UCHWAŁA NR XXXIII/254/26
RADY MIEJSKIEJ W OZIMKU

z dnia 28 września 2026 r.

w sprawie przyjęcia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Ozimek”

Na podstawie art. 10 ust. 2 i art. 18 ust. 2 pkt 15 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz.U. z 2026r. poz. 662 z późn. zm.) oraz art. 13 ust. 3 ustawy z dnia 16 grudnia 2010r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 285 z późn. zm.) Rada Miejska w Ozimku uchwala, co następuje:

§ 1. Uchwala się "Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Ozimek” w brzmieniu określonym w załączniku do niniejszej uchwały.

§ 2. Traci moc uchwała Nr XXIII/206/20 Rady Miejskiej w Ozimku z dnia 24 sierpnia 2020r. w sprawie przyjęcia „Planu publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Ozimek”.

§ 3. Wykonanie uchwały powierza się Burmistrzowi Ozimka.

§ 4. Uchwała wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Opolskiego.

Przewodniczący Rady
Miejskiej w Ozimku

Zygmunt Olbryt

Załącznik do uchwały nr XXXIII/254/26
Rady Miejskiej w Ozimku
z dnia 28 września 2026 r.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Ozimek

Czerwiec 2026 rok

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

Spis treści

1. Przedmiot opracowania ... 4
1.1. Cel opracowania ... 4
1.2. Zakres planu ... 5
1.3. Definicje i określenia ... 6
2. Charakterystyka społeczno – gospodarcza obszaru objętego planem ... 8
2.1. Informacje ogólne o Gminie Ozimek ... 8
2.1.1 Przyroda gminy Ozimek ... 10
2.1.2 Bogactwa naturalne ... 11
2.1.3 Zabytki ... 12
2.2. Demografia ... 12
2.2.1. Prognoza liczby ludności ... 15
2.3. Gospodarka ... 16
2.3.1 Przemysł i usługi ... 16
2.3.2 Rolnictwo ... 17
2.4. Sfera społeczna ... 18
2.4.1 Pomoc społeczna ... 19
2.4.2 Ochrona zdrowia ... 20
2.4.3 Edukacja ... 20
2.5. Informacje ogólne o sołectwach wchodzących w skład Gminy Ozimek ... 21
3. Istniejąca sieć komunikacyjna na obszarze Gminy Ozimek ... 22
3.1. Transport drogowy ... 25
3.1.1. Sieć drogowa Gminy Ozimek ... 26
3.1.2. Natężenie ruchu drogowego ... 32
3.2. Komunikacja autobusowa ... 34
3.2.1. Ponadgminna komunikacja autobusowa ... 34
3.2.2. Gminna komunikacja autobusowa ... 35
3.2.3. Linie o charakterze użyteczności publicznej ... 36
3.3. Transport indywidualny w Gminie Ozimek ... 38
3.4. Zintegrowany system transportowy Gminy Ozimek ... 40
4. Determinanty rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym planem 43
4.1. Zagospodarowanie przestrzenne ... 44
4.2. Powiązania z innymi dokumentami strategicznymi ... 45
4.3. Ustalenia krajowego planu transportowego ... 47
4.4. Ustalenia wojewódzkiego planu transportowego ... 48
4.5. Ustalenia powiatowego planu transportowego ... 49

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

4.6. Ustalenia Strategii Rozwoju Gminy Ozimek ... 50
4.7. Wpływ transportu na środowisko ... 51
4.8. Bezpieczeństwo w transporcie ... 54
5. Ocena i prognozy społecznych potrzeb przewozowych w transporcie publicznym ... 55
5.1. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych ... 55
5.2. Najważniejsze generatory ruchu w Gminie Ozimek ... 57
6. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu ... 60
6.1. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające ze strategii zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego i uwzględniające infrastrukturę transportową ... 75
6.2. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych ... 76
7. Rozszerzanie oferty transportowej w przewozach o charakterze użyteczności publicznej i podniesienie ich komfortu ... 79
7.1. Istniejące i proponowane autobusowe linie ponadgminne ... 80
7.2. Komfort podróżowania ... 82
7.3. Standard w zakresie ochrony środowiska ... 85
8. Zasady organizacji rynku przewozów w transporcie publicznym ... 86
8.1. Aspekty prawne zarządzania transportem publicznym ... 88
8.2. Wybór operatora ... 91
8.3. Przygotowywanie oferty przewozowej ... 93
8.4. Przewidywany sposób organizacji systemu informacji dla pasażera ... 95
8.5. Założenia kształtowania rozkładów jazdy i systemu taryfowo-biletowego publicznego transportu zbiorowego. ... 98
9. Finansowanie usług przewozowych ... 100
10. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego ... 102
Spis tabel ... 106
Spis wykresów ... 106
Spis map ... 106

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

1. Przedmiot opracowania

Podstawą prawną uchwalenia planu transportowego jest ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr. 5, poz.13 z późn.zm.) zwana dalej Ustawą oraz rozporządzenie ministra infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2011 r. Nr 117, poz. 684) zwane dalej Rozporządzeniem. Ustawa i rozporządzenie wykonawcze wydane z jej upoważnienia określają zakres analiz, założeń oraz ustaleń planu transportowego.

Zgodnie z zapisami ustawy, organizatorami publicznego transportu zbiorowego, w zależności od zasięgu przewozów, są: gmina, związek międzygminny, powiat (miasto na prawach powiatu), związek powiatów, województwo lub minister właściwy do spraw transportu. Ustawa, powierza organizatorowi do wykonania trzy zadania (art. 8):

1. planowanie rozwoju transportu,
2. organizowanie publicznego transportu zbiorowego,
3. zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

Zakres przedmiotowy planu transportowego został określony w art. 12 ustawy oraz rozporządzenia w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Plan transportowy uchwalony przez właściwe organy jednostek samorządu terytorialnego jako akt prawa miejscowego, jest podawany do publicznej wiadomości przez jego ogłoszenie we właściwym dla organizatora dzienniku urzędowym. W procedurze jego uchwalania należy uwzględnić etap przeznaczony na konsultacje społeczne, zorganizowane w formie określonej w art. 10, podczas których swoje opinie mogą zgłaszać wszyscy interesariusze planu. Jednocześnie przed uchwaleniem organizator ma obowiązek uzgodnić projekt z właściwymi organami sąsiadujących jednostek, wskazanymi w art. 13 ust. 1-3 Ustawy.

Niniejszy plan transportowy jest ukierunkowany na rozwój i podniesienie poziomu funkcjonowania transportu publicznego na terenie Gminy Ozimek. Transport zbiorowy powinien bowiem wpływać pozytywnie na jakość życia mieszkańców. Musi być również na tyle efektywny i konkurencyjny, aby stanowił realną alternatywę dla indywidualnych przejazdów samochodowych. Istotne jest zwłaszcza zapewnienie możliwie jak największej grupie mieszkańców dostępu do transportu publicznego. Zwłaszcza osobom o ograniczonej mobilności, czyli zdolności ruchowej. To zwłaszcza seniorzy i osoby z niepełnosprawnościami, ale również rodziny z małymi dziećmi.

1.1. Cel opracowania

Podstawowy cel opracowania planu transportowego to poprawa jakości systemu transportowego 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. Stosowanie zasady zrównoważonego rozwoju będzie zapewniało równowagę między aspektami społecznymi, gospodarczymi, przestrzennymi oraz ochrony środowiska.

Głównym celem planu jest osiągnięcie takiej sprawności funkcjonowania transportu, przy rosnącej motoryzacji, aby poprzez wzmocnienie roli transportu publicznego co najmniej powstrzymać zjawisko przenoszenia się pasażerów z transportu publicznego do indywidualnego. Aby ten cel był możliwy do osiągnięcia, oferta transportu publicznego musi być konkurencyjna w stosunku do

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

transportu indywidualnego, a więc charakteryzować się wysoką jakością, a w strefach z ograniczonym indywidualnym ruchem samochodowym, transport publiczny musi przejąć jego rolę. System transportowy powinien być wewnętrznie zrównoważony, co oznacza symbiozę między ruchem samochodowym, transportem publicznym (kolejowym i autobusowym), ruchem pieszym i rowerowym. Rozwój infrastruktury drogowej nie może odbywać się kosztem ograniczania rozwoju infrastruktury dla transportu publicznego, ruchu pieszego, czy rowerowego, a mieszkańcy powinni mieć jak najszerszą możliwość wyboru środka transportowego. Mieszkańcy oprócz możliwości poruszania się samochodem powinni mieć tworzone warunki do podróżowania transportem publicznym, rowerem, czy pieszo, a ruch samochodowy nie może takiej ewentualności wykluczać.

Cel nadrzędny planu transportowego powinien być osiągany poprzez realizację następujących celów szczegółowych:

- poprawa dostępności transportowej i jakości transportu,
- zagwarantowanie dostępności dla osób z niepełnosprawnościami,
- poprawa efektywności funkcjonowania systemu transportowego,
- wspieranie konkurencyjności gospodarki powiatu,
- poprawa bezpieczeństwa - redukcja liczby wypadków i ograniczenie ich skutków oraz poprawa bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu,
- ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne i warunki życia.

1.2. Zakres planu

Plan transportowy jest dokumentem składającym się z:

– części diagnostycznej, obejmującej charakterystykę społeczno-gospodarczą obszaru objętego planem, sieć komunikacyjną tego obszaru oraz ocenę społecznych potrzeb przewozowych wraz z preferencjami wyboru środków transportu,
– części planistycznej, obejmującej finansowanie rozwoju transportu, planowaną ofertę przewozową oraz pożądany standard usług przewozowych, zasady organizacji rynku przewozów oraz kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Przy opracowywaniu niniejszego dokumentu uwzględniono zapisy planów transportowych wyższego rzędu, tj. planu krajowego i województwa opolskiego.

Przyjęta struktura planu transportowego jest zgodna z art. 12. ust. 1. ustawy oraz rozporządzenia w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Elementy planu obejmującego obszar Gminy Ozimek są następujące:

- sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej;
- ocenę i prognozy potrzeb przewozowych;
- przewidywane finansowanie usług przewozowych;
- preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu;
- zasady organizacji rynku przewozów;
- pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej;
- przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera;

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

- linie komunikacyjne, na których przewidywane jest wykorzystanie pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym, oraz planowany termin rozpoczęcia ich użytkowania.

1.3. Definicje i określenia

Używane w opracowaniu wyrażenia zostały zdefiniowane w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym w art. 4 ust. 1 (oraz uzupełnione w oparciu o inne akty prawne) i oznaczają:

- plan transportowy – plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego,
- publiczny transport zbiorowy – powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej,
- zintegrowany system taryfowo-biletowy – rozwiązanie polegające na umożliwieniu wykorzystywania przez pasażera biletu, uprawniającego do korzystania z różnych środków transportu na obszarze właściwości organizatora publicznego transportu zbiorowego,
- CNG (od ang. compressed natural gas) – sprężony gaz ziemny w rozumieniu art. 2 ust. 1pkt 7 ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw,
- sieć komunikacyjna – układ linii komunikacyjnych obejmujących obszar działania organizatora publicznego transportu zbiorowego lub część tego obszaru,
- P&R (Park&Ride) – system parkingów przeznaczonych dla osób korzystających z publicznego transportu zbiorowego, pozwalający na pozostawienie samochodu osobowego (lub innego pojazdu indywidualnego) i kontynuowanie podróży transportem zbiorowym; parkingi takie lokalizowane są przy stacjach i przystankach kolejowych, pętlach komunikacji zbiorowej, przystankach węzłowych obsługiwanych komunikacją zbiorową; korzystający po zrealizowaniu celu podróży powraca komunikacją zbiorową na taki parking, kontynuując powrót pojazdem indywidualnym,
- operator publicznego transportu zbiorowego – samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie,
- organizator publicznego transportu zbiorowego – właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze; organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organizatorem", o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/200713,
- przewoźnik – przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym – na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu,
- przewóz o charakterze użyteczności publicznej – powszechnie dostępna usługa w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywana przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze,

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

- publiczny transport zbiorowy – powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej,
- umowa o świadczenie usług przewozowych w zakresie publicznego transportu zbiorowego– umowa między organizatorem publicznego transportu zbiorowego a operatorem publicznego transportu zbiorowego, która przyznaje temu operatorowi prawo i zobowiązuje go do wykonywania określonych usług związanych z wykonywaniem przewozu o charakterze użyteczności publicznej,
- parking B+R – parking dla rowerów zintegrowany z przystankiem komunikacji zbiorowej,
- gminne (miejskie) przewozy pasażerskie – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych jednej gminy (miasta) lub gmin sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek międzygminny; inne niż przewozy powiatowe, wojewódzkie i międzywojewódzkie,
- powiatowe przewozy pasażerskie - przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczający poza granice jednego powiatu albo w granicach administracyjnych powiatów sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek powiatów; inne niż przewozy gminne, wojewódzkie i międzywojewódzkie,
- rekompensata - środki pieniężne lub inne korzyści majątkowe przyznane operatorowi publicznego transportu zbiorowego w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

2. Charakterystyka społeczno – gospodarcza obszaru objętego planem

2.1. Informacje ogólne o Gminie Ozimek

Gmina Ozimek położona jest w województwie opolskim, w granicach powiatu opolskiego, w jego wschodniej części. Zajmuje powierzchnię około 126,5 km² (12 650 ha), co stanowi około 8% powierzchni powiatu opolskiego. Miasto Ozimek – będące siedzibą władz samorządowych – zajmuje około 325 ha. Gmina posiada dogodne położenie komunikacyjne w relacji do Opola oraz w kierunku województwa śląskiego, co wpływa na codzienne kierunki przemieszczania się mieszkańców związane z pracą, edukacją i usługami.

Według danych demograficznych gminę zamieszkuje około 18,5 tys. mieszkańców, co stanowi około 15% ludności powiatu opolskiego. Struktura osadnicza ma charakter miejsko-wiejski – obok miasta Ozimek funkcjonuje 13 sołectw: Antoniów, Biestrzynnik, Chobie, Dylaki, Grodziec, Jedlice, Krasiejów, Krzyżowa Dolina, Mnichus, Pustków, Nowa Schodnia, Schodnia oraz Szczedrzyk. Rozproszony układ miejscowości, zróżnicowana gęstość zaludnienia oraz znaczne odległości pomiędzy poszczególnymi sołectwami powodują konieczność odpowiedniego organizowania systemu transportu publicznego, zapewniającego dostęp do usług publicznych, placówek edukacyjnych, ochrony zdrowia oraz miejsc pracy.

Mapa 1. Powiat Opolski z podziałem na gminy



Źródło: Wikipedia.pl

Cechą charakterystyczną gminy jest bardzo wysoki udział terenów leśnych, które zajmują około 58% jej powierzchni. Jest to wartość znacząco wyższa zarówno od średniej dla powiatu opolskiego, jak i dla całego kraju. Kompleksy leśne pełnią istotne funkcje środowiskowe, krajobrazowe i rekreacyjne, ale jednocześnie wpływają na przebieg infrastruktury transportowej oraz koncentrację zabudowy. Użytki rolne stanowią ponad 30% powierzchni gminy, co wskazuje również na utrzymujące się znaczenie funkcji rolniczej w strukturze przestrzennej i gospodarczej obszaru.
Istotnym elementem rozwoju gminy jest jej dziedzictwo przemysłowe oraz funkcje gospodarcze związane przede wszystkim z przemysłem metalowym, przetwórczym i usługami. Ozimek jest jednym z najstarszych ośrodków przemysłowych na Śląsku Opolskim, związanym historycznie z hutnictwem żelaza. Znaczenie gospodarcze gminy wpływa na codzienne potoki ruchu, szczególnie w relacjach do Opola oraz sąsiednich gmin powiatu opolskiego i województwa śląskiego.

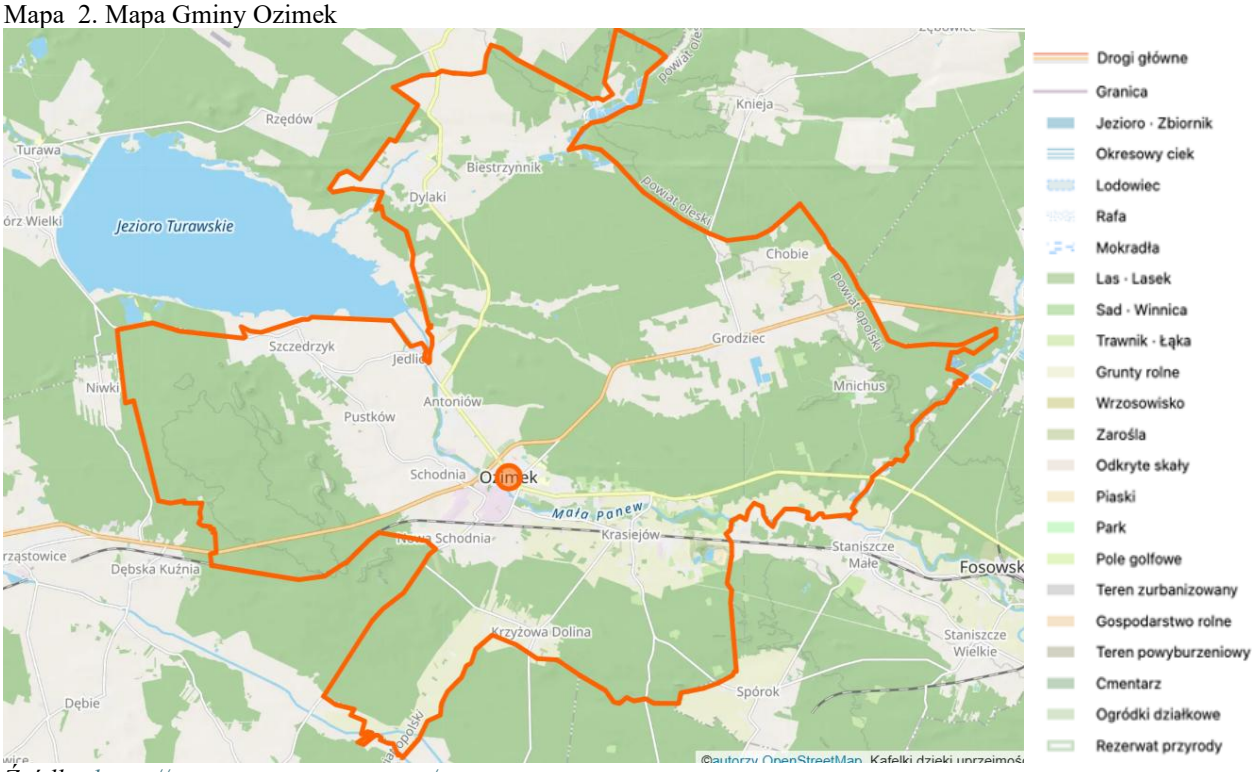
Na terenie gminy znajdują się również ważne walory turystyczne i kulturowe. Szczególne znaczenie posiada miejscowość Krasiejów, będąca rozpoznawalnym ośrodkiem turystyki edukacyjnej i paleontologicznej, generującym sezonowy ruch turystyczny. Dodatkowo przez teren gminy przebiegają atrakcyjne tereny rekreacyjne związane z lasami, zbiornikami wodnymi oraz doliną rzeki Mała Panew. Czynniki te wpływają na zwiększone potrzeby transportowe w okresach weekendowych i sezonowych.

