

WOJEWÓDZTWO OPOLSKIE

# OPOLSKA POLITYKA ROWEROWA



# OPOLSKA POLITYKA ROWEROWA

---

## **Wykonawca:**

Urząd Marszałkowski Województwa Opolskiego  
ul. Piastowska 14, 45-082 Opole

## **Zespół autorski:**

Szymon Ogłaza  
Remigiusz Widera  
Aldona Krysiak  
Jacek Kichman  
Adrian Starowicz  
Iwona Niemczyk  
Katarzyna Zulska  
Iwona Wójcik  
Marek Karawan  
Magdalena Kamińska

listopad 2018 r.

**SPIS TREŚCI:****SŁOWO WSTĘPNE**

<b>1.</b>	<b>Wprowadzenie .....</b>	<b>4</b>
<b>2.</b>	<b>Powiązania polityki rowerowej z dokumentami strategicznymi .....</b>	<b>5</b>
2.1.	Analiza spójności na poziomie wspólnotowym .....	5
2.2.	Analiza spójności na poziomie krajowym .....	6
2.3.	Analiza spójności na poziomie regionalnym .....	7
<b>3.</b>	<b>Uwarunkowania rozwoju ruchu rowerowego .....</b>	<b>8</b>
3.1.	Uwarunkowania funkcjonalno-przestrzenne .....	8
3.2.	Uwarunkowania społeczno-gospodarcze .....	10
3.3.	Uwarunkowania komunikacyjne .....	11
<b>4.</b>	<b>Przedsięwzięcia Samorządu Województwa Opolskiego i innych jednostek .....</b>	<b>16</b>
4.1.	Opracowania promocyjne i planistyczne w zakresie ruchu rowerowego .....	16
4.2.	Ciągi pieszo-rowerowe na drogach wojewódzkich .....	17
4.3.	Edukacja w zakresie bezpieczeństwa ruchu rowerowego .....	18
<b>5.</b>	<b>Cele i zobowiązania Opolskiej Polityki Rowerowej .....</b>	<b>19</b>
<b>6.</b>	<b>Plan działań na rzecz ruchu rowerowego .....</b>	<b>21</b>
6.1.	Działania w obszarze polityki rowerowej .....	21
6.2.	Planowane inwestycje realizowane przez Województwo Opolskie na lata 2018 -2020 .....	26
<b>7.</b>	<b>Główne kierunki rozwoju ruchu rowerowego .....</b>	<b>27</b>
<b>8.</b>	<b>Wytyczne w zakresie oznakowania ciągów pieszo-rowerowych .....</b>	<b>29</b>
<b>9.</b>	<b>System realizacji Opolskiej Polityki Rowerowej .....</b>	<b>39</b>
<b>10.</b>	<b>Źródła finansowania przedsięwzięć w ramach rozwoju ruchu rowerowego .....</b>	<b>40</b>
10.1.	Środki własne JST .....	40
10.2.	Środki pomocowe UE .....	41
10.3.	Środki budżetu państwa .....	41
10.4.	Środki sektora prywatnego .....	41
<b>11.</b>	<b>Podsumowanie .....</b>	<b>42</b>



## SŁOWO WSTĘPNE

Szanowni Państwo,

Z ogromną przyjemnością i satysfakcją przekazuję Państwu dokument wyznaczający kierunki rozwoju systemu rowerowego na terenie województwa opolskiego.

Potrzeba oszczędnego wykorzystywania stale pomniejszających się zasobów naturalnych, zmniejszenia przestrzennych, środowiskowych i ekonomicznych kosztów rozwoju oraz troska o bezpieczeństwo, zdrowie publiczne, dobrą jakość i przyjazność środowiska powoduje, że wśród oczekiwanych kierunków przekształceń, zmiany w systemach transportowych, w szczególności w zakresie rozwoju alternatywnych wobec pojazdów samochodowych środków transportu, jawią się jako pożądane.

Rozwój ruchu rowerowego może przyczynić się do zrównoważonego rozwoju całej Opolszczyzny – zwłaszcza obszarów zurbanizowanych. Ma również wielką szansę wpłynąć na wzrost dostępnych form promocji zdrowego trybu życia, a także przyczynić się do wzrostu skali aktywnej turystyki w atrakcyj-

nym środowisku przyrodniczym i kulturowym naszego województwa.

Jestem przekonany, że prezentowana „Opolska Polityka Rowerowa” stanie się inspiracją dla Państwa do szeregu inicjatyw oddolnych, a także umożliwi uruchomienie procesu wykorzystywania szansy stworzenia na Opolszczyźnie regionu o wysokiej jakości funkcjonowania wszystkich dziedzin życia: gospodarczego, kulturalnego i społecznego.

Życzę mieszkańcom Opolszczyzny dobrego dialogu na temat dalszego rozwoju ich województwa jako wiodącego regionu rowerowego Polski Zachodniej.

**Andrzej Buła**  
Marszałek Województwa Opolskiego



## 1. WPROWADZENIE

Od kilkunastu lat na świecie popularyzuje się koncepcja transportu zrównoważonego, przyjaznego środowisku i zapewniającego maksimum mobilności przy minimalnym zużyciu surowców.

Elementem tej koncepcji jest wzrastające wykorzystanie roweru do obsługi systemu transportowego, przełamując zdecydowany prymat samochodów w transporcie osób, uzupełniając ofertę komunikacji zbiorowej czy też potrzeb rekreacyjnych społeczeństwa.

Mając powyższe na względzie, Samorząd Województwa Opolskiego podjął inicjatywę stworzenia regionalnego dokumentu w zakresie kreowania ruchu rowerowego na terenie Województwa Opolskiego.

Tym dokumentem jest „Opolska Polityka Rowerowa”. Strategia promowania ruchu rowerowego jest w pełni zgodna z polityką zrównoważonego rozwoju.

Nie jest możliwe całkowite uwolnienie regionu od pojazdów spalinowych, ale stosunek podróży odbywanych samochodami i środkami transportu publicznego do podróży na rowerach przez odpowiednie

działania może zostać zmieniony na korzyść tych ostatnich. Takie zadania zostało postawione przed „Opolską Polityką Rowerową”.

Realizacja celów określonych w „Opolskiej Polityce Rowerowej” ma zachęcić osoby dojeżdżające do szkoły czy pracy, aby, kiedy są ku temu stosowne warunki zamiast samochodu, wybrały rower, przyczyniając się do znacznego zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych, a co za tym idzie, do poprawy czystości powietrza.

Dobrze zorganizowany system transportowy w oparciu o ruch rowerowy może stymulować rozwój gospodarczy Województwa Opolskiego, a jeśli rowerem będzie można się poruszać szybko, bezpiecznie, wygodnie i tanio, wiele osób naturalnie wybierze ten bezemisyjny środek transportu.

**Szymon Ogłaza**  
Członek Zarządu Województwa Opolskiego

## 2. POWIĄZANIA POLITYKI ROWEROWEJ Z DOKUMENTAMI STRATEGICZNYMI

Regulacje prawne mające wpływ na planowanie rozwoju ruchu rowerowego można znaleźć w kilkunastu aktach prawnych. W ramach opracowanej „Opolskiej Polityki Rowerowej”, przewiduje się podjęcie szeregu przedsięwzięć zgodnych z obowiązującymi aktami prawnymi, programami wyższego rzędu oraz dokumentami planistycznymi uwzględniającymi tę problematykę. Wyznaczone cele w ramach opracowanego dokumentu są powiązane i spójne z celami, priorytetami i działaniami strategicznych dokumentów na poziomie wspólnotowym, krajowym oraz regionalnym.

### 2.1. Analiza spójności na poziomie wspólnotowym

„Opolska Polityka Rowerowa” jest zgodna m.in. z zapisami „Białej Księgi Unii Europejskiej”; „Europejskiej Strategii Rowerowej” oraz „Paktem Amsterdamskim”.

Biała Księga. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu - dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i oszczędnego zasobowo systemu transportu

„Biała księga. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu - dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i oszczędnego zasobowo systemu transportu” z perspektywą do 2050 r. opublikowana została 28 marca 2011 r. przez Komisję Europejską.

„Biała Księga” wskazuje niezbędne do podjęcia działania, które w perspektywie średnio - i długoterminowej przyczynią się do osiągnięcia określonych w niej celów, m.in. zakłada się zmniejszenie o połowę liczby samochodów o napędzie konwencjonalnym w transporcie miejskim do 2030 r., co w znacznej mierze spowoduje rozwój systemów rowerowych. Nadrzędnym celem podjęcia przyszłych działań ma być stworzenie jednolitego europejskiego obszaru transportu, który będzie charakteryzował się wysokim poziomem konkurencyjności i oszczędnym korzystaniem z nieodnawialnych surowców naturalnych.

### Europejska Strategia Rowerowa

W czerwcu 2017 r., na międzynarodowej konferencji Velo-City w Arnhem-Nijmegen (Holandia), w obecności Pani Violety Bulc – Europejskiej Komisarz Transportu, zaprezentowano Europejską Strategię Rowerową. Zaproponowano w niej kurs działań do 2030 r. Dokument ten ma służyć jako inspiracja dla przyszłej strategii opracowanej przez Komisję Europejską. Dokument został przygotowany na podstawie dotychczasowej polityki UE dot. ruchu rowerowego z szeregiem obecnie potrzebnych i zalecanych działań. Obejmują one m.in.:

- uwzględnienie ruchu rowerowego we wszystkich istotnych programach finansowanych przez Unię Europejską,
- ustanowienie ogólnoeuropejskich ram politycznych i głównych zasad dla rozwoju infrastruktury rowerowej,
- włączenie EuroVelo – europejskiej sieci tras rowerowych do transeuropejskich sieci transportowych,
- integrację nowoczesnych technologii poprawiających bezpieczeństwo rowerzystów m.in. w przepisach dotyczących regulacji pojazdów, np. uwzględnienie ruchu rowerowego w systemie pomagającym kierowcy utrzymanie prędkości,
- redukcję VATu z tytułu zakupu roweru dla państw członkowskich,
- utworzenie Rowerowego Punktu Koordynacyjnego w celu koordynacji i wdrożenia strategii dla ruchu rowerowego na szczeblu UE,
- ujednoczenie kluczowych wskaźników skuteczności działań na rzecz ruchu rowerowego na szczeblu europejskim.

Zrealizowanie celów zapisanych w Strategii pozwoliłoby na zwiększenie korzyści ekonomicznych związanych z ruchem rowerowym o prawie 50% (513 – 760 mld EUR); utworzenie dodatkowych 225 000 miejsc pracy dot. ruchu rowerowego; zwiększenie o 50% dziennych podróży rowerem (160 – 240 mln) do 2030 r.; zmniejszenie o połowę liczby rowerzystów zabitych w przeliczeniu na 100 milionów km. Aby osiągnąć powyższe cele, inwestycje UE w projekty w zakresie ruchu rowerowego powinny zostać podwojone w dwóch kolejnych budżetach Komisji, tj. wzrosnąć do 3 mld EUR w latach 2021-2027 i do 6 mld EUR w latach 2028-2034. Wielu interesariuszy z dziedziny mobilności UE wezwało do opracowania oficjalnej strategii UE w zakresie ruchu rowerowego, która zostanie włączona do programu prac Komisji na 2018 r. lub w kolejnych inicjatywach.

## Pakt Amsterdamski

Dokument podpisany w maju 2016 roku w Amsterdamie. Jest to dokument, w którym określone zostały kierunki rozwoju europejskiej polityki miejskiej w Unii Europejskiej. Prace nad dokumentem rozpoczęto w 2014 roku. Były szczególnie ważne z uwagi na rolę miast europejskich – w miastach żyje 70% ludności Unii i tworzą one 85% PKB. Celem dokumentu jest usprawnienie oraz mobilizacja miast w inwestowanie w kluczowe obszary kształtowania polityki miejskiej, w tym, m.in. dostosowanie do zmian klimatycznych, jakość powietrza i mobilność miejska.

## 2.2. Analiza spójności na poziomie krajowym

„Opolska Polityka Rowerowa” jest zgodna m.in. z zapisami: „Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030”; „Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)”, „Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)”, „Strategia Rozwoju Polski Zachodniej 2020”.

### Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030

„Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030”, przyjęta przez Radę Ministrów 13 grudnia 2011 roku, jest najważniejszym dokumentem strategicznym dotyczącym zagospodarowania przestrzennego kraju. Jednym spośród sześciu celów strategicznych polityki przestrzennego zagospodarowania kraju jest Poprawa dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej (cel 3). Polityka przestrzennego zagospodarowania kraju, w odniesieniu do rozwoju ruchu rowerowego podkreśla znaczenie działań służących poprawie dostępności transportowej, w szczególności w odniesieniu do obszarów funkcjonalnych. Dokument ten zakłada wdrażanie zintegrowanych rozwiązań dotyczących multimodalnego transportu zbiorowego obejmującego różne środki transportu i elementy infrastruktury, w tym komunikację rowerową.

### Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)

Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) została przyjęta Uchwałą Rady Ministrów 22 stycznia 2013 roku. W dokumencie wskazano cele oraz kierunki rozwoju transportu, aby do 2030 r. możliwe było osiągnięcie celów założonych w Długookresowej Strategii Rozwoju Kraju (DSRK) oraz Średniookresowej Strategii Rozwoju Kraju (SRK 2020). Podstawowym celem krajowej polityki transportowej jest zwiększenie dostępności terytorialnej, poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego przez utworzenie spójnego, zrównoważonego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym (lokalnym), europejskim i globalnym. Realizacja głównego celu transportowego w perspektywie 2020 r. i dalszej, wiąże się z realizacją pięciu celów szczegółowych, takich jak: stworzenie nowoczesnej i spójnej sieci infrastruktury transportowej; poprawę sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym; poprawę bezpieczeństwa użytkowników ruchu oraz przewożonych towarów; ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko oraz zbudowanie racjonalnego modelu finansowania inwestycji infrastrukturalnych.

### Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)

Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju, przyjęta przez Radę Ministrów 14 lutego 2017 roku, jest kluczowym dokumentem państwa polskiego w obszarze średnio- i długofalowej polityki gospodarczej. Zapisy dokumentu w obszarze transportu wskazują m.in. na rozwijanie zintegrowanych systemów transportu publicznego przy wykorzystaniu niskoemisyjnych środków transportu, szczególnie pojazdów szynowych, elektrycznych autobusów a także rowerów. Stworzone zostaną łańcuchy ekomobilności, poprawiające warunki przemieszczania się rowerem i pieszo. Miasta będą lepiej skomunikowane z obszarami funkcjonalnymi, a indywidualny transport samochodowy zostanie ograniczony, szczególnie w centrach miast. Na obszarach wiejskich będą kontynuowane działania w zakresie budowy i modernizacji podstawowej infrastruktury transportowej (drogi lokalne, infrastruktura towarzysząca, ścieżki rowerowe, środki transportu zbiorowego) oraz rozwoju usług transportu zbiorowego.

## Strategia Rozwoju Polski Zachodniej 2020

Strategia Rozwoju Polski Zachodniej 2020 została przyjęta Uchwałą Rady Ministrów w dniu 30 kwietnia 2014 r. Inicjatywa wypracowania Strategii dla Polski Zachodniej podjęta została przez samorzady województw dolnośląskiego, lubuskiego, opolskiego, wielkopolskiego i zachodniopomorskiego, które dostrzegły potrzebę współpracy wykraczającej poza granice swoich województw. Głównym celem Strategii jest wzrost konkurencyjności Polski Zachodniej poprzez efektywne wykorzystanie potencjałów makroregionów. W dokumencie wskazano m.in. rozwój powiązań transportowych województw Polski Zachodniej, w tym także rozwój powiązań ruchu rowerowego. W ramach współpracy województw Polski Zachodniej podjęta została inicjatywa dotycząca Odrzańskiej Trasy Rowerowej.

### 2.3. Analiza spójności na poziomie regionalnym

Zagadnienia ujęte w „Opolskiej Polityce Rowerowej” są m.in. spójne z przyjętymi priorytetami i celami takich dokumentów, jak: „Strategia Rozwoju Województwa Opolskiego do 2020 roku”; „Plan Zagospodarowania Województwa Opolskiego”; „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Opolskiego”; „Plan Transportowy Województwa Opolskiego 2020 (z perspektywą do 2025 r.)”.

### Strategia Rozwoju Województwa Opolskiego do 2020 roku

Strategia Rozwoju Województwa Opolskiego do 2020 roku została przyjęta uchwałą nr XXV/325/2012 Sejmiku Województwa Opolskiego w dniu 28 grudnia 2012 roku. W ramach dokumentu zdefiniowano: 5 wyzwań, 10 strategicznych celów, 36 celów operacyjnych oraz działania służące ich realizacji. Zapisy „Opolskiej Polityki Rowerowej” znajdują odzwierciedlenie m.in. w celu strategicznym 6. Dobra dostępność rynków pracy, dóbr i usług, gdzie zakłada się: rozwój powiązań transportowych (cel operacyjny 6.1.), poprawę dostępności aglomeracji opolskiej (cel operacyjny 6.2.), integrację systemu transportu zbiorowego (cel operacyjny 6.3.), poprawę bezpieczeństwa na szlakach komunikacyjnych (cel operacyjny 6.4.), (...) rozwój funkcji komunikacyjnych aglomeracji opolskiej poprzez poprawę połączeń transportowych w układzie wewnętrznym i zewnętrznym (działanie w celu 8.1 Rozwój i wzmacnianie funkcji metropolitalnych).

### Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Opolskiego

„Plan zagospodarowania przestrzennego województwa opolskiego” (w skrócie PZPWO), przyjęty Uchwałą Sejmiku Województwa Opolskiego Nr XLVIII/505/2010 z dnia 28 września 2010 r. jest podstawowym dokumentem określającym politykę przestrzenną, w tym cele, zasady, kierunki i działania służące kształtowaniu struktur przestrzennych oraz kierunków i priorytetów kształtowania środowiska przyrodniczego, kulturowego i zurbanizowanego, w dostosowaniu do strategicznych kierunków rozwoju społecznego i gospodarczego województwa. W zakresie systemu transportowego PZPWO przyjmuje, iż nadrzędnym celem jest rozwój systemu transportowego w kierunku zwiększania dostępności komunikacyjnej województwa i jego strategicznych obszarów oraz poprawa funkcjonowania tych systemów. Zapisy „Opolskiej Polityki Rowerowej” odnoszą się wprost do zapisów celu zagospodarowania przestrzennego w zakresie zwiększenia dostępności komunikacyjnej oraz poprawy funkcjonowania tych systemów.

### Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Opolskiego

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Opolskiego został przyjęty Uchwałą nr XLIV/505/2014 Sejmiku Województwa Opolskiego z dnia 22 lipca 2014 roku. Podstawowym celem opracowania planu transportowego jest poprawa jakości systemu transportowego Województwa Opolskiego i jego rozwój zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju. Jakość systemu transportowego będzie bowiem decydującym czynnikiem, warunkującym jakość życia mieszkańców i rozwój gospodarczy obszaru objętego planem transportowym.

