz promocję efektywnego i zrównoważonego systemu transportowego. W kolejnym etapie przypadającym na lata **2016 – 2022** planowane jest prowadzenie działań związanych z regularnym monitorowaniem realizacji planowanych przedsięwzięć, wskazanych w niniejszym planie mobilności. Zostaną one ujęte w przedstawionych wcześniej aktach normatywnych i dokumentach strategicznych. W skład etapu drugiego wchodzi również działanie polegające na prowadzeniu współpracy z poszczególnymi interesariuszami przez utworzoną jednostkę koordynującą, mające na celu ewentualne udoskonalanie/ modyfikację przyjętych działań zmierzających do osiągnięcia zakładanych celów. Rolą tej jednostki będzie również sprawowanie zarządu nad planem działania. Ostatnim etapem wdrożenia planu mobilności, planowanym na **2023 rok**, będzie sporządzenie końcowego raportu zawierającego ocenę funkcjonowania systemu transportowego na obszarze SPO po wdrożeniu wszystkich zakładanych działań związanych z jego usprawnieniem oraz identyfikację nowych wyzwań stojących przed tym systemem w kolejnych latach.

[104] Wytyczne Komisji Europejskiej związane z opracowywaniem i wdrożeniem Planu Zrównoważonej Mobilności, 2013.

7.1 Istota systemu monitorowania Planu Mobilności

Określenie i przyjęcie zasad monitorowania oraz oceny poszczególnych działań jest istotną kwestią związaną z fazą funkcjonowania Planu Mobilności dla SPO. Wszelkie działania związane z procesem monitorowania stanowią istotny wkład podczas opracowywania końcowej oceny strategii oraz poprawy efektywności przyszłego projektu planu. Monitoring planu mobilności pozwala stwierdzić, czy cele dotyczące planu działania są realizowane zgodnie z przyjętymi założeniami. Proces ten powinien być prowadzony regularnie we wcześniej określonych przedziałach czasowych. Pozwoli to na systematyczną aktualizację prowadzonych działań, ocenę skuteczności tych działań oraz identyfikację nieprzewidzianych problemów, które mogą wystąpić w trakcie procesu realizacji dokumentu. Ponadto monitoring kluczowych działań może również pomóc w znalezieniu i naprawieniu popełnionego błędu lub występowania błędnych założeń dotyczących planu działania.

7.2 Wskaźniki

Ocena skuteczności działań realizowanych w ramach założeń przyjętych w planie mobilności dla SPO, odbywa się w odniesieniu do wskaźników przedstawiających zamianę zachowań komunikacyjnych, wpływ na infrastrukturę transportową czy wpływ na środowisko przyrodnicze. Wskaźniki te pozwalają określić czy realizacja planu wpłynęła na zmianę wskazanych wartości, czy zakładane cele zostały osiągnięte, a tym samym – czy projekt planu okazał się skuteczny. W tym celu porównywane są wartości poszczególnych wskaźników przed wdrożeniem planu, w trakcie jego obowiązywania oraz po jego realizacji. Wartości poszczególnych wskaźników otrzymane zostały na podstawie badań opartych na przeprowadzonych ankietach społecznych z mieszkańcami SPO, pomiarach związanych z ruchem pojazdów, danych statystycznych, a także inwentaryzacji terenu. W tabeli 16 zostały wymienione wskaźniki, przedstawiające skuteczność realizacji przeprowadzonych działań w ramach planu mobilności.

Otrzymanie wyników przedstawiających efekty wdrożenia Planu Mobilności dla SPO wymaga uprzedniego określenia i uszeregowania wskaźników w poszczególnych kategoriach. Wszystkie wskaźniki możemy przydzielić do jednej z kategorii związanych z:

- bezpieczeństwem w przemieszczaniu się;
- ekonomią i finansami;
- ochroną środowiska;
- polityką parkingową;
- transportem ładunków;
- transportem rowerowym;
- transportem samochodowym;
- transportem zbiorowym;
- zrównoważoną mobilnością.