Układ komunikacyjny gminy opiera się głównie na sieci dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych, zapewniających połączenia z Opolem, Dobrodzieniem, Zawadzkiem oraz innymi miejscowościami regionu. Kluczowe znaczenie dla dostępności drogowej ma **droga krajowa nr 46**, stanowiąca główną oś komunikacyjną w kierunku Opola i Częstochowy, oraz **droga wojewódzka nr 463**, przebiegająca przez miejscowości Dylaki, Antoniów, Ozimek i Krasiejów, zapewniająca połączenie z Turawą, Bierdzanami, Kolonowskiem i Zawadzkiem. Uzupełnieniem podstawowego układu transportowego jest sieć dróg powiatowych i gminnych, obsługujących ruch lokalny oraz zapewniających dostęp do wszystkich miejscowości gminy. Istotnym elementem infrastruktury transportowej jest także linia kolejowa przebiegająca przez Ozimek, zapewniająca połączenia regionalne i międzyregionalne, co wzmacnia dostępność komunikacyjną gminy oraz zwiększa możliwości przemieszczania się mieszkańców i obsługi ruchu gospodarczego. Transport publiczny pełni ważną rolę w obsłudze mieszkańców nieposiadających dostępu do samochodu osobowego, w szczególności młodzieży szkolnej, osób starszych oraz mieszkańców mniejszych miejscowości.

Uwarunkowania przestrzenne i demograficzne gminy powodują konieczność prowadzenia zrównoważonej polityki transportowej, której celem powinno być zapewnienie dostępności komunikacyjnej wszystkim mieszkańcom przy jednoczesnym ograniczaniu negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne. Szczególnego znaczenia nabierają działania związane z integracją różnych środków transportu, poprawą dostępności komunikacji zbiorowej oraz rozwojem bezpiecznej infrastruktury pieszej i rowerowej.

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

Mapa 2. Mapa Gminy Ozimek



Źródło: https://www.openstreetmap.org/

2.1.1 Przyroda gminy Ozimek

Tereny miasta i wsi to obszary równinne, gdzie dominują lasy liściasto-iglastymi (część Borów Stobrawskich). Przez gminę (w jej południowo-zachodniej części) przepływa rzeka Mała Panew - dopływ Odry. Natomiast od północno-zachodniej strony do gminy przylega kompleks trzech Jezior Turawskich. Tym samym Gmina Ozimek jest zaliczana do najcenniejszych przyrodniczo terenów Śląska Opolskiego.

Budowa geologiczna gminy jest złożona i przez to niezwykle ciekawa. Najlepiej ją widać w miejscach, przez które przepływa Mała Panew - przez tysiące lat rzeka formowała rzeźbę terenu, co szczególnie widać w okolicach Krasiejowa. Erozja rzeczna odsłoniła w wielu miejscach utwory polodowcowe i triasowe, budując np. nieduże przełomy i progi.

Rzeka, strumienie, jeziora i mniejsze zbiorniki wodne, a zwłaszcza mnogość lasów wpływają na bogactwo flory i fauny Gminy Ozimek. Występują tu głównie bory sosnowe oraz lasy łęgowe - w dolinie Małej Panwi i Libawy. Choć przyrodnicy wskazują również, iż intensywny rozwój rolnictwa i przemysłu w XIX i XX wieku spowodował likwidację części siedlisk przyrodniczych. Tym niemniej znajdziemy tu wiele ciekawych i rzadkich w Polsce gatunków roślin. To choćby paproć długosza królewskiego, uważana za najokazalszy przykład paproci w polskich lasach. Botanicy cenią również siedliska goździka sinego, storczyka kukawki czy goryczki wąskolistnej.

Na terenie gminy można również zobaczyć objęte ścisłą ochroną owadożerne gatunki roślin: rosiczka okrągłolistna oraz pływacz zwyczajny i pływacz zachodni (bardzo rzadko występuje w Polsce). Ponadto występują tu inne ciekawe formacje roślinne, jak łąki trzęślicowe czy zbiorowiska murawowe i torfowiskowe.

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

Bogaty jest również świat fauny Gminy Ozimek, w tym gatunki chronione. Żyją tu rzadkie gatunki owadów, np. biegaczy, motyli (paź królowej, czerwończyk nieparek, modraszka telejusa i modraszka nausitousa). Jak również mięczaków (ślimak winniczek, różne gatunki małży).

Żyje na tych terenach wiele gatunków kręgowców. W wodach występują np. minogi strumieniowe i wiele ryb, tak rzadkich i chronionych, jak piskorz i śliz. Oraz płazów i gadów – np. traszka zwyczajna, żaba moczarowa, ropucha paskówka, rzekotka drzewna czy trzy gatunki jaszczurek (padalec, zwinka oraz żyworodna). Ciekawe jest i to, że w lasach i na łąkach w Gminie Ozimek spotykamy trzy z czterech gatunków węży, które żyją w Polsce: żmiję zygzakowatą, zaskrońca zwyczajnego i gniewosza plamistego.

Bogata jest paleta ptaków, gdyż występują w gminie m.in. derkacze, zimorodki, świergotki polne, jarzębatki i rokitniczki. A ponadto w większych kompleksach leśnych występują takie okazy, jak myszołów, puszczyk muchołówka białoszyjna i dzięcioł czarny.

Na terenie gminy przyrodnicy wyodrębnili ponadto sześć rzędów ssaków, od owadożernych, przez zającowate, parzystokopytne po drapieżniki. To kret, jeż zachodni, ryjówka aksamitna czy rzęsorek rzeczek. Ponadto żyją tu zające szaraki, gryzonie (w tym bóbr), dziki, sarny, a także lisy, kuny, łasica i rzadkie w Polsce gronostaje. Amatorzy nietoperzy mogą się zaś natknąć na mopka lub gacka brunatnego.

Ponadto na terenie Gminy Ozimek sąsiaduje z obszarem Natura 2000 Zbiornik Turawski, położony w dolinie Małej Panwi na terenie Obszaru Chronionego Krajobrazu Lasy Stobrawsko-Turawskie. To sztuczne jezioro, ale przez dziesięciolecia wykształciła się wokół niego interesująca i bogata biosfera. Na tym obszarze gniazduje ponad 80 gatunków ptaków, w tym np. rybitwa białowąsa, kszyk, cyranka i krwawo dziób. Zbiornik Turawski to również miejsce żerowania ptaków migrujących oraz ptaków drapieżnych żyjących w okolicznych lasach.

Gmina Ozimek posiada stanowisko paleontologiczne w Krasiejowie, które odkryto relatywnie niedawno, gdyż w latach 80-tych XX wieku. Zdaniem badaczy jest to jedno z najciekawszych tego typu stanowisk w Europie i na świecie.

W Krasiejowie paleontolodzy odkryli w kopalni gliny skamieniałe kości płazów i gadów z okresu triasu (to najstarszy okres ery mezozoicznej, trwał od około 252 do 201 mln lat temu). Naukowcy ustalili, że na terenie Krasiejowa około 225 mln lat temu były bagniste tereny, które leżały nad brzegiem ogromnego jeziora, które było rozciągnięte od dzisiejszej Warmii aż po Francję. Teren był porośnięty skrzypami, paprociami i innymi roślinami, a żyły tu płazy tarczogłowe oraz fitozaury (podobne do krokodyli) i aetozaury. Ponadto w Krasiejowie natrafiono na skamieniałości przodków krokodyli i dinozaurów. Jedna z tych skamieniałości nosi nazwę „śląski jaszczur z Opola" – „Silesaurus opolensis".

Niejako w naturalny sposób obok wykopalisk powstała atrakcja turystyczna gminy Park Dinozaurów – Jura Park Krasiejów. Można się spodziewać, że zainteresowanie Krasiejowem będzie rosło wraz z coraz większym zainteresowaniem w społeczeństwie czasami prehistorycznymi.

2.1.2 Bogactwa naturalne

Gmina Ozimek – z racji budowy geologicznej terenu – posiada złoża surowców mineralnych pochodzenia osadowego. Powstały one w wyniku procesów osadzania się materiałów przez miliony lat działalności geologicznej i w wyniku erozji rzecznej. Większość eksploatowanych złóż znajduje

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

się w okolicach Krasiejowa, ale trzeba też zauważyć, że część minerałów nie jest wykorzystywana w celach gospodarczych i zalega w ziemi.

Największe znaczenie dla gospodarki mają piaski i żwiry, piaski formierskie oraz iły. Te ostatnie są używane przy produkcji materiałów budowlanych, w tym ceramiki. Piaski i żwiry to z kolei surowce używane w budownictwie, zarówno jako kruszywa, jak i materiały do produkcji betonu. Natomiast piaski formierskie są najcenniejszymi surowcami wydobywanymi w gminie, gdyż wykorzystuje je np. przemysł odlewniczy. Te zasoby były powodem, że w przeszłości w Ozimku i okolicach dynamicznie rozwijało się hutnictwo. Warto dodać, że surowce wydobywane w gminie są wykorzystywane przede wszystkim przez lokalne przedsiębiorstwa.

2.1.3 Zabytki

Gmina Ozimek to teren o bogatej historii materialnej i część tego dziedzictwa zachowała się do naszych czasów w postaci zabytków. Na tym terenie znajduje się pięć obiektów architektury i budownictwa wpisanych do państwowego Rejestru Zabytków. W Jedlicach stoi dwór „Beatka" z 1780 roku, który był częścią huty szkła. W tej samej wsi zachowały się cztery domy robotnicze z 1775 roku, które są pozostałością po osiedlu zbudowanym dla pracowników pobliskiej huty szkła. Można też obejrzeć pozostałości po samej hucie, gdzie teraz mieści się magazyn.

W Rejestrze Zabytków znajdują się również trzy świątynie. W Grodźcu stoi rzymsko-katolicki kościół parafialny p.w. Matki Boskiej Częstochowskiej i św. Wojciech z końca XIX wieku. W Ozimku zabytkiem jest starszy o kilkanaście lat kościół ewangelicko-augsburski. Zaś w Krasiejowie wierni korzystają z kościoła rzymsko-katolickiego p.w. św. Małgorzaty, który był budowany w latach 1911-1919.

Gmina może się także pochwalić dwoma zabytkami techniki wpisanymi do rejestru. To znany nie tylko w regionie najstarszy w Europie (1827 r.) żelazny most łańcuchowy nad rzeką Mała Panew w Ozimku, który służy do ruchu pieszego. W 2017 roku most został uznany decyzją Prezydenta RP za Pomnik Historii. Drugi zabytek techniki to pozostałość kanału nawadniającego w Jedlicach.

Ponadto gmina posiada też trzy zabytki ruchome. To dwa obrazy w budynku administracji Huty Małapanew w Ozimku i wyposażenie kościoła parafialnego w Grodźcu. A także wyposażenie kościoła w Krasiejowie. Za zabytki uznane zostały ponadto dwa układy zieleni: w Jedlicach to plac ze studnią i starymi klonami z początku XIX w. na terenie dawnego osiedla robotniczego, a w Krasiejowie – zbiorowa mogiła powstańców śląskich z 1921 roku na cmentarzu parafialnym.
Jednocześnie w gminnej ewidencji znajduje się prawie 550 obiektów zabytkowych. To np. kaplica p.w. św. Floriana w Ozimku, zabytkowe cmentarze (ewangelickie i katolickie), kościoły i kapliczki przydrożne, parki, obiekty przemysłowe, czy stacja kolejowa w Ozimku PKP i dawna kolejowa wieża ciśnień.

2.2. Demografia

Według danych Głównego Urzędu Statystycznego, w 2024 roku gminę Ozimek zamieszkiwało 18 360 mieszkańców, przy czym 41% ludności (około 7,5 tys.) to osoby zamieszkujące w mieście Ozimek. Przy czym ten wskaźnik stopniowo spada, gdyż jeszcze w poprzedniej dekadzie współczynnik urbanizacji sięgał około 45%.

Ponadto, prawie 51,5% ludności gminy stanowią kobiety, a na 100 mężczyzn przypadka około 106 kobiet. Są to wskaźniki podobne do danych ogólnopolskich. I - jak niżej pokażemy –

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

również zgodnie z ogólnopolską tendencją przewaga kobiet wzrasta wraz z przedziałami wiekowymi mieszkańców.

Natomiast średnia wieku mieszkańców – według GUS - wynosi około 44 lat i stopniowo rośnie, co także nie odbiega od tendencji widocznych tak w województwie opolskim, jak i w całej Polsce.

Należy przy tym zwrócić uwagę na to, iż dane demograficzne GUS dotyczące liczby ludności całej gminy są nieco wyższe niż statystyka prowadzona przez Urząd Gminy i Miasta w Ozimku. Samorząd podał bowiem, że na koniec 2024 roku w gminie mieszkało 17 922 mieszkańców (dane obejmują również osoby zameldowane na pobyt czasowy), co oznacza mniej ludności o ponad 400 osób w porównaniu do GUS. Ta rozbieżność wynika z innej metodologii obliczania danych demograficznych, gdyż np. GUS uwzględnia również osoby mieszkające na danym terenie, ale nie mające w niej meldunku.

Bez względu jednak na metodologię stosowaną przy obliczaniu liczby ludności bezspornym pozostaje fakt, iż to miejsko-wiejska gmina Ozimek pozostaje największą jednostką samorządową w powiecie opolskim (121 tys. mieszkańców), gdyż mieszka w niej około 15% ludności powiatu, który liczy 13 gmin.

Warto też zauważyć, że liczba mieszkańców Ozimka i okolic jest nieco wyższa niż średnia dla gmin miejsko-wiejskich w Polsce – przeciętnie taką jednostkę samorządową zamieszkuje bowiem około 16 tys. osób.

Tabela 1. Liczba ludności Gminy Ozimek w latach 2005 – 2026

Rok	Ogółem
2005	**21 075**
2010	**20 200**
2015	**19 786**
2020	**18 642**
2024	**18 360**
2026*	**17 700**

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS (- dane UGiM Ozimek).*

Wykres wiekowy ludności gminy nie przypomina wzorcowej piramidy, gdzie najszersza jest podstawa, która pokazuje liczbę ludzi młodych, a im bliżej wierzchołka, tym bardziej piramida się zwęża. Podstawa piramidy wiekowej jest bowiem węższa niż jej środkowa część, a zaczyna przypominać górną część, czyli liczba osób młodych zaczyna zbliżać się do populacji seniorów, a dominują osoby w wieku średnim.

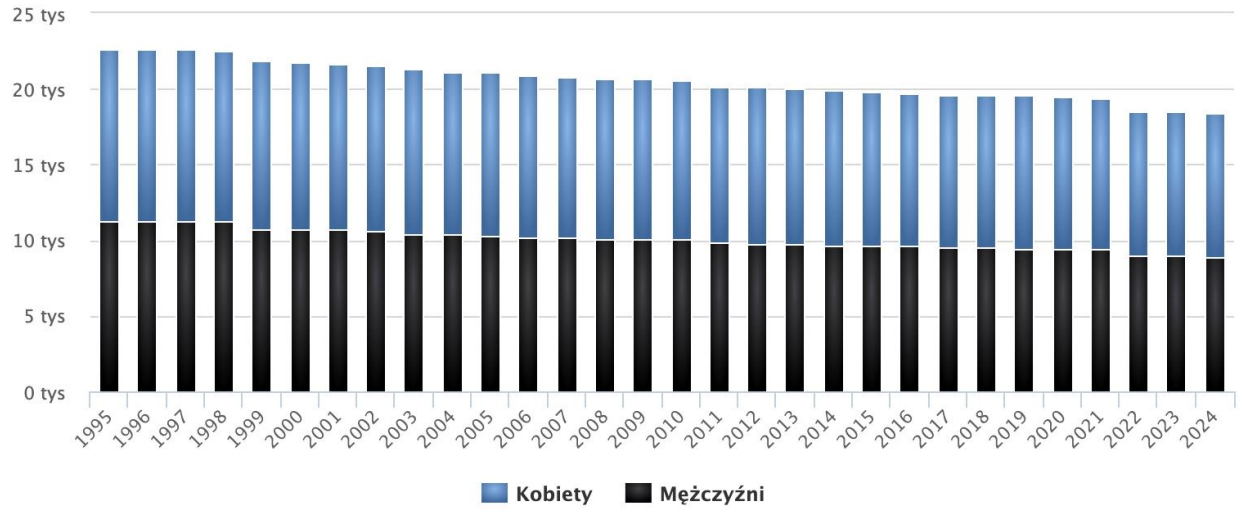
Wynika to z przebiegu procesów demograficznych, których Gmina Ozimek doświadcza od kilkudziesięciu lat w podobnym zakresie jak cała Polska. Bowiem od 1989 roku spadają wskaźniki dzietności, a już ostatnia dekada XX wieku jest przez naukowców nazywana jest „dekadą szoku demograficznego". W kolejnych latach i dekadach wskaźniki dzietności jeszcze bardziej spadają. Wystarczy spojrzeć na dane z 2010 oraz dla porównania z 2024 roku. W tym pierwszym roku Gmina Ozimek powitała na świecie 173 dzieci, ale zmarły 203 osoby. Natomiast w 2024 roku było tylko

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

91 urodzeń i aż 212 zgonów. Można się spodziewać, iż dane GUS z kolejnych latach tylko potwierdzą tę tendencję.