Tak sformułowany cel nadrzędny planu transportowego powinien być osiąganym poprzez realizację następujących celów szczegółowych:

- Poprawa dostępności transportowej i jakości transportu – instrument poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych (Cel 1).
- Poprawa efektywności funkcjonowania systemu transportowego – instrument zwiększania wydajności



systemu z jednoczesnym ograniczaniem kosztów (Cel 2).

- Integracja systemu transportowego – w układzie gałęziowym i terytorialnym (Cel 3).
- Wspieranie konkurencyjności gospodarki – instrument rozwoju gospodarczego (Cel 4).
- Poprawa bezpieczeństwa – radykalna redukcja liczby wypadków i ograniczenie ich skutków (zabici, ranni) oraz poprawa bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu (Cel 5).
- Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne i warunki życia (Cel 6).

Określone cele zawarte w „Opolskiej Polityce Rowerowej” są spójne z zapisami wskazanymi w Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Opolskiego.

## Plan Transportowy Województwa Opolskiego 2020 (z perspektywą do 2025 r.)

Plan Transportowy Województwa Opolskiego 2020 (z perspektywą do 2025 r.) został przyjęty uchwałą Nr 2637/2016 z dnia 19 września 2016 r. w sprawie przyjęcia „Planu wypełnienia warunkowości ex-ante w zakresie inwestycji transportowych w ramach funduszy EFRR 2014-2020 dla województwa opolskiego”, zwanego „Planem Transportowym Województwa Opolskiego 2020 (z perspektywą do 2025 r.) wraz z prognozą oddziaływania na środowisko. Ma on za zadanie przyczynić się do osiągnięcia celów określonych w „Strategii Rozwoju Województwa Opolskiego do 2020 roku”. Aby stworzyć warunki do wzrostu potencjału rozwojowego, turystyczno-kulturowego, kreatywnego i innowacyjnego województwa opolskiego nadrzędnym celem „Planu Transportowego Województwa Opolskiego 2020 (z perspektywą do 2025 r.)” ustalono, że jest: zapewnienie dostępu do odpowiedniej jakości, nowoczesnej i zrównoważonej infrastruktury transportowej.

Cele „Planu Transportowego Województwa Opolskiego 2020 (z perspektywą do 2025 r.)”, są zgodne z celami strategicznymi na szczeblu wspólnotowym, w zakresie:

- zwiększenia dostępności transportowej,
- poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu,
- zwiększenia efektywności sektora transportowego.

Realizacja ww. celów wymagać będzie podjęcia szeregu różnorodnych i szeroko zakrojonych działań, nie tylko bezpośrednio sprzyjających wdrożeniu efektywnego systemu transportowego, ale również tych działań, które w sposób pośredni umożliwią poprawę powiązań transportowych w regionie. Działania ujęte w „Opolskiej Polityce Rowerowej”, są spójne z planowanymi zadaniami inwestycyjnymi określonymi w przedmiotowym dokumencie.

# 3. UWARUNKOWANIA ROZWOJU RUCHU ROWEROWEGO

## 3.1. Uwarunkowania funkcjonalno - przestrzenne

Województwo opolskie położone jest w południowo-zachodniej części kraju. Od wschodu sąsiaduje z województwem śląskim (Katowice), a od zachodu – z województwem dolnośląskim (Wrocław). Od południa region opolski sąsiaduje z krajem morawsko-śląskim i ołomuńskim w Republice Czeskiej. Od północy województwo opolskie graniczy z województwami wielkopolskim i łódzkim, regionami znacznie większymi, z centrami (Poznań, Łódź) oddalonymi od układu regionalnego Polski południowej.

Opolskie jest jednym z pięciu województw (dolnośląskie, lubuskie, wielkopolskie, zachodniopomorskie) tworzących makroregion Polski Zachodniej, cechujący się wysokim stopniem konkurencyjności. Od 2014 r. Ministerstwo Inwestycji i Rozwoju przy udziale ww. województw wdraża strategię ponadregionalną pn. „Strategia Rozwoju Polski Zachodniej do 2020.” Administracyjnie województwo opolskie dzieli się na 12 powiatów, w tym 1 powiat grodzki (Opole) oraz 71 gmin (w tym 3 miejskie, 32 miejsko-wiejskie i 36 wiejskich). Województwo opolskie należy do grupy małych regionów europejskich, z populacją wynoszącą poniżej miliona osób. Dane Głównego Urzędu Statystycznego wskazują, że w końcu 2015 r. w regionie zamieszkiwało 996,0 tys. osób, z czego 16,3% było w wieku przedprodukcyjnym, 65,1% w wieku produkcyjnym oraz 18,6% w wieku poprodukcyjnym. Około 37% stanowią osoby w wieku co najmniej 50 lat. Udział ludności w wieku przed-

produkcyjnym jest w Opolskim najniższy spośród wszystkich województw. W strukturze ludności 51,6% mieszkańców stanowią kobiety. Układ osadniczy regionu jest równomiernie rozwinięty, a do największych miast należą: Opole (121,6 tys. mieszkańców), Kędzierzyn-Koźle (63,6 tys.), Nysa (45,2 tys.), Brzeg (37,3 tys.) i Kluczbork (24,7 tys.).



Rys.1. Podział administracyjny Województwa Opolskiego

Źródło: Plan zagospodarowania przestrzennego Województwa Opolskiego

Tab.1. Wybrane dane statystyczne dotyczące Województwa Opolskiego na lata 2010 – 2016. Stan na 31.XII.

Wskaźnik	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Gęstość zaludnienia	108	108	107	107	106	106	106
Powierzchnia [ha]	941 187	941 187	941 187	941 187	941 187	941 187	941 187
Liczba ludności	1 017 241	1 013 950	1 010 203	1 004 416	1 000 858	996 011	993 036
Liczba urodzeń żywych	9 163	8 686	8 939	8 227	8 593	8 289	8 634
Urodzenia żywe na 1000 ludn.	9,00	8,55	8,83	8,17	8,57	8,30	8,68
Liczba zgonów	9 882	9 719	10 180	10 267	9 808	10 468	10 006
Zgony na 1000 ludności	9,70	9,57	10,06	10,20	9,78	10,48	10,06
Przyrost naturalny	-719	-1 033	-1 241	-2 040	-1 215	-2 179	-1 372
Przyrost nat. na 1000 ludności	-0,71	-1,02	-1,23	-2,03	-1,21	-2,18	-1,38
Kobiety na 100 mężczyzn	107	107	107	107	107	107	107
Małżeństwa na 1000 ludności	5,6	5,1	5,3	4,7	4,8	4,9	4,9
Ludność przed produkcją (%)	17,1	16,8	16,6	16,3	16,2	16,0	15,9
Ludność w wieku produkcji (%)	65,6	65,4	65,1	64,7	64,3	63,8	63,2
Ludność po produkcji (%)	17,3	17,8	18,3	18,9	19,6	20,2	20,9

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS

## 3.2. Uwarunkowania społeczno-gospodarcze

Charakterystycznymi elementami przestrzeni społecznej województwa opolskiego są m.in.:

- wysoki poziom życia ludności w gospodarstwach domowych,
- niska aktywność ekonomiczna ludności i niewykorzystywane rezerwy podaży pracy,
- postępująca depopulacja, wynikająca z niskiego przyrostu naturalnego oraz bardzo niekorzystnych tendencji w zakresie ruchu migracyjnego ludności.

Przestrzeń gospodarczą województwa charakteryzuje:

- średni poziom rozwoju gospodarczego (PKB per capita – 11 miejsce w kraju - dane na koniec 2015),
- wewnątrzregionalne zróżnicowanie poziomu rozwoju gospodarczego (niższy wskaźnik PKB per capita w części zachodniej województwa),
- zróżnicowana struktura przemysłu, w której wyróżniają się m.in. zakłady przemysłu spożywczego, chemicznego, energetycznego, cementowo-wapienniczego, metalowego,
- duży potencjał eksportowy województwa opolskiego, opierający się w zdecydowanej mierze na przemyśle chemicznym,
- wysoka produktywność rolnicza (wysokie plony),
- słabość sektora usług rynkowych oraz słaby rozwój sektora usług wyższego rzędu,
- niska innowacyjność gospodarki oraz słabość sfery B+R,
- niewystarczający poziom inwestycji, w tym inwestycji zagranicznych.

Województwo opolskie to:

- region wyludniający się (procesy depopulacji oraz starzenia się ludności stają się głównymi wyzwaniami rozwojowymi, rzutującymi na obecny oraz przyszły rozwój społeczno-gospodarczy województwa opolskiego),
- region o średnim poziomie rozwoju i relatywnie wolnym tempie wzrostu gospodarczego (znaczący wzrost gospodarczy Polski w ostatnich latach nie przełożył się na analogiczne zmiany w województwie opolskim. Region rozwijał się wolniej, nie tylko w porównaniu z sąsiadującymi województwami, ale również względem regionów statystycznie najbiedniejszych – położonych na ścianie wschodniej),
- region o zróżnicowanej strukturze gospodarki (dominują usługi generujące około 56% wartości dodanej brutto oraz skupiające 52% ogółu pracujących w gospodarce regionu. Jednak wyróżnikiem województwa opolskiego jest jego wysoko rozwinięty przemysł, generujący 30,1% wartości dodanej brutto w regionie przy przeciętnie w kraju 25,6% -dane na koniec 2015 r.),
- region przygraniczny (na południu przebiega granica państwowa z Republiką Czeską, w tym z dwoma regionami: krajem ołomunieckim i morawsko-śląskim. Sieć powiązań transgranicznych obejmuje zarówno sferę społeczno-gospodarczą, infrastrukturalną jak i ekologiczną).

Prognozy demograficzne nie pozostawiają wątpliwości – sytuacja demograficzna województwa opolskiego na tle Polski jest zła i będzie się pogarszać. Nastąpią niekorzystne zmiany pogłębiające istniejące dysproporcje demograficzne i zaburzenia w ruchu naturalnym. Według prognozy GUS 2014, w perspektywie 2030 roku we wszystkich powiatach województwa przewidywane jest zmniejszenie liczby ludności o 106 tys. (-10,5%) do 902 tys. osób, a do 2050 roku o kolejne 157,4 tys. (-17,5%) do 744,6 tys. osób. Nastąpi spadek udziału ludności w wieku przedprodukcyjnym z 16,0% w 2015 roku, 13,5% w 2030 r. do 12,2% w 2050 roku oraz produkcyjnym z 65,1% (2013 r.) poprzez 62% (2030 r.) do 55,3% (2050 r.), wzrośnie natomiast udział osób w wieku poprodukcyjnym – z 20,0% w 2015 r., 24,4% w 2030 r. do 32,5% w 2050 r. Wyraźne zmiany będą widoczne już w najbliższej perspektywie (2016- 2020): nastąpi spadek ludności o 27,9 tys. osób i zasobów pracy o 25,9 tys., oraz wzrost liczby osób starszych o 8,2 tys. osób.

Tab.2. Prognoza liczby ludności Województwa Opolskiego do 2050 roku

Obszar	2014	2015	2020	2030	2049
Polska	38 478,60	38 437,24	38 137,80	37 185,10	33 950,60
Województwo opolskie	1 000,86	996,00	966,60	902,00	744,60

Źródło: Plan zagospodarowania przestrzennego Województwa Opolskiego

### 3.3. Uwarunkowania komunikacyjne

Województwo opolskie dysponuje ogromnym atutem w postaci położenia w zasięgu oddziaływania najważniejszych, europejskich szlaków komunikacyjnych. Region leży na przecięciu jednego z dziewięciu korytarzy transportowych bazowej sieci TEN-T: Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie, dzięki czemu leżące w korytarzach drogi i linie kolejowe włączone zostały w strategiczny system europejskiej sieci transportowej. Na terenie Województwa Opolskiego zidentyfikowano: autostradę A4, linie kolejowe E30, E59, C-E59 oraz śródlądową drogę wodną opartą o rzekę Odrę. Ponadto w przy granicy wschodniej województwa opolskiego w obszarze oddziaływania korytarza znajduje się autostrada A1 powiązana z autostradą A-4 również poprzez drogi: DK 46 i DW 494.

Na terenie Województwa Opolskiego zarządcą autostrady A-4 oraz dróg krajowych jest Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Opolu, dróg wojewódzkich – Zarząd Dróg Wojewódzkich w Opolu, dróg powiatowych – Zarządy Dróg Powiatowych, dróg gminnych – samorzady lokalne. W zakresie linii kolejowych zarządcą jest PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.



Fot. 1. Ciąg pieszo-rowerowy przy DW 901 w Oleśnie

Źródło: Opracowanie własne

Na uwarunkowania rozwoju ruchu rowerowego wpływ ma kształt sieci komunikacyjnej, którą na terenie Województwa Opolskiego tworzą drogi kategorii: krajowej, wojewódzkiej, powiatowej oraz gminnej; linie kolejowe, a także Odrzańska Droga Wodna.

Najważniejszą osią komunikacyjną regionu jest autostrada A4, stanowiąca główny element paneuropejskiego korytarza transportowego Berlin-Kijów. Autostrada ta jest elementem układu transportowego, który w południowej Polsce koncentruje przepływ największej masy towarów oraz osób. Jednocześnie zapewnia sprawność komunikacyjną, a tereny położone w jej bezpośrednim sąsiedztwie są bardzo atrakcyjne z punktu widzenia potencjalnych inwestorów. Koncentrują się one przy sześciu węzłach autostradowych: „Brzeg” (dawna nazwa „Przylesie”); „Opole Zachód” (dawna nazwa „Prądy”); „Opole Południe” (dawna nazwa „Dąbrówka”); „Krapkowice” (dawna nazwa „Gogolin”); „Kędzierzyn-Koźle” (dawna nazwa „Olszowa”); „Strzelce Opolskie” (dawna nazwa „Nogowczyce”).

Przez teren Województwa Opolskiego przebiegają:

- autostrada A4 stanowiąca główny element paneuropejskiego korytarza transportowego Berlin-Kijów o długości 175,426 (2 jezdnie po 87,7 km każda), wraz z 6 węzłami autostradowymi: „Brzeg”; „Opole Zachód”; „Opole Południe”; „Krapkowice”; „Kędzierzyn-Koźle”; „Strzelce Opolskie”,
- 11 dróg kategorii krajowej o długości 682,1 km, których zarządcą jest Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad,
- 45 dróg wojewódzkich o łącznej długości 943,558 km, których zarządcą jest Zarząd Dróg Wojewódzkich w Opolu,
- drogi powiatowe o łącznej długości 3 926,8 km (w tym o nawierzchni twardej ulepszonej 3 719,2 km- dane na koniec 2014 r.),
- drogi gminne o łącznej długości 5 648,6 km (w tym o nawierzchni twardej ulepszonej 2 993,7 km- dane na koniec 2014 roku).

Tab.3. Wybrane dane statystyczne dotyczące Województwa Opolskiego na lata 2010 - 2016. Stan na 31.XII.

Lp.	Nr drogi	Nazwa drogi	km
1	378	Biedzychów - Grodków /droga 401/	10,017
2	382	Stanowice - Świdnica - Dzierżonów - Ząbkowice Śl. - Paczków - .....* - Granica Państwa	5,982
3	385	Gr. Państwa - Tłumaczów - Wolibórz - Ząbkowice Śl. - Ziębice - .....* - Kopice - droga 46	26,706
4	396	Bierutów - Oława - Strzelin	8,703
5	401	Żłobizna /droga 94/ - Grodków - Skoroszyce - droga 46	41,942
6	403	Łukowice Brzeskie - droga 401	2,275
7	405	Niemodlin - Tułowice -Korfantów	18,479
8	406	Droga 1602 O - Jasienica Dolna - droga 405	19,414
9	407	Droga 41 - Korfantów - łącznik - droga 414	28,576
10	408	Kędzierzyn- Koźle - Gliwice	20,693
11	409	Dębina - Krapkowice - Strzelce Opolskie	42,813
12	410	Kędzierzyn-Koźle - Kobylice - Biadaczów - rzeka Odra - Brzeźce /droga 408/	6,778
13	411	Nysa - Głuchołazy /droga40/	17,588
14	413	Ligota Prószkowska - droga 429	4,738
15	414	Opole /droga46/94 obwodnica/ - Prószków -Biała -Prudnik/droga 40/	42,223
16	415	Droga 45 - Rogów Opolski - Krapkowice /droga 409/	13,063
17	416	Żywocice /droga 45/ - Głogówek- ...* - Głubczyce - Kietrz - Racibórz	61,325
18	417	Laskowice /droga 40/ - Klisino - ...* - Szonów - Szczyty - Racibórz	33,984
19	418	Reńska Wieś /droga45/ - Kędzierzyn-Koźle	3,558
20	419	Nowa Cerekwia -Niekazanice - Branice - Granica Państwa	16,144
21	420	Kietrz - Dzierżysław - Pilszcz - Granica Państwa	14,790
22	421	Szczyty - .....* - Błężewice - Nędza	14,457
23	422	Łany /droga 421/ - Dzielnica - Przewóz - rzeka Odra - Dziergowice	9,319
24	423	Opole - Krapkowice - Zdieszowice - Kędzierzyn-Koźle	34,657
25	424	Gwoźdźce - rzeka Odra - Odrowąż - .....* - Gogolin /droga 409/	6,257
26	425	Bierawa - Kuźnia Raciborska - Rudy	10,612
27	426	Zawadzkie - Strzelce Opolskie - Olszowa - Kędzierzyn-Koźle	33,671
28	427	Droga 45 - Zakrzów - Kochanec - Roszowice - Dzielnica	6,779
29	428	Dąbrówka Górna - droga 45	0,574
30	429	Wawelno - Komprachcice - Prószków - droga 45	19,563
31	435	Opole - Wawelno - droga 46	12,301
32	451	Oleśnica - Bierutów - Namysłów	11,915
33	454	Opole - Pokój - Namysłów	42,662
34	457	Pisarzowice /droga 39/ - Popielów - Dobrzeń Wielki	30,903
35	458	Obórki - Lewin Brzeski - .....* - Skorogoszcz - Popielów	30,046
36	459	Opole - Narok - Skorogoszcz	14,926
37	460	Kościerzycy - rzeka Odra - Pawłów - Kopanie - droga 462	10,290
38	461	Kup - Jełowa	14,881
39	462	Stobrawa- rzeka Odra - Kopanie - Łosiów - .....* - Krzyżowice	17,201
40	463	Bierdzany - Ozimek - Zawadzkie	38,581
41	464	Narok - rzeka Odra - Chróścice	4,285
42	465	Żelazna - rzeka Odra - Dobrzeń Mały	2,527
43	487	Byczyna - Gorzów Śląski - .....* - Olesno	37,663

Lp.	Nr drogi	Nazwa drogi	km
44	494	Bierdzany - Olesno - .....* - Wręczyca Wielka - Częstochowa	35,569
45	901	Olesno - Dobrodzień - Zawadzkie - Wielowieś - Pyskowice - Gliwice /droga 78/	41,744
46	489	Droga 46 /Głębinów/ - Nysa - ...* - droga 41 /Niwnica/	15,907
Ogółem długość dróg			937,079
.....* - nieciągłość drogi			

Źródło: Zarząd Dróg Wojewódzkich w Opolu

Cechą charakterystyczną dla sieci dróg województwa opolskiego jest duży udział dróg utwardzonych o nawierzchni ulepszonej w kategorii dróg publicznych. Wskaźniki gęstości dróg twardych o nawierzchni ulepszonej (2014 r. – 82,3 km/100 km<sup>2</sup>) oraz wskaźnik gęstości sieci dróg twardych o nawierzchni ulepszonej w stosunku do liczby mieszkańców (2014 r. - 7,64 km/1 tys. mieszk.) klasyfikują województwo opolskie na poziomie średniej krajowej lub wyżej. W latach 2006 - 2014 nastąpił wzrost długości dróg o nawierzchni twardej ulepszonej o ok. 3,1%. Podobny wzrost odnotowano w odniesieniu do dróg gminnych.

