

XX grudnia 2016

**Ministerstwo Rozwoju
Departament Programów Infrastrukturalnych
Wydział Sektora Transportu 2
-Naczelnik Małgorzata Kubiszewska-
Plac Trzech Krzyży 3/5**

PL 00-507 Warszawa

przesłane za pomocą ePUAP2
kopia: sekretariatDPI@mr.gov.pl
do wiadomości: UM Opole, Wydział ds. Europejskich, PEUP

POIiŚ 6.1 – tryb pozakonkursowy

Wersja elektroniczna (nasz znak): <http://ste-silesia.org/listy/MR201612XX.pdf>
Uwagi postępowanie ooś: <http://ste-silesia.org/listy/RDOS201612XX.pdf>

Strona tematyczna: <http://ste-silesia.org/opole/trako/wschodni/>

KRS: <http://ste-silesia.org/KRS.pdf> STATUT: <http://ste-silesia.org/statut.pdf>
Podpis zaufany – portal ePUAP2

Zastrzeżenia

do wniosku o dofinansowanie w ramach POIiŚ 6.1 w trybie pozakonkursowym

Szanowny Panie Ministrze,
Szanowna Pani Naczelnik,
Szanowni Państwo,

Jako stowarzyszenie uczestniczące w postępowaniu środowiskowym
chcielibyśmy złożyć nasze uwagi do wniosku Urzędu Miasta Opola
(Beneficjenta) o dofinansowanie przedsięwzięcia pn.:

**„Poprawa funkcjonowania systemu transportu publicznego oraz
zastosowanie rozwiązań zwiększających bezpieczeństwo ruchu
drogowego w obrębie stacji kolejowej Opole-Wschód”**

W ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko POIiŚ - **Działanie 6.1 Rozwój publicznego transportu zbiorowego w miastach** w trybie pozakonkursowym.

Wartość projektu wynosi w przybliżeniu 150 mln PLN.

Przeanalizowane dokumenty, w szczególności **raport oddziaływania na środowisko dla inwestycji** stanowiącej przedmiot wniosku o dofinansowanie skłaniają nas ku ocenie, że wniosek Beneficjenta nie spełnia wymogów granicznych dla szóstej osi priorytetowej POIiŚ (rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego w miastach), co uzasadnimy poniżej.

Z uwagi na:

- Nieprawidłowe (wprowadzające w błąd) opisy projektu we wniosku oraz informowanie społeczeństwa o jego celach w ramach programu miejskiego „Smart City 2020”
- Sprzeczności z wymogami Szczegółowego Opisu Osi Priorytetowych POIiŚ dla działania 6.1
- Brak konsultacji społecznych dla Programu Gospodarki Niskoemisyjnej (naruszenie dyrektywy EIA)
- Sprzeczność z dokumentami planistycznymi dotyczącymi komunikacji zbiorowej i współfinansowanych ze środków unijnych.

Wnosimy o wnikliwe przeanalizowanie celowości dofinansowania dla inwestycji wskazanej we wniosku przez Beneficjenta a także o ocenę zasadności wysokości kwoty dofinansowania.

Źródła, na które będziemy się powoływać w uzasadnieniu, takie jak dokumenty planistyczne, raport i załączniki postępowania środowiskowego oraz artykuły prasowe i linki zamieściliśmy na serwerze stowarzyszenia pod adresem:

<http://ste-silesia.org/opole/trako/wschodni/>

UZASADNIENIE

Opis miejsca inwestycji:

Dofinansowanie ma dotyczyć budowy drogi w rozumieniu art. 4 pkt 17 ustawy o drogach publicznych (tekst jedn. Dz.U. 2015 poz. 460) gdyż nastąpi w wyniku jego realizacji podwyższenie parametrów eksploatacyjnych istniejącej drogi oraz zmiana granic pasa drogowego.

Chodzi głównie o skrzyżowanie ul. Oleskiej (SDR ok 10 tys. pojazdów/doba) biegnącej w linii północ-południe z przedmieść do centrum z dwujezdniową drogą wojewódzką DW 435 (SDR ok 22 tys. pojazdów/doba) biegnącej w linii wschód zachód, tworząc obwodnicę śródmiejską. DW 435 na zachód od skrzyżowania ma nazwę Batalionów Chłopskich, na wschód od skrzyżowania zmienia na Bohaterów Monte Cassino.

Zaplanowano skrzyżowanie wielopoziomowe w formie tunelu otwartego (ścianka berlińska) dla jezdni południowej i wyniesionej jezdni ograniczonej murem oporowym dla jezdni północnej DW 435.

W pobliżu skrzyżowania znajdują się trzy duże placówki szpitalne: szpital neuropsychiatryczny przy ul. Rataja, szpital wojewódzki przy ul. Katowickiej oraz centrum onkologiczne graniczące z ul. Monte Cassino. W bezpośredniej bliskości skrzyżowania znajduje się także kampus uniwersytetu oraz wyższej zawodowej szkoły medycznej¹ – w tym zarówno obiekty edukacyjne jak i akademiki. Po północnej stronie skrzyżowania znajduje się główne wejście na stadion piłkarski. Na północ przy ulicy Oleskiej jest też kampus politechniki.