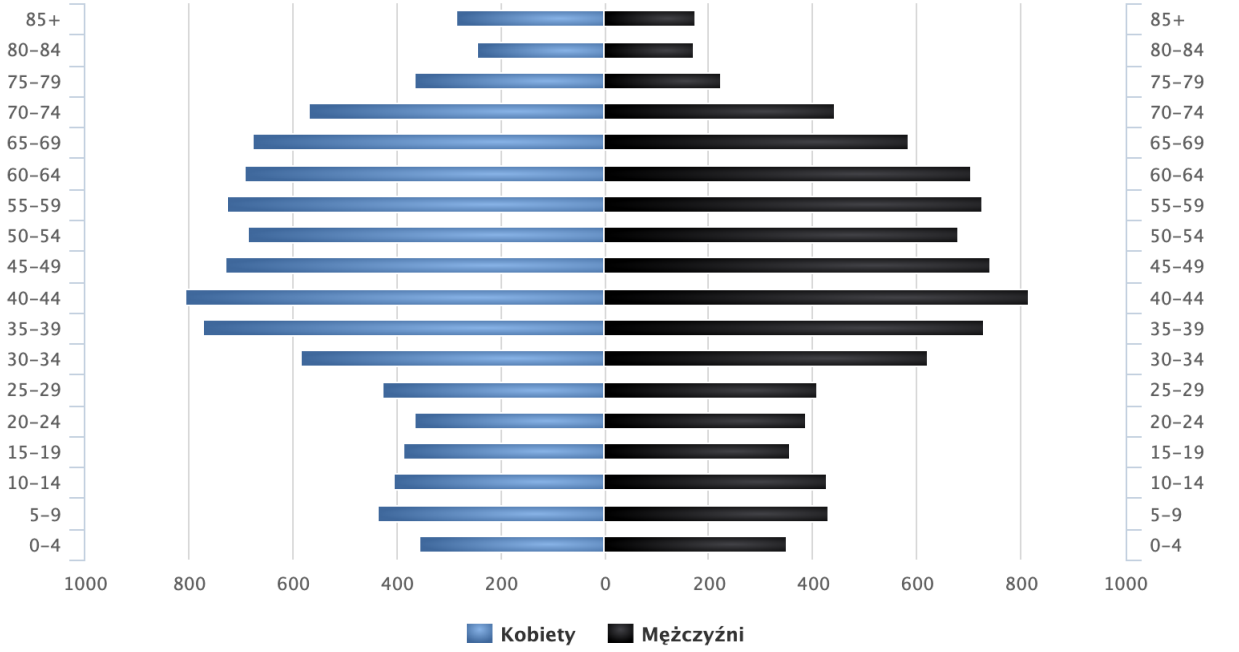
Ujemny przyrost naturalny w Gminie Ozimek występuje już ponad 20 lat (z wyjątkami w niektórych latach). W roku 2024 przyrost naturalny na 1 000 ludności wyniósł -6,6 i był najniższy w ciągu ostatniej dekady.

Rysunek 1. Populacja Gminy Ozimek 1995-2024



Źródło: GUS

Rysunek 2. Piramida ludnościowa Gminy Ozimek (2023 r.)



Źródło: GUS

W rezultacie – według GUS - w wieku przedprodukcyjnym na terenie gminy Ozimek żyło w 2024 roku 2801 osób, w wieku produkcyjnym - 11 057 mieszkańców, a w poprodukcyjnym – 4502 kobiet i mężczyzn. Czyli już ponad 20% ludności to seniorzy. Natomiast odsetek osób w wieku produkcyjnym spadł w latach 2020-2024 z 62,1% do 60,2%.

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

Okazuje się też, iż wskaźnik ludności w wieku poprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym wynosił już 40,7. Ale już wskaźnik ludności w wieku poprodukcyjnym na 100 osób w wieku przedprodukcyjnym przekroczył 160. GUS obliczył również, że współczynnik obciążenia demograficznego sięgnął 31,2. To miara, która określa stosunek liczby osób w wieku nieprodukcyjnym (dzieci do 14 lat oraz seniorzy 65+) do liczby osób w wieku produkcyjnym (15–64 lata). W Polsce ten wskaźnik jest na podobnym poziomie jak w Gminie Ozimek.

2.2.1. Prognoza liczby ludności

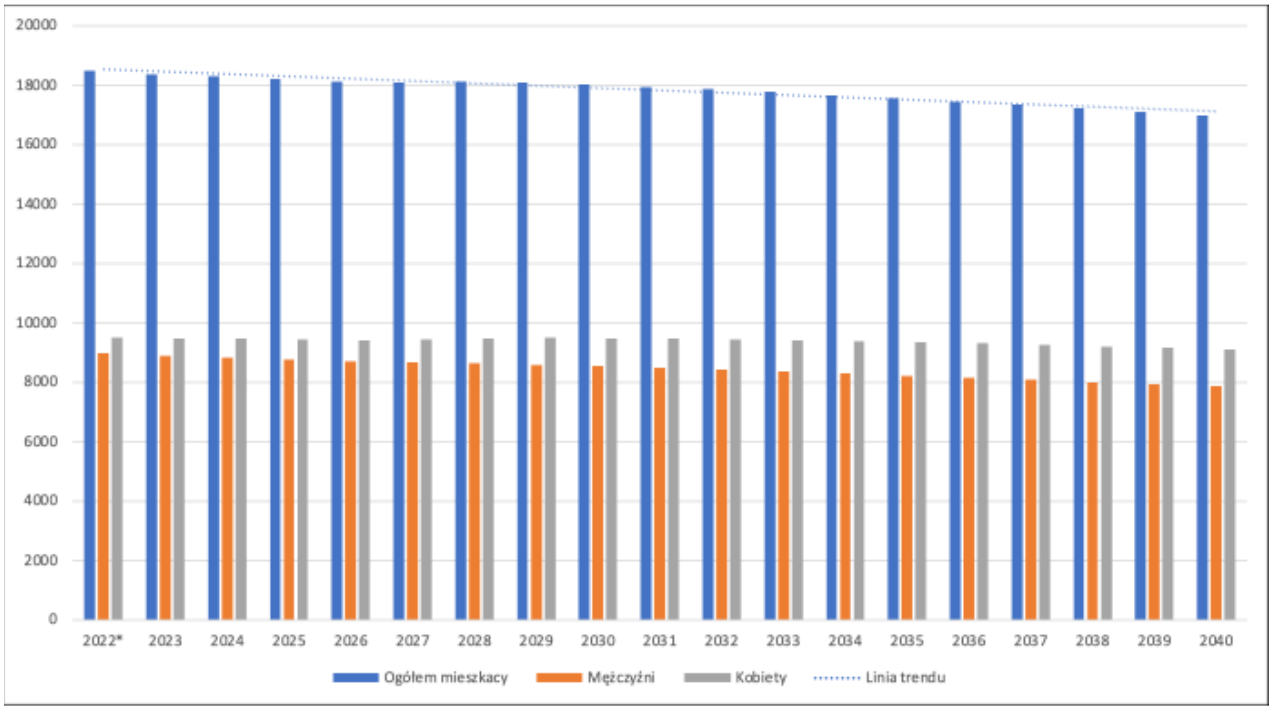
Pokazane wyżej dane Głównego Urzędu Statystycznego pokazują, że liczba ludności Gminy Ozimek ma stałą tendencję spadkową. W latach 2020-2024 populacja miasta i wsi spadła o około 300 osób. Do 2030 ta tendencja ma się utrzymać, a liczba ludności osiągnie na koniec obecnej dekady poziom około 17,8 tys. GUS nie przedstawił prognozy demograficznej dla Ozimka w dłuższej perspektywie, ale pewne wnioski można wyciągnąć z podobnej symulacji dla powiatu opolskiego. Ludność powiatu w latach 2030-2060 ma bowiem spaść z niespełna 119 tys. do 98 tys. osób, czyli o około 17,5%. Gdyby ten sam wskaźnik zastosować wobec Gminy Ozimek, to w 2060 roku miasto i 13 sołectw zamieszkiwać miałoby mniej niż 15 tys. kobiet i mężczyzn.

Tabela 2. Prognoza liczby ludności Gminy Ozimek

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
Ogółem mieszkańcy	18 488	18 384	18 303	18 219	18 133	18 103	18 120	18 084	18 022	17 945	17 870	17 774	17 670	17 567	17 460	17 349	17 215	17 104	16 994
Mężczyźni	*8 975*	*8 900*	*8 833*	*8 765*	*8 705*	*8 662*	*8 640*	*8 592*	*8 541*	*8 481*	*8 433*	*8 368*	*8 296*	*8 227*	*8 153*	*8 088*	*8 008*	*7 944*	*7 879*
Kobiety	*9 513*	*9 484*	*9 470*	*9 454*	*9 428*	*9 441*	*9 480*	*9 492*	*9 481*	*9 464*	*9 437*	*9 406*	*9 374*	*9 340*	*9 307*	*9 261*	*9 207*	*9 160*	*9 115*

Źródło: GUS

Rysunek 3. Prognoza liczby ludności Gminy Ozimek



Źródło: GUS

Jednak demografowie zawsze zastrzegają w takich sytuacjach, iż są to tylko prognozy, które nie muszą się sprawdzić. Zależą one bowiem od wielu czynników. Co prawda na razie nie widać,

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

aby miały rosnąć takie wskaźniki jak urodzenia i przyrost naturalny, ale w przypadku Gminy Ozimek duże znaczenie może mieć migracja. W Polsce bowiem mamy do czynienia z procesem przenoszenia się mieszkańców dużych miast na tereny podmiejskie. Dotyczy to również Opola, którego mieszkańcy szukają możliwości przeniesienia się na wieś. Także na teren Ozimka i okolic. Może o tym świadczyć i to, że w 2024 roku Gmina Ozimek osiągnęła dodatnie saldo migracyjne – wskaźnik ten wyniósł 0,8. W tamtym okresie wymeldowało się co prawda 228 mieszkańców gminy, ale zameldowały się 243 osoby. Migracja może więc w pozytywnym scenariuszu co najmniej osłabić dynamikę spadku populacji gminy.

2.3. Gospodarka

Miejsko-wiejski charakter Gminy Ozimek determinuje jej krajobraz gospodarczy. Mieszkańcy żyją bowiem zarówno z przemysłu, jak i usług, ale ważna część lokalnej ekonomii stanowi również rolnictwo. Trzeba też uwzględnić i to, że rozwój gospodarczy Gminy Ozimek jest mocno związany z sąsiedztwem Opola, choćby przez to, że część mieszkańców znajduje zatrudnienie w stolicy województwa.

2.3.1 Przemysł i usługi

Duże znaczenie w gospodarce zachował przemysł hutniczy. Cały czas działała tu Huta Małapanew, jedna z najstarszych hut żelaza w Europie. Powstała w 1754 roku, a teraz zajmuje się produkcją elementów stalowych dla szeregu branż, takich jak: energetyka, górnictwo, produkcja maszyn, przemysł okrętowy, kolej. Asortyment huty to np. armatura przemysłowa, odlewy elementów do urządzeń stosowanych w przemyśle energetycznym, części do wózków i maszyn górniczych, a także do kruszarek i koparek używanych w kopalniach surowców mineralnych. W hucie w Ozimku powstają również elementy wagonów kolejowych oraz zestawy kołowe.

Huta Małapanew pomaga w rozwoju mniejszych zakładów branży metalowej. W gminie funkcjonują bowiem również firmy związane z metalurgią, produkcją konstrukcji stalowych i elementów metalowych.

Poza tym na terenie Gminy Ozimek działają przedsiębiorstwa branży budowlanej oraz zakłady usługowe z innych branż (np. naprawy samochodów, urządzeń domowych, gastronomia, usługi transportowe, usługi komunalne). Bardzo perspektywicznym sektorem aktywności gospodarczej jest turystyka i rekreacja. To głównie z tego powodu, iż gmina posiada wiele walorów przyrodniczych, takich jak rozległe lasy, tereny nad rzeką Mała Panew, park jurajski w Krasiejowie oraz sąsiedztwo Jeziora Turawskiego. Te okoliczności stwarzają dogodne warunki np. do dalszego rozwoju gastronomii, usług noclegowych i oczywiście agroturystyki.

Ważnym segmentem lokalnej gospodarki jest handel. Funkcjonuje na terenie gminy kilkanaście marketów równych sieci handlowych oraz mniejsze lokalne sklepy spożywcze i branżowe. Ponadto w Ozimku działa targowisko miejskie.

Z rejestru Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej wynika, że na terenie Gminy Ozimek działa około 1,8 tys. podmiotów gospodarczych różnej wielkości z sektora małych i średnich przedsiębiorstw. Dominują – tak jak w wielu innych gminach – firmy jednoosobowe i mikroprzedsiębiorstwa, które zatrudniają do 9 pracowników. Co ważne od 2020 roku liczba podmiotów gospodarczych wzrosła o około 15%, co wskazuje na dużą dynamikę aktywności ekonomicznej mieszkańców.

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

Stan gospodarki w znacznym stopniu wpływa także na finanse samorządu. Budżet gminy na 2026 rok ma po stronie dochodów kwotę nieco ponad 121,9 mln zł, które o prawie 2,8 mln zł przeważają nad wydatkami. Wieloletnia Prognoza Finansowa zakłada, że gmina utrzyma dyscyplinę finansową, co świadczy nie tylko o gospodarności samorządu, ale otwiera także większe możliwości pozyskiwania funduszy zewnętrznych na inwestycje, w tym transportowe.

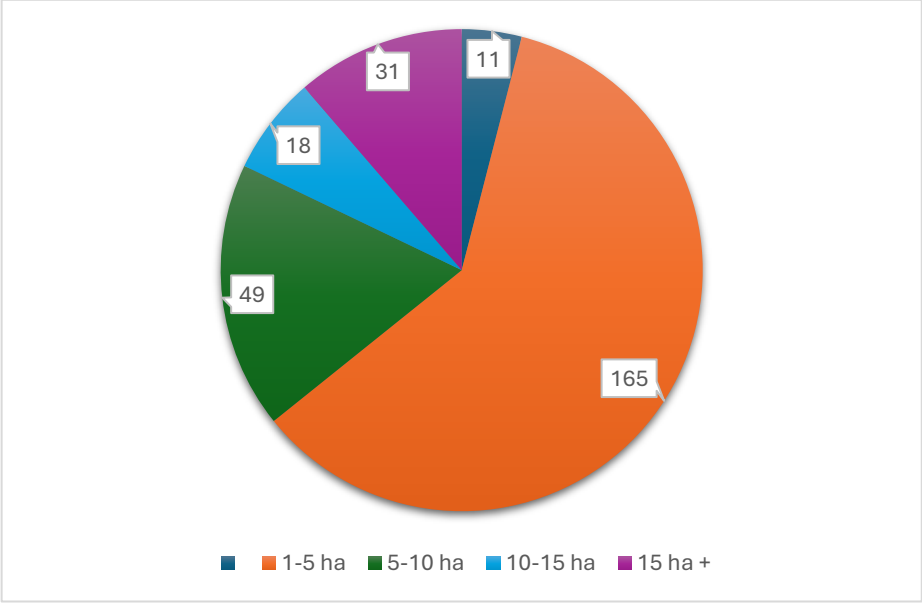
2.3.2 Rolnictwo

Rolnictwo nie jest co prawda dominującym działem gospodarki w Gminie Ozimek, ale stanowi wciąż jej istotną część. Narodowy Spis Rolny, który GUS przeprowadził w 2020 roku, pokazał, że w gminie działają 274 gospodarstwa, które zajmują łącznie ponad 2500 ha, z czego powierzchnia użytków rolnych sięgała 2237,64 ha. Średnio na jedno gospodarstwo przypadało ponad 8 ha użytków rolnych. To mniej niż wynosiła średnia krajowa (11,1 ha) i także znacznie mniej niż średnia dla powiatu opolskiego (17,16 ha). Ma to związek z tym, że Gmina Ozimek ma jednak duży odsetek ludności miejskiej, a ponadto jest tu znacznie więcej obszarów leśnych niż w innych gminach powiatu i znacznie więcej niż wynoszą średnia wojewódzka i krajowa.

Z informacji zebranych przez ankieterów GUS wynika, że mniej więcej co drugie gospodarstwo (135) w Gminie Ozimek produkowało żywność na sprzedaż, choć w różnym zakresie. Inne wytwarzają produkty rolne (mleko, mięso, jaja, warzywa, owoce) generalnie na własne potrzeby.

Pod względem liczby gospodarstw przeważały małe, do 5 ha. Było ich łącznie 176. Z drugiej strony, choć gospodarstw mających 15 ha i więcej użytków rolnych było w 2020 roku tylko 31, to posiadały one prawie 1300 ha ziemi, a więc około 58% wszystkich użytków rolnych. I to one mają również najlepsze warunki do tego, żeby prowadzić towarową produkcję rolną.