Za najistotniejsze wskaźniki monitorujące realizację przyjętego dokumentu, mające kluczowy charakter przy jego ocenie uznaje się:

- udział transportu innego niż samochodowy w ogólnej liczbie podróży odbywanych z podziałem na poszczególne środki transportu (transport publiczny, transport rowerowy, ruch pieszy);
- liczbę ofiar wypadków z podziałem na poszczególne środki transportu, w tym osób niezmotoryzowanych;
- liczbę barier architektonicznych uniemożliwiających swobodne przemieszczanie się pieszo;
- stopień zadowolenia mieszkańców z funkcjonowania systemu transportu publicznego na obszarze subregionu północnego Opolszczyzny.

Dane dotyczące wartości poszczególnych wskaźników zostaną zebrane trzykrotnie na potrzeby niniejszego opracowania. W pierwszej kolejności zostaną zebrane wszelkie niezbędne dane za rok 2016 (lub 2015 w przypadku danych pomiaru ruchu), w celu przedstawienia obecnej sytuacji i obszarów problemowych dotyczących szeroko pojętej mobilności. Kolejne zbieranie niezbędnych danych nastąpi w 2019 roku podczas opracowywania raportu średniookresowego przedstawiającego realne skutki wprowadzenia w życie zapisów Planu Mobilności dla SPO. Z kolei dane zebrane w 2022 roku pozwolą na sporządzenie raportu podsumowującego wszelkie działania ujęte w dokumencie, a zarazem pozwolą ocenić ich skuteczność.

Tabela 19.Wskaźniki monitorujące efekty realizacji założeń przyjętych w Planie Mobilności dla Subregionu Północnego Opolszczyzny

Czynnik	Okres pomiaru	Parametr	Wskaźnik	Stan obecny	Stan w 2019r.	Stan w 2022r. (po zakończeniu wdrażania Planu Mobilności)
Bezpieczeństwo w przemieszczaniu się						
Długość dróg publicznych objętych strefą ruchu uspokojonego	2016, 2019, 2022 r.	Długość dróg w mierzona kilometrach	Wzrost długości dróg z ruchem uspokojonym			
Liczba barier architektonicznych uniemożliwiająca swobodne przemieszczanie się pieszo	2016, 2019,2022 r.	Liczba barier	Zmniejszenie liczby barier			
Liczba ofiar wypadków z podziałem na różne środki transportu	2016, 2019, 2022 r.	Liczba ofiar na drogach (liczba rannych i zabitych)	Spadek liczby ofiar			
Liczba wypadków na drogach publicznych i linach kolejowych	2016, 2019, 2022 r.	Liczba wypadków	Spadek liczby wypadków			
Ekonomia i finanse						
Udział w budżetach powiatów i gmin wydatków związanych z utrzymaniem infrastruktury transportowej oraz funkcjonowaniem przewozów pasażerskich	2016, 2019, 2022 r.	Procentowy udział w całkowitym budżecie jednostki administracyjnej	Wzrost procentowego udziału			

Czynnik	Okres pomiaru	Parametr	Wskaźnik	Stan obecny	Stan w 2019r.	Stan w 2022r. (po zakończeniu wdrażania Planu Mobilności)
Koszty związane z utrzymaniem nowej infrastruktury	2016, 2019, 2022 r.	Stosunek wydatków ponoszonych na utrzymanie nowej infrastruktury względem wielkości zainteresowania korzystania z niej	Poprawa stosunku pomiędzy wydatkami na utrzymanie infrastruktury do liczby korzystających z niej			
Zamożność społeczeństwa	2016, 2019, 2022 r.	Średnia wartość dochodów w gospodarstwie domowym	Wzrost średniej wartości dochodów			
Ochrona środowiska						
Liczba pojazdów komunikacji publicznej spełniających najnowsze normy emisji spalin EURO 6	2016, 2019, 2022 r.	Liczba pojazdów komunikacji publicznej	Wzrost liczby pojazdów			
Poziom emisji zanieczyszczeń	2016, 2019, 2022 r.	Wartość zanieczyszczeń w powietrzu	Spadek wartości emitowanych zanieczyszczeń			
Zasięg obszarów dotkniętych ponadnormatywnym hałasem komunikacyjnym	2016, 2019, 2022 r.	Obszar dotknięty hałasem komunikacyjnym mierzony w metrach	Zmniejszanie zakresu występowania obszarów dotkniętych hałasem komunikacyjnym			
Polityka parkingowa						
Liczba miejsc parkingowych objętych strefą płatnego	2016,2019, 2022 r.	Liczba miejsc parkingowych	Wzrost liczby miejsc parkingowych			