Położenie a także sąsiedztwo powoduje:

- duży ruch pieszych i rowerzystów - ulicą Oleską generowany przez studentów trzech kampusów położonych po obu stronach skrzyżowania
- duży ruch pieszych - z dzielnic północnych do centrum, w tym wiernych do parafii jezuickiej (z os. Chabry)
- duży ruch pieszych – kibiców piłkarskich, korzystających z kąpieliska otwartego przy ul. Kusocińskiego a także zwiedzających centrum targowe przy Oleskiej (znane wystawy psów i kotów)
- duże zapotrzebowanie na miejsca parkingowe – studenci dzienni i zaoczeni dwóch kampusów po południowej stronie skrzyżowania, pracujący w śródmieściu oraz odwiedzający targi.
- duże zapotrzebowanie na miejsca parkingowe – odwiedzający i pacjenci szpitali oraz chcący parkować poza strefą płatnego parkowania
- zapotrzebowanie na wygodny dojazd autobusowy do szpitali przy ul. Katowickiej
- duże natężenie ruchu DW 435, która służy jako obwodnica śródmiejska Opola.

W ramach konsultacji² społecznych potrzeby w zakresie transportu zbiorowego zostały sformułowane w sposób następujący:

1. ułatwienie przejazdu i przejścia pieszym i rowerzystom przez ruchliwą, dwujezdniową DW 435 wzdłuż ulicy Oleskiej (kampusy i osiedla – centrum)
2. budowę bezpłatnych parkingów poza strefą parkowania w niedalekiej odległości od szpitali, kampusów i stadionu

¹ Państwowej Medycznej Wyższej Szkoły Zawodowej (PMWSZ) – obecnie trwają starania, by w tym miejscu powstał wydział medyczny uniwersytetu – Collegium Medicum (koszt o 45 mln PLN)

² Opis uwag ze spotkania w dniu 23.11.2015 jest tutaj: <http://www.opole.pl/wp-content/uploads/2016/01/Podsumowanie-do-Planu-gospodarki-niskoemisyjnej-dla-miasta-Opola-wraz-z-uzasadnieniem-zawierajacym-informacje-o-udziale-spo%C5%82ecze%C5%84stwa-w-ramach-strategicznej-oo%C5%9B-.pdf>

3. umożliwienie dojazdu komunikacją autobusową do szpitali przy ulicy Katowickiej (było to możliwe do roku 2011)
4. rozbudowa dróg rowerowych na linii wschód -zachód (DW 435) a szczególnie północ południe (Oleska)

W sposób kategoryczny odrzucono wszelkie projekty promujące gospodarkę niskoemisyjną przez budowę dróg (w myśl złotej zasady „mniej korków oznacza niższe emisje i oszczędność energii”)

Aktualnie na dworcu wschodnim zatrzymuje się jedna³ para (!) pociągów pasażerskich dziennie. Ulicą Oleską jeździ linia 11 w dzień (co 60min) oraz N2 w nocy (kilka kursów).

Od roku 2011 nie kursują autobusy MPK ulicą katowicką, mimo istniejącego przystanku.

Drogą DW 435 nie kursują żadne autobusy miejskie, w tym ekspresowe, jednak jest to droga dojazdowa dla wielu autobusów międzymiastowych, możliwość zatrzymywania się ich w rejonie szpitali i kampusów jest właściwa, aktualnie najbliższymi przystankami komunikacji regionalnej jest pl. Konstytucji 3 Maja lub Dworzec Główny w centrum (ok. 2 km).

Uwaga: nieprawidłowy opis projektu:

Zgodnie z opisem na stronie 174-175 PGN⁴ projekt Beneficjenta (podkreślenia stowarzyszenia):

„Poprawa funkcjonowania systemu transportu publicznego oraz zastosowanie rozwiązań zwiększających bezpieczeństwo ruchu drogowego w obrębie stacji kolejowej Opole Wschód” obejmuje przede wszystkim:

- *przebudowę układu komunikacyjnego umożliwiającego realizację dwukierunkowego skomunikowania ul. Katowickiej **liniami autobusowymi**;*
- *przebite w nasypie kolejowym (przejazd pod torami przez nasyp kolejowy, jako łącznik między ul. Bohaterów Monte Casino a ulicą Rataja) umożliwi **przeprowadzenie linii autobusowych** ze Śródmieścia (z ul. Katowickiej i ul. Oleskiej) do ul. Rataja (w kierunku dużych osiedli mieszkaniowych). Przebite w nasypie **kolejowym umożliwia ruch autobusów w każdym kierunku**. Daje to możliwość organizacji ruchu okrężnego na skrzyżowaniu z wyspą centralną;*
- *przebudowę włączenia ul. Katowickiej do ul. Bohaterów Monte Cassino i do ul. Rataja (obecnie istnieje możliwość **ruchu autobusowego** tylko w 1 kierunku tj. z ul. Batalionów Chłopskich w ul. Katowicką);*

³ Od roku 2017 z inicjatywy Urzędu Marszałkowskiego mają być trzy pary pociągów pasażerskich na dobę – do Karłowic i Jelcza. - http://ste-silesia.org/opole/trako/wschodni/POPLE_WSCHODNIE_Odjazdy_2017.pdf

⁴ Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Miasta Opola – załącznik do uchwały nr XXIV/449/16 <http://www.opole.pl/wp-content/uploads/2016/01/Uchwa%C5%82a-PGN-24-03-2016.pdf>

- wykonanie prawoskrętu z ul. Oleskiej do **autobusowej stacji przesiadkowej** uprzywilejowuje **ruch autobusowy**;
- komunikacyjne rozwiązanie wielopoziomowe dla uzyskania **uprzywilejowania komunikacji zbiorowej** oraz uprzywilejowania **komunikacji pieszej i rowerowej**;
- budowę **buspasów** w tunelu (Wschód – Zachód) dla ekspresowych linii **komunikacji zbiorowej**;
- Dla usprawnienia ruchu autobusowego na poziomie „0” konieczne jest przeniesienie części ruchu (w tym linii ekspresowych) na poziom „-1” i/lub „1”, co jednocześnie **upłynni komunikację pieszą i rowerową**.
- **autobusowa stacja przesiadkowa** (zespół przystankowy);
- **8 przystanków autobusowych** w obrębie układu komunikacyjnego;
- **1 śluza przy stacji autobusowej** w obrębie układu komunikacyjnego;
- **budowa parkingów Park & Ride (ok. 100 miejsc); budowa Bike & Ride (min. 2 stacje)**;
- wdrożenie systemu ITS w celu uprzywilejowania **autobusów** oraz budowa systemu informacji pasażerskiej;
- częściowa rewitalizacja stacji kolejowej Opole Wschód dla ruchu pieszego i rowerowego.