Gęstość dróg w województwie jest zbliżona do średniej dla całego kraju i wynosi:

- 120,5 km na 100 km<sup>2</sup> powierzchni ogólnej województwa, wobec wartości 131,8 km na 100 km<sup>2</sup> dla całego kraju (dla dróg wszystkich),
- 90 km na 100 km<sup>2</sup> powierzchni ogólnej województwa, wobec wartości 89,7 km na 100 km<sup>2</sup> dla całego kraju (dla dróg utwardzonych).

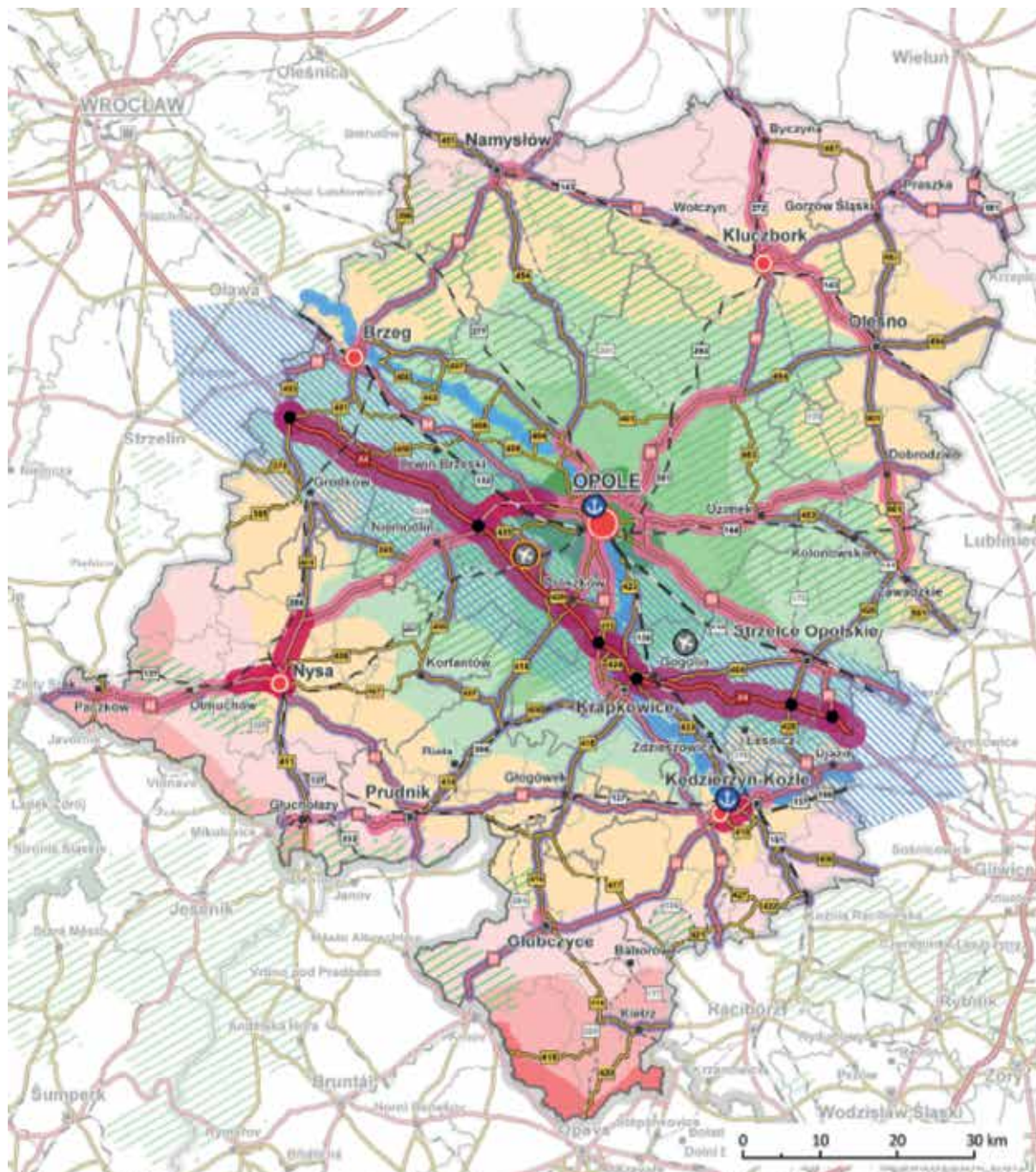
Przez teren województwa przebiegają także jedne z najważniejszych magistralnych i pierwszorzędnych linii kolejowych w Polsce, w tym o znaczeniu europejskim, jak: linia kolejowa nr 132 relacji Bytom – Wrocław, nr 136 relacji Opole Groszowice – Kędzierzyn-Koźle oraz nr 137 relacji Katowice – Legnica a także nr 151 Kędzierzyn-Koźle – Chałupki i nr 277 relacji Opole – Jelcz – Wrocław (fragment międzynarodowych tras kolejowych E 30, E 59, C 30, C 59 i C-E 59). Wpływ na rozwój ruchu rowerowego ma także potencjał rzeki Odry, przecinającej centralnie obszar województwa opolskiego, która koncentruje w swoim otoczeniu ośrodki rozwoju regionu. Stanowi ona żeglowny naturalny ciąg komunikacyjny, który biegnie przez województwo opolskie równoległe do autostrady A4, od portu w Koźlu, na południu regionu, po Lipki na granicy z województwem dolnośląskim. Rzeka Odra łącznie z Kanałem Gliwickim tworzy szlak transportowy łączący Górny i Dolny Śląsk z portami morskimi Zespołu Portowego Szczecin-Świnoujście. Jest to najważniejsza śródlądowa droga wodna w Polsce, choć o niejednakowych warunkach żeglugowych.

Drogi województwa stanowią 2,75% dróg w całym kraju oraz 3% dróg utwardzonych w całym kraju. Charakterystykę sieci drogowej w województwie – na tle sieci całego kraju – ukazuje poniższa tabela.

Tab.4. Sieć drogowa w Województwie Opolskim na tle kraju w roku 2015

Lp.	Rodzaj drogi	Kraj		Województwo opolskie	
		km	Udział dróg w sieci dróg krajowych	km	Udział dróg wojewódzkich w sieci dróg krajowych
1a.	Drogi krajowe	18 801	4,6%	778,4	4,1 %
1b.	w tym utwardzone	18 799	-	778,4	-
2a.	Drogi wojewódzkie	28 476	6,9%	984,3	3,5 %
2b.	w tym utwardzone	28 413	-	983,5	-
3a.	Drogi powiatowe	127 743	31,0%	3 926,8	3,0 %
3b.	w tym utwardzone	116 364	-	3 719,2	-
4a.	Drogi gminne	237 244	56,5%	5 648,6	2,4 %
4b.	w tym utwardzone	116 825	-	2 993,7	-
Razem		412 263	100%	11 338	2,75 %

Źródło: GUS. Raport: „Transport – wyniki działalności”. Warszawa 2016



## Oznaczenia ogólne

- OPOLE** siedziby województw
- Brzeg** siedziby powiatów
- Wolczyn** miasta inne
- granica państwa
- granice województwa
- granice powiatów
- granice gmin
- granice miast

## Węzły komunikacyjne i drogowe

- węzeł rangi krajowej
- główne węzły regionalne
- węzły autostradowe

## Istniejąca sieć drogowa

- autostrady i drogi ekspresowe
- drogi krajowe
- drogi wojewódzkie

## Istniejąca sieć kolejowa

- koleje magistralne
- pozostałe eksploatowane
- znaczenia miejscowego
- nieczynne

## Dostępność drogowa Opola (2012 r.)

- 15 min
- 30 min
- 45 min
- 60 min
- 75 min
- 90 min
- 105 min
- III Paneuropejski korytarz transportowy

## Średnie dobowe natężenie ruchu pojazdów w 2015 roku w poj./dobę

- 2 - 7,4 tys.
- 7,5 - 14,9 tys.
- 15 - 19,9 tys.
- 20 - 32 tys.

## Komunikacja lotnicza

- lądowisko stałe
- lądowisko stałe z bazą LPR

## Żegluga śródlądowa

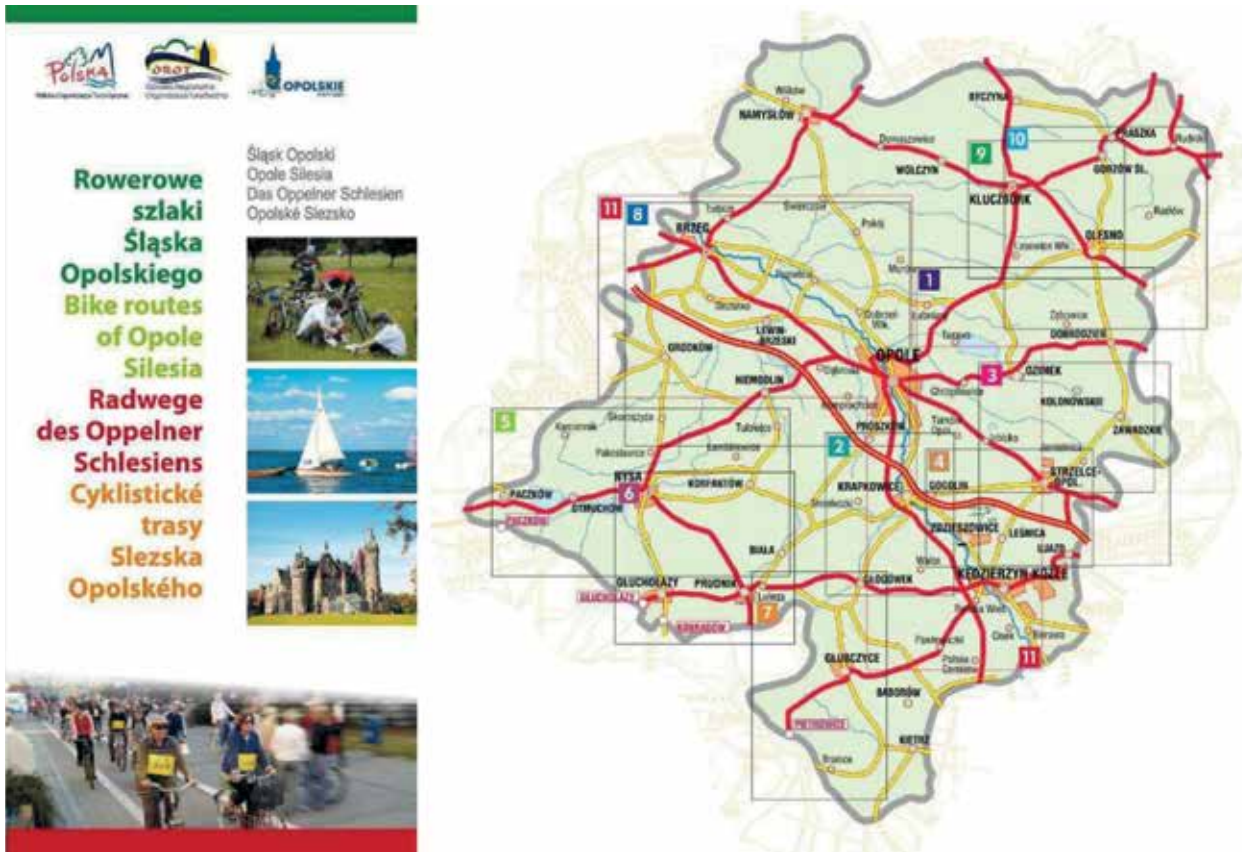
- porty
- Odrzańska Droga Wodna

## Główne elementy systemu przyrodniczego

- obszary ochrony przyrody

Rys.2. Uwarunkowania zagospodarowania przestrzennego Województwa Opolskiego

Źródło: Plan zagospodarowania przestrzennego Województwa Opolskiego - projekt zmiany



Rys. 3. Atlas: „Rowerowe szlaki Śląska Opolskiego”

Źródło: strona [www.turystyka.opolskie.pl](http://www.turystyka.opolskie.pl)

## „Standardy projektowe i wykonawcze dla infrastruktury rowerowej województwa opolskiego”

Na początku 2018 r. Opolska Regionalna Organizacja Turystyczna przystąpiła do opracowania standardów technicznych dla województwa opolskiego w ramach strategii marketingowo – promocyjnej w projekcie pn. „Koncepcja rozwoju transgranicznej turystyki rowerowej na pograniczu polsko-czeskim”. Głównym celem opracowania dokumentu jest określenie jednolitego systemu zasad projektowych i wykonawczych dla infrastruktury rowerowej realizowanej w obszarze całego województwa opolskiego. Standardy, opracowane w oparciu o najlepsze wzorce zagraniczne i krajowe, będą narzędziem gwarantującym najwyższą jakość projektowania i realizacji w regionie systemów tras rowerowych komunikacyjnych, turystycznych i rekreacyjnych oraz obsługującej je infrastruktury rowerowej. Standardy określą również zasady integracji infrastruktury rowerowej z systemem transportowym województwa. Wdrożenie standardów rowerowych poprawi bezpieczeństwo ruchu rowerowego, podniesie walory użytkowe oraz atrakcyjność infrastruktury rowerowej, a także przyczyni się do sukcesywnego rozwoju ruchu rowerowego w regionie. Grupą docelową i głównymi adresatami „Standardów projektowych i wykonawczych dla infrastruktury rowerowej województwa opolskiego” są wszyscy uczestnicy procesu planowania, projektowania i realizacji inwestycji rowerowych w regionie. Zakończenie prac nad dokumentem planowane jest na IV kwartał 2018 r. Stosowanie „Standardów projektowych i wykonawczych dla infrastruktury rowerowej województwa opolskiego” zacznie obowiązywać po ich przyjęciu przez Zarząd Województwa Opolskiego.

## Koncepcja rozwoju transgranicznej turystyki rowerowej na pograniczu polsko - czeskim

W 2017 r. rozpoczęto prace nad projektem w zakresie opracowania pt. „Koncepcja rozwoju transgranicznej turystyki rowerowej na pograniczu polsko – czeskim”. Opracowanie, które obejmuje m.in. obszar Województwa Opolskiego, koordynuje Instytut Rozwoju Terytorialnego we Wrocławiu. Celem projektu jest przygotowanie koncepcji długodystansowej trasy rowerowej z siecią transgranicznych ścieżek rowerowych łączących oba kraje wraz z niezbędnym know-how oraz działaniami marketingowymi w taki sposób, by koncepcję tę można było następnie wprowadzić i zrealizować. Zakończenie prac nad koncepcją planowane jest w 2019 r.



## 4. PRZEDSIĘWZIĘCIA SAMORZĄDU WOJEWÓDZTWA OPOLSKIEGO I INNYCH JEDNOSTEK

### 4.1. Opracowania promocyjne i planistyczne w zakresie ruchu rowerowego

W ramach wspierania rozwoju ruchu rowerowego podejmowane są działania promocyjne i planistyczne realizowane zarówno przez Samorząd Województwa Opolskiego, jak i inne jednostki. Poniżej przedstawiono krótko charakterystykę niektórych ze zrealizowanych przedsięwzięć w tym zakresie.