Wykres 1. Struktura gospodarstw rolnych w Gminie Ozimek



Źródło: Narodowy Spis Rolny – 2020 rok

Narodowy Spis Rolny pokazał również, że 1055 ha gruntów uprawnych zajmowały zasiewy, w których dominowały zboża (934,71 ha). Łąk było niewiele mniej, gdyż około 1024 ha. Rolnicy posiadali także prawie 208 ha lasów i gruntów leśnych.

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

W gospodarstwach hodowano też 919 sztuk bydła, w tym 298 krów. A ponadto prawie tysiąc sztuk trzody chlewnej, około 3,5 tys. sztuk drobiu, a także ponad 2 tys. sztuk kur niosek.

2.4. Sfera społeczna

Gmina Ozimek musi zmagać się z szeregiem wyzwań społecznych, które w pierwszej kolejności wynikają z opisanych wyżej problemów demograficznych. Zmniejszanie się populacji gminy przy jednoczesnym starzeniu się społeczeństwa wymagają podjęcia tym bardziej intensywnych działań na rzecz poprawy jakości życia oraz integracji społecznej.

Dochodzi do tego sytuacja na rynku pracy, gdyż gmina nie jest atrakcyjnym miejscem dla wielu osób poszukujących pracy lub liczących na zmianę miejsca zatrudnienia. Trzeba też pamiętać o zagrożeniach związanych z ryzykiem wykluczenia cyfrowego i wynikających z tego problemów z dostępem do rynku pracy i usług publicznych. Wykluczenie cyfrowe ogranicza również możliwości edukacyjne.

Wyzwania społeczne Gminy Ozimek można podzielić na kilka grup.

1. Demografia - W tym obszarze największe wyzwania obejmują:
   - Depopulację i odpływ młodych mieszkańców do Opola i innych dużych miast (często zostają w miastach, gdzie studiowali) oraz za granicę.
   - Ujemny przyrost naturalny, który jest rezultatem spadającej dzietności. To zjawisko będzie się nasilać wraz z wchodzeniem w okres rozrodczy kolejnych roczników niżu demograficznego z początku XXI wieku.
   - Starzenie się społeczeństwa, które oznacza, że coraz większą grupą mieszkańców są seniorzy. Będą oni stanowić również coraz większe obciążenie dla systemów ochrony zdrowia i pomocy społecznej.
2. Rynek pracy - Sytuacja na rynku pracy wynika tak z procesów demograficznych, jak i atrakcyjności lokalnego rynku dla inwestorów.
   - Odpływ młodych, wykwalifikowanych ludzi powoduje, że lokalny rynek traci specjalistów, którzy mogliby przyczynić się do rozwoju miejscowej gospodarki.
   - Jednocześnie na lokalnym rynku brakuje atrakcyjnych miejsc pracy dla specjalistów i młodych pracowników osób, które zwłaszcza oznaczają satysfakcjonujące zarobki. To napędza emigrację krajową i zagraniczną.
   - Część stanowisk pracy ma charakter sezonowy (np. w rolnictwie), co nie sprzyja stabilizacji zawodowej i rodzinnej.
3. Wykluczenie społeczne i marginalizacja - W tym obszarze można dostrzec rezultaty wynikające z różnego rodzaju problemów i trendów społecznych.
   - Wykluczenie społeczne, marginalizacja jest efektem takich zjawisk jak alkoholizm i uzależnienia od innych substancji. Inne osoby doświadczają wykluczenia z powodu biedy, niepełnosprawności czy nieporadności życiowej.
   - Marginalizacja powoduje także u ludzi brak poczucia bezpieczeństwa społecznego i ekonomicznego.
4. Wykluczenie cyfrowe i kompetencyjne - Ostatnie lata to okres postępującej cyfryzacji niemal każdej sfery, czyli edukacji, rynku pracy oraz usług publicznych i nie wszyscy sobie w tej sytuacji dobrze radzą.

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

- Duża grupa mieszkańców gminy posiada niskie kompetencje do funkcjonowania w cyfrowym świecie, np. rzadko lub wcale nie korzystają z Internetu i nie wykorzystują go do załatwiania spraw urzędowych – to zjawisko dotyczy zwłaszcza osób starszych i mieszkańców obszarów wiejskich.
- Wykluczeniu lub ograniczeniu cyfrowemu sprzyja brak dostępu do rozwiniętej infrastruktury cyfrowej, czyli szerokopasmowego Internetu oraz narzędzi ICT – nowoczesnego sprzętu i oprogramowania.

5. Słaba integracja społeczna mieszkańców - Część społeczeństwa ulega procesom dezintegracji, co wynika z kilka powodów.
   - Słabnąca aktywność społeczna przejawia się w tym, że część mieszkańców nie angażuje się w żadne lokalne inicjatywy, nawet na poziomie swojego osiedla czy sołectwa.

Rozluźniania więzi lokalnych wskutek migracji i zmian demograficznych. Rozluźnienie więzi społecznych to także efekt zmiany trybu życia mieszkańców, systemu wartości i zaniku modelu komunikacji międzypokoleniowej.

Tabela 3. Główne wyzwania sfery społecznej

Sfera społeczna	**Główne problemy**
Demografia	Starzenie się społeczeństwa, depopulacja
Rynek pracy	Odpływ kadr, niska atrakcyjność rynku pracy
Wykluczenie społeczne	Brak poczucia bezpieczeństwa
Integracja społeczna	Rozluźnienie więzi społecznych

Źródło: opracowanie własne

2.4.1 Pomoc społeczna

Dokładne dane dotyczą 2024 roku. W tamtym okresie Ośrodek Integracji i Pomocy Społecznej w Ozimku objął wsparciem 419 osób, w tym dodatkowo 10 obywateli Ukrainy. Część z nich – 123 osoby – stanowią mieszkańcy, którzy długotrwale korzystają ze świadczeń pomocy społecznej. Ośrodek poinformował, że główne przyczyny z jakich mieszkańcy korzystają ze wsparcia socjalnego samorządu to:

- ✓ długotrwała lub ciężka choroba,
- ✓ ubóstwo,
- ✓ bezrobocie
- ✓ niepełnosprawność

Osoby, rodziny potrzebujące wsparcia otrzymywały pomoc finansową i rzeczową. W 2024 roku zasiłki celowe i pomoc w naturze (np. żywność) otrzymało 228 osób z 142 rodzin, a ich łączny koszt wyniósł niespełna 119 tys. zł. Zasiłki okresowe trafiły do 101 osób z 73 rodzin, a gmina wydała na ten cel ponad 201 tys. zł. Natomiast wsparcie w postaci zasiłków stałych ośrodek wypłacał 25 osobom, a ich całkowity koszt wyniósł prawie 250 tys. zł. Ponadto gmina przeznaczyła około 249 tys. zł na dożywianie 198 osób. Jednocześnie samorząd świadczył usługi opiekuńcze dla 48 osób, a 26 podopiecznych trafiło do domów pomocy społecznej i noclegowni.

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

Istotną część systemu pomocy społecznej jest również świadczenie podstawowych usług opiekuńczych świadczonych w miejscu zamieszkania. To codzienna pomoc dla mieszkańców, którzy wymagają pomocy w codziennym życiu z powodu wieku, niepełnosprawności lub poważnej choroby. Ozimek za te usługi zapłacił 354 tys. zł.

Ponadto 353 rodziny korzystały ze świadczeń rodzinnych (wraz z dodatkami), a łączną kwota wypłaconych świadczeń przekroczyła 4,1 mln zł. Przy czym największą część tych wydatków – 2,86 mln zł - stanowiły świadczenia pielęgnacyjne, potem zasiłki pielęgnacyjne – niemal 695 tys. zł, jak również zasiłki rodzinne wraz z dodatkami – ponad 367 tys. zł. Zaś około 252,5 tys. zł pochłonęły wydatki z funduszu alimentacyjnego (513 świadczeń).

Warto również wspomnieć o finansowaniu przez Gminę Ozimek zadań z zakresu przeciwdziałania przemocy domowej i wspierania rodziny. W ramach wspierania rodziny opieką objęto 21 rodzin. Ponadto 24 dzieci umieszczono w rodzinach zastępczych, a dwójka trafiła do placówek opiekuńczo-wychowawczych.

2.4.2 Ochrona zdrowia

Najważniejszą placówką medyczną w Ozimku jest prywatny Szpital św. Rocha – EMC Instytut Medyczny, który dysponuje około 140 łóżkami i leczy pacjentów z terenu powiatu opolskiego i sąsiednich. Placówka posiada pięć oddziałów, salę operacyjną oraz przychodnię specjalistyczną z 10 poradniami. Szpital zapewnia mieszkańcom gminy leczenie także w systemie podstawowej opieki zdrowotnej. Oraz usługi rehabilitacyjne, badania profilaktyczne oraz opiekę długoterminową.

Z najbardziej aktualnych informacji Głównego Urzędu Statystycznego (Bank Danych Lokalnych) wynika, że w 2024 roku mieszkańcom gminy lekarze udzielili 91 tys. porad. Z czego dwie na trzy porady miały miejsce w systemie podstawowej opieki zdrowotnej, a co trzeciej udzielili lekarze specjaliści. Dla porównania, w 2022 roku lekarze udzielili 96 tys. porad, a w 2019 roku – przed pandemią Covid-19 – było ich aż 110 tys. Na terenie miasta i gminy działa ogółem dziewięć przychodni – razem z prywatną praktyką lekarską. System ochrony zdrowia uzupełniają cztery apteki.

2.4.3 Edukacja

Oświata to – pod względem nakładów finansowych – najważniejsze zadanie Gminy Ozimek. Ten dział pochłania około 45% wydatków samorządu. W gminie działa siedem szkół podstawowych, jeden zespół szkolno-przedszkolny i sześć przedszkoli.

W 2024 roku uczęszczało do nich ogółem ponad 1900 uczniów i wychowanków. Przy czym niespełna 1350 osób stanowili uczniowie szkół podstawowych. Największą placówką szkolną jest Szkoła Podstawowa nr 3 w Ozimku, do której uczęszcza ponad 500 uczniów. Stolica gminy ma trzy podstawówki, a pozostałe działają w: Antoniowie, Dylakach, Grodźcu, Krasiejowie oraz Szczedrzyku. We wszystkich placówkach oświatowych gmina zatrudniała 289 nauczycieli (część w niepełnym wymiarze godzin).

Na terenie miasta funkcjonuje również Zespół Szkół w Ozimku, który podlega Starostwu Powiatowemu w Opolu. W Zespole uczniowie uczęszczają do liceum ogólnokształcące, technikum oraz wielozawodowej szkoły branżowej.

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

2.5. Informacje ogólne o sołectwach wchodzących w skład Gminy Ozimek

Gminę Ozimek tworzy miasto Ozimek oraz 13 sołectw. Największą miejscowością jest Ozimek, liczący około 7,5 tys. mieszkańców (stan na 2024 r.), natomiast najmniejszą miejscowością są Jedlice, zamieszkiwane przez około 84 osoby. Do największych sołectw, liczących ponad 1000 mieszkańców, należą: Antoniów, Dylaki, Grodziec, Krasiejów oraz Szczedrzyk. Miejscowości te pełnią funkcję lokalnych ośrodków osadniczych i usługowych, generując istotny ruch komunikacyjny zarówno wewnątrz gminy, jak i w relacjach zewnętrznych, przede wszystkim w kierunku Opola oraz sąsiednich gmin.

Tabela 4. Liczba ludności w miejscowościach gminy Ozimek w 2024 roku.

Miejscowość	Liczba ludności
Antoniów	1 187
Biestrzynnik	617
Chobie	272
Dylaki	1 172
Grodziec	1 361
Jedlice	84
Krasiejów	1 890
Krzyżowa Dolina	642
Mnichus	130
Nowa Schodnia	223
Ozimek	7 450
Pustków	546
Schodnia	899
Szczedrzyk	1 449
Razem	**17 922**

Źródło: Opracowanie własne

Struktura osadnicza Gminy Ozimek charakteryzuje się znacznym rozproszeniem zabudowy oraz występowaniem rozległych terenów leśnych, co w istotny sposób wpływa na organizację publicznego transportu zbiorowego. Uwarunkowania przestrzenne determinują długość tras komunikacyjnych, czas przejazdu oraz koszty funkcjonowania transportu publicznego, szczególnie w odniesieniu do mniejszych miejscowości o niższej gęstości zaludnienia.

Istotnym wyzwaniem organizacyjnym pozostaje zapewnienie odpowiedniej dostępności transportowej mieszkańcom wszystkich sołectw, niezależnie od ich wielkości i położenia. Dotyczy to w szczególności osób starszych, młodzieży szkolnej oraz mieszkańców nieposiadających dostępu do samochodu osobowego. W związku z tym planowanie sieci komunikacyjnej powinno uwzględniać zarówno potrzeby społeczne mieszkańców, jak i racjonalność ekonomiczną funkcjonowania przewozów.

Znacząca część codziennych podróży mieszkańców związana jest z dojazdami do pracy, szkół, placówek ochrony zdrowia, urzędów oraz obiektów handlowo-usługowych zlokalizowanych przede wszystkim w Ozimku i Opolu. Powoduje to konieczność zapewnienia sprawnych i regularnych połączeń komunikacyjnych pomiędzy poszczególnymi sołectwami a miastem Ozimek, stanowiącym główny ośrodek administracyjny i usługowy gminy.

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

W kontekście planowania transportu publicznego szczególnego znaczenia nabiera również sezonowy wzrost ruchu turystycznego, zwłaszcza w rejonie Krasiejowa, będącego jednym z najważniejszych punktów ruchu turystycznego w województwie opolskim. Generuje to okresowe zwiększenie potrzeb przewozowych, które powinny być uwzględniane przy organizacji transportu zbiorowego.

Charakterystyka poszczególnych sołectw, ich liczba mieszkańców, rozmieszczenie przestrzenne oraz funkcje społeczne i gospodarcze stanowią jeden z podstawowych elementów determinujących kształt przyszłej sieci transportowej na terenie Gminy Ozimek.

Zróżnicowanie wielkości, funkcji oraz położenia poszczególnych sołectw powoduje konieczność elastycznego planowania systemu transportu publicznego na terenie Gminy Ozimek. Kluczowe znaczenie ma zapewnienie odpowiedniej dostępności komunikacyjnej wszystkim mieszkańcom, przy jednoczesnym dostosowaniu oferty przewozowej do rzeczywistych potrzeb transportowych i możliwości finansowych organizatora transportu.

3. Istniejąca sieć komunikacyjna na obszarze Gminy Ozimek

Gmina Ozimek posiada w porównaniu z wieloma innymi gminami regionu opolskiego dość dobrze rozwiniętą infrastrukturę komunikacyjną, tak drogową, jak i kolejową. I dzięki temu mieszkańcy mają zapewnione warunki do tego, aby sprawnie przemieszczać się między miejscowościami gminy, a także dojechać do miast i wsi w innych powiatach i do stolicy województwa – Opola. System komunikacji obejmuje przy tym indywidualny transport drogowy oraz transport publiczny – autobusowy i kolejowy.

Oczywiście, tak jak praktycznie w każdej polskiej gminie, największe znaczenie dla transportu ma sieć drogowa. Przez gminę Ozimek przebiega droga krajowa nr 46, która łączy m.in. Opole z Częstochową. Jest to jej główny trakt komunikacyjny, o najwyższym natężeniu ruchu. Ponadto mieszkańcy gminy mogą korzystać z drogi wojewódzkiej nr 463, która łączy powiaty opolski (Bierdzany – gmina Turawa) i strzelecki (Zawadzkie). Ponadto przez gminę przebiega sieć dróg powiatowych i gminnych, zapewniając połączenia między miejscowościami leżącymi na terenie Gminy Ozimek.

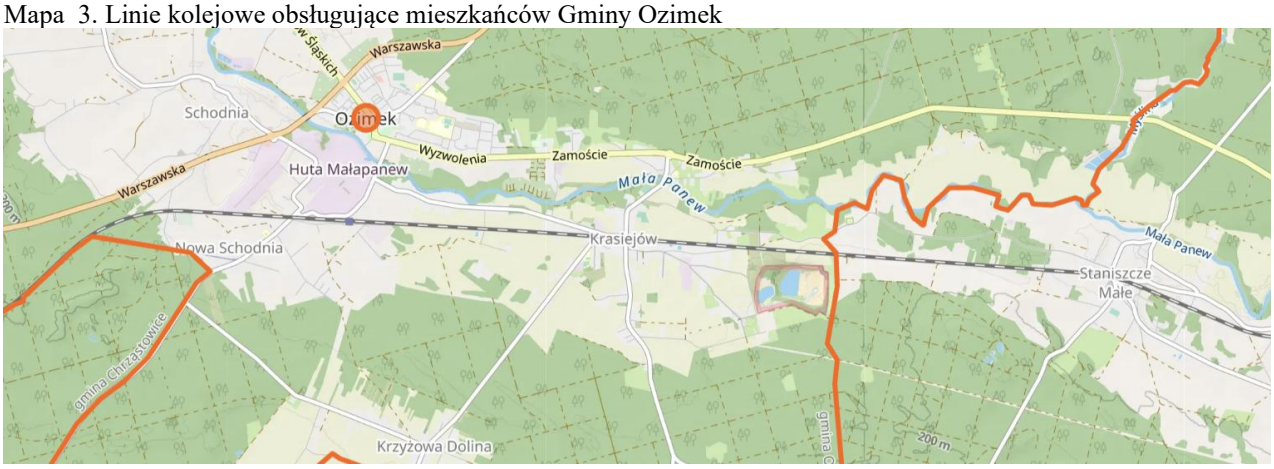
Łączną długość dróg publicznych przekracza 70 km, a gęstości dróg publicznych wynosi 1,14 km/km$^{2.}$ To wskaźnik nieco wyższy od średniej krajowej. Jeśli jednak wyłączymy z tej statystyki tereny, które są zalesione i nie mają znaczenia ani dla osadnictwa, ani dla potencjalnych inwestycji gospodarczych, to wskaźnik gęstości dróg w gminie wzrasta do 2,84 km/km^2. Dlatego też możemy powiedzieć, iż sieć drogowa w gminie Ozimek jest dość dobrze rozwinięta. Natomiast odrębnym problemem jest stan techniczny dróg, które wymagają inwestycji w podniesienie ich standardu technicznego. Chodzi tak o stan jezdni, jak i modernizację (budowę) chodników oraz dróg rowerowych. Modernizacja jest niezbędna z powodu rosnących potrzeb transportowych mieszkańców i z powodu troski o podniesienie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Mieszkańcy Gminy Ozimek mają dostęp do komunikacji kolejowej. Przez gminę przebiega linia kolejowa nr 144 Tarnowskie Góry – Opole Główne. W samym Ozimku znajduje się stacja kolejowa, a w Krasiejowie przystanek kolejowy. Linia ta umożliwia mieszkańcom dojazd do Opola, a stamtąd do Wrocławia, Warszawy, Katowic, Bytomia, Nysy, Namysłowa i wielu innych miast. Natomiast z Krasiejowa pasażerowie mogą dojechać do stacji Fosowskie, gdzie zbiegają się trasy

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

kolejowe do Kielc, Kłodnicy, Częstochowy i Kluczborka. Niestety, nie ma możliwości bezpośredniego dojazdu do Tarnowskich Gór, gdyż od kilkunastu lat nie kursują już pociągi pasażerskie. Mimo to w porównaniu z wieloma innymi gminami powiatu, a także województwa opolskiego, Ozimek ma dość dobry dostęp do transportu szynowego.