Czynnik	Okres pomiaru	Parametr	Wskaźnik	Stan obecny	Stan w 2019r.	Stan w 2022r. (po zakończeniu wdrażania Planu Mobilności)
parkowania w pasie drogi publicznej		w obszarze administracyjnym miasta Kluczbork, Olesno, Namysłów				
Liczba miejsc parkingowych przy punktach przesiadkowych	2016,2019, 2022 r.	Liczba miejsc parkingowych	Wzrost liczby miejsc parkingowych			
Transport rowerowy						
Długość ścieżek rowerowych i pasów rowerowych	2016,2019, 2022 r.	Długość ścieżek rowerowych	Wzrost długości ścieżek rowerowych			
Liczba miejsc rowerowych przy punktach przesiadkowych	2016,2019, 2022 r.	Liczba miejsc rowerowych	Wzrost liczby miejsc rowerowych			
Liczba miejsc rowerowych w przestrzeni publicznej	2016,2019, 2022 r.	Liczba miejsc rowerowych	Wzrost liczby miejsc rowerowych			
Transport samochodowy						
Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych	2016,2019, 2022 r.	Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych	Spadek liczby samochodów			
Natężenie ruchu na drogach publicznych	2015,2020 r.	Liczba pojazdów poruszających się po drogach publicznych	Spadek liczby pojazdów			
Stan techniczny dróg publicznych i obiektów inżynieryjnych	2016,2019, 2022 r.	Stan techniczny dróg	Poprawa stanu technicznego dróg publicznych			
Udział carpoolingu we wszystkich odbywanych	2016,2019, 2022 r.	Procentowy udział carpoolingu we wszystkich podróżach	Wzrost podróży samochodem osobowym w formie carpoolingu			

Czynnik	Okres pomiaru	Parametr	Wskaźnik	Stan obecny	Stan w 2019r.	Stan w 2022r. (po zakończeniu wdrażania Planu Mobilności)
podróżach samochodem osobowym		odbywanych samochodem				
Transport zbiorowy						
Czas podróży różnymi środkami transportu pomiędzy poszczególnymi celami podróży	2016,2019, 2022 r.	Czas podróży	Spadek czasu podróży			
Punktualność środków transportu publicznego	2016,2019, 2022 r.	Procentowy wskaźnik punktualności	Wzrost wskaźnika punktualności			
Liczba pasażerów korzystająca z środków komunikacji transportu publicznego	2016,2019, 2022 r.	Liczba pasażerów	Wzrost liczby pasażerów			
Liczba pojazdów komunikacji publicznej przyjaznej osobom niepełnosprawnym	2016,2019, 2022 r.	Liczba pojazdów	Wzrost liczby pojazdów we flotach przewoźników			
Stan techniczny linii kolejowych	2016,2019, 2022 r.	Stan techniczny linii kolejowych	Poprawa stanu technicznego linii kolejowych			
Stopień zadowolenia mieszkańców z funkcjonowania transportu publicznego	2016,2019, 2022 r.	Procentowy wskaźnik zadowolenia mieszkańców	Wzrost wskaźnika zadowolenia			
Średnia prędkość handlowa kolejowego transportu publicznego	2016,2019, 2022 r.	Średnia prędkość	Wzrost prędkości transportu kolejowego			