Z opisu wynika, że projekt wartości ogólnej 150 mln PLN służyć będzie głównie komunikacji zbiorowej, w tym autobusowej.

Nie znajduje to potwierdzenia w dokumentacji⁵ postępowania środowiskowego, szczególnie dla preferowanego wariantu W3A. W tym miejscu pragniemy podkreślić, że decyzja środowiskowa (oos) wiąże organ wydające pozwolenie budowlane lub decyzję ZRID. Dlatego opis z raportu oddziaływania na środowisko powinien być bezwzględnie wzięty pod uwagę by ocenić prawdziwy cel inwestycji.

Zgodnie z opisem działania 6.1 (rozwój publicznego transportu zbiorowego w miastach) SZOOP⁶ POIiŚ możliwy typ projektu to:

*przebudowa, **rozbudowa dróg** mająca na celu wprowadzenie ruchu uprzywilejowanego lub uprzywilejowanie ruchu istniejącego pojazdów publicznego transportu zbiorowego*

Przy czym zgodnie z przepisem 280 do tego punktu:

⁵ Dokumentacja wraz z wariantami dostępna jest na stronie stowarzyszenia - <http://ste-silesia.org/opole/trako/wschodni/>

⁶ Szczegółowy opis osi priorytetowych Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 (Ministerstwo Rozwoju, 11.2016 - https://www.pois.gov.pl/media/29368/SzOOP_POIS_1_10.pdf)

Przypis 280: Rozbudowa w zakresie zmiany (poszerzenia) granic pasa drogowego, z wyłączeniem budowy nowej drogi.

W opisie wariantu W3A (realizacyjnego) w raporcie⁷ środowiskowym (str. 10 raportu) inwestycja dotyczy budowy drogi w rozumieniu art. 4 pkt 17 ustawy O drogach publicznych (tekst jedn. Dz.U./2015 poz. 460) gdyż nastąpi w wyniku jego realizacji podwyższenie parametrów eksploatacyjnych istniejącej drogi oraz zmiana granic pasa drogowego. Także łącznice i nowy wiadukt w linii ulicy Katowickiej stanowi budowę nowych dróg.

Kolejny cel działania 6.1 SZOOP⁸ POIiŚ opisany jest następująco (str. 164 SZOOP):

W obszarze transportu miejskiego kontynuowane będą działania mające na celu **zmniejszenie zatłoczenia motoryzacyjnego w miastach**, poprawę płynności ruchu, bezpieczeństwa i ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne w miastach i na ich obszarach funkcjonalnych. Wsparcie będzie dotyczyło przedsięwzięć w zakresie rozwoju transportu zbiorowego, wynikających z planów gospodarki niskoemisyjnej miast, służących podniesieniu jego bezpieczeństwa, jakości, atrakcyjności i komfortu. Przewiduje się wdrażanie projektów, **które będą zawierać elementy redukujące/minimalizujące oddziaływania hałasu/drgań/zanieczyszczeń powietrza** oraz elementy promujące zrównoważony rozwój układu urbanistycznego. Projekty będą realizowane według **najlepszej środowiskowo spośród badanych racjonalnych opcji**, ze szczególnym uwzględnieniem rozwiązania danego problemu komunikacyjnego **przy jak najmniejszym wpływie** na klimat akustyczny i jakość powietrza (**w szczególności minimalizacji emisji zanieczyszczeń powietrza**) oraz redukcji gazów cieplarnianych

Zapisy raportu środowiskowego stoją w sprzeczności do tych założeń. Aktualnie zgodnie z przeprowadzanymi okresowo badaniami⁹ średniego ruchu drogowego (SDR) wskazują, że ruch drogowy w osi wschód-zachód, tj po DW 435 **zmniejszył się** w latach 2010-2015 maks. 26 662 poj./dobę na 23 943 poj./dobę a ruch w kolizyjnej osi północ-południe (ul. Oleska) wynosi aktualnie ok 9523-10 479 poj./dobę.

Tymczasem po rozbudowie węzła drogowego przewiduje się **drastyczny** (raport- rysunki na stronie 28 i 31 raportu) **wzrost natężenia ruchu**. Oś wschód-zachód (DW435) ma mieć po rozbudowie odpowiednio dla roku 2020 i 2030 natężenie w wysokości 38 296 i 44 616 poj./dobę a dla osi północ-południe (ul. Oleska) 21919 i 19098. Oznacza to odwrócenie aktualnie korzystnego trendu spadkowego SDR i **wzrost natężenia ruchu o 100% w stosunku do roku 2015**.

Drastycznie też wzrośnie natężenie ruchu na ulicach Rataja i Katowickiej – aktualnie dosyć spokojnych, przy których znajdują się placówki medyczne. W roku 2030 dla jednojezdniowej ul.