#### „Rowerowe szlaki Śląska Opolskiego”

Jest to atlas opracowany w 2009 roku przy współudziale Samorządu Województwa Opolskiego, który zawiera opis 11 szlaków rowerowych na terenie Województwa Opolskiego. Atlas dostępny jest pod adresem:

[www.turystyka.opolskie.pl/data/dataPublicator/szlaki\\_rowerowe\\_slaska\\_op\\_1.pdf](http://www.turystyka.opolskie.pl/data/dataPublicator/szlaki_rowerowe_slaska_op_1.pdf)

#### „Opole i okolice na rowerze”

Jest to atlas opracowany w 2017 roku, który zawiera opis szlaków rowerowych na terenie Opola i jego okolic. Atlas dostępny jest pod adresem:

[www.plan.pl/opole\\_i\\_okolice\\_atlas\\_rowerowy](http://www.plan.pl/opole_i_okolice_atlas_rowerowy)

#### Pozostałe opracowania promocyjne

Szlaki rowerowe opracowane przy współudziale Samorządu Województwa Opolskiego, są uwzględnione także w takich opracowaniach, jak:

- Folder „Szlaki turystyczne Śląska Opolskiego”, dostępny pod adresem:  
[www.turystyka.opolskie.pl/data/dataPublicator/opolskie\\_piesze\\_szlaki\\_turystyczne.pdf](http://www.turystyka.opolskie.pl/data/dataPublicator/opolskie_piesze_szlaki_turystyczne.pdf)
- „Visit Opolskie Katalog Produktów Turystycznych”, dostępny pod adresem:  
[www.turystyka.opolskie.pl/data/dataPublicator/visitopolskie\\_katalog\\_produkow\\_turystyc.pdf](http://www.turystyka.opolskie.pl/data/dataPublicator/visitopolskie_katalog_produkow_turystyc.pdf)
- Folder „Opolskie szlaki wodne”, dostępny pod adresem:  
[www.turystyka.opolskie.pl/data/dataPublicator/pl\\_opolskie\\_szlaki\\_wodne1.pdf](http://www.turystyka.opolskie.pl/data/dataPublicator/pl_opolskie_szlaki_wodne1.pdf)
- „Przewodnik po obszarach wiejskich”, dostępny pod adresem:  
[www.turystyka.opolskie.pl/data/dataPublicator/opolskie\\_kwitnace\\_pla.pdf](http://www.turystyka.opolskie.pl/data/dataPublicator/opolskie_kwitnace_pla.pdf)
- „Przewodnik turystyczny po województwie opolskim”, dostępny pod adresem:  
[www.turystyka.opolskie.pl/data/dataPublicator/przewodnik-opolskie\\_2014\\_pl\\_24-11-2014\\_d.pdf](http://www.turystyka.opolskie.pl/data/dataPublicator/przewodnik-opolskie_2014_pl_24-11-2014_d.pdf)
- Folder „Opolskie wędrówki krajoznawcze”, dostępny pod adresem:  
[www.turystyka.opolskie.pl/data/dataPublicator/przewodnik.pdf](http://www.turystyka.opolskie.pl/data/dataPublicator/przewodnik.pdf)
- Folder „Opolskie zawsze jesteś zaproszony”, dostępny pod adresem:  
[www.visitopolskie.pl/store/uploads/pliki%20do%20pobrania/Folder\\_zaproszony.pdf](http://www.visitopolskie.pl/store/uploads/pliki%20do%20pobrania/Folder_zaproszony.pdf)

## Blue Velo - Odrzańska Trasa Rowerowa

W dniu 20 kwietnia 2018 r. podczas trwającego Rowerowego Forum Metropolitalnego, przedstawiciele pięciu województw (śląskiego, opolskiego, dolnośląskiego, lubuskiego oraz zachodniopomorskiego) podpisali List intencyjny potwierdzający wolę współpracy na rzecz realizacji, promocji i utrzymania Blue Velo – Odrzańskiej Trasy Rowerowej. Podpisanie Listu jest pierwszym krokiem na rzecz realizacji długodystansowej trasy rowerowej Blue Velo, która ma prowadzić wzdłuż Odry na całym jej polskim przebiegu: od Górnego Śląska aż po Bałtyk (w tym także przez teren Województwa Opolskiego). Realizacja tego przedsięwzięcia wpisuje się w „Strategię Rozwoju Polski Zachodniej 2020” i stanowić będzie jeden z projektów ponadregionalnych wdrażających jej założenia. Dokładna długość trasy zostanie ustalona podczas opracowywania dokumentacji przez poszczególne regiony; szacunkowo będzie to ok. 750-1000 km (długość Odry w Polsce to ok. 750 km). Założeniem współpracy jest zaangażowanie w projekt wielu partnerów z różnego szczebla – od samorządów lokalnych przez samorządy regionalne po poziom krajowy – dzięki którym trasa mogłaby powstać już w przeciągu kilku lat. Konieczne jest również włączenie do projektu instytucji – zarządców terenów, przez które będzie ona przebiegała.



Rys. 4. Przebieg Odrzańskiej Trasy Rowerowej

Źródło: strona [www.whitemad.pl](http://www.whitemad.pl)

## 4.2. Ciągi pieszo - rowerowe na drogach wojewódzkich

W ramach realizacji inwestycji w ciągu dróg wojewódzkich powstają m.in. ciągi pieszo – rowerowe. Z posiadanych danych (na koniec lutego 2018 r.) w ramach przedsięwzięć zrealizowanych w ciągu dróg wojewódzkich, województwo opolskie posiada blisko 100 km „ścieżek pieszo-rowerowych”. W poniższej tabeli zobrazowano ogólną ich charakterystykę.

Tab. 5. Wykaz zrealizowanych „ścieżek pieszo-rowerowych” w ciągu dróg wojewódzkich - stan na koniec lutego 2018 roku.

Przebieg (nr drogi wojewódzkiej)	Dł. (km)	Gmina	Lokalizacja (nr drogi wojewódzkiej)	Dł. (km)	Gmina
Smolarnia - Krobusz - 414	5,20	Biała	Tułowice Małe-Tułowice - 405	1,1	Tułowice
Krobusz - Biała - 414	1,80	Biała	Polska Nowa Wieś-Komprachcice- 429	1,3	Komprachcice
Przysiecz - Dzików - 414	1,10	Prószków	Stebłów - Krapkowice - 409	2,5	Krapkowice
Konradowa 407	1,60	Nysa	Krasiejów - 463	1,698	Ozimek
Grodków - Pakośćawice I -401	4,20	Skoroszyce	Stare Kolnie - 457	1	Popielów
Bzinica Stara - 901	1,07	Dobrodzień	Strzelce przy Bursztynowa - 409	1,07	Strzelce Op.
Obwodnica Grodkowa -401	0,30	Grodków	Borki - Dobrzeń Wielki - Kup -457	8,679	Dobrzeń Wlk.
Grodków Pakośćawice II - 401	1,00	Skoroszyce	Stare Siołkowie-Dobrzeń Wielki - 457	4,5	Dobrzeń Wielki
Głuchołazy - Bodzanów - 411	1,60	Głuchołazy	Pietna - 416	2,75	Krapkowice
Kościerzycy - 457	2,2	Lubsza	Górki - Chrząszczyce - 114	0,85	Prószków
Kocury - 901	1,75	Dobrodzień	Kędzierzyn - Koźle, ul. Głubczycka - 418	0,81	Kędzierzyn-Koź.
Kocury - Malichów -901	0,20	Dobrodzień	Stare - Koźle - 408	2,03	Bierawa
Olesno -Wachowice - 901	2,408	Olesno	Kup - 454	2,03	Dobrzeń Wielki
Kolonowskie - 463	2,40	Kolonowskie	Olesno - Łowoszków - 494	1,515	Olesno
Głubczyce Sady - 416	2,10	Głubczyce	Olesno - 487	1,492	Olesno
Namysłów Oleśnicka - 451	0,72	Namysłów	Świercze - 494	0,396	Olesno
Piotrówka -Strzelce Op. - 426	8,40	Jemielnica	Boroszków - Olesno - 487	6,517	Olesno
Zawadzkie - 901	1,46	Zawadzkie	Antoniów - 463	1,85	Ozimek
Zdzieszowice -Januszkowice - 423	1,70	Zdzieszowice	Pludry - 901	0,639	Dobrodzień
Popielów - 457	5,40	Popielów	Wierchlesie - Piotrówka - 426	0,769	Jemielnica
Głuchołazy granica - 411	2,40	Głuchołazy	Gogolin - 409	4,012	Gogolin
Przywory - Kąty opolskie - 423	1,60	Tarnów Op.	Sławęcice - 426	0,086	Kędzierzyn- Koź.
Wydrowice - 405	0,80	Niemodlin			

Źródło: Zarząd Dróg Wojewódzkich w Opolu

### 4.3. Edukacja w zakresie bezpieczeństwa ruchu rowerowego

Edukacja w zakresie ruchu rowerowego rekomendowana jest już na poziomie szkół podstawowych. Zgodnie z Prawem oświatowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 59, 949 i 2203 oraz z 2018 r. poz. 650) w podstawie programowej kształcenia ogólnego zawarte są treści umożliwiające przygotowanie ucznia szkoły podstawowej do ubiegania się o wydanie karty rowerowej. Zajęcia dla uczniów przygotowujących się do egzaminu na kartę rowerową prowadzi nauczyciel wychowania komunikacyjnego uprawniony przez dyrektora szkoły, który odbył odpowiednie szkolenie w Wojewódzkim Ośrodku Ruchu Drogowego (w skrócie WORD). WORD w Opolu prowadzi również warsztaty szkoleniowe dla uczniów przygotowujących się do uzyskania karty rowerowej. Uczestnikami warsztatów są dzieci ze szkół podstawowych woj. opolskiego. Program warsztatów obejmuje m.in. projekcję filmu „Z rowerem za Pan brat”, wykład o bezpieczeństwie, praktyczną jazdę po torze przeszkód, doskonalenie techniki jazdy rowerem oraz ćwiczenia z udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej (fantom).

Osoby, które nie ukończyły 18 roku życia i nie są uczniami mogą ubiegać się o kartę rowerową w Wojewódzkim Ośrodku Ruchu Drogowego. Zgodnie z zapotrzebowaniem na terenie WORD, przeprowadzane są egzaminy praktyczne na kartę rowerową z wykorzystaniem mobilnego miasteczka ruchu drogowego. W egzaminowaniu biorą udział egzaminatorzy i pracownicy WORD. Biorąc pod uwagę, iż osoba która ukończyła 18 rok życia może kierować rowerem bez jakichkolwiek uprawnień ważnym jest by edukację społeczeństwa zaczynać jak najwcześniej. Tym bardziej, iż wzrost liczby rowerzystów w ruchu drogowym nie jest proporcjonalny do wzrostu znajomości przepisów ruchu drogowego przez użytkowników jednośladów.

W Województwie Opolskim działania zmierzające do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego skoncentrowane są głównie wokół Opolskiej Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (w skrócie OWRBRD, powołanej przez Marszałka Województwa Opolskiego). OWRBRD skupia w swym składzie przedstawicieli wielu instytucji, jej głównym celem jest koordynacja i określanie kierunków działań administracji publicznej w sprawach bezpieczeństwa ruchu drogowego. Do zadań Rady należą w szczególności: opracowanie regionalnych programów poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, opiniowanie projektów aktów prawa miejscowego w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, zatwier-



Fot. 2. Ciąg pieszo-rowerowy przy DW 901 w m. Zawadzkie

Źródło: Opracowanie własne



Fot. 3. Pas ruchu dla rowerów ul. Kościuszki w Opolu

Źródło: Opracowanie własne

dzanie planu wydatków wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego w części przeznaczony na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, inicjowanie kształcenia kadr administracji publicznej i szkolenie w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, inicjowanie współpracy międzywojewódzkiej, współpraca z właściwymi organizacjami społecznymi i instytucjami pozarządowymi, inicjowanie działalności edukacyjno-informatycznej, analiza i podejmowanie działań.

W skład OWRBRD wchodzi przedstawiciele: Urzędu Marszałkowskiego Województwa Opolskiego, Urzędu Wojewódzkiego w Opolu, Opolskiej Wojewódzkiej Komendy Policji, Wojewódzkiego Sztabu Wojskowego w Opolu, Opolskiego Kuratora Oświaty, Opolskiej Komendy Wojewódzkiej i Miejskiej Państwowej Straży Pożarnej, Zarządu Dróg Wojewódzkich, Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Opolu, Zarządów Dróg Powiatowych, Miasta Opola, Politechniki Opolskiej, Fundacji „PRO-LEGE” w Opolu, Regionalnego Centrum Rozwoju Edukacji w Opolu, Zarządu Okręgowego w Opolu Polskiego Związku Motorowego, Zakładu Linii Kolejowych w Opolu, PKP- Polskie Linie Kolejowe S.A., Opolskiego Centrum Ratownictwa Medycznego, Oddziału Wojewódzkiego Związku Ochotniczych Straży Pożarnych Rzeczypospolitej Polskiej Województwa Opolskiego, Wojewódzki Inspektor Transportu Drogowego, Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Opolu. OWRBRD oraz WORD w Opolu udzielają wsparcia organizacyjnego, finansowego i rzeczowego czynnie uczestnicząc w edukacji dzieci w wieku przedszkolnym i szkolnym, m.in. poprzez: publikację książeczek „Bezpieczny Przedszkolak”, „Bezpieczny Pierwszak” i „Bezpieczny Rowerzysta”; organizację Rowerowego Rajdu Przedszkolaka; organizowanie turniejów BRD szkół podstawowych i gimnazjalnych na poziomie gminnym, powiatowym i wojewódzkim a także dla dzieci szkół specjalnych oraz organizowanie Turnieju Ligi Mistrzów BRD.

W ramach Opolskiej Polityki Rowerowej przewiduje się kontynuację podejmowanych działań edukacyjnych, gdyż bezpieczeństwo ruchu drogowego w odniesieniu do rowerzystów, jako jednych z niechronionych uczestników ruchu, jest jednym z kluczowych priorytetów.

## 5. CELE I ZOBOWIĄZANIA OPOLSKIEJ POLITYKI ROWEROWEJ

Głównym celem Opolskiej „Polityki Rowerowej” jest wzrost udziału ruchu rowerowego w województwie opolskim oraz zwiększenie roli roweru jako codziennego środka transportu. „Opolska Polityka Rowerowa” ma za zadanie stworzenie skutecznego narzędzia realizacji regionalnego systemu rowerowego, wypracowania podstaw dla przemyślanych i ukierunkowanych działań związanych z rozwojem transportu rowerowego (w aspekcie komunikacyjnym i turystycznym), promocję roweru jako równorzędnego środka transportu i jego akceptację w społeczeństwie. Ważnym zadaniem będą stopniowo zmieniające się wzorce zachowań społecznych i preferencji użytkowych. Wszystko prowadzone będzie w przyjazności dla środowiska, przy zmniejszającej się eksploatacji zasobów i względnej poprawie standardów jakości środowiska.

### Realizacja celu głównego przełoży się na:

- rozwój alternatywnych form transportu codziennego i rekreacyjnego,
- zmniejszenie obciążenie dróg publicznych oraz poprawę płynności ruchu (w szczególności na terenach miejskich),
- poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu rowerowego,
- ograniczenie oddziaływań środowiskowych, w szczególności w zakresie zanieczyszczenia powietrza i hałasu,
- poprawę stanu zdrowotnego i psychicznego społeczeństwa,
- promocję nowych wzorców zachowań i rozwój świadomości ekologicznej.

Polityka rowerowa wymaga ciągłości i konsekwencji. Powinna zawierać w sobie działania informacyjno-uświadamiające oraz popularyzujące poruszanie się na rowerze, aby mogła wpłynąć na wybór środków transportu.

W ramach celu głównego wyznaczono także 4 cele operacyjne, jak poniżej.

## CEL GŁÓWNY:

### WZROST RUCHU ROWEROWEGO W WOJEWÓDZTWIE OPOLSKIM ORAZ ZWIĘKSZENIE ROLI ROWERU JAKO CODZIENNEGO ŚRODKA TRANSPORTU

- Cel nr 1.** Szeroki dostęp do infrastruktury rowerowej,
- Cel nr 2.** Rozwój usług dla rowerzystów,
- Cel nr 3.** Strategiczne planowanie ruchu rowerowego,
- Cel nr 4.** Prawidłowa komunikacja, edukacja i marketing.

W ramach strategicznego Celu nr 1 Szeroki dostęp do infrastruktury rowerowej określono kierunki działań, takie jak:

- Budowa, rozbudowa i modernizacja tras rowerowych o charakterze komunikacyjnym,
- Budowa, rozbudowa i modernizacja tras rowerowych o charakterze turystycznym, rekreacyjnym i sportowym,
- Integracja systemowa tras rowerowych.

W ramach strategicznego Celu nr 2 Rozwój usług dla rowerzystów określono kierunki działań, takie jak:

- Tworzenie lokalnych informacji rowerowych,
- Integracja systemu transportu rowerowego z transportem zbiorowym,
- Rozwój publicznych systemów rowerowych,
- Zwiększenie ilości i poprawa jakości miejsc do parkowania rowerów,
- Budowa Miejsc Obsługi Rowerzystów (stacje napraw rowerów, punkty ładowania rowerów elektrycznych, stojaki, wiaty i ławki oraz kosze na śmieci i tablice informacyjne).
- Zwiększenie ilości rowerowych samoobsługowych punktów serwisowych,
- Zwiększenie dostępności do rowerów elektrycznych/E-rowerów.

W ramach strategicznego Celu nr 3 Strategiczne planowanie ruchu rowerowego określono kierunki działań, takie jak:

- Inwentaryzacja infrastruktury związanej z ruchem rowerowym,
- Koncepcja rozwoju szlaków rowerowych,
- Standardy i wytyczne kształtowania infrastruktury rowerowej.

W ramach strategicznego Celu nr 4 Prawidłowa komunikacja, edukacja i marketing określono kierunki działań, takie jak:

- Edukacja i promocja ruchu rowerowego,
- Integracja podmiotów związanych z ruchem rowerowym,
- Komunikacja marketingowa.

Charakterystykę poszczególnych kierunków działań zawarto w rozdz. 6. Plan działań na rzecz ruchu rowerowego.

## 6. PLAN DZIAŁAŃ NA RZECZ RUCHU ROWEROWEGO

### 6.1. Działania w obszarze polityki rowerowej

Planowane działania w obszarze polityki rowerowej opierają się na przeprowadzonej analizie w zakresie systemu transportowego odnośnie ruchu rowerowego na terenie Województwa Opolskiego.

Cele strategii długoterminowej opierają się zarówno na czynnikach zewnętrznych jak również wewnętrznych, mając na uwadze zmienność warunków otoczenia, a także fakt, iż każde z podejmowanych działań niesie ze sobą określone rezultaty i doświadczenia. W ramach „Opolskiej Polityki Rowerowej” jako główny cel przyjęto:

### Wzrost ruchu rowerowego w województwie opolskim oraz zwiększenie roli roweru jako codziennego środka transportu

W ramach celu głównego określono cele strategiczne, takie jak:

- Cel nr 1** Szeroki dostęp do infrastruktury rowerowej,
- Cel nr 2** Rozwój usług dla rowerzystów,
- Cel nr 3** Strategiczne planowanie ruchu rowerowego,
- Cel nr 4** Prawidłowa komunikacja, edukacja i marketing.

### W ramach strategicznego Celu nr 1 określono kierunki działań, takie jak:

- Budowa, rozbudowa i modernizacja tras rowerowych o charakterze komunikacyjnym,
- Budowa, rozbudowa i modernizacja tras rowerowych o charakterze turystycznym, rekreacyjnym i sportowym,
- Integracja systemowa tras rowerowych.

### Budowa, rozbudowa i modernizacja tras rowerowych o charakterze komunikacyjnym

W ramach Opolskiej Polityki Rowerowej planuje się utworzenie tras rowerowych, których celem jest dojazd do źródeł o charakterze utylitarnym, np. na zakupy, do pracy, do szkoły lub uczelni, do obiektów użyteczności publicznej, kultury, sportu, wydarzeń o charakterze społeczno-kulturalnym, itp. Połączenia w zakresie tras rowerowych o charakterze komunikacyjnym powinny być możliwie najbardziej bezpośrednie. Sieć rowerowa może zostać podzielona według hierarchii ważności na sieć głównych tras rowerowych (wykorzystywanych przy dłuższych podróżach) oraz sieci tras uzupełniających. Stąd główne połączenia rowerowe mogą być intensywniej wykorzystywane od innych.

Zastosowanie hierarchii tras pozwala stworzyć szybkie połączenia tam, gdzie są potrzebne, zwiększyć wydajność systemu i podnieść poziom bezpieczeństwa.

### Budowa, rozbudowa i modernizacja tras rowerowych o charakterze turystycznym, rekreacyjnym i sportowym

Obok tras o charakterze komunikacyjnym przewiduje się tworzenie tras rowerowych o charakterze turystycznym, rekreacyjnym i sportowym. W takich przypadkach bardziej istotna od bezpośrednich połączeń o charakterze komunikacyjnym jest atrakcyjność trasy rowerowej i to, na ile ma wraz z jej otoczeniem coś ciekawego do zaoferowania. Osoby korzystające z roweru w ramach wypoczynku oczekują spokojnej, ciekawej trasy umożliwiającej odkrycie uroków okolicy.