Czynnik	Okres pomiaru	Parametr	Wskaźnik	Stan obecny	Stan w 2019r.	Stan w 2022r. (po zakończeniu wdrażania Planu Mobilności)
Średnia prędkość komunikacyjna poszczególnych środków drogowego transportu publicznego	2016,2019, 2022 r.	Średnia prędkość	Wzrost prędkości transportu drogowego			
Wskaźnik dostępności transportu publicznego	2016,2019, 2022 r.	Wskaźnik dostępności	Wzrost wskaźnika dostępności			
Zrównoważona mobilność						
Liczba przedsiębiorstw uczestniczących we wprowadzaniu założeń planu	2016,2019, 2022 r.	Liczba przedsiębiorstw	Wzrost liczby przedsiębiorstw			
Poziom poparcia realizacji zakładanych inwestycji przez interesariuszy	2016,2019, 2022 r.	Procentowy poziom poparcia	Wzrost poziomu poparcia			
Poziom świadomości istnienia alternatywnych środków transportu wśród interesariuszy	2016,2019, 2022 r.	Procentowy poziom świadomości	Wzrost poziomu świadomości			
Wykaz realizacji zatwierdzonych działań inwestycyjnych wpływających na poprawę funkcjonowania zrównoważonego transportu	2016,2019, 2022 r.	Liczba działań inwestycyjnych	Wzrost liczby przeprowadzonych działań inwestycyjnych			
Średnia odległość do pokonania w węźle przesiadkowym	2016,2019, 2022 r.	Średnia odległość mierzona w metrach	Spadek średniej odległości			

Czynnik	Okres pomiaru	Parametr	Wskaźnik	Stan obecny	Stan w 2019r.	Stan w 2022r. (po zakończeniu wdrażania Planu Mobilności)
Udział podróży transportem niesamochodowym w ogólnej liczbie odbywanych podróży	2016,2019, 2022 r.	Procentowy udział odbywanych podróży transportem niesamochodowym w ogólnej liczbie odbywanych podróży	Wzrost odbywanych podróży transportem niesamochodowym			
Wykaz podjętych działań przez władze obszaru na rzecz promowania transportu zrównoważonego	2016,2019, 2022 r.	Liczba działań	Wzrost liczby podjętych działań			

Źródło: opracowanie własne

7.3 Zarządzanie realizacją Planu

Realizacja ustaleń zapisanych w Planie Mobilności dla Subregionu PółnocnegoOpolszczyzny wymusza podjęcie działań umożliwiających sprawne zarządzanie przyjętym dokumentem. Zarządzanie Planem Mobilności jest jednym z najbardziej efektywnych, a zarazem najmniej kosztownych procesów dotyczących tego dokumentu. Wszelkie działania związane z zarządzaniem Planem Mobilności mają na celu podniesienie jakości i efektywności systemu istniejącego transportowego na obszarze SPO bez ponoszenia nakładów finansowych na inwestycje związane z infrastrukturą transportową.

Kluczowym działaniem jest prowadzenie nadzoru nad wypełnianiem zadań przewidzianych w harmonogramie oraz ich finasowaniem. Ponadto proces zarządzania planem mobilności zakłada regularne prowadzenie wspomnianego wcześniej procesu monitoringu i związanych z nim działań umożliwiających sprawne osiągnięcie zakładanych celów. Istotną kwestią z punktu widzenia zarządzania fazą realizacji planu jest również prowadzenie współpracy ze wszystkimi grupami interesu zaangażowanych w niniejszy projekt. Ostatnią czynnością związaną z procesem zarządzania realizacji planu mobilności dla SPO będzie sporządzenie raportu końcowego oceniającego całkowity proces realizacji niniejszego dokumentu. Wykonaniem wszystkich powyższych działań będzie zajmować się wspomniana już wcześniej nowoutworzona jednostka odpowiedzialna za organizację oraz promocję efektywnego i zrównoważonego systemu transportowego na obszarze SPO.