⁷ <http://ste-silesia.org/opole/trako/wschodni/raport.pdf> (str. 10)

⁸ Szczegółowy opis osi priorytetowych Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 (Ministerstwo Rozwoju, 11.2016 - https://www.pois.gov.pl/media/29368/SzOOP_POIS_1_10.pdf)

⁹ Dane są dostępne w formie tabelarycznej: Wyniki SDR 2010 i 2015 – średniego pomiaru ruchu na ulicach Opola: <http://ste-silesia.org/obwodnica/pasieka/SDR2015.pdf> (dla 2015) oraz <http://ste-silesia.org/obwodnica/pasieka/SDR2010.pdf> (dla 2010)

Rataja przewiduje się natężenie w wys. 20159 poj./dobę czyli tyle, ile dziś przejeżdża dwujezdniową DW 435, która mimo takich parametrów się korkuje.

Ulicą Katowicką ma przejeżdżać 12815 poj./dobę, czyli **ponad dwa razy więcej niż aktualnie**.

Dane te a także schematy natężenia ruchu na stronie 28-31 raportu wskazują, że celem projektu jest nie tyle ograniczenie ilości samochodów w strefie śródmiejskiej, ile **ułatwienie wjazdu pojazdom do tej strefy, co spowoduje wzrost zatłoczenia motoryzacyjnego w strefie śródmiejskiej**.

W Opolu aktualnie (dane GUS) jest ponad 650 pojazdów na każdych 1000 mieszkańców – są to wielkości wyższe¹⁰ niż np. w Berlinie czy Dreźnie. Inwestycje zwiększające dostęp komunikacyjny dla komunikacji indywidualnej na pewno nie poprawią w żaden sposób sytuacji.

Podobnie projekt nie spełnia założeń działania 6.1 POiŚ dla emisji hałasu. Z raportu¹¹ środowiskowego wynika, że inwestycja zarówno w fazie realizacji jak i eksploatacji będzie przekraczała dopuszczalne wielkości hałasu, określone w rozporządzeniu¹² Ministra Środowiska.

Do tego mamy duże wątpliwości, czy wpływ przyszłej inwestycji na otoczenie został w ogóle poprawnie wyliczony. Zgodnie z raportem (str. 55 raportu) oddziaływanie inwestycji na otoczenie

*opracowano w oparciu o **obliczenia symulacyjne**, wykorzystując w tym celu kompilację istniejącego numerycznego modelu terenu pozyskanego z zasobów CODGiK w Warszawie oraz numerycznych modeli zaprojektowanych dla poszczególnych wariantów przebudowy*

Tymczasem, zarówno DW435 jak i krzyżująca się z nią ulica Oleska wykazują średnie dobowe natężenie ruchu powyżej 5 tys. poj./doba i tym samym, zgodnie z rozporządzeniem¹³ Ministra Środowiska w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów hałasu przez zarządcę drogi dla takich dróg należy regularnie co 5 lat przeprowadzać pomiary emitowanego hałasu (§ 3. 1 pkt. 1 w/w rozporządzenia).

Obie te ulice są ujęte w systemie badań SDR co oznacza, że MZD w Opolu takie badania przeprowadza.

¹⁰ Dane serwisu verivox.de dla roku 2013 (Drezno i Berlin, ok 350-370 poj./1000 mieszkańców).

¹¹ Nasze zastrzeżenia odnośnie hałasu opisaliśmy bardziej szczegółowo w piśmie do RDOS w Opolu - <http://ste-silesia.org/listy/RDOS20161205.pdf>

¹² Obwieszczenie Ministra Środowiska z dnia 15 października 2013 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku Dz.Z. 2014, poz. 112.

¹³ Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem (Dz.U. 2011 nr 140 poz. 824)

W takim wypadku wszelkie modele i obliczenia symulacyjne trzeba **zweryfikować**¹⁴ z pomiarami natężenia hałasu w celu sprawdzenia, czy różnica między wartościami zmierzonymi a obliczonymi nie jest większa od 3 dB.

Takiej weryfikacji w raporcie zabrakło z tego względu nie można określić, czy po realizacji inwestycji emisja hałasu się zmniejszy czy zwiększy. Zwracamy jednak uwagę że przykładowo 4 piętrowy blok mieszkalny przy ul. Oleskiej 54 będzie chroniony ekranem akustycznym, który, stojąc tuż (4 m) przy bloku, będzie sięgał jedynie do połowy jego wysokości...

Nie można też określić, czy inwestycja, co wymaga SZOOP dla działania 6.1 POIiŚ jest najlepsza środowiskowo, gdyż w raporcie środowiskowym porównuje się jedynie dwa warianty (a nie trzy¹⁵, jak wymaga art. 66 ust.1 pkt. 5 ustawy uoos) ,które w bardzo podobny¹⁶ sposób oddziałują na środowisko

Zgodnie z SzOOP POIiS, str. 164-166 działania Beneficjenta muszą wynikać z PGN. W Opolu¹⁷ uchwalono dwa takie programy. Pierwszy w grudniu 2015 roku, który był konsultowany społecznie i drugi, w dniu 24 marca 2016 roku, który takich konsultacji nie miał, mimo licznych zmian w obu programach.

Zgodnie z art. 51 uoos dokumenty i plany wymienione w ustawie o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie muszą być upublicznione, powinny też mieć sporządzoną strategiczną ocenę oddziaływania na środowisko. Możliwe jest odstępstwo od tego obowiązku – art. 48 ust 2 uoos, jednak odstępstwo to możliwe jest jedynie na wniosek, składany do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska (w Opolu) co w danym przypadku nie miało miejsca.

Tym samym Plan Gospodarki Niskoemisyjnej (PGN) który jest podstawą do zamierzenia inwestycyjnego, został **uchwalony wbrew przepisom ustawy** uoos a tym samym wbrew unijnej Dyrektywie EIA (337/85/EWG).