### Integracja systemowa tras rowerowych

Często na tym samym obszarze funkcjonują dwa rodzaje sieci tras rowerowych: dojazdowa, służąca codziennym podróżom rowerowym, oraz rekreacyjna, wykorzystywana podczas podróży wypoczynkowych. W praktyce trasy dojazdowe (komunikacyjne) i rekreacyjne często się pokrywają i powinny w związku z tym zostać zintegrowane. Istnieje popyt na trasy umożliwiające wykonywanie podróży funkcjonalnych cichszymi i bardziej atrakcyjnymi trasami – równoległe do ruchliwych ulic, lecz w pewnej odległości od nich. Projektując sieć

tras rowerowych, należy wziąć pod uwagę oba rodzaje ruchu (komunikacyjny i wypoczynkowy). Utworzenie połączeń między oboma sieciami stwarza możliwość ich wzajemnej integracji.

## W ramach strategicznego Celu nr 2 określono kierunki działań, takie jak:

- Tworzenie lokalnych informacji rowerowych,
- Integracja systemu transportu rowerowego z transportem zbiorowym,
- Rozwój publicznych systemów rowerowych,
- Zwiększenie ilości i poprawa jakości miejsc do parkowania rowerów,
- Budowa Miejsc Obsługi Rowerzystów (stacje napraw rowerów, punkty ładowania rowerów elektrycznych, stojaki, wiaty i ławki oraz kosze na śmieci i tablice informacyjne),
- Zwiększenie rowerowych samoobsługowych punktów serwisowych,
- Zwiększenie dostępności do rowerów elektrycznych/E-rowerów.

## Tworzenie lokalnych informacji rowerowych

Mieszkańcy powinni być informowani nie tylko na temat ogólnych możliwości i korzyści, jakie oferuje rower jako codzienny środek transportu, ale także mieć dostęp do informacji na temat lokalnej infrastruktury, usług, wydarzeń i kultury rowerowej.

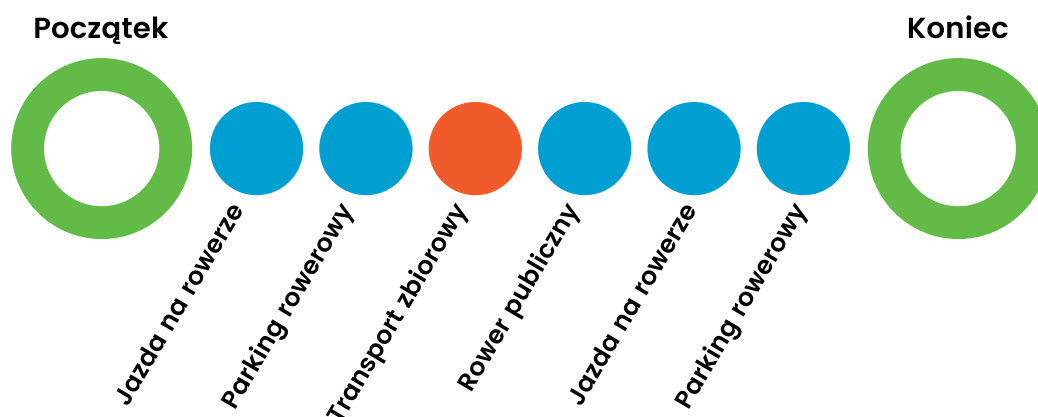
Ludzie będą w pełni korzystać z lokalnych możliwości rowerowych tylko, jeżeli zostaną odpowiednio o nich poinformowani. Kluczowe znaczenie ma zatem dostarczanie informacji, m.in. w formie map, aplikacji internetowych, broszur i kalendarzy zawierających wszystko, co trzeba wiedzieć o ruchu rowerowym w danym obszarze na terenie województwa opolskiego. W ramach lokalnych informacji rowerowych mogą powstawać centra mobilności, stanowiące ogólnodostępne placówki, gdzie rowerzyści lub osoby chcące korzystać z roweru jako środka transportu mogą uzyskać informacje (dane na temat szkoleń rowerowych, sklepów i usług naprawczych, lokalnych organizacji rowerowych, organizowanych w okolicy przejazdach i wycieczkach, targów, itp.) lub zasięgnąć porady na temat mobilności lub poruszania się w danym terenie na rowerze.

## Integracja systemu transportu rowerowego z transportem zbiorowym

Rower wykorzystywany jest przede wszystkim jako środek transportu na dystansie od 1 do 10 km. Może jednak również odgrywać znaczącą rolę w dłuższych podróżach, jako sposób na poprawę dostępności do środków transportu zbiorowego. Integracja intermodalna rowerów i transportu zbiorowego jest w chwili obecnej na etapie początkowym.

Aby móc tę integrację rozwijać, należy podjąć zdecydowane wsparcie działań organizacyjnych i inwestycyjnych podejmowanych przez zarządców transportu zbiorowego na rzecz intermodalności. Wszystkie przystanki komunikacji zbiorowej powinny być postrzegane jako możliwe połączenia sieci transportu zbiorowego i rowerowego. Dotyczy to wszystkich stacji kolejowych oraz przystanków autobusowych. W tym zakresie m.in. planuje się utworzenie węzłów przesiadkowych w Opolu (Zachód, Wschód, Grotowice), Gogolinie oraz Lewinie Brzeskim.

Należy także pamiętać o doprowadzeniu bezpośrednio do danego węzła przesiadkowego odpowiedniej infrastruktury rowerowej - dróg dla rowerów, ciągów pieszo-rowerowych bądź pasów dla rowerzystów.”



Rys.5. Przykład intermodalnego łańcucha

Źródło: Planowanie i promocja ruchu rowerowego. Podręcznik Mobile 2020.

Z punktu widzenia zarządcy transportu zbiorowego, ruch rowerowy stanowi wartościowy czynnik przysparzający pasażerów, o ile wykorzystany zostanie jego potencjał. Dojazdy na rowerze do przystanków potrafią zwiększyć obsługiwany przez nie obszar dziesięciokrotnie w porównaniu do zasięgu pasażerów docierających pieszo. Dojazdy na rowerze mogą zmniejszyć zapotrzebowanie na autobusowe linie dowozowe, co może przełożyć się na niższe koszty bieżące. Wreszcie, podróż według schematu rower – pociąg/autobus – rower, stanowi konkurencyjną alternatywę względem podróży samochodem, co zwiększa stopień wykorzystania roweru. W celu uczynienia połączenia rower-transport zbiorowy atrakcyjnym, należy: stworzyć wysokiej jakości parkingi rowerowe przy węzłach transportu zbiorowego, dopuścić zwiększone przewożenie rowerów transportem zbiorowym (w tym m.in. poprzez wyznaczenie sektorów rowerowych w autobusach i pociągach), zastosować odpowiednie ulgi dla rowerzystów korzystających z transportu zbiorowego.

## Rozwój publicznych systemów rowerowych

Systemy umożliwiające wypożyczanie rowerów publicznych funkcjonują w wielu miastach i regionach Europy. W ostatnich latach systemy roweru publicznego pojawiły się także w miastach na terenie naszego kraju. Na terenie Województwa Opolskiego, samoobsługowe systemy rowerów miejskich uruchomiono w czerwcu 2012 r. na terenie miasta Opola. Ich zarządcą jest międzynarodowa firma Nextbike, która posiada 198 rowerów i 19 stacji zlokalizowanych w Śródmieściu oraz w otaczających dzielnicach Opola. Od 2016 roku obok rowerów standardowych w Opolu dostępne są trzykołowe rowery rodzinne, którymi można przewieźć nawet czworo dzieci. To prawdopodobnie pierwsze takie rozwiązanie na świecie.

Od 1 czerwca 2018 r. również mieszkańcy Kędzierzyna-Koźła korzystają z systemu wypożyczalni rowerów miejskich. Do ich dyspozycji zostało oddanych sześć stacji wyposażonych w 54 jednoślady. Planuje się w ramach zwiększenia ruchu rowerowego, stopniowy rozwój publicznych systemów rowerowych (stacje rowerowe wraz z rowerami), tych już istniejących, a także planowanych w innych oprócz Opola i Kędzierzyna-Koźła obszarach Województwa Opolskiego.

## Zwiększenie ilości i poprawa jakości miejsc do parkowania rowerów

Chociaż rowery można parkować wszędzie, o ile nie jest to w danym miejscu zakazane, należy stosować rozwiązania w zakresie od pojedynczych stojaków, boksów rowerowych do bezpiecznego publicznego parkingu rowerowego. Brak miejsca do przechowywania roweru zniechęca do jego posiadania i korzystania z niego, nawet w przypadku gdy obecna jest dobrze rozwinięta sieć rowerowa. Z tego powodu, rowerzyści powinni mieć zapewniony łatwy dostęp do ważnych celów podróży a tym samym należy stworzyć im miejsca do parkowania umożliwiające zostawienie roweru, m.in. przy wykorzystaniu parkingów typu B&R (parking dla rowerów zlokalizowany w pobliżu przystanków transportu publicznego) wg zasady „zaparkuj rower i jedź komunikacją publiczną”.

## Budowa Miejsc Obsługi Rowerzystów

Podczas budowy tras rowerowych należy równocześnie planować także Miejsca Obsługi Rowerzystów, które mają pozwolić na chwilę odpoczynku podczas rowerowych wypraw.

Takie miejsca winny być wyposażone w stacje napraw rowerów, punkty ładowania rowerów elektrycznych, a także wiaty, które zabezpieczą rowerzystów przed deszczem i słońcem, a także w stojaki i ławki oraz kosze na śmieci. Należy także przygotować tablice informacyjne z mapami turystycznymi, które pozwolą sprawdzić, na jakim etapie trasy znajdują się podróżujący cykliści. W punkcie takim, turyści będą mogli również pobrać aplikację z mapą dróg rowerowych w województwie opolskim.

## Zwiększenie ilości rowerowych samoobsługowych punktów serwisowych

Dla rowerzystów będących w ruchu bardzo przydatne mogą okazać się proste w użytku samoobsługowe punkty serwisowe. Są one szczególnie przydatne, gdy w pobliżu nie ma żadnego stacjonarnego serwisu rowerowego. Mogą też się przydać, gdy ma znaczenie możliwość wykonania drobnych napraw i czynności serwisowych na własnym rowerze bez konieczności ponoszenia dodatkowych kosztów. Z tego tytułu, należy zwiększyć ilość rowerowych punktów samoobsługowych zlokalizowanych przy głównych ciągach komunikacyjnych, którymi poruszają się rowerzyści a także w obrębie dużych obiektów handlowych, kulturalnych i sportowych, do których można dojechać rowerem.

We wszystkich punktach powinny być dostępne wszelkie niezbędne narzędzia, jak też kompresor i haki umożliwiające powieszenie roweru nad ziemią. Wszystkie narzędzia powinny być zabezpieczone przed kra-



dzieżą. Innym pomocnym pomysłem jest zainstalowanie automatów z dętkami i zestawami łałek do dętek, które mogą zostać zamontowane np. na ścianie budynku mieszkalnego, w pobliżu stojaków rowerowych lub na stacji rowerowej.

## Zwiększenie dostępności do rowerów elektrycznych/E-rowerów

W ostatnich latach rowery napędzane energią elektryczną stają się coraz bardziej popularne. Rowery elektryczne mogą wspomagać rowerzystę w pedałowaniu za pomocą niewielkiego elektrycznego silnika. Od kilku lat sprzedaż rowerów elektrycznych w UE stale rośnie.

W niedalekiej przyszłości, również w regionie opolskim będzie przybywać rowerów elektrycznych, zwłaszcza wśród osób dojeżdżających na rowerze do pracy. Rowery elektryczne mogą być także wykorzystywane do przemieszczania się osób niepełnosprawnych. Zaletami takich rowerów są m.in.: ułatwienie w jeździe pod wiatr, umożliwienie jazdy na dłuższe dystanse bez dużego wysiłku, ułatwienie przy podjazdach pod górę. Odmianą roweru elektrycznego jest e-rower za pomocą którego można poruszać się wyłącznie za pomocą silnika elektrycznego, inaczej niż w przypadku roweru wspomaganego elektrycznie, w którym silnik nie pracuje, kiedy rowerzysta nie pedałuje. Ważnym elementem w korzystaniu z rowerów elektrycznych jest stworzenie odpowiedniej ilości stacji ich ładowania na trasach rowerowych, zwłaszcza turystycznych.

### W ramach strategicznego Celu nr 3 określono kierunki działań, takie jak:

- Inwentaryzacja infrastruktury związanej z ruchem rowerowym,
- Koncepcja rozwoju szlaków rowerowych,
- Standardy i wytyczne kształtowania infrastruktury rowerowej.

### Inwentaryzacja infrastruktury związanej z ruchem rowerowym

Niezwykle ważnym krokiem w realizacji stawianych celów w zakresie Opolskiej Polityki Rowerowej jest przeprowadzenie inwentaryzacji infrastruktury związanej z ruchem rowerowym. Dotyczy to m.in. zarówno istniejących tras rowerowych o charakterze komunikacyjnym jak i wypoczynkowym. Powstały dokument posłuży do wyznaczenia słabych i silnych stron ruchu rowerowego na terenie województwa opolskiego, a także tkwiącego potencjału do jego rozwoju w naszym regionie.

### Koncepcja rozwoju szlaków rowerowych

Nieodzownym elementem wskazującym kierunki przyszłego ruchu rowerowego, które zostały przyjęte w Opolskiej Polityce Rowerowej, jest opracowanie koncepcji rozwoju szlaków rowerowych. Dokument planistyczny ma za zadanie wskazać sieć głównych tras rowerowych na terenie województwa opolskiego w raz z ich uwarunkowaniem techniczno – finansowym. W oparciu o opracowaną „Koncepcję rozwoju szlaków rowerowych” tworzone będą narzędzia organizacyjno- techniczne do realizacji inwestycji w ramach Opolskiej Polityki Regionalnej.

### Standardy i wytyczne kształtowania infrastruktury rowerowej

Opracowane standardy i wytyczne mają za zadanie określić podstawowe wymagania w zakresie budowy poszczególnych elementów infrastruktury rowerowej wraz z parametrami technicznymi, mającymi zapewnić zarówno komfort i bezpieczeństwo podróży, jak i ciągłość powiązań rowerowych. Standardy winny zawierać różnego rodzaju zalecane lub rekomendowane rozwiązania, których wybór zależy od regionalnych uwarunkowań, m.in. w zakresie oznakowania i oświetlenia tras i szlaków rowerowych, rozwiązań w obrębie skrzyżowań z drogami dla rowerów, w strefach pieszych, pokonywania wszelkich barier i przeszkód. W ramach kształtowania infrastruktury rowerowej należy także przeprowadzać systemowe badania ruchu rowerowego w regionie. Wypracowane standardy i wytyczne są uzupełnieniem obowiązujących przepisów, w tym międzynarodowych konwencji o ruchu drogowym i znakach drogowych.

### W ramach strategicznego Celu nr 4 określono kierunki działań, takie jak:

- Edukacja i promocja ruchu rowerowego,
- Integracja podmiotów związanych z ruchem rowerowym,
- Komunikacja marketingowa.

## Edukacja i promocja ruchu rowerowego

W ramach Opolskiej Polityki Rowerowej należy podjąć przedsięwzięcia odnośnie systemowych działań edukacyjnych i promocyjnych ruchu rowerowego, skierowanych do uczestników ruchu, mających na celu wskazanie korzyści płynących z używania roweru jako codziennego środka transportu. Z tego tytułu powinno się m.in. budować portale informatyczne, przeprowadzać spotkania, konferencje, kampanie, warsztaty szkoleniowe m.in. w zakresie popularyzacji ruchu rowerowego, promowania bezpiecznej i kulturalnej jazdy na rowerze, napraw rowerowych, itp. W tym zakresie należy także opracowywanie map, przewodników, informatorów, plakatów, broszur i wszelkich wydawnictw związanych z ruchem rowerowym.

## Integracja podmiotów związanych z ruchem rowerowym

Stowarzyszenia i organizacje rowerowe funkcjonujące w regionie są istotnymi graczami jeśli chodzi o promocję ruchu rowerowego. Ich działania służą nie tylko lobbowaniu na rzecz uwzględnienia ruchu rowerowego w ramach współczesnej kultury mobilności, lecz również odgrywają znaczącą rolę informacyjną. Stowarzyszenia i organizacje rowerowe odgrywają istotną rolę jako źródło informacji dla rowerzystów, m.in. w zakresie infrastruktury, tras i mobilności rowerowej w ogóle. Rowerzyści często mogą kupić mapy rowerowe lub dołączyć do wycieczek rowerowych organizowanych przez lokalne stowarzyszenie. Ponadto stowarzyszenia i organizacje rowerowe mogą również pomagać w tworzeniu infrastruktury rowerowej, opiniując istniejące i projektowane elementy tej infrastruktury.

Otwarta współpraca wszystkich podmiotów zaangażowanych w rozwój ruchu rowerowego ma kluczowe znaczenie dla realizacji zapisów Opolskiej Polityki Rowerowej. Podmioty reprezentujące użytkowników odgrywają szczególnie istotną rolę w rozwoju i wdrażaniu polityk rowerowych. Często pomagają przyspieszyć ustalenie harmonogramu i przekazywać informacje. Należy oczekiwać zacieśnienia współpracy i integracji publicznych i niepublicznych podmiotów związanych z ruchem rowerowym.

## Komunikacja marketingowa

Komunikacja marketingowa ma za zadanie wypracować długofalową wszechstronną koncepcję, służącą opracowaniu i wdrożeniu sprzedaży produktu odnośnie rozwoju ruchu rowerowego na terenie Województwa Opolskiego. W ramach komunikacji marketingowej należy m.in. zidentyfikować grupy docelowe produktu, które skorzystają z przygotowanej oferty ruchu rowerowego. Grupy takie muszą odczuwać, że zyskują coś konkretnego dzięki zmianie swoich zachowań za pomocą działań marketingowych.



Fot. 4. Ciąg pieszo-rowerowy przy DW 414 Górki - Chrzążczyce

Źródło: Opracowanie własne

## 6.2. Planowane inwestycje realizowane przez Województwo Opolskie na lata 2018-2020

Planowane inwestycje Województwa Opolskiego w zakresie rozwoju ruchu rowerowego realizowane będą na drogach wojewódzkich przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Opolu.