8 Uzasadnienie przyjętych rozwiązań

Założenia przyjęte w niniejszym dokumencie są zbieżne z kierunkami rozwoju transportu, wskazanymi w dokumentach unijnych, krajowych i regionalnych, a także w dokumentach uchwalonych przez samorządy lokalne z obszaru SPO. W planie mobilności wykazano zarówno konieczność intensywnego rozwoju bądź modernizacji sieci drogowej, jak i rozwoju alternatywnych form transportu – zarówno publicznego transportu zbiorowego, jak i transportu niezmechanizowanego: rowerowego (i pochodnych) oraz pieszego i w systemie „Nordic Walking".

Podkreślić należy, że choć w unijnych, krajowych i regionalnych dokumentach strategicznych konsekwentnie podkreśla się konieczność rozwoju komunikacji kolejowej, to w obrębie samego SPO możliwości jej rozwoju będą stosunkowo niewielkie. Nie mniej jednak, rola kolei w podróżach o charakterze regionalnym (poza SPO) powinna się zwiększać, a środkiem do tego celu powinna być m.in. integracja taryfowa i rozkładowa pociągów z autobusami oraz budowa bądź rozbudowa parkingów (samochodowych i rowerowych) w obrębie stacji i przystanków kolejowych, co jest działaniem typowym dla największych aglomeracji świata, a obecnie już także – dla największych miast w Polsce.

Postulowany w niniejszym dokumencie wzrost znaczenia transportu rowerowego i pieszego – najbardziej ekologicznych form przemieszczania się – wychodzi naprzeciw zarówno zapisom dokumentów strategicznych, jak i trendom i praktyce działań obserwowanych na obszarze UE.

Nie zmienia to jednak faktu, że rozwój motoryzacji indywidualnej i tak – nawet przy dynamicznym rozwoju innych form transportu – będzie następował. Liczba zarejestrowanych samochodów w Polsce na koniec 2014 r. (20,00 mln) była większa, niż przewidywała sporządzona w 2005 r. prognoza GDDKiA, szacująca dynamikę zmian na rynku motoryzacji indywidualnej w Polsce do 2030 r. Szacowany w tej prognozie wynik na 2015 r. w rzeczywistości został osiągnięty już w 2012 r. Ta prognoza zakłada, że w 2030 r. w Polsce będzie zarejestrowanych ok. 29,5 mln samochodów.

W tym kontekście należy podkreślić, iż nie ma żadnych wątpliwości, że niezbędnymi dla mieszkańców SPO są planowane inwestycje drogowe, na czele z budową obwodnic (w tym: dalszy etap budowy obwodnicy Kluczborka), a także dalsza modernizacja istniejącej sieci, co również jest działaniem podnoszącym jej przepustowość.

Doświadczenia praktycznie wszystkich miast na całym świecie są jednak takie, że poprawa warunków jazdy samochodem (choćby poprzez „wyprowadzenie" z centrum ruchu tranzytowego) powoduje, że część osób rezygnuje z komunikacji publicznej i przesiada się z powrotem do samochodu. Dodając do tego spodziewany dalszy gwałtowny wzrost liczby prywatnych samochodów w Polsce – należy spodziewać się, że nawet jeśli po zakończeniu poszczególnych inwestycji drogowych znikną niektóre problemy, to powrócą one w ciągu kilku - kilkunastu kolejnych lat.

Dlatego też – wobec niewielkiego znaczenia komunikacji kolejowej na obszarze SPO – tak ważnym jest, by rozwijać nie tylko komunikację autobusową (która również – choć naturalnie w znacznie mniejszym stopniu niż prywatne samochody – przyczynia się do zjawiska kongestii drogowej), ale także te elementy transportu, które drogi odciążają całkowicie – tj. transport rowerowy i pieszy.

Zgodnie z unijną i krajową polityką transportową, wprowadzone zostały rozwiązania służące integracji przewozów zbiorowych zarówno wewnątrz obszaru objętego planem mobilności, jak i poza nim, a także zarekomendowane zostały działania służące integracji różnych form transportu w postaci budowy parkingów, integracji informacji o rozkładach jazdy oraz, w miarę możliwości, integracji taryfowej.