Mapa 3. Linie kolejowe obsługujące mieszkańców Gminy Ozimek



Źródło: OpenStreetMap

Mapa 4. Linia kolejowa nr. 144 na terenie Gminy Ozimek



Źródło: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Z najbardziej aktualnych danych Urzędu Transportu Kolejowego za 2024 rok wynika, że ruch pociągów w Ozimku i Krasiejowie jest stosunkowo nieduży, poniżej średniej krajowej. W Ozimku przeciętna dobowa wymiana pasażerów mieści się w przedziale od 150 do 199 osób, a przez stację przejeżdża statystycznie prawie 17 pociągów w ciągu dnia (w tym dwa dalekobieżne PKP Intercity). Czyli jeden pociąg obsługuje średnio od 10 do 15 pasażerów wsiadających lub wysiadających na peronie.

Natomiast wymiana pasażerska w Krasiejowie jest nieco niższa – między 100 a 149 pasażerami na dobę. Przez przystanek przejeżdża przeciętnie 15 pociągów na dobę, czyli jeden skład obsługuje 5 do 10 pasażerów.

Reasumując, kolejowy ruch pasażerski w gminie Ozimek ma spore rezerwy. Rozwój tego segmentu transportu zależy jednak przede wszystkim od decyzji, które będą zapadały na szczeblu krajowym i wojewódzkim. Chodzi o modernizację szlaków kolejowych oraz stacji i przystanków, a także zwiększenie częstotliwości kursowania pociągów regionalnych. Ta druga sprawa zależy od

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

decyzji o uruchamianiu połączeń kolejowych podejmowanych przez władze samorządowe województw opolskiego oraz śląskiego. Efektem takich działań byłoby skuteczne zwalczanie zjawiska wykluczenia komunikacyjnego, a kolej powinna w jeszcze większym stopniu uzupełniać ofertę przewozów autobusowych.

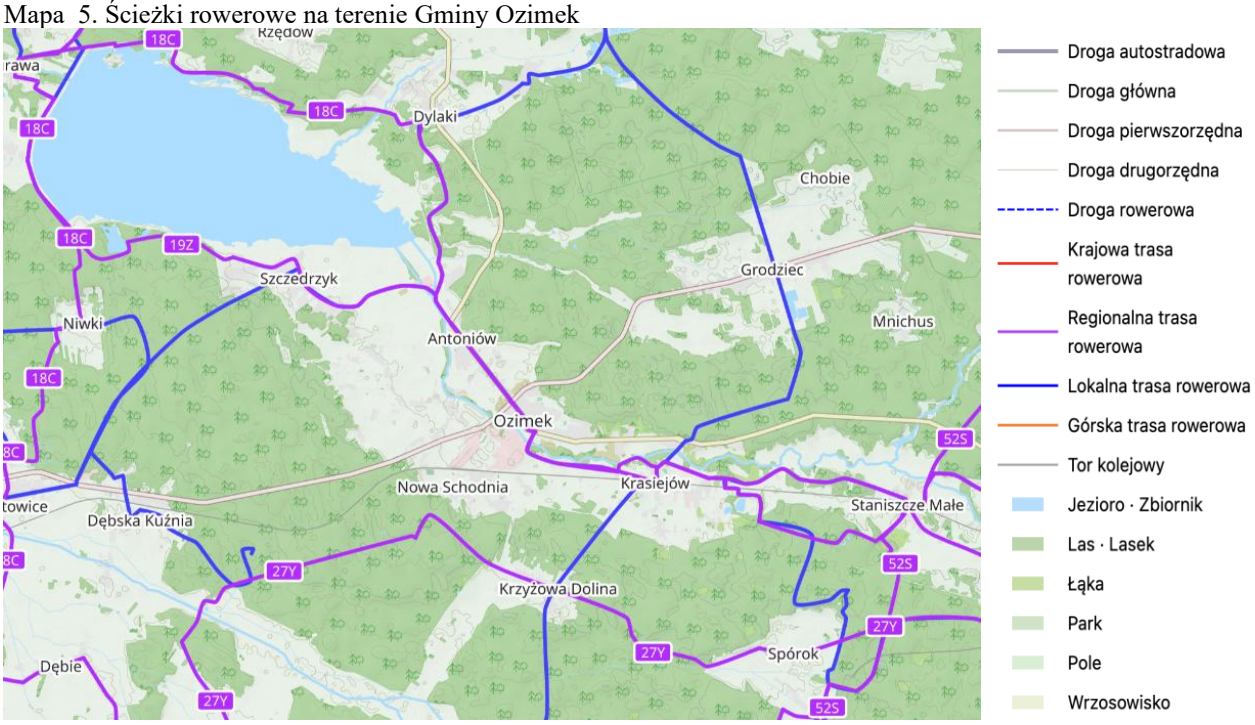
Coraz istotniejszym elementem infrastruktury transportowej stają się drogi i ścieżki rowerowe. Widać to również w Gminie Ozimek. Trudno jest dokładnie określić długość takich tras. Główny Urząd Statystyczny podaje, że w mieście i wsiach istnieje 4,5 km dróg rowerowych, z czego zdecydowana większość należy do gminy, a jedynie 700 metrów stanowią rowerowe drogi powiatowe. Duża część odcinków dróg rowerowych to połączone ciągi pieszo–rowerowe, które są zlokalizowanych wzdłuż głównych dróg prowadzących przez Ozimek i inne miejscowości gminy. Tego typu budowy są już standardem przy okazji modernizacji dróg gminnych.

Jednak większość tras, którymi mniej lub bardziej regularnie poruszają się rowerzyści nie jest ujęta w oficjalnej ewidencji. Wiele z nich to bowiem trakty, które są gruntowe, nie zawsze też są ujęte w ewidencji szlaków rowerowych.

Na terenie Gminy Ozimek wytyczonych jest kilka tras rowerowych. Zapewniają one dotarcie do wielu zabytków oraz innych atrakcji turystycznych, w tym przyrodniczych. Można nimi dojechać do Lasów Stobrawsko-Turawskich, w okolice Jeziora Turawskiego czy nad malownicze tereny leżące wzdłuż rzeki Mała Panew.

Część z nich wiedzie tylko przez tereny Ozimka i okolic, ale większość zapewnia przejazdy także do sąsiednich gmin. Na przykład: trasa rowerowa 111N biegnie od gminy Chrząstowice do gminy Ozimek (Szczedrzyk - Jedlice - Dylaki – Biestrzynnik). Trasa 115S wiedzie z Krzyżowej Doliny do gminy Turawa, przez Krasiejów i Grodziec. Z kolei droga 160N poprowadzi rowerzystów z gminy Izbicko do Krzyżowej Doliny.

Mapa 5. Ścieżki rowerowe na terenie Gminy Ozimek



Źródło: https://www.openstreetmap.org/

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

Warto zauważyć, że samorząd gminny mocno stawia na rozwój sieci dróg rowerowych. W ostatnich latach powstała np. ścieżka pieszo-rowerowa od Wyspy Rehdanza w Ozimku do Nowej Schodni, jak również wzdłuż drogi krajowej nr 46 na odcinku Dębska Kuźnia – Schodnia. Kolejne szlaki będą budowane na następnych odcinkach wzdłuż DK 46.
Należy podkreślić, że Gmina Ozimek ma dość dobrze rozwiniętą sieć bitych i gruntowych dróg rowerowych na tle innych samorządów powiatu opolskiego. I zapewniają nie tylko komunikację turystyczną, ale części mieszkańcom również możliwość codziennych dojazdów do pracy lub szkoły.

3.1. Transport drogowy

Gmina Ozimek realizuje zadania w zakresie lokalnego publicznego transportu zbiorowego poprzez organizację gminnej komunikacji autobusowej obejmującej zarówno miasto Ozimek, jak i miejscowości wiejskie położone na terenie gminy. System transportu drogowego pełni kluczową rolę w zapewnianiu spójności przestrzennej gminy oraz przeciwdziałaniu wykluczeniu komunikacyjnemu mieszkańców terenów peryferyjnych i słabiej zurbanizowanych.

W lipcu 2025 roku samorząd gminny wprowadził bezpłatną komunikację autobusową dla wszystkich pasażerów korzystających z przewozów organizowanych przez gminę. Decyzja ta stanowiła element polityki transportowej ukierunkowanej na zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego oraz ograniczenie uzależnienia mieszkańców od indywidualnego transportu samochodowego. Wcześniej obowiązujące opłaty za przejazd były symboliczne i wynosiły 1 zł, jednak władze gminy uznały, że całkowite zniesienie barier taryfowych może skuteczniej zachęcić mieszkańców do częstszego korzystania z komunikacji zbiorowej.

Wprowadzenie bezpłatnych przejazdów miało również wymiar społeczny i ekologiczny. Jednym z podstawowych celów było zwiększenie dostępności komunikacyjnej dla osób starszych, młodzieży szkolnej, osób z niepełnosprawnościami oraz mieszkańców o niższych dochodach. Działania te wpisują się w założenia zrównoważonej mobilności oraz polityki ograniczania wykluczenia transportowego. Jednocześnie oczekiwanym efektem jest zmniejszenie natężenia ruchu samochodowego na drogach lokalnych, ograniczenie emisji spalin oraz poprawa jakości środowiska naturalnego na terenie gminy.

Istotnym elementem reformy systemu transportowego było również dostosowanie oferty przewozowej do rzeczywistych potrzeb mieszkańców. Dokonano zmian w rozkładach jazdy oraz przebiegu tras autobusowych w celu zapewnienia lepszej dostępności komunikacyjnej wszystkich miejscowości gminy, w tym terenów o rozproszonej zabudowie. Zwiększono liczbę kursów realizowanych w godzinach porannego i popołudniowego szczytu przewozowego, co miało szczególne znaczenie dla osób dojeżdżających do pracy, szkół i instytucji publicznych.

Lokalny transport autobusowy w gminie pełni funkcję użyteczności publicznej i stanowi podstawowy środek przemieszczania się dla znacznej części mieszkańców nieposiadających samochodu osobowego. Dotyczy to przede wszystkim osób starszych, młodzieży szkolnej, dzieci, osób z ograniczoną mobilnością oraz mieszkańców gospodarstw domowych o niższym poziomie dochodów. W warunkach rozproszonej struktury osadniczej oraz ograniczonej dostępności innych środków transportu komunikacja autobusowa staje się podstawowym narzędziem zapewnienia dostępu do edukacji, ochrony zdrowia, usług administracyjnych, handlu oraz rynku pracy.

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

Szczególne znaczenie transport autobusowy posiada w obsłudze relacji pomiędzy sołectwami a miastem Ozimek, które pełni funkcję lokalnego centrum administracyjnego, edukacyjnego i usługowego. W ramach systemu przewozowego istotne są również połączenia umożliwiające dojazd do Opola oraz innych ośrodków regionalnych, zarówno bezpośrednio, jak i poprzez integrację z transportem kolejowym.

Pomimo dominującej roli transportu drogowego, istotnym kierunkiem rozwoju systemu mobilności na terenie gminy powinno być wzmacnianie integracji pomiędzy transportem autobusowym a kolejowym. Dotyczy to przede wszystkim koordynacji rozkładów jazdy, poprawy dostępności przystanków kolejowych, tworzenia dogodnych punktów przesiadkowych oraz rozwoju infrastruktury typu „Parkuj i Jedź" oraz „Bike and Ride". Integracja różnych środków transportu może przyczynić się do zwiększenia efektywności całego systemu komunikacyjnego oraz poprawy dostępności transportowej mieszkańców.

W perspektywie kolejnych lat istotnym wyzwaniem dla gminy będzie dalsze dostosowywanie oferty przewozowej do zmian demograficznych i społecznych, w tym procesu starzenia się społeczeństwa oraz zmieniających się potrzeb mobilności mieszkańców. Znaczenia nabierać będą również działania związane z poprawą jakości taboru autobusowego, zwiększaniem dostępności dla osób o ograniczonej mobilności oraz stopniowym wdrażaniem rozwiązań niskoemisyjnych i ekologicznych w transporcie publicznym.

Lokalny transport drogowy w Gminie Ozimek stanowi zatem nie tylko element systemu komunikacyjnego, lecz również ważne narzędzie realizacji polityki społecznej, przestrzennej i środowiskowej samorządu, wpływające na jakość życia mieszkańców oraz poziom spójności terytorialnej całej gminy.

3.1.1. Sieć drogowa Gminy Ozimek

Układ drogowy Gminy Ozimek tworzy wielopoziomowy system komunikacyjny obejmujący drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe oraz gminne. Sieć ta zapewnia powiązania wewnętrzne pomiędzy miejscowościami gminy, a także połączenia z ośrodkami ponadlokalnymi, w szczególności z Opolem, województwem śląskim oraz głównymi korytarzami transportowymi kraju.

Najważniejszym elementem układu drogowego jest droga krajowa nr 46, przebiegająca przez południową część gminy na odcinku od Schodni do Grodźca. Trasa ta stanowi jeden z podstawowych ciągów komunikacyjnych regionu, łączących Opole z województwem śląskim i dalej z centralną częścią kraju. Droga krajowa nr 46 pełni funkcję zarówno transportową, jak i gospodarczą, umożliwiając sprawne przemieszczanie osób i towarów oraz obsługę ruchu lokalnego i tranzytowego. Wysokie natężenie ruchu na tej trasie wpływa jednak na poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego, stan infrastruktury oraz oddziaływanie transportu na środowisko i warunki życia mieszkańców terenów przyległych.

Istotną rolę w systemie transportowym gminy odgrywa również droga wojewódzka nr 463, przebiegająca od granicy z gminą Turawa przez Dylaki, Antoniów, Ozimek i Krasiejów do granicy z gminą Kolonowskie. Droga ta stanowi podstawowy ciąg komunikacyjny obsługujący ruch wewnętrzny na terenie gminy oraz zapewniający połączenia pomiędzy poszczególnymi miejscowościami. Z punktu widzenia lokalnego transportu zbiorowego droga wojewódzka nr 463 ma kluczowe

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

znaczenie dla funkcjonowania komunikacji autobusowej, ponieważ wzdłuż jej przebiegu zlokalizowana jest znaczna część zabudowy mieszkaniowej oraz najważniejsze generatory ruchu, takie jak szkoły, obiekty handlowe, zakłady pracy i instytucje publiczne.

Uzupełnieniem podstawowego układu komunikacyjnego są drogi powiatowe, których zadaniem jest zapewnienie połączeń pomiędzy miejscowościami gminy oraz integracja lokalnego układu drogowego z drogami wyższych kategorii. Drogi powiatowe odgrywają szczególnie ważną rolę w obsłudze terenów wiejskich i rozproszonej zabudowy, umożliwiając mieszkańcom dostęp do usług publicznych, edukacji, ochrony zdrowia oraz transportu publicznego.

Najniższy poziom układu komunikacyjnego stanowią drogi gminne i drogi wewnętrzne. Zapewniają one bezpośredni dostęp do posesji, terenów mieszkaniowych, obiektów użyteczności publicznej oraz terenów inwestycyjnych. W mieście Ozimek drogi gminne obsługują głównie ruch lokalny, natomiast na terenach wiejskich pełnią istotną funkcję w zapewnieniu dostępności komunikacyjnej miejscowości o rozproszonej strukturze zabudowy. Stan techniczny części dróg lokalnych wymaga jednak dalszych działań modernizacyjnych, szczególnie w zakresie nawierzchni, odwodnienia, bezpieczeństwa ruchu oraz infrastruktury dla pieszych i rowerzystów.

Dogodne położenie komunikacyjne gminy wynika również z bliskości ważnych krajowych i międzynarodowych szlaków transportowych. W relatywnie niewielkiej odległości od gminy przebiegają:

- ✓ autostrada A4, stanowiąca główny korytarz transportowy południowej Polski w relacji wschód–zachód,
- ✓ droga krajowa nr 94,
- ✓ droga krajowa nr 45,
- ✓ droga ekspresowa S11, która docelowo będzie jednym z najważniejszych połączeń północ–południe w kraju.