Przedsięwzięcia w horyzoncie czasowym do 2020 r. realizowane przez ZDW W Opolu obejmują, takie zadania jak:

- rozbudowę drogi wojewódzkiej nr 409 na odc. Roźniątów – Strzelce Opolskie w km 40+078-42+782 - dł. ścieżki rowerowej 2,7 km,
- rozbudowę drogi wojewódzkiej nr 414 na odcinku Biąta – Dobroszewice - dł. ścieżki rowerowej 1,65 km,
- budowę obejścia Alei Lipowej w ciągu DW 414 w km 50+200 – 52+730 - dł. ścieżki rowerowej 2,6 km,
- rozbudowę drogi wojewódzkiej nr 414 na odcinku Lubrza- Prudnik - dł. ścieżki rowerowej 1,85 km,
- rozbudowę drogi wojewódzkiej nr 408 na odc. K-K – Brzeźce - dł. ścieżki rowerowej 1,6 km,
- rozbudowę drogi wojewódzkiej nr 408 w m. Brzeźce - dł. ścieżki rowerowej 1,6 km,
- rozbudowę drogi wojewódzkiej nr 408 na od. Bierawa-Korzonek - dł. ścieżki rowerowej 2,2 km,
- rozbudowę drogi wojewódzkiej nr 416 w m. Kietrz od km 57+130 do granicy województwa - dł. ścieżki rowerowej 2,0 km,
- budowę ciągu pieszo-rowerowego w pasie dróg wojewódzkich nr 429 i 435 - dł. ścieżki 3,0 km,
- rozbudowę skrzyżowań w ciągu drogi wojewódzkiej nr 454 . Namysłów - dł. ścieżki rowerowej 1,0 km,
- rozbudowę drogi wojewódzkiej nr 409 w m. Moszna - dł. ścieżki rowerowej 2,45 km,
- rozbudowę drogi wojewódzkiej nr 406 w m. Wierzbie - dł. ścieżki rowerowej 0,75 km,
- rozbudowę drogi wojewódzkiej nr 454 w m. Ładza km 20+900-23+500 - dł. ścieżki rowerowej 1,4 km,
- rozbudowę drogi wojewódzkiej nr 454 w m. Biestrzykowice w km 41+950 – 43+420 - dł. ścieżki rowerowej 1,0 km,
- rozbudowę drogi wojewódzkiej nr 454 na odc. Biestrzykowice-Jastrzębie w km 43+420-45+800 - dł. ścieżki rowerowej 0,8 km,
- rozbudowę drogi wojewódzkiej nr 454 na odc. Jastrzębie-Ziemiełowice w km 45+800-49+200 - dł. ścieżki rowerowej 0,65 km,
- rozbudowę drogi wojewódzkiej nr 454 wraz z budową ciągu pieszo-rowerowego w m. Pokój - dł. ścieżki 1,0 km,
- rozbudowę drogi wojewódzkiej nr 454 w m. Krogulna - dł. ścieżki rowerowej 0,8 km,
- przebudowę drogi wojewódzkiej nr 411 w Przetęku - dł. ścieżki rowerowej 1,0 km,
- rozbudowę dróg wojewódzkich nr 414 i 429 w miejscowości Prószków - dł. ścieżki rowerowej 5,6 km,
- zmianę przebiegu drogi wojewódzkiej nr 409 w m. Gogolin - dł. ścieżki rowerowej 1,0 km,
- rozbudowę drogi wojewódzkiej nr 407 wraz z przebudową obiektu mostowego w m. Kubice - dł. ścieżki rowerowej 0,5 km,
- rozbudowę drogi wojewódzkiej nr 419 w m. Branice - dł. ścieżki rowerowej 2,5 km,
- budowę obwodnicy Malni i Choruli w ciągu drogi wojewódzkiej nr 423 - dł. ścieżki rowerowej 1,2 km,
- rozbudowę ciągu komunikacyjnego łączącego drogi wojewódzkie 494 i 487 w m. Olesno - dł. ścieżki rowerowej 1,3 km,
- rozbudowę drogi wojewódzkiej nr 425 w m. Bierawa- ul. Dworcowa - dł. ścieżki rowerowej 1,1 km,
- rozbudowę drogi wojewódzkiej nr 901 na odcinku Zawadzkie – Żędowice - dł. ścieżki rowerowej 3,0 km,
- rozbudowę drogi wojewódzkiej nr 901 na odcinku Żędowice - Kielcza - dł. ścieżki rowerowej 2,0 km,
- rozbudowę drogi wojewódzkiej nr 494 w m. Świercze - dł. ścieżki rowerowej 1,5 km,
- budowa obwodnicy Dobrodzienia w ciągu drogi wojewódzkiej nr 901 - dł. ścieżki rowerowej 1,5 km,
- rozbudowę drogi wojewódzkiej nr 435 w m. Mechnice - dł. ścieżki rowerowej 1,1 km,
- rozbudowę drogi wojewódzkiej nr 423 w m. Januszkowice - dł. ścieżki rowerowej 0,1 km,
- rozbudowę skrzyżowania typu rondo w ciągu drogi wojewódzkiej nr 426 w miejscowości Strzelce Opolskie - dł. ścieżki rowerowej 0,2 km.

## 7. GŁÓWNE KIERUNKI ROZWOJU RUCHU ROWEROWEGO

Główne kierunki rozwoju ruchu rowerowego na terenie województwa opolskiego zostaną określone na podstawie sporządzonej koncepcji rozwoju szlaków rowerowych, która wyznaczy sieć głównych tras rowerowych w regionie.



Fot. 5. Ciąg pieszo-rowerowy przy DW 435 ul. Niemodlińska w Opolu

Źródło: Opracowanie własne

Niewątpliwie podstawową osią rozwoju ruchu rowerowego na terenie województwa opolskiego stanowić będzie trasa Blue Velo – Odrzańska Trasa Rowerowa, przebiegająca wzdłuż rzeki Odry, od kierunku województwa śląskiego do województwa dolnośląskiego.

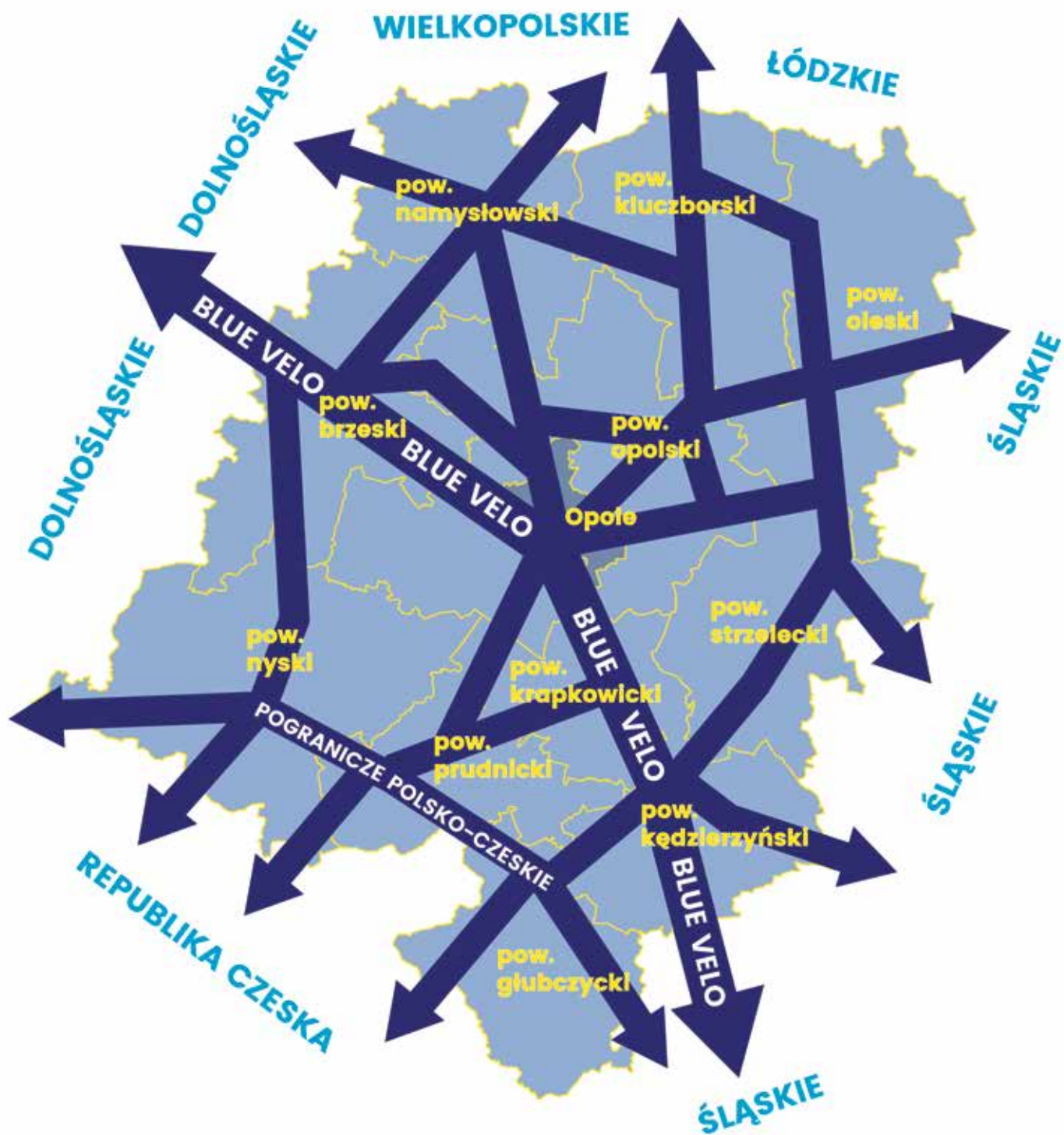
Innym ważnym kierunkiem rozwoju ruchu rowerowego będą szlaki rowerowe o charakterze międzynarodowym, przebiegające na pograniczu polsko - czeskim.

### Główne kierunki rozwoju ruchu rowerowego na terenie województwa opolskiego obejmują:

- Odrzańską Trasę Rowerową „Blue Velo”,
- pogranicze polsko - czeskie,
- ciągi dróg krajowych: 46/41/94/39,
- ciągi dróg wojewódzkich: DW 401/408/409/411/414/426/454/901,
- drogi rowerowe w ramach strategii niskoemisyjnych (powiaty i gminy).

Na terenie województwa opolskiego planowany jest przebieg głównych tras rowerowych o charakterze długodystansowym o zasięgu międzynarodowym (EuroVelo9) oraz międzyregionalnym (Szlak Czarownic, Via Montana, Szlak Cysterski). Ponadto planowane są trasy rowerowe o charakterze tematycznym (zamek i pałaców, budownictwa drewnianego, budowli obronnych, terenów przemysłowych, itp.).

Bardzo ważnym elementem Opolskiej Polityki Rowerowej jest zapewnienie koordynacji działań na szczeblu regionalnym, a także lokalnym. Przy ostatecznym ustaleniu głównych korytarzy tras rowerowych, należy mieć na uwadze ścisłą współpracę Samorządu Województwa Opolskiego z samorządami lokalnymi, a także zarządcami poszczególnych dróg. Rozwiązania przyjęte w rowerowych dokumentach lokalnych, powinny znaleźć swoje odzwierciedlenie w przyjętych głównych kierunkach w ramach Opolskiej Polityki Rowerowej.



Rys. 6. Główne kierunki rozwoju ruchu rowerowego  
Źródło: Opracowanie własne

## 8. WYTYCZNE W ZAKRESIE OZNAKOWANIA CIĄGÓW PIESZO - ROWEROWYCH I SZLAKÓW ROWEROWYCH

Oznakowywanie dróg dla rowerów oraz dróg dla pieszych i rowerów odbywa się zgodnie z wytycznymi zawartymi w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z 2003 r. nr 220, poz. 2181 ze zm.).

Poniżej zobrazowano zastosowanie oznakowania ciągów pieszo -rowerowych wraz z ich uzasadnieniem.

### O drodze dla rowerów informuje znak C-13 „droga dla rowerów”



Stosuje się go w celu wyeliminowania z drogi innych niż rowery pojazdów. Znak ten umieszcza się bezpośrednio przy wjeździe na drogę dla rowerów. W przypadku gdy droga dla rowerów znajduje się z jednej strony jezdni ogólnodostępnej i znak C-13 nie jest widoczny z jezdni, należy przy niej umieścić znak B-9 „zakaz wjazdu rowerów”.

### „Koniec drogi dla rowerów” oznaczany jest znakiem C-13a



Stosuje się go w celu wskazania miejsca, w którym kończy się droga dla rowerów i następuje włączenie do jezdni, na której odbywa się ruch innych pojazdów. Znak C-13a nie stosuje się, jeżeli kontynuacją drogi dla rowerów jest droga dla rowerów i pieszych, droga dla pieszych albo strefa zamieszkania albo został zastosowany znak B-1 albo znak B-9. W miejscu połączenia z drogą dla pieszych umieszcza się odpowiednią odmianę znaku C-13/16.

### W celu oznaczenia miejsca przeznaczonego do przejeżdżania rowerzystów w poprzek drogi stosuje się znak D-6a „przejazd dla rowerzystów”



Powierzchnię przejazdu stanowi część drogi wyznaczona znakiem poziomym P-11. Znaki D-6a umieszcza się w odległości do 0,5 m od krawędzi przejścia lub przejazdu od strony nadjeżdżających pojazdów.

### Przejazd dla rowerzystów oznaczony jest znakiem poziomym P-11

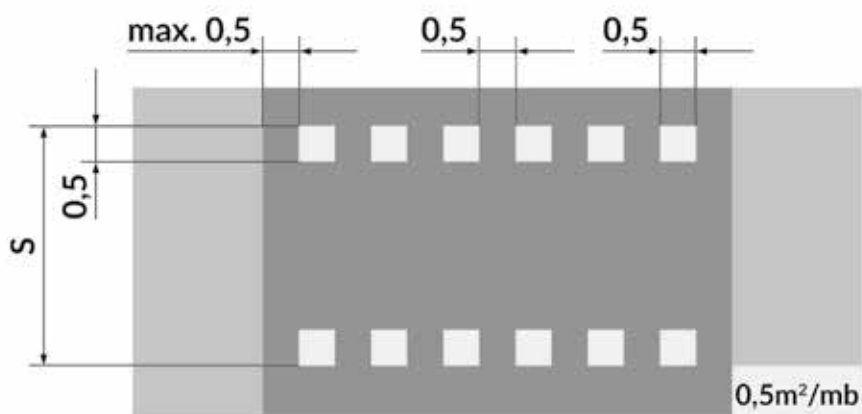


Stosuje się w celu oznaczenia powierzchni jezdni lub torowiska tramwajowego, przeznaczonych do poprzecznego ruchu rowerów.

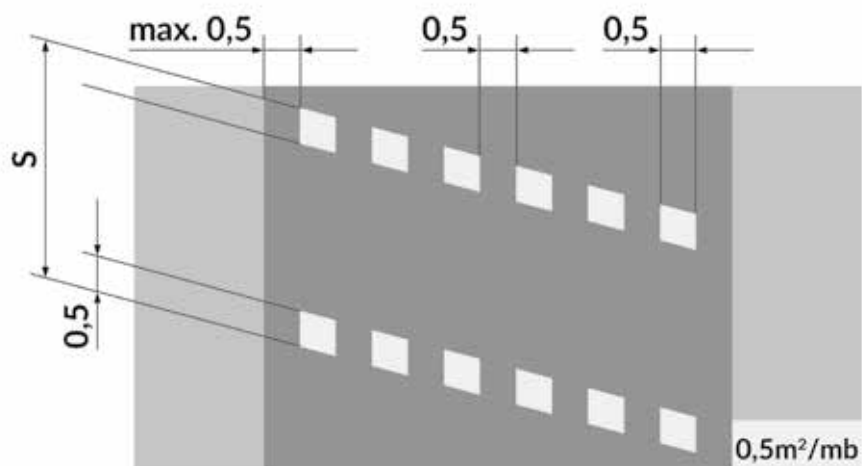
Przejazdy dla rowerzystów wyznacza się na przedłużeniu drogi dla rowerów lub drogi dla pieszych i rowerów. Powierzchnię przejazdu wyznaczają dwie linie przerywane, prostopadłe do osi jezdni. Odległość  $s$  między zewnętrznymi krawędziami tych linii, mierzona prostopadłe do nich, stanowi szerokość przejazdu dla rowerzystów, jednak nie może być mniejsza niż:

- 1,8 m - w przypadku przejazdu jednokierunkowego,
- 3,0 m - w przypadku przejazdu dwukierunkowego.