W trakcie konsultacji do poprzedniego PGN w dniu 23 listopada 2015 roku projekt budowy węzła nie był bliżej prezentowany, mimo tego opinia mieszkańców odnośnie finansowania inwestycji komunikacyjnych w ramach PGN była negatywna¹⁸

¹⁴ Weryfikacja odbywa się wg wzoru 9, z podpunktu H, załącznika nr 3 do w/w rozporządzenia w sprawie wymagań...

¹⁵ Nasze zastrzeżenia odnośnie wariantowania opisaliśmy bardziej szczegółowo w piśmie do RDOS w Opolu - <http://ste-silesia.org/listy/RDOS20161205.pdf>

¹⁶ Por. wyrok II SA/Rz 792/13 - Wyrok WSA w Rzeszowie

¹⁷ Linki do PGN z roku 2015 oraz z 24 marca 2016 są na naszej stronie: <http://ste-silesia.org/opole/trako/wschodni/>

¹⁸ W dyskusji omawiane były projekty związane z budową przepraw odrzańskich.

CDN

Podsumowanie, wnioski końcowe:

Z tego powodu wnosimy jak na wstępie

Pismo zostało sygnowane podpisem zaufanym i wysłane za pomocą portalu ePUAP2.

Z poważaniem

Tomasz Wolny
STE Silesia Opole
stesilesia.org@gmail.com
Tel 77-4510349 ; Fax 77-4510349 ;

Dokumenty Planistyczne:

Szczegółowy opis osi priorytetowych Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 (Ministerstwo Rozwoju, 11.2016 - https://www.pois.gov.pl/media/29368/SzOOP_POIS_1_10.pdf)

Strategia Rozwoju ZIT Aglomeracji Opolskiej (wersja II) – 2015, <https://aglomeracja-opolska.pl/rpo-wo-2014-2020/zapoznaj-sie-z-prawem-i-dokumentami/dokumenty-strategiczne-ao>

PGN- Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Miasta Opola – załącznik do uchwały nr XXIV/449/16 - <http://www.opole.pl/wp-content/uploads/2016/01/Uchwa%C5%82a-PGN-24-03-2016.pdf>

POP Program Ochrony Powietrza dla strefy Opole Miasto, Atmoterm 2013- http://opolskie.pl/docs/pop_strefa_miasto_opole.pdf

Program Ochrony Środowiska przed hałasem dla Miasta Opola, Atmoterm 2013 - <http://www.opole.pl/wp-content/uploads/2013/11/Programo-chrony-%C5%9Brodowiska-przed-ha%C5%82asem-dla-miasta-Opola-na-lata-2013-2018-z-perspektyw%C4%85-na-lata-2019-2020.pdf>

Studium Komunikacyjne Aglomeracji Opolskiej – Plan Rozwoju (Trako 2015) - <http://www.opole.pl/studium-komunikacyjne-aglomeracji-opolskiej/>

Program „Smart City 2020” Opole 2015 – prezentacja - <http://www.opole.pl/opole-gotowe-na-zit-poznaj-program-smart-city-2020/>

Program rozwoju zintegrowanego systemu transportu miejskiego w Opolu - zarządzanie ruchliwością (mobility management) (Trako 2010) - <http://ste-silesia.org/opole/trako/>

Wyniki SDR 2010 i 2015 – średniego pomiaru ruchu na ulicach Opola: <http://ste-silesia.org/obwodnica/pasieka/SDR2015.pdf> (dla 2015) oraz <http://ste-silesia.org/obwodnica/pasieka/SDR2010.pdf> (dla 2010)

Strategia ZIT, str.114 - Projekty komplementarne do zadań realizowanych w formule Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych na obszarze Aglomeracji Opolskiej

Zintegrowane Inwestycje Terytorialne nie będą jedyną formą finansowania przedsięwzięć prorozwojowych w perspektywie 2014-2020. Dla osiągnięcia celu głównego Strategii ZIT konieczna będzie również realizacja zadań finansowanych z innych dostępnych źródeł zewnętrznych oraz w ramach środków własnych gmin tworzących Aglomerację Opolską. Przedsięwzięcia takie stanowią projekty komplementarne do Strategii ZIT.

Poniżej przedstawiono indykatywną listę przedsięwzięć o znaczeniu istotnym dla całego obszaru funkcjonalnego, wpisujących się w założenia Strategii ZIT oraz przyczyniających się do realizacji jej celów. Projekty te zostały zidentyfikowane przez właściwe instytucje jako projekty w trybie pozakonkursowym (dot. PO IŚ 2014-2020) lub będą mogły być realizowane w ramach RPO WO 2014-2020, programów krajowych lub innych dostępnych źródeł. Są to projekty planowane do realizacji zarówno przez gminy Aglomeracji Opolskiej jak i podmioty zewnętrzne. Niniejsze zestawienie należy traktować jako listę otwartą. Możliwe jest jego uzupełnienie/ modyfikacja na dalszym etapie wdrażania Strategii ZIT.

Inwestycje w zakresie gospodarki niskoemisyjnej **muszą wynikać z planów gospodarki niskoemisyjnej**. Zadania dotyczące niskoemisyjnego transportu publicznego muszą wynikać z planów gospodarki niskoemisyjnej zawierających odniesienia do **zrównoważonej mobilności miejskiej**. W związku z powyższym projekty komplementarne wskazane w niniejszej części Strategii ZIT **mają charakter warunkowy i realizowane będą pod warunkiem potwierdzenia ich zasadności w PGN**. W przypadku konieczności zmiany w tym zakresie (wynikającej z opracowanych PGN) konieczne będzie podjęcie negocjacji z właściwą IZ KPO, w celu identyfikacji 48 projektów komplementarnych do Strategii ZIT wynikających z planu gospodarki niskoemisyjnej. W takim przypadku konieczna będzie również aktualizacja Strategii ZIT w trybie przewidzianym w Statucie Stowarzyszenia Aglomeracja Opolska.