Bliskość tych tras zwiększa dostępność transportową gminy, poprawia warunki dla rozwoju działalności gospodarczej oraz wpływa na atrakcyjność inwestycyjną obszaru. Jednocześnie powoduje wzrost natężenia ruchu samochodowego w relacjach regionalnych i ponadregionalnych.

Sieć drogowa gminy jest relatywnie dobrze rozwinięta i zapewnia dostęp komunikacyjny do wszystkich miejscowości. Istotnym wyzwaniem pozostaje jednak utrzymanie odpowiedniego standardu technicznego infrastruktury drogowej oraz dostosowywanie jej do rosnących potrzeb transportowych mieszkańców i przedsiębiorców. Władze samorządowe systematycznie realizują inwestycje związane z przebudową dróg, modernizacją skrzyżowań, poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz rozwojem infrastruktury pieszej i rowerowej.

Nakłady na infrastrukturę drogową stanowią jeden z najważniejszych elementów wydatków inwestycyjnych gminy. Zgodnie z zapisami uchwały budżetowej na 2026 rok na drogi gminne przeznaczono niemal 3,16 mln zł, natomiast ponad 1,5 mln zł zaplanowano na zadania związane z drogami powiatowymi. Dodatkowo około 940 tys. zł przeznaczono na drogi wewnętrzne zapewniające mieszkańcom dostęp do dróg publicznych. Skala planowanych wydatków świadczy o dużym znaczeniu infrastruktury drogowej dla funkcjonowania gminy oraz potrzebie dalszego podnoszenia jakości systemu transportowego.

W kontekście planowania transportowego istotne znaczenie ma również rozwój infrastruktury poprawiającej bezpieczeństwo i komfort użytkowników dróg. Dotyczy to w szczególności budowy chodników, ścieżek rowerowych, zatok autobusowych, przejść dla pieszych oraz działań

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

uspokajających ruch w obszarach zabudowanych. Coraz większego znaczenia nabiera także integracja transportu drogowego z transportem zbiorowym oraz promowanie zrównoważonych form mobilności ograniczających negatywne skutki wzrostu ruchu samochodowego.

Układ drogowy Gminy Ozimek tworzy sieć dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych oraz gminnych, zapewniających powiązania komunikacyjne zarówno wewnątrz gminy, jak i z otoczeniem regionalnym. Podstawowy szkielet transportowy gminy stanowią droga krajowa nr 46 oraz droga wojewódzka nr 463, uzupełnione siecią dróg powiatowych i gminnych obsługujących ruch lokalny.

Droga krajowa nr 46 przebiega przez teren gminy na odcinku ok. 16,2 km, natomiast droga wojewódzka nr 463 na odcinku ok. 17,6 km. Uzupełnieniem układu są drogi powiatowe o łącznej długości ok. 49,9 km oraz drogi gminne o długości ok. 92,3 km.

Do podstawowego układu drogowego gminy zalicza się:

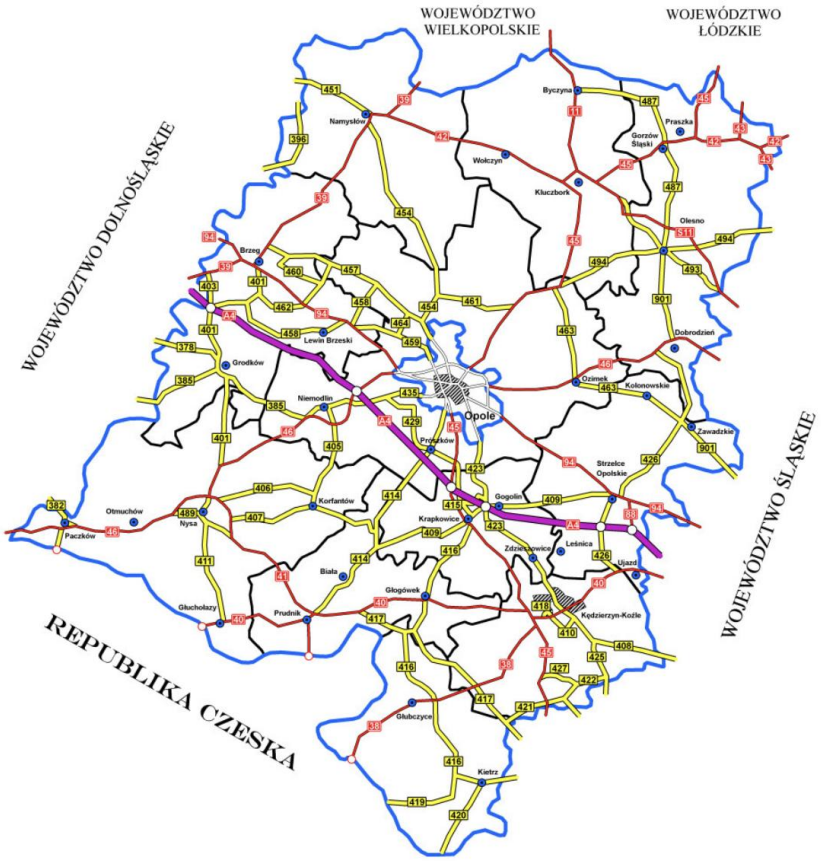
- drogę krajową nr 46 – przebiegającą od Schodni (ul. Warszawska) przez Ozimek do Grodźca (ul. Częstochowska);
- drogę wojewódzką nr 463 – przebiegającą od granicy z gminą Turawa przez Dylaki, Antoniów, Ozimek i Krasiejów do granicy z gminą Kolonowskie;
- najważniejsze drogi powiatowe zapewniające połączenia pomiędzy miejscowościami gminy oraz z sąsiednimi gminami i ośrodkami powiatowymi.

Do istotnych ciągów dróg powiatowych należą między innymi:

- ✓ droga nr 1706 O Ozimek – Kotórz Mały;
- ✓ droga nr 1712 O Ozimek – Przywory;
- ✓ droga nr 1713 O Krasiejów – Krzyżowa Dolina – Krośnica;
- ✓ droga nr 1732 O DW 463 – Biestrzynnik – Dylaki;
- ✓ droga nr 1738 O Grodziec – Zębowice;
- ✓ droga nr 1739 O DW 463 – Mnichus – DK 46;
- ✓ droga nr 1740 O Antoniów – Szczedrzyk;
- ✓ droga nr 1742 O Ozimek – Krasiejów;
- ✓ droga nr 1744 O DK 46 – Krzyżowa Dolina;
- ✓ droga nr 1758 O Zębowice – Chobie – DK 46;
- ✓ droga nr 1762 O Grodziec – Chobie;
- ✓ droga nr 1771 O przebiegająca ulicami Opolską i Częstochowską w Ozimku;
- ✓ droga nr 1807 O Strzelce Opolskie – Krasiejów;
- ✓ droga nr 1816 O Kadłub – Spórok.

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

Mapa 6. Poglądowa mapa sieci dróg w województwie opolskim



Źródło: opracowanie własne

Ponadto samorząd zarządza 33 drogami gminnymi w mieście Ozimek oraz ponad 120 drogami gminnymi na terenach wiejskich

Tabela 5. Drogi gminne w mieście Ozimek

l.p.	***Numer Drogi***	***Ulica***	***l.p.***	***Numer Drogi***	***Ulica***
1.	103 324	Robotnicza	18.	103341 O	Jelenia
2.	103325 O	Mikołaja Kopernika	19.	103342 O	Zielona
3.	103326 O	Skrajna	20.	103343 O	Łąkowa
4.	103327 O	Ludwika Waryńskiego	21.	103344 O	Plac Wolności
5.	103328 O	Dworcowa	22.	103345 O	1 Maja
6.	103329 O	Sportowa	23.	103346 O	Przemysłowa
7.	103330 O	Krzywa	24.	103347 O	Jana Wawrzyka
8.	103331 O	Szpitalna	25.	103348 O	Leśna
9.	103332 O	Adama Mickiewicza	26.	103349 O	Cmentarna
10.	103333 O	Ks. Jana Dzierżona	27.	103350 O	8 Marca
11.	103334 O	22 Lipca	28.	103351 O	Juliusza Słowackiego
12.	103335 O	XX Lecia	29.	103352 O	Polna
13.	103336 O	Ostapa Dłuskiego	30.	103353 O	Krótka
14.	103337 O	Ogrodowa	31.	103354 O	Hutnicza
15.	103338 O	Janusza Korczaka	32.	103355 O	Bukowa
16.	103339 O	Gen. Wł. Sikorskiego	33.	103356 O	Graniczna
17.	103340 O	Kwiatowa			

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Gminy Ozimek

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

Drogi gminne dominują w podstawowej sieci transportowej, która obsługuje mieszkańców terenów wiejskich.

Tabela 6. Drogi gminne w sołectwach w Gminie Ozimek

Schodnia		
l.p.	***Numer Drogi***	***Ulica***
1.	103201 O	Brzozowa
2.	103202 O	Dolna
3.	103203 O	Długa
4.	103204 O	Ks. Piotr Gołąba
5.	103205 O	Krótka
6.	103206 O	Leśna
7.	103207 O	1 Maja
8.	103208 O	Polna
9.	103209 O	Opolska
10.	103210 O	Brzezinka
11.	103211 O	Rzeczna

Krzyżowa Dolina		
l.p.	*Numer Drogi*	*Ulica*
1.	103237 O	Polna
2.	103238 O	Poprzeczna
3.	103239 O	Spóracka

Pustków		
l.p.	***Numer Drogi***	***Ulica***
1.	103260 O	Boczna
2.	103261 O	Zielona
3.	103262 O	Leśna
4.	103263 O	Polna
5.	103264 O	Powstańców Śl.
6.	103265 O	Robotnicza
7.	103266 O	Słoneczna

Krasiejów		
l.p.	***Numer Drogi***	***Ulica***
1.	1032012 O	Boczna
2.	1032013 O	Brzozowa
3.	1032014 O	Cegielniana
4.	1032015 O	Dolna
5.	1032016 O	Kolejowa
6.	1032017 O	Krótka
7.	1032018 O	1 Maja
8.	1032019 O	Młyńska
9.	1032020 O	Myślinka
10.	1032021 O	Niwki
11.	1032022 O	Nowa
12.	1032023 O	Ogrodowa
13.	1032024 O	Osiedlowa
14.	1032025 O	Piaskowa
15.	1032026 O	Polna
16.	1032027 O	Psie Pole
17.	1032028 O	Pustki
18.	1032029 O	Robotnicza
19.	1032030 O	Rzeczna
20.	1032031 O	Ks. M. Senfta
21.	1032032 O	Słoneczna
22.	1032033 O	Sosnowa
23.	1032034 O	Torowa
24.	1032035 O	Wrzosowa
25.	1032036 O	Zielomna

Szczedrzyk		
l.p.	***Numer Drogi***	***Ulica***
1.	103267 O	Buczka
2.	103268 O	Cmentarna
3.	103269 O	Daniecka
4.	103270 O	Dębskiej Kuźni
5.	103271 O	Grunwaldzka
6.	103272 O	Niwecka
7.	103273 O	Jeziorna
8.	103274 O	Klasztorna
9.	103275 O	Sosnowa
10.	103276 O	Nowa
11.	103277 O	Ogrodowa
12.	103278 O	Plac 1 Maja
13.	103279 O	Podbory
14.	103280 O	Pokoju
15.	103281 O	Powstańców Sl.
16.	103282 O	Robotnicza
17.	103283 O	Rybacka
18.	103284 O	Sportowa
19.	103285 O	Szkolna
20.	103286 O	Wyzwolenia
21.	103287 O	Zielona
22.	103288 O	Feniks

Chobie		
l.p.	***Numer Drogi***	***Ulica***
1.	103316 O	Kuziory
2.	103317 O	Leśna
3.	103318 O	Polna
4.	103319 O	Wrzosowa

Antoniów		
l.p.	***Numer Drogi***	***Ulica***
1.	103240 O	Akacjowa
2.	103241 O	Boczna
3.	103242 O	Danysza
4.	103243 O	Dolna

Dylaki		
l.p.	***Numer Drogi***	***Ulica***
1.	103289 O	Biestrzyńska
2.	103290 O	Fabryczna
3.	103291 O	Jakuba
4.	103292 O	Jeziorna

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

5.	103244 O	Graniczna	5.	103293 O	Poliwodzka
6.	103245 O	Kasztanowa	6.	103294 O	Polna
7.	103246 O	Krótka	7.	103295 O	Szkolna
8.	103247 O	Leśna	8.	103296 O	Szymona
9.	103248 O	Lipowa	9.	103297 O	Turawska
10.	103249 O	Młyńska	**Grodziec**		
11.	103250 O	Ozimska	***l.p.***	***Numer Drogi***	***Ulica***
12.	103251 O	Polna	1.	103308 O	Brzozowa
13.	103252 O	Rzeczna	2.	103309 O	Dolna
14.	103253 O	Sosnowa	3.	103310 O	Klasztorna
15.	103254 O	Stawowa	4.	103311 O	Krótka
16.	103255 O	Tysiąclecia	5.	103312 O	Kwiatowa
17.	103256 O	Leszczynowa	6.	103313 O	Leśna
18.	103257 O	Klonowa	7.	103314 O	Polna
19.	103258 O	Jaśminowa	8.	103315 O	Robotnicza
20.	103259 O	Brzozowa	**Biestrzennik**		
21.	103242 O	Danysza	***l.p.***	***Numer Drogi***	***Ulica***
22.	103243 O	Dolna	1.	103298 O	Dobrodzieńska
23.	103244 O	Graniczna	2.	103299 O	Dylakowska
24.	103245 O	Kasztanowa	3.	103300 O	Jacka
25.	103246 O	Krótka	4.	103301 O	Leśna
26.	103247 O	Leśna	5.	103302 O	1 Maja
27.	103248 O	Lipowa	6.	103303 O	Michalońska
28.	103249 O	Młyńska	7.	103304 O	Poliwoda
29.	103250 O	Ozimska	8.	103305 O	Poliwodzka
30.	103251 O	Polna	9.	103306 O	Ozimska
31.	103252 O	Rzeczna	10.	103307 O	Polna
32.	103253 O	Sosnowa	**Schodnia Nowa**		
33.	103254 O	Stawowa	***l.p.***	***Numer Drogi***	***Ulica***
34.	103255 O	Tysiąclecia	1.	103320 O	Ogrodowa
35.	103256 O	Leszczynowa	2.	103321 O	Opolska
36.	103257 O	Klonowa	3.	103322 O	Skrajna
37.	103258 O	Jaśminowa	4.	103323 O	Zielona
38.	103259 O	Brzozowa			

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Gminy Ozimek

Z punktu widzenia planowania i organizacji transportu publicznego kluczowe znaczenie mają:

- ✓ utrzymanie oraz modernizacja dróg pozostających w zarządzie gminy;
- ✓ poprawa jakości nawierzchni dróg gminnych, w tym sukcesywne utwardzanie odcinków gruntowych;
- ✓ zwiększanie przepustowości i funkcjonalności najważniejszych ciągów komunikacyjnych;
- ✓ rozwój infrastruktury towarzyszącej, obejmującej chodniki, ścieżki rowerowe, zatoki autobusowe, parkingi oraz oświetlenie drogowe;
- ✓ poprawa dostępności przystanków komunikacji publicznej;
- ✓ integracja infrastruktury drogowej z systemem publicznego transportu zbiorowego;
- ✓ poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, zwłaszcza w rejonie szkół, przejść dla pieszych i obszarów zwartej zabudowy;
- ✓ rozwój infrastruktury wspierającej zrównoważoną mobilność, w tym ruch pieszy i rowerowy.

Istotnym wyzwaniem pozostaje również dostosowanie infrastruktury drogowej do rosnącego natężenia ruchu samochodowego oraz potrzeb transportu zbiorowego i transportu ciężkiego. Szczegól-

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

nego znaczenia nabiera poprawa parametrów technicznych dróg wykorzystywanych przez komunikację autobusową, co wpływa bezpośrednio na regularność przewozów, bezpieczeństwo oraz komfort podróży mieszkańców.

Takie podejście umożliwi zwiększenie dostępności transportowej gminy, poprawę warunków mobilności mieszkańców oraz wsparcie rozwoju społeczno-gospodarczego, przy jednoczesnym zachowaniu zasad zrównoważonego rozwoju i ograniczaniu negatywnego oddziaływania transportu na środowisko.

3.1.2. Natężenie ruchu drogowego

Natężenie ruchu drogowego na terenie Gminy Ozimek jest bezpośrednio związane z jej położeniem w układzie regionalnych i ponadregionalnych ciągów komunikacyjnych. Największe obciążenie ruchem występuje na drodze krajowej nr 46 relacji Kłodzko – Nysa – Opole – Ozimek – Lubliniec – Częstochowa – Szczekociny, która pełni funkcję jednego z podstawowych połączeń drogowych południowej Polski. Trasa ta obsługuje zarówno ruch lokalny i regionalny, jak również znaczną część ruchu tranzytowego, w tym transport ciężarowy oraz ruch międzynarodowy związany z wymianą gospodarczą i komunikacją w kierunku Republiki Czeskiej.

Drugim pod względem znaczenia ciągiem komunikacyjnym jest droga wojewódzka nr 463 relacji Bierdzany – Ozimek – Zawadzkie. Droga ta obsługuje przede wszystkim ruch regionalny oraz lokalny, zapewniając połączenia pomiędzy miejscowościami gminy oraz sąsiednimi jednostkami samorządowymi. W praktyce pełni ona istotną funkcję w codziennych dojazdach mieszkańców do pracy, szkół, usług i instytucji publicznych.

Podstawowym źródłem danych dotyczących natężenia ruchu drogowego są wyniki Generalnego Pomiaru Ruchu (GPR), realizowanego cyklicznie przez Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. Badanie to umożliwia określenie średniego dobowego ruchu pojazdów, jego struktury rodzajowej oraz zmian natężenia ruchu w czasie. Ostatni pełny pomiar został przeprowadzony w 2021 roku i objął również odcinki dróg przebiegających przez teren Gminy Ozimek.