Cele związane z ograniczaniem negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne będą osiągane poprzez podnoszenie atrakcyjności transportu publicznego oraz rozwój niezmechanizowanych form transportu – tj. transportu rowerowego i pieszego. To powinno sprzyjać ograniczeniu motoryzacji indywidualnej i ograniczeniu emisji spalin.

9 Bibliografia i wykaz dokumentów powiązanych

Akty prawne:

1. Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju, M.P. 2012 poz. 252, Uchwała Nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie przyjęcia Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030
2. Program Budowy Dróg Krajowych i Autostrad na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025r.), przyjęty Uchwałą Rady Ministrów nr 156/2015 z dnia 8 września 2015 r.
3. Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, Dz.U. 1999 nr 43 poz. 430 z późn. zm.
4. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie, Dz.U. 2015 poz. 1744
5. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa I Gospodarki Morskiej z dnia 23 września 2013 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, Dz.U. 2013 poz. 1326
6. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i rady (UE) nr 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 680/2007 i (WE) nr 67/2010, Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 348/129
7. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013, Dz. Urz. UE L 347 z 20 grudnia 2013 r. - załącznik 1 do „Komunikatu Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno – Społecznego i Komitetu Regionów", KOM (2013) 913 final, Bruksela, 17.12.2013, uzupełniony dokumentem pt. „Wytyczne. Opracowanie i wdrożenie planu zrównoważonej mobilności miejskiej", Bruksela, marzec 2014 r.
8. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. ustanawiające wspólne przepisy dotyczące funduszy: EFRR, EFS, FS, EFRROW oraz EFMiR
9. Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70, Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 315/1
10. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Dobrodzień, przyjęte Uchwałą nr III/20/02 Rady Miejskiej w Dobrodzieniu z dnia 12.12.2002 r.
11. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Domaszowice, przyjęte Uchwałą nr III/11/10 Rady Gminy Domaszowice z dnia 28 grudnia 2010 r.

12. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Gorzów Śląski, przyjęte Uchwałą nr XLVI/353/2010 Rady Miejskiej w Gorzowie Śl. z dnia 30 września 2010 r.
13. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Kluczbork, przyjęte Uchwałą nr XIX/194/12 Rady Miejskiej w Kluczborku z dnia 24 lutego 2012 r.
14. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Lasowice Wielkie, przyjęte Uchwałą nr XLVI- 272/06 Rady Gminy Lasowice Wielkie z dnia 25 października 2006 r.
15. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Olesno przyjęte Uchwałą nr XIX/142/2012 Rady Miejskiej w Oleśnie z dnia 27 marca 2012 r.
16. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Namysłów, przyjęte Uchwałą nr 177/VII/16 Rady Miejskiej w Namysłowie z dnia 24 marca 2016 r.
17. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Praszka, przyjęte Uchwałą nr 168/XVII/2000 Rady Miejskiej w Praszce z dnia 27 czerwca 2000 r.
18. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Pokój, przyjęte Uchwałą nr XVIII/153/2012 Rady Gminy Pokój z dnia 26 listopada 2012r.
19. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Radłów, przyjęte Uchwałą nr 36/VI/2011 z dnia 20 kwietnia 2011 r.
20. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Świerczów, przyjęte Uchwałą nr XI/71/2011 Rady Gminy w Świerczowie z dnia 30 listopada 2011 r.
21. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Wilków, przyjęte Uchwałą nr VIII/61/11 Rady Gminy w Wilkowie z dnia 9 września 2011 r.
22. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Wołczyn, przyjęte Uchwałą nr XXXV/261/2013 Rady Miejskiej w Wołczynie z dnia 25 września 2013 r.
23. Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010 r., Dz.U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13, z późn. zm.
24. Ustawa Prawo o ruchu drogowym z dnia 20 czerwca 1997 r., Dz.U. 1997 Nr 98 poz. 602 z późn. zm.