PGN, str. 174 - Zadanie pn. „Poprawa funkcjonowania systemu transportu publicznego oraz zastosowanie rozwiązań zwiększających bezpieczeństwo ruchu drogowego w obrębie stacji kolejowej Opole Wschód” obejmuje przede wszystkim:

- przebudowę układu komunikacyjnego umożliwiającego realizację dwukierunkowego skomunikowania ul. Katowickiej liniami autobusowymi;
- przebiecie w nasypie kolejowym (przejazd pod torami przez nasyp kolejowy, jako łącznik między ul. Bohaterów Monte Casino a ulicą Rataja) umożliwi przeprowadzenie linii autobusowych ze Śródmieścia (z ul. Katowickiej i ul. Oleskiej) do ul. Rataja (w kierunku dużych osiedli mieszkaniowych). Przebiecie w nasypie kolejowym umożliwia ruch autobusów w każdym kierunku. Daje to możliwość organizacji ruchu okrężnego na skrzyżowaniu z wyspą centralną;
- przebudowę włączenia ul. Katowickiej do ul. Bohaterów Monte Cassino i do ul. Rataja (obecnie istnieje możliwość ruchu autobusowego tylko w 1 kierunku tj. z ul. Batalionów Chłopskich w ul. Katowicką);
- przebudowę układu komunikacyjnego umożliwiającego realizację dwukierunkowego skomunikowania ul. Rataja liniami autobusowymi – przebudowa włączenia ul. Rataja umożliwi wprowadzenie do Śródmieścia linii autobusowych z dużych osiedli mieszkaniowych;
- wykonanie prawoskrętu z ul. Oleskiej do autobusowej stacji przesiadkowej uprzywilejowuje ruch autobusowy;
- włączenie do układu komunikacyjnego wszystkich kierunków możliwych do wykorzystania przez komunikację autobusową;
- komunikacyjne rozwiązanie wielopoziomowe dla uzyskania uprzywilejowania komunikacji zbiorowej oraz uprzywilejowania komunikacji pieszej i rowerowej;
- **budowę bus-pasów w tunelu (Wschód – Zachód)** dla ekspresowych linii komunikacji zbiorowej. Dla usprawnienia ruchu autobusowego na poziomie „0” konieczne jest przeniesienie części ruchu (w tym linii ekspresowych) na poziom „-1” i/lub „1”, co jednocześnie **upłynni komunikację pieszą i rowerową**.
- autobusowa stacja przesiadkowa (zespół przystankowy);
- 8 przystanków autobusowych w obrębie układu komunikacyjnego;
- 1 śluza przy stacji autobusowej w obrębie układu komunikacyjnego;
- budowa parkingów Park & Ride (ok. 100 miejsc);
- budowa Bike & Ride (min. 2 stacje);
- wdrożenie systemu ITS w celu uprzywilejowania autobusów oraz budowa systemu informacji pasażerskiej;
- częściowa rewitalizacja stacji kolejowej Opole Wschód dla ruchu pieszego

i rowerowego.

Cały projekt jest oparty o istniejący układ drogowy, który zostaje zmodyfikowany dla potrzeb uprzywilejowania komunikacji zbiorowej oraz pieszej i rowerowej. Wyżej opisane uprzywilejowanie komunikacji zbiorowej będzie wzmocnione wdrożeniem systemu ITS. Zadanie jest planowane do realizacji w ramach POIiŚ i jest komplementarne do zadań planowanych do realizacji w ramach RPO WO dotyczących przebudowy infrastruktury miejskiej na rzecz transportu zbiorowego. Zadanie

przyczyni się do **osiągnięcia celów określonych dla 6 Osi Priorytetowej POIiŚ Rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego w miastach.**

Zgodnie z zapisami ww. programu w ramach POIiŚ finansowane będą inwestycje w infrastrukturę centrów przesiadkowych oraz elementów wyposażenia dróg i ulic w infrastrukturę służącą obsłudze transportu publicznego i pasażerów. Ponadto w ramach POIiŚ finansowane będą zadania usprawniające funkcjonowanie systemu transportowego (ITS), a także służące rozwojowi transportu zbiorowego i podniesieniu bezpieczeństwa, jakości, atrakcyjności i komfortu. Zadania będą realizowane wg najlepszej środowiskowo spośród badanych racjonalnych opcji, ze szczególnym uwzględnieniem rozwiązania danego problemu komunikacyjnego. Zadanie planowane do realizacji przez Miasto Opole przyczyni się do szerszego wykorzystania **bardziej efektywnego transportu publicznego oraz niezmotoryzowanego** indywidualnego, do lepszej integracji gałęzi transportu, **do niższej emisji zanieczyszczeń powietrza, hałasu oraz niższego zatłoczenia** a także do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w mieście.

SzOOP POIiŚ, str. 164-166

Działanie 6.1 Rozwój publicznego transportu zbiorowego w miastach.

2. Opis działania (w tym cel działania/ poddziałania oraz zakres interwencji)

Wsparcie transportu publicznego będzie jednym z elementów realizacji działań w ramach priorytetu inwestycyjnego 4.v, wynikających z przygotowanych przez samorzady planów gospodarki niskoemisyjnej, obejmujących swoim zakresem zagadnienia związane ze zrównoważoną mobilnością miejską.