Analiza danych GPR wskazuje na wyraźną koncentrację ruchu drogowego w rejonie miasta Ozimek, gdzie krzyżują się dwa najważniejsze ciągi komunikacyjne gminy – droga krajowa nr 46 oraz droga wojewódzka nr 463. Na odcinku drogi krajowej nr 46 przed wjazdem do Ozimka od strony wschodniej średni dobowy ruch przekraczał 6,2 tys. pojazdów. Z kolei na drodze wojewódzkiej nr 463 od strony północnej notowano natężenie na poziomie około 2,9 tys. pojazdów na dobę.

Największa kumulacja ruchu występuje w samym Ozimku, gdzie nakłada się ruch tranzytowy, regionalny i lokalny. Według danych GPR natężenie ruchu przekracza tam poziom 13 tys. pojazdów na dobę, obejmując zarówno samochody osobowe, jak i transport ciężarowy. Po opuszczeniu miasta w kierunku Opola ruch na drodze krajowej nr 46 zmniejsza się do poziomu przekraczającego 10 tys. pojazdów na dobę, natomiast na drodze wojewódzkiej nr 463 w kierunku Zawadzkiego wzrasta do ponad 4,4 tys. pojazdów.

Tak wysokie natężenie ruchu drogowego powoduje występowanie zjawiska kongestii transportowej, polegającej na przekroczeniu przepustowości infrastruktury drogowej. Zjawisko to objawia się okresowym tworzeniem zatorów drogowych, obniżeniem prędkości przejazdu, pogorszeniem płynności ruchu oraz wydłużeniem czasu podróży. Największe problemy komunikacyjne występują przede wszystkim w centrum Ozimka oraz w miejscowościach położonych wzdłuż drogi krajowej nr 46 i drogi wojewódzkiej nr 463.

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

Kongestia drogowa ma szczególnie duże znaczenie w godzinach porannego i popołudniowego szczytu komunikacyjnego, kiedy następuje kumulacja ruchu związanego z dojazdami do pracy, szkół oraz przewozami towarowymi. Wpływa to negatywnie nie tylko na komfort podróżowania, lecz również na bezpieczeństwo ruchu drogowego, poziom emisji spalin oraz hałasu komunikacyjnego.

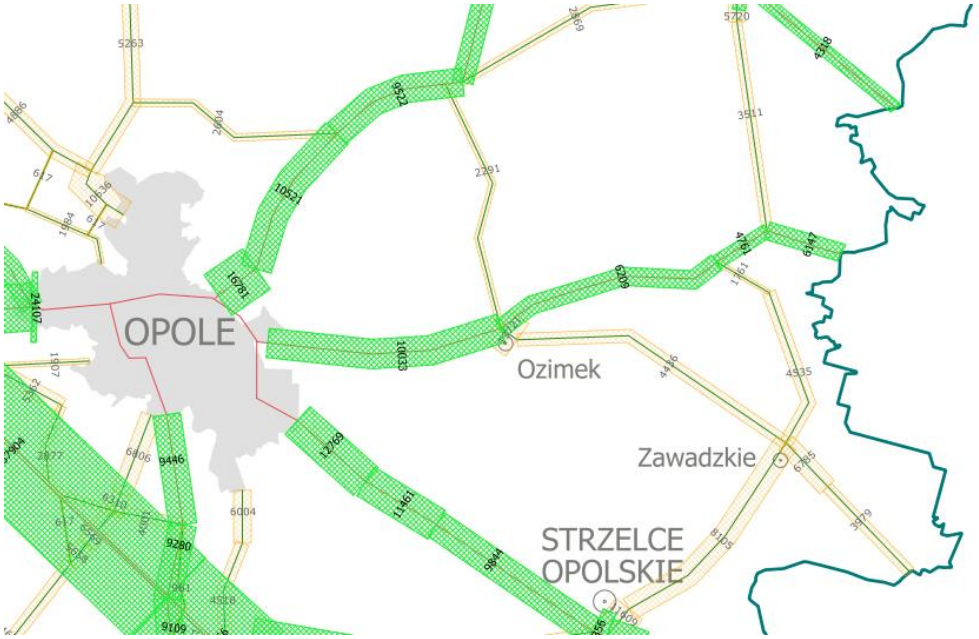
W celu ograniczenia negatywnych skutków wzrostu natężenia ruchu prowadzone są działania modernizacyjne i inwestycyjne związane z rozbudową infrastruktury drogowej. Obejmują one przebudowę odcinków dróg, poprawę parametrów technicznych skrzyżowań, budowę chodników, zatok autobusowych oraz infrastruktury poprawiającej bezpieczeństwo ruchu drogowego. Istotnym kierunkiem działań pozostaje również rozwój układu obwodnicowego, którego celem jest wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza obszary zabudowane.

W dokumentach planistycznych oraz koncepcjach rozwoju infrastruktury drogowej przewidywana jest budowa obwodnic miejscowości Dylaki w ciągu drogi wojewódzkiej nr 463 oraz Grodziec w ciągu drogi krajowej nr 46. Realizacja tych inwestycji mogłaby znacząco poprawić warunki ruchu drogowego, ograniczyć hałas i emisję spalin w obszarach zabudowanych oraz zwiększyć bezpieczeństwo mieszkańców.

Pomimo występowania lokalnych problemów komunikacyjnych należy podkreślić, że system drogowy gminy funkcjonuje obecnie stosunkowo sprawnie, a zjawiska kongestii mają głównie charakter punktowy i czasowy. Problemy przeciążenia infrastruktury koncentrują się przede wszystkim na odcinkach drogi krajowej nr 46 oraz – w mniejszym stopniu – drogi wojewódzkiej nr 463. Dane pochodzące z Generalnego Pomiaru Ruchu stanowią istotne narzędzie wspierające planowanie transportowe i inwestycyjne. Pozwalają one na identyfikację najbardziej obciążonych odcinków sieci drogowej, prognozowanie przyszłych potrzeb infrastrukturalnych oraz planowanie działań mających na celu poprawę przepustowości i bezpieczeństwa ruchu. Jednocześnie umożliwiają prowadzenie polityki transportowej zmierzającej do lepszego rozłożenia ruchu w układzie lokalnym oraz tworzenia alternatywnych połączeń pozwalających mieszkańcom omijać najbardziej zatłoczone ciągi komunikacyjne.

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

Mapa 7. Natężenie ruchu samochodowego na DK 46 i DW 463 na terenie Gminy Ozimek



Źródło: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

W dłuższej perspektywie istotne znaczenie dla ograniczania wzrostu ruchu samochodowego będzie miało również rozwijanie transportu zbiorowego, integracja komunikacji autobusowej i kolejowej, rozwój infrastruktury rowerowej oraz wdrażanie rozwiązań z zakresu zrównoważonej mobilności. Działania te mogą przyczynić się do poprawy jakości życia mieszkańców oraz zwiększenia efektywności całego systemu transportowego gminy.

3.2. Komunikacja autobusowa

3.2.1. Ponadgminna komunikacja autobusowa

Usługi przewozowe na terenie Gminy Ozimek świadczy przede wszystkim PKS Opole. Oferta przewoźnika, niegdyś stosunkowo szeroka, w ciągu ostatnich kilkunastu lat ulegała jednak systematycznemu ograniczaniu. Był to proces charakterystyczny dla większości regionów kraju, gdzie kryzys przewozów autobusowych dotknął znaczną część dawnych Przedsiębiorstw Komunikacji Samochodowej. Część przedsiębiorstw została sprywatyzowana, część skomunalizowana, jednak w wielu przypadkach nie zapobiegło to dalszemu ograniczaniu działalności lub nawet upadłości przewoźników.

PKS Opole utrzymał działalność przewozową i przez wiele lat stanowił podstawowego operatora regionalnych połączeń autobusowych. Mimo wcześniejszych planów rozwoju siatki połączeń, w praktyce doszło do redukcji liczby obsługiwanych kierunków oraz częstotliwości kursowania autobusów. Obecnie przewoźnik realizuje sześć par kursów przebiegających przez teren Gminy Ozimek na trasie Opole – Lędziny – Schodnia – Ozimek – Grodziec, przy czym dwa kursy są wydłużone do Dobrodzienia. Połączenia wykonywane są wyłącznie w dni robocze, z wyłączeniem świąt oraz wybranych dni okołoświątecznych, co w istotnym stopniu ogranicza możliwości przemieszczania się mieszkańców w weekendy oraz dni wolne od pracy.

Istotnym uzupełnieniem oferty przewozowej są komercyjne przewozy realizowane przez LUZ Sp. z o.o. Przewoźnik przez wiele lat obsługiwał połączenia pomiędzy Opolem i Ozimkiem

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

przez Szczedrzyk oraz Turawę, stanowiąc alternatywę dla PKS Opole. Od początku 2026 roku obsługa tej relacji została jednak przekazana spółce GTVBUS Polska Sp. z o.o., która kontynuuje realizację połączeń komercyjnych na trasie Opole – Szczedrzyk – Ozimek oraz obsługuje również linię prowadzącą przez Lędziny i Grodziec. Dzięki temu mieszkańcy gminy uzyskali większą liczbę kursów na kierunku do Opola, a oferta przewozowa została częściowo odbudowana po wcześniejszych ograniczeniach. Połączenia te realizowane są zarówno w dni robocze, jak i – w ograniczonym zakresie – w soboty i niedziele, co korzystnie wpływa na dostępność transportową gminy.

Niezależnie od przewozów komercyjnych, od 2025 roku na terenie Gminy Ozimek funkcjonuje również bezpłatna komunikacja gminna organizowana przez Urząd Miejski w Ozimku, której operatorem jest GTVBUS Polska Sp. z o.o. System obejmuje kilka linii komunikacyjnych zapewniających obsługę zarówno miasta Ozimek, jak i większości sołectw gminy. Linie dowozowe zostały zaprojektowane w sposób umożliwiający mieszkańcom dogodny dojazd do szkół, urzędów, placówek ochrony zdrowia, dworca kolejowego oraz głównych punktów przesiadkowych. Wprowadzenie bezpłatnej komunikacji znacząco poprawiło wewnętrzną dostępność transportową gminy oraz zwiększyło mobilność mieszkańców, zwłaszcza osób starszych, młodzieży szkolnej i osób nieposiadających samochodu.

Pomimo poprawy sytuacji dzięki rozwojowi przewozów komercyjnych oraz uruchomieniu komunikacji gminnej, nadal występują ograniczenia w zakresie połączeń międzygminnych i międzypowiatowych, szczególnie w godzinach wieczornych oraz w dni wolne od pracy. Z punktu widzenia planowania zrównoważonego systemu transportowego zasadne wydaje się dalsze wzmacnianie integracji przewozów autobusowych z transportem kolejowym oraz koordynacja rozkładów jazdy poszczególnych operatorów, co mogłoby zwiększyć atrakcyjność transportu zbiorowego i ograniczyć wykluczenie komunikacyjne części mieszkańców gminy.

3.2.2. Gminna komunikacja autobusowa

Komunikacja autobusowa organizowana przez samorząd Gminy Ozimek funkcjonuje od 2022 roku i stanowi podstawowy element systemu publicznego transportu zbiorowego na obszarze gminy. Jej utworzenie było odpowiedzią na potrzeby mieszkańców związane z ograniczoną dostępnością transportu publicznego, niewystarczającą liczbą połączeń oraz koniecznością zapewnienia dogodnego dostępu do usług publicznych, placówek edukacyjnych, zakładów pracy i węzłów przesiadkowych.

Istotnym krokiem w rozwoju gminnej komunikacji autobusowej była decyzja Rady Miejskiej w Ozimku o wprowadzeniu od lipca 2025 roku bezpłatnych przejazdów autobusami komunikacji gminnej. Rozwiązanie to miało na celu zwiększenie dostępności transportu publicznego, ograniczenie wykluczenia komunikacyjnego mieszkańców oraz zachęcenie do rezygnacji z indywidualnego transportu samochodowego na rzecz bardziej zrównoważonych form przemieszczania się.

Równolegle samorząd podjął działania zmierzające do rozszerzenia oferty przewozowej poprzez uruchomienie dodatkowych linii oraz zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów, szczególnie w godzinach porannego i popołudniowego szczytu komunikacyjnego. Zmiany te były odpowiedzią na postulaty mieszkańców zgłaszane podczas konsultacji społecznych oraz badań ankietowych, w których wskazywano przede wszystkim na niewystarczający poziom skomunikowania poszczególnych miejscowości gminy oraz ograniczoną liczbę kursów.

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

3.2.3. Linie o charakterze użyteczności publicznej

Gminna komunikacja autobusowa zapewnia obecnie połączenie praktycznie wszystkich miejscowości znajdujących się na terenie gminy Ozimek. Organizatorem przewozów jest Gmina Ozimek, natomiast operatorem wykonującym przewozy autobusowe na liniach użyteczności publicznej jest spółka GTVBUS Polska sp. z o.o., wyłoniona do świadczenia usług przewozowych w ramach organizowanego systemu transportowego.

- ✓ Na terenie gminy funkcjonują następujące linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej:
- ✓ linia nr 1: Ozimek - Ozimek przez: Grodziec, Chobie, Mnichus
- ✓ linia nr 1W: Ozimek - Ozimek przez: Grodziec centrum,
- ✓ linia nr 2: Ozimek - Ozimek przez: Krasiejów, Krzyżowa Dolina,
- ✓ linia nr 2S: Ozimek - Ozimek przez: Krasiejów, Krzyżowa Dolina + Szkoła Podstawowa nr 3 (SP 3),
- ✓ linia nr 3: Ozimek - Ozimek przez: Schodnia, Pustków, Szczedrzyk,
- ✓ linia nr 3S: Ozimek - Ozimek przez: Schodnia, Pustków, Szczedrzyk + Szkoła Podstawowa nr 3 (SP3),
- ✓ linia nr 4: Ozimek - Ozimek przez: Antoniów, Jedlice, Biestrzynnik, Dylaki,
- ✓ linia nr 4S: Ozimek - Ozimek przez: Antoniów, Jedlice, Biestrzynnik, Dylaki + Szkoła Pod stawowa nr. 3 (SP 3),
- ✓ linia nr 3T: Szczedrzyk - Ozimek przez Pustków,
- ✓ linia nr 3TJ: Ozimek – Szczedrzyk,
- ✓ linia nr 3C: Ozimek – Schodnia
- ✓ linia nr 3D: Schodnia - Dębska Kuźnia
- ✓ linia nr 4 +: Dylaki – Kadłub Turawski – Dylaki
- ✓ linia nr 3T +: Turawa – Szczedrzyk
- ✓ linia nr 3TJ +: Szczedrzyk - Turawa

Układ sieci komunikacyjnej ma charakter promienisty, z centralnym punktem w Ozimku, gdzie zbiegają się wszystkie główne linie autobusowe. Rozwiązanie to umożliwia mieszkańcom poszczególnych sołectw nie tylko dojazd do miasta gminnego, ale również realizację podróży pomiędzy miejscowościami gminy z wykorzystaniem dogodnych przesiadek. System ten zapewnia dostęp do najważniejszych generatorów ruchu, takich jak szkoły, urzędy, placówki handlowe, zakłady pracy, obiekty ochrony zdrowia oraz infrastruktura kolejowa.

Szczególne znaczenie mają linie nr 3D, 3T+, 3TJ+ oraz 4+, funkcjonujące na podstawie zawartych porozumień międzygminnych. Linia nr 3D jest realizowana w oparciu o porozumienie zawarte z Gminą Chrząstowice, natomiast linie nr 4+, 3T+ oraz 3TJ+ funkcjonują na podstawie porozumienia z Gminą Turawa. Połączenia te stanowią przykład efektywnej współpracy jednostek samorządu terytorialnego w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego, przyczyniając się do poprawy dostępności komunikacyjnej obszarów wykraczających poza granice administracyjne Gminy Ozimek. Rozwiązanie to sprzyja zapewnieniu mieszkańcom lepszego dostępu do usług publicznych, miejsc pracy, edukacji oraz innych celów podróży o charakterze ponadlokalnym. Jednocześnie samorządy uczestniczące w porozumieniach deklarują wolę utrzymania i dalszego rozwoju współpracy w zakresie organizacji międzygminnych połączeń autobusowych.

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

Na terenie gminy funkcjonują dwa podstawowe węzły przesiadkowe zlokalizowane w Ozimku. Pierwszy z nich znajduje się przy dworcu kolejowym przy ul. Kolejowej, zapewniając integrację transportu autobusowego z transportem kolejowym. Węzeł ten pełni istotną funkcję w obsłudze podróży regionalnych oraz dojazdów do Opola i innych ośrodków miejskich.
Drugim ważnym punktem integracji transportowej jest Punkt Przesiadkowy zlokalizowany przy ul. Cmentarnej w Ozimku. Umożliwia on organizację przesiadek pomiędzy liniami autobusowymi oraz poprawia funkcjonalność całego systemu komunikacji zbiorowej.

Rozbudowa sieci komunikacyjnej oraz zwiększenie liczby realizowanych kursów wiążą się ze wzrostem nakładów finansowych ponoszonych przez samorząd gminny. Uchwała budżetowa Gminy Ozimek na 2026 rok przewiduje przeznaczenie na organizację publicznego transportu zbiorowego kwoty blisko 2 mln zł. Oznacza to znaczący wzrost wydatków w porównaniu z rokiem 2024, kiedy wydatki wyniosły około 748 tys. zł oraz rokiem 2025, w którym przeznaczono na ten cel niemal 575 tys. zł.

Istotnym źródłem finansowania przewozów autobusowych jest wsparcie pochodzące z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Od 2025 roku gmina korzysta z dofinansowania umożliwiającego utrzymanie i rozwój oferty przewozowej. W 2026 roku planowane wsparcie z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych ma wynieść około 1,19 mln zł.