Dokumenty strategiczne:

1. Biała Księga. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu, KOM (2011) 144 wersja ostateczna, Komisja Europejska, Bruksela 2011
2. Krajowy Program Kolejowy (KPK) do 2023 roku, przyjęty Uchwałą Rady Ministrów nr 162/2015 z dnia 15 września 2015 r.

3. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Opolskiego, przyjęty Uchwałą Sejmiku Województwa Opolskiego nr XLIV/505/2014 z dnia 22 lipca 2014 r.
4. Regionalny Program Operacyjny Województwa Opolskiego na lata 2014-2020, Urząd Marszałkowski Województwa Opolskiego, Opole, grudzień 2014 r.
5. Strategia „Europa 2020" – Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu, Komisja Europejska, Bruksela, marzec 2010 r.
6. Strategia Rozwoju Obszaru Funkcjonalnego Kluczbork – Namysłów – Olesno, przyjęta Uchwałą nr 1/II/2015 Walnego Zgromadzenia Członków Stowarzyszenia Obszaru Funkcjonalnego Kluczbork – Namysłów – Olesno z dnia 28 kwietnia 2015 r.
7. Wytyczne Komisji Europejskiej związane z opracowywaniem i wdrożeniem Planu Zrównoważonej Mobilności, Bruksela 2013 r.

Literatura:

1. Europejski rynek rowerowy – charakterystyka branży i rynku 2013, Colibi, październik 2013
2. Europejski rynek rowerowy – charakterystyka branży i rynku 2014, Colibi,
3. Europejski rynek rowerowy – charakterystyka branży i rynku 2015, Colibi
4. Karta UIC nr 741 „Perony na dworcach pasażerskich – przepisy dotyczące wysokości i odległości krawędzi peronu od toru", Międzynarodowy Związek Koeli, Paryż, grudzień 2005 r.
5. Regulamin przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy pociągów 2015/2016, PKP PLK, Warszawa 2014 r.

10 Spis tabel i rysunków

TABELA 1 „MIĘKKIE" I „TWARDE" ŚRODKI ZARZĄDZANIA MOBILNOŚCIĄ 9
TABELA 2 PGN W ZAKRESIE TRANSPORTU, OPRACOWANE PRZEZ GMINY SPO 15
TABELA 3. DŁUGOŚĆ DRÓG BIEGNĄCYCH PRZEZ TEREN SPO 24
TABELA 4 STANDARDY JAKOŚCI USŁUG W TRANSPORCIE AUTOBUSOWYM 50
TABELA 5 ŚREDNIE PRĘDKOŚCI HANDLOWE POCIĄGÓW REGIONALNYCH NA LINII NR 143 57
TABELA 6 MAKSYMALNE PRĘDKOŚCI POCIĄGÓW W LATACH 2015/2016 NA LINII NR 143 58
TABELA 7 LINIA NR 143 W OBRĘBIE SPO, ORIENTACYJNE ODLEGŁOŚCI: POCIĄG – AUTOBUS 59
TABELA 8 PUNKTY HANDLOWE NA LINII NR 143 W OBRĘBIE SPO 60
TABELA 9 LINIA NR 272 W OBRĘBIE SPO, ORIENTACYJNE ODLEGŁOŚCI: POCIĄG – AUTOBUS 63
TABELA 10 PUNKTY HANDLOWE NA LINII NR 272 W OBRĘBIE SPO 63
TABELA 11 LINIA NR 293, ORIENTACYJNE ODLEGŁOŚCI: POCIĄG – AUTOBUS 65
TABELA 12 PUNKTY HANDLOWE NA LINII NR 293, WCHODZĄCE W OBRĘB SPO 66
TABELA 13 NIECZYNNE ALBO ROZEBRANE ODCINKI LINII KOLEJOWYCH NA OBSZARZE SPO 66
TABELA 14. ANALIZA SWOT 95
TABELA 15.DZIAŁANIA „MIĘKKIE" ZWIĄZANE Z ROZWOJEM MOBILNOŚCI NA OBSZARZE SPO 117
TABELA 16.HARMONOGRAM RZECZOWO-FINANSOWY DLA PLANU MOBILNOŚCI DLA SPO 121
TABELA 17. PRIORYTETY INWESTYCYJNE W RAMACH CELU TEMATYCZNEGO 4 129
TABELA 18. PROGRAMY OPERACYJNE W PESPEKTYWIE 2014-2020 130
TABELA 19.WSKAŹNIKI MONITORUJĄCE EFEKTY REALIZACJI ZAŁOŻEŃ PRZYJĘTYCH W PLANIE MOBILNOŚCI DLA SUBREGIONU PÓŁNOCNEGO OPOLSZCZYZNY 136