### Przejazdy dla rowerzystów wyznacza się prostopadłe do osi jezdni lub torowiska tramwajowego, wg rysunku jak poniżej

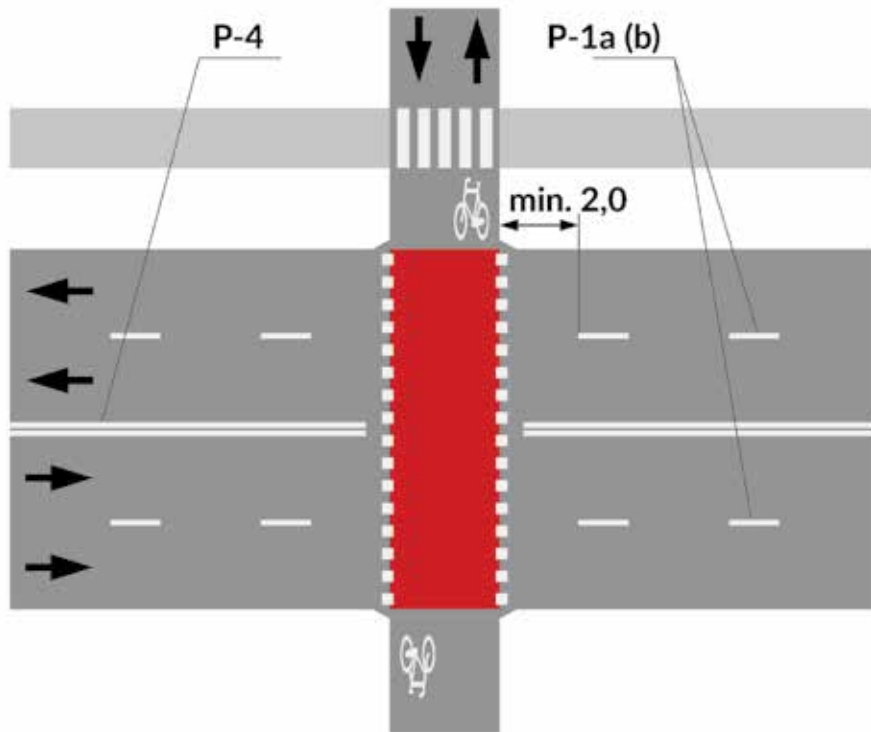


### Dopuszcza się wyznaczenie przejazdu ukośnie, przy czym skos nie może być większy niż 1:3, wg rysunku jak poniżej

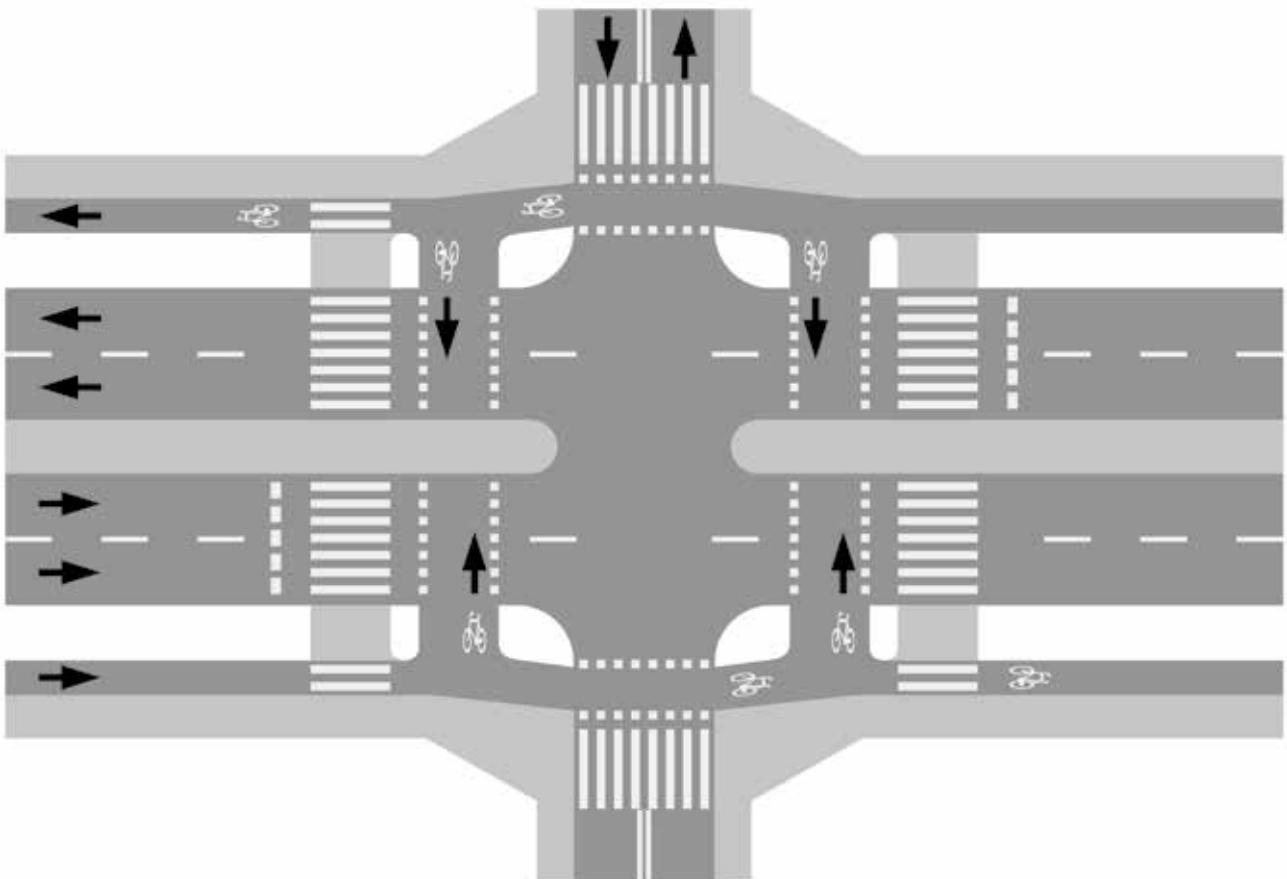


Pomiędzy liniami wyznaczającymi przejazd dla rowerzystów nie umieszcza się znaków podłużnych. Linie ciągłe stykają się zewnętrznymi krawędziami tych linii, a inne znaki umieszcza się w odległości nie mniejszej niż 2,0 m od nich, oprócz znaku P-10, który można umieszczać w odległości nie mniejszej niż 0,5 m. Dla zapewnienia dobrej widoczności przejazdów dla rowerzystów zaleca się dodatkowe oznaczenie powierzchni przejazdu barwą czerwoną.

Przykład oznakowania takiego przejazdu przedstawiono poniżej



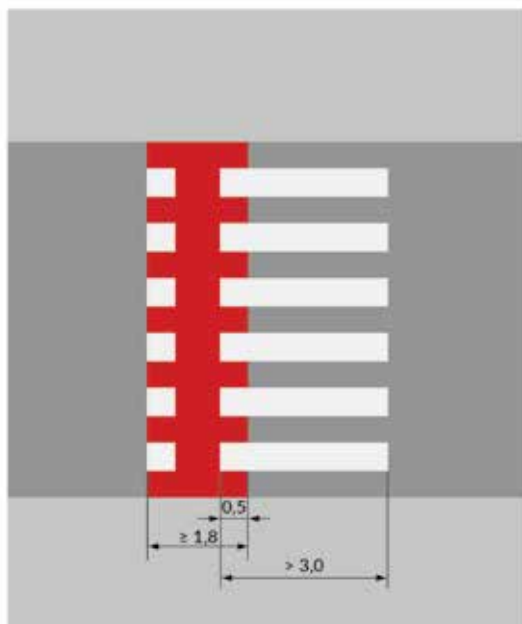
Oznakowanie przejazdów dla rowerzystów w obrębie skrzyżowania przedstawiono poniżej





Jeżeli uzasadniają to warunki lokalne, brak miejsca na wyznaczenie odrębnego przejścia i przejazdu dla rowerzystów, dopuszcza się jednostronne połączenie znaku P-10 ze znakiem P-11. Powierzchnię przejazdu dla rowerzystów połączonego z przejściem dla rowerów oznacza się barwą czerwoną.

Przykład sposobu połączenia znaku P-10 ze znakiem P-11 przedstawiono poniżej



W celu oznaczenia dróg tylko dla kierujących rowerami i pieszych stosuje się znak C-13/16, wg rysunku jak poniżej



Na znaku tym umieszcza się jednocześnie symbole znaków C-13 i C-16. Wspólne użytkowanie drogi przez rowerzystów i pieszych może być stosowane, jeżeli natężenie ruchu pieszego nie przekracza 450 osób/h, a natężenie rowerów nie przekracza 50 rowerów/h lub też ruch pieszcy jest nie większy niż 50 osób/h, a ruch rowerowy - nie przekracza 250 rowerów/h.

W przypadku gdy ruch rowerów odbywa się po drodze dla rowerów, a ruch pieszych po drodze dla pieszych, położonych obok siebie, symbole roweru i pieszych oddziela się kreską pionową, wg rysunku jak poniżej



Znakiem informującym o końcu drogi dla pieszych i rowerów jest znak C-13a/16a, wg rysunku jak poniżej



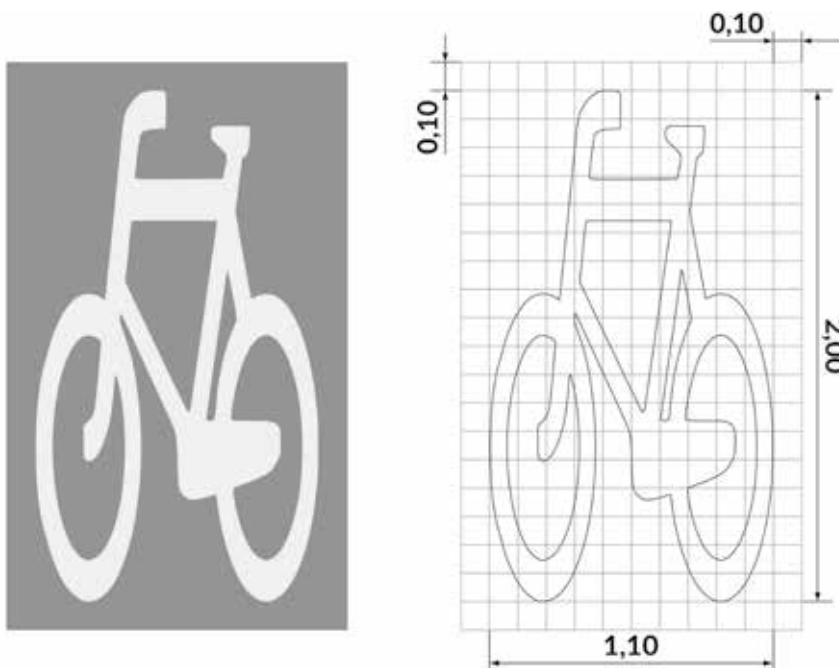
W celu oznaczenia miejsca przeznaczanego do przechodzenia pieszych oraz miejsca przejeżdżania rowerzystów w poprzek drogi w ciągu dróg dla pieszych i rowerzystów stosuje się znak D-6b, wg rysunku jak poniżej



Powierzchnię przejścia i przejazdu wyznacza się znakami poziomymi P-10 i P-11 umieszczonymi obok siebie. Znak D-6b umieszcza się w odległości do 0,5 m od krawędzi przejścia lub przejazdu od strony nadjeżdżających pojazdów.

Znakami uzupełniającymi do znaków pionowych stosowanych w ciągach rowerowych i pieszych są znaki jak poniżej.

Znak P-23 „rower”



## Znak P-26 „piesi”



Stosuje się je w celu oznaczenia: drogi dla rowerów, pasa ruchu dla rowerów, śluzy dla rowerów. Na drogach dla rowerów i pieszych znak P-23 stosuje się łącznie ze znakiem P-26.

Wymiary znaku P-23 „rower” określone są na rysunku. Wartości podane w nawiasach odnoszą się do odmiany mini znaku P-23, którą stosuje się w przypadku, gdy na drodze dla rowerów, pasie ruchu dla rowerów albo w śluzie dla rowerów nie jest możliwe umieszczenie znaku P-23 o większych wymiarach. Dopuszcza się stosowanie znaków P-8 mini wraz ze znakiem P-23 mini na drodze dla rowerów, pasie ruchu dla rowerów i w śluzie dla rowerów. Nie stosuje się znaku P-8h mini na wlotach, w przypadku gdy dla kierującego rowerem są dopuszczone wszystkie relacje skrajne.

Znak P-23 albo P-23 mini w śluzie dla rowerów umieszcza się na przedłużeniu każdego z pasów jezdni, z wyjątkiem pasa ruchu dla rowerów.

Na drodze dla rowerów znak P-23 stanowi uzupełnienie znaku pionowego C-13 „droga dla rowerów” i umieszcza się go na początku tej drogi, bezpośrednio za każdym skrzyżowaniem oraz za miejscem doprowadzającym ruch rowerowy do tej drogi.

**Na pasie ruchu dla rowerów znak P-23 stosuje się samodzielnie lub jako uzupełnienie łącznie ze znakiem F-19 „pas ruchu dla określonych pojazdów”** wskazującym pas dla rowerów i umieszcza się na początku pasa ruchu dla rowerów i powtarza się na całej długości tego pasa, nie rzadziej niż co 50 m oraz bezpośrednio za każdym skrzyżowaniem.

Na drodze dla rowerów i pieszych, na której umieszczono znak C-13/16 z symbolami oddzielonymi kreską



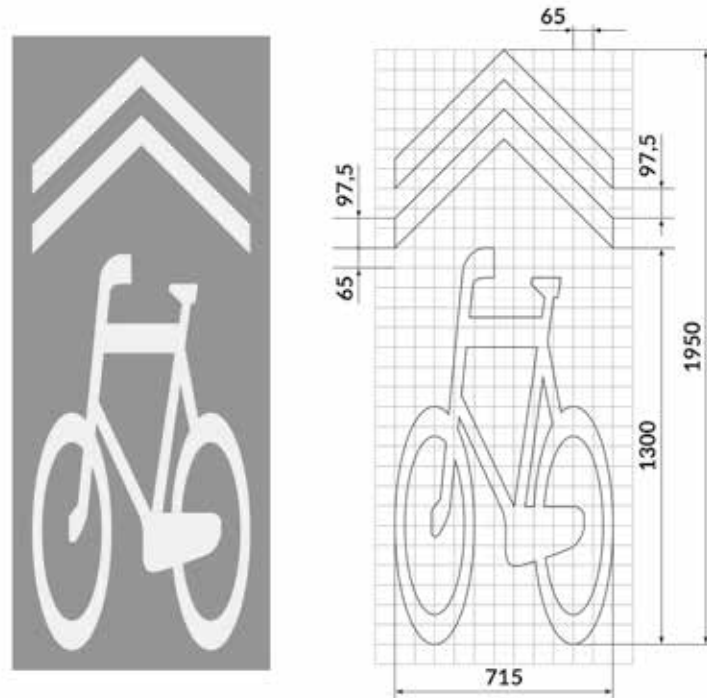
pionową, znak P-23 umieszcza się analogicznie jak na drodze dla rowerów. Na dwukierunkowej drodze dla rowerów znak P-23 umieszcza się po prawej stronie drogi, w odrębnym przekroju dla każdego kierunku ruchu.

Natomiast znak P-26 „piesi” stosuje się w celu oznaczenia drogi dla pieszych albo drogi dla rowerów i pieszych. Na drodze dla rowerów i pieszych, na której umieszczono znak

C-13/16 z kreską pionową, znak P-23 umieszcza się na drodze dla rowerów, a znak P-26 umieszcza się na drodze dla pieszych. Znaki te umieszcza się w tym samym przekroju drogi.

Na drodze dla rowerów i pieszych, na której umieszczono znak C-13/16 z kreską poziomą, znaki P-23 i P-26 umieszcza się w osi drogi, w sposób analogiczny jak na znaku pionowym bez kreski poziomej. Znaki te umieszcza się na początku drogi i powtarza na całej długości drogi albo pasa, nie rzadziej niż co 50 m oraz bezpośrednio za każdym połączeniem dróg.

W celu wskazania kierunku i toru ruchu rowerów na jezdni można stosować znak P-27, wg rysunku poniżej



z wyjątkiem:

- pasa ruchu dla rowerów,
- śluzy dla rowerów,
- przejazdu dla rowerzystów.

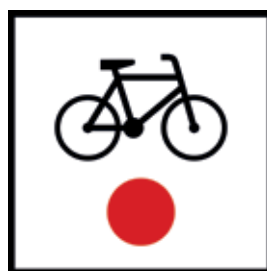
Znak P-27 umieszcza się na wylocie ze skrzyżowania i powtarza nie rzadziej niż co 50 m.

Do oznakowania szlaków rowerowych, których przebieg został wyznaczony tylko na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej lub które mają kontynuację poza jej granicami, stosuje się znaki:

#### R-1 „szlak rowerowy lokalny”



#### R-1a „początek (koniec) szlaku rowerowego lokalnego”



Znak R-1 umieszcza się między połączeniami (skrzyżowaniami) dróg lub szlaków w celu potwierdzenia szlaku rowerowego. Znak R-1a umieszcza się na początku i na końcu szlaku. Znak R-1b umieszcza się przed skrzyżowaniami, na których szlak zmienia kierunek.

## R-1b „zmiana kierunku szlaku rowerowego lokalnego”



## R-3 „tablica szlaku rowerowego lokalnego”



Znak R-3 wskazuje odległość do głównych miejscowości położonych przy szlaku rowerowym. Na znaku R-3 można podać nazwę organizacji turystycznej wytyczającej szlak.

## R-4 „informacja o szlaku rowerowym”



Znak R-4 umieszcza się na szlaku rowerowym za każdym połączeniem dróg lub szlaków rowerowych, w tym za przejazdem dla rowerzystów, w odległości od 5 m do 25 m od połączenia dróg lub szlaków rowerowych oraz nie rzadziej niż co 1 km, chyba że na danym odcinku szlaku rowerowego nie ma możliwości kontynuacji jazdy w innym kierunku.

Znak R-4 można również umieścić na znaku E-12a „drogowskaz do szlaku rowerowego” zamiast symbolu roweru.

Przykład połączenia znaku R-4 ze znakiem E-12a przedstawia poniższy schemat:



## R-4a „informacja o rzeczywistym przebiegu szlaku rowerowego”



Znak R-4a umieszcza się pod innymi znakami kategorii R w odległości od 5 m do 100 m przed połączeniem dróg lub szlaków rowerowych, na którym szlak zmienia kierunek.

#### R-4b „zmiana kierunku szlaku rowerowego”



Znak R-4b umieszcza się w odległości od 5 m do 15 m przed połączeniem dróg lub szlaków rowerowych, na którym szlak zmienia kierunek. Pod znakiem R-4b może być stosowana tabliczka wskazująca rodzaj utrudnienia występującego na szlaku rowerowym podobnie jak pod znakiem R-4.

Jeżeli istnieje potrzeba wskazania odległości do zmiany kierunku szlaku rowerowego, pod znakiem R-4b umieszcza się tabliczkę podającą odległość do połączenia dróg lub szlaków rowerowych, na którym szlak wskazany na znaku R-4b zmienia kierunek. Tabliczka wskazująca odległość do zmiany kierunku powinna spełniać wymagania takie jak dla tabliczki wskazującej rodzaj utrudnienia występującego na szlaku rowerowym.

#### R-4c „drogowskaz tablicowy szlaku rowerowego”



#### R-4d „drogowskaz szlaku rowerowego w kształcie strzały podający odległość”



Znaki R-4c i R-4d umieszcza się na szlaku rowerowym przed połączeniami dróg lub szlaków rowerowych, na których istnieje potrzeba wskazania kierunku i odległości do określonej miejscowości lub miejsca na szlaku albo poza nim.

#### R-4e „tablica przeddrogowskazowa szlaku drogowego”



Znak R-4e umieszcza się na szlaku rowerowym w odległości od 100 m do 200 m przed połączeniem dróg lub szlaków rowerowych.

Znaki kategorii R w ciągu szlaku rowerowego umieszcza się na wysokości od 1 m do 2,5 m (do najniższej krawędzi znaku), przy czym w przypadku ruchu pieszego wysokość ta wynosi nie mniej niż 2,2 m.

W przypadku znaków drogowaskazowych dla rowerzystów umieszczonych na drogach publicznych dopuszcza się wykorzystanie konstrukcji wsporczych istniejących znaków, pod warunkiem że nie spowoduje to błędnego odczytywania istniejących znaków drogowych.

Nie należy umieszczać tych znaków pod znakami określającymi pierwszeństwo na skrzyżowaniu oraz pod znakami kategorii zakazu i nakazu, z wyjątkiem znaków C-13 oraz C-13/C-16.

Elementami infrastruktury drogowej sprzyjającej ruchowi rowerowemu, szczególnie w miastach, jest stosowanie pasów ruchu dla rowerów i śluz dla rowerów.