W obszarze transportu miejskiego kontynuowane będą działania mające na celu **zmniejszenie zatłoczenia motoryzacyjnego w miastach**, poprawę płynności ruchu, bezpieczeństwa i ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne w miastach i na ich obszarach funkcjonalnych. Wsparcie będzie dotyczyło przedsięwzięć w zakresie rozwoju transportu zbiorowego, wynikających z planów gospodarki niskoemisyjnej miast, służących podniesieniu jego bezpieczeństwa, jakości, atrakcyjności i komfortu. Przewiduje się wdrażanie projektów, które będą zawierać elementy redukujące/minimalizujące oddziaływania hałasu/drgań/ zanieczyszczeń powietrza oraz elementy promujące zrównoważony rozwój układu urbanistycznego. Projekty będą realizowane według najlepszej środowiskowo spośród badanych racjonalnych opcji, ze szczególnym uwzględnieniem rozwiązania danego problemu komunikacyjnego przy jak najmniejszym wpływie na klimat akustyczny i jakość powietrza (w szczególności minimalizacji emisji zanieczyszczeń powietrza) oraz redukcji gazów cieplarnianych.

W miastach posiadających transport szynowy (tramwaje preferowany będzie rozwój tej gałęzi transportu zbiorowego, w pierwszym rzędzie poprzez inwestycje w infrastrukturę szynową.

Natomiast w pozostałych miastach finansowane będą inne niskoemisyjne formy transportu miejskiego spełniające normę co najmniej EURO 6. Priorytetowo będzie jednak traktowany zakup pojazdów o alternatywnych systemach napędowych (elektrycznych, hybrydowych, biopaliwa, napędzanych wodorem itp.). Inwestycje będą miały charakter zarówno infrastrukturalny (budowa, przebudowa, rozbudowa sieci szynowych, w tym infrastruktury metra, uzupełniana o elementy dotyczące sieci energetycznych, zapleczy technicznych do obsługi i konserwacji taboru, centrów przesiadkowych oraz elementów wyposażenia dróg i ulic w infrastrukturę służącą obsłudze transportu publicznego i pasażerów), jak i taborowy, a także kompleksowy, obejmujący obydwa typy projektów. Realizowane będą także projekty wzbogacone o pozostałe komplementarne względem podstawowej infrastruktury liniowej elementy (inwestycje), w tym ITS, usprawniające funkcjonowanie całego systemu transportowego, dzięki którym nastąpi integracja infrastrukturalna

istniejących środków transportu oraz dostosowanie systemu transportowego do obsługi osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Inwestycje te nie będą obejmowały prac remontowych, jak również nie będą dotyczyły bieżącego utrzymania infrastruktury. Inwestycje w programie krajowym będą komplementarne z pozostałymi przedsięwzięciami realizowanymi w programach regionalnych, dotyczącymi przebudowy infrastruktury miejskiej wyprowadzającej z centrów miast indywidualny ruch samochodowy na rzecz transportu zbiorowego i wspomagającymi integrację przestrzenną i funkcjonalną poszczególnych podsystemów transportowych.

4. Lista wskaźników produktu

- Całkowita długość nowych lub zmodernizowanych linii tramwajowych i linii metra
- Liczba zakupionych lub zmodernizowanych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej

5. Typy projektów:

1. Inwestycje infrastrukturalne: adaptacja, budowa, przebudowa, rozbudowa sieci transportu miejskiego, w tym m.in.:

- budowa, przebudowa, rozbudowa układu torowego na trasach, pętlach, bocznicach oraz zajezdniach,
 - budowa linii metra,
 - budowa, przebudowa, rozbudowa sieci energetycznej i podstacji trakcyjnych tramwajowych, trolejbusowych,
 - przebudowa, rozbudowa¹⁹ dróg mająca na celu wprowadzenie ruchu uprzywilejowanego lub uprzywilejowanie ruchu istniejącego pojazdów publicznego transportu zbiorowego,
 - wyposażenie dróg, ulic, torowisk w obiekty inżynieryjne niezbędne urządzenia drogowe/ zakup niezbędnego sprzętu służącego bezpieczeństwu ruchu pojazdów transportu publicznego,
 - wyposażenie dróg, ulic w infrastrukturę służącą obsłudze transportu publicznego (np. zatoki, podjazdy, zjazdy) oraz pasażerów (np. przystanki, wyspy),
 - budowa, przebudowa i rozbudowa węzłów przesiadkowych²⁰ w tym systemy parkingów dla samochodów „Parkuj i Jedź” („Park & Ride”) oraz dla rowerów („Bike & Ride”);
 - budowa systemów transportowych PRT 282
2. Inwestycje taborowe: zakup, modernizacja taboru szynowego (tramwajowego, metra), trolejbusowego i autobusowego wraz z niezbędną infrastrukturą służącą do jego utrzymania (np. zaplecza techniczne do obsługi i konserwacji taboru wraz z niezbędnym sprzętem specjalistycznym, miejsca i urządzenia zasilania paliwem alternatywnym).