RYSUNEK 1. NATĘŻENIE RUCHU NA DROGACH KRAJOWYCH W REJONIE SPO 26
RYSUNEK 2.KLUCZOWE PROJEKTY W ZAKRESIE DRÓG KOŁOWYCH W LATACH 2014-2020, WSPÓŁFINANSOWANE PRZEZ UE 47
RYSUNEK 3. MAPA SIECI KOLEJOWEJ PÓŁNOCNEJ OPOLSZCZYZNY 56
RYSUNEK 4.KLUCZOWE PROJEKTY W ZAKRESIE LINII KOLEJOWYCH W LATACH 2014 -2020, WSPÓŁFINANSOWANE PRZEZ UE 69
RYSUNEK 5. WYMIARY PRZESTRZENI NIEZBĘDNE DLA RÓŻNYCH GRUP PIESZYCH 81
RYSUNEK 6. OBWODNICA DROGOWA KLUCZBORKA 84
RYSUNEK 7. PROJEKTY BUDOWY DRÓG SZYBKIEGO RUCHU NA OBSZARZE SPO 85
RYSUNEK 8. KONCEPCJA ROZWOJU DRÓG ROWEROWYCH NA TERENIE POWIATU NAMYSŁOWSKIEGO 88
RYSUNEK 9. REKOMENDOWANE LOKALIZACJE BUDOWY PARKINGÓW BIKE&RIDE 100
RYSUNEK 10. MAPA REKOMENDOWANYCH DZIAŁAŃ SŁUŻĄCYCH POPULARYZACJI TRANSPORTU ROWEROWEGO 101
RYSUNEK 11. STANDARD BUDOWY DRÓG ROWEROWYCH POZA OBSZAREM ZABUDOWANYM 104

WYKRES 1. STAN TECHNICZNY NAWIERZCHNI POSZCZEGÓLNYCH DRÓG WOJEWÓDZKICH NA TERENIE SPO 27
WYKRES 2. STAN TECHNICZNY NAWIERZCHNI DRÓG KRAJOWYCH NA TERENIE SPO 28

WYKRES 3. STAN TECHNICZNY POSZCZEGÓLNYCH DRÓG KRAJOWYCH NA TERENIE SPO 28
WYKRES 4. STAN TECHNICZNY DRÓG – POWIAT KLUCZBORSKI 29
WYKRES 5. STAN TECHNICZNY DRÓG – POWIAT NAMYSŁOWSKI 30
WYKRES 6. STAN TECHNICZNY DRÓG – POWIAT OLESKI 30
WYKRES 7. LICZBA ZAREJESTROWANYCH SAMOCHODÓW NA 1000 MIESZKAŃCÓW WRAZ Z DYNAMIKĄ ZMIAN ROK DO ROKU 31
WYKRES 8. LICZBA ZAREJESTROWANYCH SAMOCHODÓW NA 1000 MIESZKAŃCÓW NA OBSZARZE SPO 32
WYKRES 9. TREND WZROSTU LICZBY SAMOCHODÓW NA 1000 MIESZKAŃCÓW 32
WYKRES 10. PRZEWOZY KOLEJOWE W POLSCE NA TLE UE 27/15 68
WYKRES 11. OGÓLNY SCHEMAT ROZWIĄZANIA TRASY ROWEROWEJ NA OBSZARZE ZABUDOWANYM 105