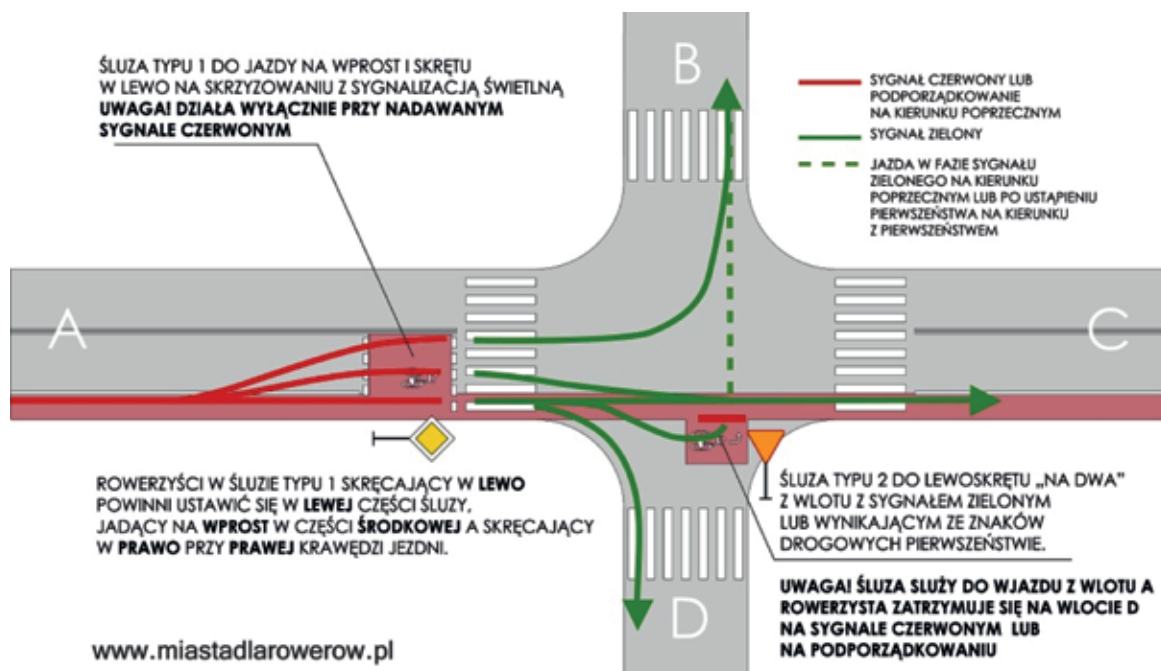
Pas ruchu dla rowerów wyznacza się na jezdni, oddzielając od sąsiedniego pasa ruchu odpowiednią linią segregacyjną P-1c, P-1e, P-2b, P-3b i P-4.

Na pasach ruchu dla rowerów stosuje się znaki poziome jak na ciągach rowerowych opisanych powyżej. Na jezdni drogi jednokierunkowej w obszarze zabudowanym, na której dopuszczalna prędkość pojazdu lub zespołu pojazdów nie jest wyższa niż prędkość określona w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, dopuszcza się lokalizowanie pasa ruchu dla rowerów w kierunku przeciwnym do kierunku ruchu wskazanego znakiem D-3. Dopuszcza się dwukierunkowy ruch rowerów lub wózków rowerowych na jezdni drogi jednokierunkowej bez wyznaczania pasa ruchu dla tych pojazdów, jeżeli:

- dopuszczalna prędkość nie jest większa niż 30 km/h,
- zapewniono bezpieczeństwo kierującym pojazdami podczas zmiany kierunku jazdy na wlotach i wylotach drogi na skrzyżowanie.

W przypadku segregacji ruchu strumienia rowerów od strumienia innych pojazdów, na wlotach i wylotach drogi na skrzyżowanie stosuje się odpowiednie oznakowanie poziome lub urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego. W przypadku wyznaczenia miejsc postojowych znakiem P-19 wzdłuż pasa ruchu dla rowerów dopuszcza się zastosowanie odstępu 0,5 m pomiędzy pasem ruchu dla rowerów a tym znakiem. Dopuszcza się niestosowanie tego odstępu, jeżeli pas ruchu dla rowerów został wyznaczony na jezdni drogi jednokierunkowej przeznaczonej do ruchu rowerów w kierunku przeciwnym do kierunku ruchu wskazanego znakiem D-3 i są zapewnione warunki wzajemnej widoczności dla uczestników ruchu poruszających się w obu kierunkach. Powierzchnię pasa ruchu dla rowerów można oznaczyć barwą czerwoną. Śluzę dla rowerów lokalizuje się na wlocie jezdni przed skrzyżowaniem lub w obszarze tego skrzyżowania. Śluzę dla rowerów stanowi obszar pomiędzy znakami poziomymi: P-12, P-13 lub P-14. Krawędź śluzy położoną najdalej od skrzyżowania wyznacza się znakiem poziomym P-14. Na powierzchni śluzy umieszcza się znak P-23 zgodnie z zasadami opisanymi wcześniej. Powierzchnię śluzy dla rowerów oznacza się barwą czerwoną. Minimalna odległość pomiędzy znakami wyznaczającymi śluzę dla rowerów powinna wynosić 2,5 m.

### Przykładowe zastosowanie śluzy dla rowerów przedstawia poniższy rysunek



## 9. SYSTEM REALIZACJI OPOLSKIEJ POLITYKI ROWEROWEJ

### Struktura organizacyjna

Realizacja i ewaluacja działań jest kluczowym elementem realizacji założeń Opolskiej Polityki Rowerowej. Na tym odcinku rozstrzyga się bowiem, czy opracowany dokument pozostanie zbiorem niezrealizowanych postulatów, czy też wywrze konkretny wpływ na rozwój ruchu rowerowego na terenie województwa opolskiego.

W momencie podjęcia decyzji o realizacji poszczególnych zadań powinny być sporządzone szczegółowe plany realizacji inwestycji z wyznaczeniem osób odpowiedzialnych i harmonogramem ich realizacji.

Wdrażanie Opolskiej Polityki Rowerowej wymaga skutecznego i sprawnego systemu Zarządzania, który powinien być koordynowany zarówno na poziomie regionalnym, jak również lokalnym, gdyż w ten sposób można m.in. uzyskać spójność planowanych przedsięwzięć.

Dla właściwego zarządzania infrastrukturą rowerową w regionie opolskim należy powołać:

- **Koordynatora regionalnego ds. rozwoju ruchu rowerowego** (kreowanie, koordynacja, wdrażanie i monitorowanie Opolskiej Polityki Rowerowej samorządu, współpraca ze specjalistami samorządowymi i zespołem regionalnym ds. rozwoju ruchu rowerowego).
- **Zespół regionalny ds. rozwoju ruchu rowerowego** (ciało doradcze w zakresie istniejących oraz planowanych inwestycji i inicjatyw rowerowych w regionie, wymiana wiedzy).
- **Specjalistów samorządowych ds. rozwoju ruchu rowerowego** (koordynacja, wdrażanie i monitorowanie polityki rowerowej samorządu, współpraca z koordynatorem regionalnym i zespołem regionalnym ds. rozwoju ruchu rowerowego).

W celu realizacji Opolskiej Polityki Rowerowej zakłada się wykorzystanie personelu, pracującego w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Opolskiego i jego jednostkach podległych, w samorządach lokalnych, instytucjach i podmiotach mogących mieć wpływ na rozwój ruchu rowerowego, jak m.in. Opolska Regionalna Organizacja Turystyczna.

### Interesariusze Opolskiej Polityki Rowerowej

„Opolska Polityka Rowerowa” kierowana jest do ich realizatorów a także innych podmiotów, obejmujących takie grupy, jak:

- samorządy lokalne,
- społeczność lokalna (mieszkańcy regionu),
- przedsiębiorcy działający w regionie,
- zarządcy dróg i kolei,
- zarządcy obszarów wodnych, leśnych, prawnie chronionych,
- instytucje, podmioty, grupy eksperckie, projektanci, media,
- Opolska Wojewódzka Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego,
- stowarzyszenia, organizacje pozarządowe,
- regiony sąsiednie, partnerskie.

Zaangażowanie zainteresowanych stron jest istotne nie tylko na etapie Opolskiej Polityki Regionalnej, a w jej ramach opracowania Inwentaryzacji infrastruktury związanej z ruchem rowerowym oraz Koncepcji rozwoju szlaków rowerowych ale również na etapie późniejszym, to jest na etapie jego realizacji.

### Budżet i źródła finansowania inwestycji

Inwestycje realizowane w ramach rozwoju ruchu rowerowego Opolskiej Polityki Rowerowej, będą finansowane ze środków własnych JST, środków pomocowych UE, środków budżetu państwa a także środków



sektora prywatnego. Charakterystykę poszczególnych źródeł finansowania przedsięwzięć w ramach rozwoju ruchu rowerowego zawarto w rozdz.10.

## Monitoring i ocena planu

Opracowanie inwentaryzacji monitoringowych pozwoli na ocenę dotychczasowych efektów realizowanych działań i stanowi podstawę do aktualizacji Opolskiej Polityki Rowerowej.

Przy ocenie i monitoringu Opolskiej Polityki Rowerowej pomocne będą wskaźniki, które zostaną określone w koncepcji rozwoju szlaków rowerowych w ramach Opolskiej Polityki Rowerowej.

Zakres monitoringu wdrażania Opolskiej Polityki Rowerowej powinien obejmować m.in.:

- ocenę i zakres wykonania zadań ujętych w harmonogramach rzeczowo-finansowych JST,
- stopień realizacji przyjętych celów,
- rozbieżności między przyjętymi celami, działaniami i zadaniami, a stopniem ich wykonania,
- przyczyny nie wykonania założonych zadań, działań i celów.

## Procedura wprowadzania zmian w Opolskiej Polityki Rowerowej

„Opolska Polityka Rowerowa” ma charakter otwarty, co oznacza, że w miarę potrzeb należy ją aktualizować tak, by w perspektywie kolejnych lat, województwo opolskie mogło reagować na napotkane problemy w zakresie ruchu rowerowego, jeśli takie się pojawiają. W przypadku, gdy znajdzie konieczność zmodyfikowania istniejących zapisów w przedmiotowym dokumencie, Samorząd Województwa Opolskiego bez zbędnej zwłoki przystąpi do ich wdrożenia.

# 10. ŹRÓDŁA FINANSOWANIA PRZEDSIĘWZIĘĆ W RAMACH ROZWOJU RUCHU ROWEROWEGO

Podstawową barierą dla wdrożenia planowanych działań w zakresie rozwoju ruchu rowerowego są trudności z finansowaniem poszczególnych projektów związanych z infrastrukturą rowerową. W Polsce występuje wielopoziomowy i zróżnicowany system finansowania projektów inwestycyjnych w zakresie rozwoju ruchu rowerowego. System ten obejmuje finansowanie m.in. w formie bezzwrotnej (dotacje) oraz zwrotnej (pożyczki i kredyty). Wiele potencjalnych źródeł finansowania wykorzystuje środki z budżetu Unii Europejskiej, dzięki czemu możliwe jest uzyskanie przez inwestora bardzo korzystnych warunków finansowania. Operatorami procesu pozyskiwania finansowania są zarówno instytucje państwowe i samorządowe oraz ich wydzielone jednostki organizacyjne (na szczeblu ogólnopolskim i regionalnym) jak i podmioty komercyjne oferujące produkty dedykowane do inwestycji związanych z infrastrukturą rowerową.

Szereg obiektywnych czynników zewnętrznych pozwala stwierdzić, że pełna realizacja Opolskiej Polityki Rowerowej będzie trudna bez wsparcia finansowego planowanych zadań inwestycyjnych. W czasie realizacji Opolskiej Polityki Rowerowej, wskazane jest aby był przeprowadzany stały monitoring pod kątem analizy możliwości pozyskania środków z dostępnej, w tym zakresie oferty programowej, różnych instytucji finansujących.

## 10.1. Środki własne JST

Zgodnie z ustawą o dochodach jednostek samorządu terytorialnego, inwestycje związane z infrastrukturą pieszo-rowerową mogą być finansowane z dochodów własnych samorządów, subwencji ogólnych i dotacji celowych z budżetu państwa. O przeznaczeniu i wysokości dochodów własnych i subwencji decydują organy stanowiące jednostki samorządu terytorialnego. Poziom dofinansowania przedsięwzięć związanych z wybudowaniem dróg rowerowych uzależniony jest od zamożności JST. Budżet własny JST powinien być podstawowym źródłem finansowania infrastruktury rowerowej.

Zarząd Województwa Opolskiego przyjął Uchwałę w sprawie przyjęcia ogólnych zasad realizacji zadań na drogach wojewódzkich, dla których zarządcą jest Zarząd Województwa Opolskiego współfinansowanych przez jednostki samorządu terytorialnego w myśl której, JST przekazują na rzecz Województwa Opolskiego minimum 50 % ostatecznych kosztów zadania.

Transport rowerowy ma istotny wpływ na obniżenie emisji zanieczyszczeń do środowiska, a także na kondycję zdrowotną społeczeństwa, dlatego też uzasadnionym jest poszukiwanie dotacji zewnętrznych względem budżetów JST.

## 10.2. Środki pomocowe UE

Środki pomocowe Unii Europejskiej są niezbędne do szybkiego rozwoju ruchu rowerowego w regionie opolskim. W zakresie budowy infrastruktury rowerowej należy maksymalnie wykorzystać unijne instrumenty finansowe, i to już w prognozie lat 2014 – 2020, gdyż po tym okresie, środków UE może być znacznie mniej. Finansowania Opolskiej Polityki Rowerowej należy upatrywać głównie w oparciu o Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego, który zasila inwestycyjne programy operacyjne Unii Europejskiej, takie jak:

- Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2014 -2020 (w ramach Osi priorytetowej II Ochrona środowiska oraz VI Rozwój niskoemisyjnego transportu),
- Regionalny Program Operacyjny Województwa Opolskiego na lata 2014 -2020 (w ramach Osi priorytetowej III Gospodarka niskoemisyjna Poddziałanie 3.1.1 Strategie niskoemisyjne w miastach subregionalnych i Poddziałanie 3.1.2 Strategie niskoemisyjne w Aglomeracji Opolskiej, a także w ramach Osi Priorytetowej VI Zrównoważony transport na rzecz mobilności mieszkańców Działanie 6.1 Infrastruktura drogowa ),
- Program Rozwoju Obszarów Wiejskich na lata 2014-2020 ( działanie 7.2. Drogi lokalne),
- Program Interreg: Europa Środkowa, Polska - Czechy.

## 10.3. Środki budżetu państwa

Środki budżetu państwa mają charakter uzupełniający względem regionalnej polityki rowerowej. W ramach: „Programu rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016-2019” a także „Programu na rzecz Rozwoju oraz Konkurencyjności Regionów poprzez Wsparcie Lokalnej Infrastruktury Drogowej”, gminy oraz powiaty z terenu województwa opolskiego, mogą ubiegać się o dofinansowanie ze środków budżetu państwa odnośnie zadań związanych z budową, przebudową i modernizacją dróg publicznych gminnych i powiatowych, tym samym w niektórych przypadkach poprawiając także infrastrukturę rowerową. Ponadto celem eliminacji szkodliwej emisji dwutlenku węgla (efekt ekologiczny) możliwe jest wsparcie przedsięwzięć w zakresie ruchu rowerowego poprzez działania Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Opolu ukierunkowane na ochronę środowiska.

## 10.4. Środki sektora prywatnego

W zakresie rozwoju ruchu rowerowego zaangażowane mogą być także środki sektora prywatnego, np. na zachęcaniu pracowników do przesiadania się na rowery dodatkowymi gratyfikacjami czy wsparciem pracowników rezygnujących z auta na rzecz roweru z funduszu socjalnego (przykład opolskiej firmy Weegree). Zgodnie z zapisami ustawy o finansach publicznych możliwa jest współpraca pomiędzy jednostkami administracji rządowej i samorządowej a podmiotami prywatnymi w sferze usług publicznych. Odbywa się to za pomocą tzw. Partnerstwa publiczno-prywatnego (w skrócie PPP). Takie partnerstwo obejmować może m.in. budowę infrastruktury rowerowej.

# 11. PODSUMOWANIE

Niniejsze opracowanie ma na celu uporządkowanie działań związanych z rozwojem ruchu rowerowego na terenie Województwa Opolskiego, a przez to zwiększenie efektywności działań na rzecz: wzrostu ruchu rowerowego, poprawy bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego i stworzenie warunków dla rozwoju transportu rowerowego jako podstawowego elementu zrównoważonego systemu transportowego. Do chwili powstania niniejszego opracowania kwestie promocji i organizacji ruchu rowerowego opierały się na nielicznych opracowaniach. „Opolska Polityka Rowerowa” jest pierwszym narzędziem realizacji zintegrowanego systemu rowerowego i zarządzania jego rozwojem.

Dla usprawnienia procesu wdrażania Opolskiej Polityki Rowerowej i zoptymalizowania jej efektów, konieczne jest inicjowanie działań w zakresie kształtowania wspólnej polityki rowerowej poprzez m.in. integrację podmiotów, organizacji i środowisk działających na rzecz upowszechniania roweru, który przeżywa obecnie prawdziwy renesans.

Samorząd Województwa Opolskiego chce współuczestniczyć w procesie kształtowania regionalnej polityki rowerowej, przyczyniających się do systemowego rozwoju transportu rowerowego.

Wizerunek regionu opolskiego, przyjaznego dla ruchu rowerowego, wpłynie na pożądaną proces zmian, kierujący się zasadami gospodarki niskoemisyjnej, zmierzającej do poprawy jakości powietrza i redukcji gazów cieplarnianych.

Polityka rowerowa ma służyć równoważeniu systemu transportowego Opolszczyzny poprzez budowę zintegrowanego systemu transportu rowerowego. Stworzenie takiego systemu nie tylko podniesie jakość życia mieszkańców województwa, pozytywnie wpłynie na stan środowiska przyrodniczego i propagować będzie zmianę modelu życia, ale także stanie się wiodącym elementem rozwoju turystyki na obszarze województwa. Podjęte działania będą pomocne w przyszłym ukierunkowaniu wydatkowania środków finansowych na wsparcie i rozwój transportu rowerowego, jako jednego z elementów zrównoważonej polityki transportowej województwa.

# NOTATKI

A series of horizontal dotted lines for taking notes.



WOJEWÓDZTWO OPOLSKIE

URZĄD MARSZAŁKOWSKI WOJEWÓDZTWA OPOLSKIEGO  
UL. PIASTOWSKA 14  
45-082 OPOLE

DEPARTAMENT INFRASTRUKTURY I GOSPODARKI  
UL. HALLERA 9  
45-087 OPOLE

WWW.OPOLSKIE.PL  
FACEBOOK.COM/OPOLSKIE

TEL: +48 77 44 82 140  
DIG@OPOLSKIE.PL

 OPOLSKIE