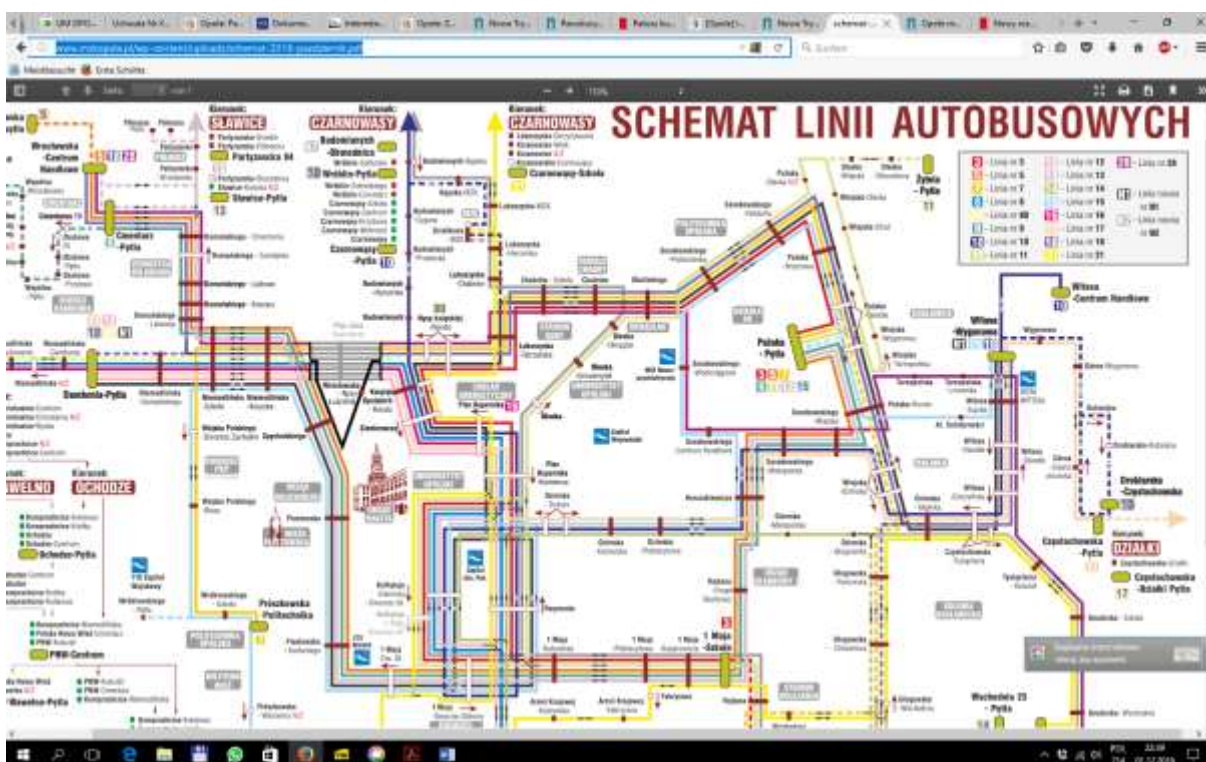
¹⁹ Przepis 280: Rozbudowa w zakresie zmiany (poszerzenia) granic pasa drogowego, **z wyłączeniem budowy nowej drogi.**

²⁰ Przepis 281: Definicja węzła przesiadkowego w art. 4.1 pkt 27 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym: „zintegrowany węzeł przesiadkowy – miejsce umożliwiające dogodną zmianę środka transportu wyposażone w niezbędną dla obsługi podróżnych infrastrukturę, w szczególności: miejsca postojowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się zwłaszcza z rozkładem jazdy, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną;

Możliwość realizacji projektów integrujących w sobie ww. typy projektów. Inwestycje z zakresu ITS poprawiającego funkcjonowanie transportu publicznego (w tym np. systemy biletowe) oraz z zakresu budowy, przebudowy i rozbudowy węzłów przesiadkowych mogą być realizowane tylko jako element projektu, rozumianego również jako szersze zamierzenie inwestycyjne wynikające ze Strategii ZIT i realizujące docelowe rozwiązania komunikacyjne miast wojewódzkich i ich obszarów funkcjonalnych.

LINKI:

1. NTO 14.10.2012 – otwarcie parkingu przy ul. Rataja na 88 miejsc - <http://www.nto.pl/wiadomosci/opole/art/4526487.opole-ma-nowy-parking-darmowy.id.t.html>
2. MZK Opole 2016 – aktualny schemat linii autobusowych w Opolu - <http://www.mzkopole.pl/wp-content/uploads/schemat-2016-pazdziernik.pdf>



3. GW 04.09.2012 Zakup działki na drogę Monte Cassino-Rataja http://opole.wyborcza.pl/opole/1,35086,12415910,Ratusz_kupi_dzialke_w_centrum_Opola.html
4. NTO 16.04.2014 Pierwsza koncepcja węzła Oleska/Monte Cassino - <http://www.nto.pl/wiadomosci/opole/art/4611227.rewolucyjna-koncepcja-usprawnienia-ruchu-w-centrum-opola.id.t.html>
5. Opole24 13.04.2014 Pierwsza koncepcja węzła Oleska/Monte Cassino http://www.24opole.pl/14414,Znikna_korki_na_Oleskiej_Zobacz_koncepcje_przebudowy_skrzyzowania_wiadomosc.html
6. NTO 22.06.2015 prezentacja wariantu 1 węzła Opole-Wschód (artykuł, mapa i wideo) - <http://www.nto.pl/wiadomosci/opole/art/4673072.opole-przebuduje-skrzyzowanie-koszt-em-150-mln-zl-wideo.id.t.html>
7. GW 22.06.2015 22.06.2015 prezentacja wariantu 1 węzła Opole-Wschód (artykuł, mapa i wideo) - http://opole.wyborcza.pl/opole/1,35114,18185975,150_milionow_zlotych_na_Opole_Wschodnie_Centrum_przesiadkowe.html

Podsumowanie, wnioski końcowe:

Z tego powodu wnosimy jak na wstępie

Pismo zostało sygnowane podpisem zaufanym i wysłane za pomocą portalu ePUAP2.

Z poważaniem

Tomasz Wolny
STE Silesia Opole
stesilesia.org@gmail.com
Tel 77-4510349 ; Fax 77-4510349 ;