Pozyskiwanie środków zewnętrznych ma kluczowe znaczenie dla stabilności funkcjonowania systemu transportu publicznego, szczególnie w warunkach rosnących kosztów eksploatacyjnych oraz realizacji polityki bezpłatnych przejazdów. Jednocześnie rozwój gminnej komunikacji autobusowej wpisuje się w założenia zrównoważonej mobilności, przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu oraz poprawy jakości życia mieszkańców gminy Ozimek.

Rozwój oraz utrzymywanie gminnej komunikacji autobusowej stanowi istotny element polityki zrównoważonego rozwoju Gminy Ozimek. Funkcjonowanie sprawnego i dostępnego systemu publicznego transportu zbiorowego wpływa nie tylko na poprawę mobilności mieszkańców, lecz również na ograniczanie negatywnych skutków nadmiernego wykorzystania transportu indywidualnego.

Rozszerzanie oferty przewozowej oraz wprowadzenie bezpłatnych przejazdów stanowią działania sprzyjające zwiększeniu udziału transportu publicznego w codziennych podróżach mieszkańców. Część użytkowników może dzięki temu ograniczyć korzystanie z samochodów osobowych, szczególnie w dojazdach do pracy, szkół, placówek handlowych, obiektów ochrony zdrowia czy urzędów administracji publicznej.

Rozwiązanie to może również przyczynić się do ograniczenia problemów związanych z deficytem miejsc parkingowych, zwłaszcza w centralnej części Ozimka oraz w rejonach szkół, urzędów i placówek medycznych. Wzrost liczby osób korzystających z komunikacji zbiorowej może skutkować zmniejszeniem natężenia ruchu samochodowego, poprawą płynności ruchu drogowego oraz zwiększeniem bezpieczeństwa uczestników ruchu.

W perspektywie długoterminowej rozwój komunikacji autobusowej wpływa także na podniesienie atrakcyjności osiedleńczej gminy oraz poprawę jakości życia mieszkańców, szczególnie osób nieposiadających własnych środków transportu.

Do najważniejszych korzyści wynikających z funkcjonowania gminnej komunikacji autobusowej należą:

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

- ✓ poprawa mobilności mieszkańców, w szczególności osób starszych, młodzieży szkolnej, osób z niepełnosprawnościami oraz mieszkańców nieposiadających samochodu,
- ✓ przeciwdziałanie wykluczeniu komunikacyjnemu na obszarach o niższej dostępności transportowej,
- ✓ zwiększenie dostępności do szkół, zakładów pracy, placówek ochrony zdrowia, instytucji publicznych oraz obiektów handlowo-usługowych,
- ✓ ograniczenie zależności mieszkańców od transportu indywidualnego,
- ✓ zmniejszenie kosztów ponoszonych przez gospodarstwa domowe na codzienne dojazdy,
- ✓ poprawa integracji społecznej mieszkańców poszczególnych miejscowości gminy, zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez ograniczenie liczby podróży realizowanych samochodami osobowymi,
- ✓ ograniczenie natężenia ruchu drogowego oraz zmniejszenie problemów parkingowych,
- ✓ redukcja emisji spalin i gazów cieplarnianych,
- ✓ ograniczenie poziomu hałasu komunikacyjnego,
- ✓ wspieranie realizacji założeń polityki klimatycznej i proekologicznej gminy,
- ✓ poprawa dostępności transportowej gminy i wzrost jej atrakcyjności inwestycyjnej oraz osiedleńczej.

Należy również podkreślić, że rozwój publicznego transportu zbiorowego wpisuje się w krajowe i europejskie działania na rzecz zrównoważonej mobilności oraz ograniczania negatywnego oddziaływania transportu na środowisko naturalne. Gminna komunikacja autobusowa pełni zatem nie tylko funkcję przewozową, ale także społeczną, gospodarczą i środowiskową, stanowiąc jeden z podstawowych elementów lokalnej polityki transportowej.

3.3. Transport indywidualny w Gminie Ozimek

Model indywidualnej mobilności mieszkańców Gminy Ozimek jest zbliżony do trendów obserwowanych zarówno w skali kraju, jak i województwa opolskiego. Dominującą rolę w codziennych podróżach odgrywają samochody osobowe, co wynika zarówno z uwarunkowań społeczno-gospodarczych, jak i przestrzennych gminy. Istotne znaczenie mają rozproszona struktura osadnicza, znaczne odległości pomiędzy poszczególnymi miejscowościami oraz ograniczona dostępność części usług publicznych poza miastem Ozimek. W konsekwencji samochód osobowy pozostaje dla wielu mieszkańców najbardziej dostępny i najwygodniejszy środek transportu.

Szacuje się, że mieszkańcy Gminy Ozimek posiadają około 11 tys. samochodów osobowych. Główny Urząd Statystyczny nie publikuje danych dotyczących liczby pojazdów na poziomie gminnym, jednak możliwe jest oszacowanie skali motoryzacji na podstawie danych dla powiatu opolskiego. Według danych GUS w 2024 roku wskaźnik motoryzacji w powiecie opolskim wynosił około 620 samochodów osobowych na 1000 mieszkańców. Przy populacji Gminy Ozimek przekłada się to na około 11–11,5 tys. samochodów osobowych.

W ostatnich kilkunastu latach obserwowany jest wyraźny wzrost poziomu motoryzacji indywidualnej. Można szacować, że w latach 2010–2024 liczba samochodów użytkowanych przez mieszkańców gminy wzrosła z około 7,5 tys. do ponad 11 tys. pojazdów. Tendencja ta odpowiada procesom zachodzącym w całym kraju i regionie opolskim, związanym ze wzrostem mobilności społeczeństwa, suburbanizacją oraz zwiększającą się dostępnością pojazdów używanych.

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

Charakterystyczną cechą lokalnego rynku motoryzacyjnego jest również wysoki średni wiek pojazdów. Podobnie jak w skali województwa i kraju, dominują samochody mające ponad 15 lat. Wynika to przede wszystkim z ograniczeń ekonomicznych gospodarstw domowych, dla których zakup nowego lub kilkuletniego pojazdu często pozostaje poza możliwościami finansowymi. Znaczna część mieszkańców korzysta więc z samochodów starszych, lecz tańszych w zakupie. Dotyczy to zwłaszcza młodych kierowców rozpoczynających aktywność zawodową oraz rodzin wieloosobowych.

Na obszarach wiejskich widoczny jest również wzrost znaczenia motocykli i motorowerów jako alternatywnego środka transportu indywidualnego. W powiecie opolskim w latach 2010–2024 nastąpił znaczący wzrost liczby motocykli i motorowerów – z około 15,5 do ponad 40 pojazdów na 1000 mieszkańców. Można szacować, że mieszkańcy Gminy Ozimek posiadają obecnie ponad 700 tego typu pojazdów.

Rosnąca popularność motocykli i motorowerów wynika z kilku czynników:

- ✓ relatywnie niższych kosztów zakupu i eksploatacji;
- ✓ mniejszego zużycia paliwa;
- ✓ większej mobilności i łatwości poruszania się w warunkach zatłoczenia drogowego;
- ✓ zmian stylu życia i preferencji transportowych części mieszkańców;
- ✓ wydłużającego się sezonu użytkowania jednośladów wskutek łagodniejszych warunków klimatycznych.

Jednocześnie systematycznie wzrasta znaczenie transportu rowerowego. Rozwój ruchu rowerowego wyprzedza obecnie tempo rozbudowy infrastruktury rowerowej, obejmującej drogi dla rowerów, ciągi pieszo-rowerowe, parkingi typu Bike&Ride oraz miejsca bezpiecznego parkowania rowerów.

Z uwagi na brak obowiązkowej rejestracji rowerów nie istnieją dokładne dane dotyczące ich liczby. Na podstawie danych rynkowych oraz analiz dotyczących wyposażenia gospodarstw domowych można jednak przyjąć, że w większości gospodarstw domowych na terenie gminy znajduje się co najmniej jeden rower, a często kilka jednośladów. Przy założeniu funkcjonowania około 7,5 tys. gospodarstw domowych w gminie można szacować, że mieszkańcy posiadają od około 9 do 12 tys. rowerów, w tym rosnącą – choć nadal niewielką – liczbę rowerów elektrycznych.

Rozwój indywidualnej mobilności rowerowej i motocyklowej może jednocześnie wspierać rozwój publicznego transportu zbiorowego. W przypadku zapewnienia atrakcyjnej oferty przewozowej – obejmującej odpowiednią częstotliwość kursów, dobrą punktualność oraz szybkie połączenia z Opolem i innymi ośrodkami – część mieszkańców może wykorzystywać rower lub motocykl jako środek dojazdu do przystanków autobusowych i stacji kolejowych. Szczególnego znaczenia nabiera w tym kontekście rozwój infrastruktury integrującej różne środki transportu, w tym:

- ✓ parkingów Park Ride oraz Bike&Ride;
- ✓ bezpiecznych parkingów rowerowych przy przystankach;
- ✓ infrastruktury przesiadkowej;
- ✓ ciągów pieszo-rowerowych prowadzących do węzłów komunikacyjnych.

Takie podejście sprzyja rozwojowi zrównoważonej mobilności, ograniczaniu wykluczenia komunikacyjnego oraz zmniejszaniu negatywnego oddziaływania transportu na środowisko naturalne.

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

3.4. Zintegrowany system transportowy Gminy Ozimek

Przewozy zbiorowe osób na terenie Gminy Ozimek realizowane są przede wszystkim przez transport autobusowy, który stanowi podstawowy środek publicznej komunikacji zbiorowej. Jego uzupełnieniem jest transport kolejowy oraz rozwijający się ruch rowerowy. Nadal jednak dominującą rolę odgrywa indywidualny transport samochodowy i należy zakładać, że w perspektywie najbliższych lat utrzyma on swoją istotną pozycję w systemie mobilności mieszkańców.

Jednocześnie istnieje realna możliwość częściowego przeniesienia podróży wykonywanych obecnie samochodami osobowymi do transportu zbiorowego. Warunkiem takiej zmiany jest jednak stworzenie atrakcyjnej, stabilnej i konkurencyjnej oferty przewozowej, odpowiadającej rzeczywistym potrzebom mieszkańców. Dotyczy to w szczególności osób codziennie dojeżdżających do pracy, szkół oraz instytucji publicznych. Istotne znaczenie ma również relatywnie niewielka odległość Ozimka od Opola, które pełni funkcję regionalnego centrum administracyjnego, edukacyjnego i gospodarczego. Dlatego ważnym elementem polityki transportowej pozostaje zapewnienie sprawnych i dobrze skomunikowanych połączeń ze stolicą województwa.

1. Transport kolejowy

Gmina Ozimek obsługiwana jest przez regionalne połączenia kolejowe kursujące na linii kolejowej nr 144 Tarnowskie Góry – Opole Główne. Na stacji w Ozimku zatrzymuje się ponadto jedna para pociągów dalekobieżnych IC „Oleńka" relacji Warszawa – Opole – Wrocław, natomiast w Krasiejowie obsługę pasażerską zapewniają wyłącznie pociągi regionalne POLREGIO.

Od wielu lat formułowane są postulaty dotyczące modernizacji infrastruktury kolejowej, w tym peronów i przystanków, a także budowy nowych punktów zatrzymywania się pociągów. W ramach Rządowego Programu Budowy lub Modernizacji Przystanków Kolejowych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przeprowadziły modernizację infrastruktury pasażerskiej na stacji Ozimek, natomiast modernizacja przystanku Krasiejów pozostaje w fazie oczekiwania na realizację.

Istotnym przedsięwzięciem było również przejęcie przez samorząd gminny budynku dworca kolejowego w Ozimku oraz jego kompleksowa modernizacja przeprowadzona w 2025 roku. Dzięki temu poprawiły się warunki obsługi podróżnych, a sam obiekt zaczął pełnić funkcję lokalnego centrum przesiadkowego i węzła komunikacyjnego integrującego transport autobusowy z kolejowym. Nadal nierozstrzygnięta pozostaje kwestia budowy nowych przystanków kolejowych zlokalizowanych bliżej obszarów zabudowy mieszkaniowej. Potencjalną lokalizacją nowego przystanku mogłaby być Schodnia, co pozwoliłoby skrócić mieszkańcom drogę dojścia do kolei. Obecnie mieszkańcy tej części gminy korzystają głównie ze stacji Ozimek lub położonego bliżej Opola przystanku Dębska Kuźnia.

W perspektywie długoterminowej istotne znaczenie może mieć planowany rozwój kolei aglomeracyjnej wokół Opola. Uwzględnienie linii nr 144 w systemie połączeń metropolitalnych mogłoby przyczynić się do zwiększenia częstotliwości kursowania pociągów oraz poprawy dostępności transportu publicznego dla mieszkańców gminy.

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

2. Transport autobusowy

Komunikacja autobusowa stanowi podstawowy filar publicznego transportu zbiorowego w Gminie Ozimek. Organizowane przez samorząd połączenia zapewniają przede wszystkim obsługę komunikacyjną pomiędzy miejscowościami położonymi na terenie gminy. Szczególnie ważną funkcją transportu autobusowego jest umożliwienie dojazdów dzieci i młodzieży do placówek oświatowych.

Część połączeń realizowana jest również w ramach współpracy międzygminnej, na podstawie porozumień zawartych z gminami Chrząstowice i Turawa. Kierunek ten należy uznać za właściwy z punktu widzenia rozwoju systemu transportowego, gdyż współczesna mobilność mieszkańców coraz częściej wykracza poza granice administracyjne jednej gminy. Docelowo komunikacja autobusowa powinna więc zapewniać zarówno połączenia wewnątrzgminne, jak i ponadlokalne, umożliwiające dojazd do ośrodków administracyjnych, edukacyjnych i gospodarczych regionu.

Funkcję uzupełniającą wobec komunikacji gminnej pełnią również połączenia organizowane przez przewoźników regionalnych, w tym PKS Opole, który realizuje kursy przebiegające przez teren Gminy Ozimek.

Głównym węzłem autobusowym pozostaje Ozimek, co wynika zarówno z potencjału demograficznego i gospodarczego miasta, jak i z jego korzystnego położenia komunikacyjnego na skrzyżowaniu drogi krajowej nr 46 oraz drogi wojewódzkiej nr 463.

3. Węzły przesiadkowe

Istotnym elementem nowoczesnego systemu transportowego są węzły przesiadkowe umożliwiające wygodną zmianę środka transportu, np. z autobusu na pociąg lub pomiędzy liniami autobusowymi. Ich rozwój zwiększa atrakcyjność transportu publicznego oraz poprawia dostępność komunikacyjną poszczególnych części gminy.

Każdy węzeł przesiadkowy powinien być wyposażony w odpowiednią infrastrukturę, obejmującą w szczególności:

- ✓ przystanki autobusowe oraz – w miarę potrzeb – kolejowe;
- ✓ bezpieczne ciągi piesze, chodniki, przejścia i podjazdy dla osób o ograniczonej mobilności;
- ✓ miejsca postoju autobusów;
- ✓ system informacji pasażerskiej;
- ✓ oświetlenie i monitoring zwiększające bezpieczeństwo podróżnych;
- ✓ parkingi dla samochodów i rowerów;
- ✓ punkty sprzedaży biletów lub nowoczesne systemy ich dystrybucji.

Najważniejszym węzłem przesiadkowym na terenie gminy jest obecnie dworzec kolejowy w Ozimku, integrujący transport autobusowy i kolejowy. Funkcję lokalnych punktów integracyjnych mogą pełnić także wybrane przystanki autobusowe zlokalizowane w pobliżu szkół, kościołów, obiektów handlowych lub instytucji publicznych, zwłaszcza tam, gdzie istnieją możliwości dalszej rozbudowy infrastruktury pasażerskiej.

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

4. Integracja usług transportu zbiorowego

Jednym z kluczowych kierunków rozwoju publicznego transportu zbiorowego jest integracja przewozów autobusowych i kolejowych. Powinna ona polegać przede wszystkim na koordynacji rozkładów jazdy różnych przewoźników w taki sposób, aby umożliwić wygodne przesiadki oraz ograniczyć czas oczekiwania pasażerów.

Znaczenie integracji będzie rosło wraz z rozwojem połączeń ponadgminnych, realizowanych zarówno przez powiat opolski, jak i w ramach współpracy między jednostkami samorządu terytorialnego. W docelowym modelu systemowym istotną rolę powinna odgrywać również kolej, szczególnie w kontekście planów rozwoju kolei metropolitalnej wokół Opola.

Integracja transportu publicznego nie może jednak ograniczać się wyłącznie do synchronizacji rozkładów jazdy. Konieczne jest także:

- ✓ rozwijanie jednolitego systemu informacji pasażerskiej;
- ✓ modernizowanie infrastruktury przystankowej i przesiadkowej;
- ✓ wdrażanie nowoczesnych narzędzi cyfrowych służących planowaniu podróży;
- ✓ tworzenie zintegrowanych systemów taryfowo-biletowych;
- ✓ zapewnienie odpowiednich standardów dostępności dla osób starszych i z niepełnosprawnościami.

Nawet przy utrzymaniu bezpłatnej komunikacji gminnej należy uwzględnić fakt, że część mieszkańców korzysta również z płatnych przewozów regionalnych oraz kolejowych. Dlatego w przyszłości zasadne może być rozważenie rozwiązań umożliwiających wspólną obsługę taryfową różnych środków transportu.

5. Integracja transportu indywidualnego i zbiorowego

Sprawny system transportowy wymaga również integracji transportu indywidualnego z publicznym transportem zbiorowym. Celem takich działań jest stworzenie mieszkańcom możliwości wygodnego łączenia różnych środków transportu podczas jednej podróży.

Oprócz zapewnienia atrakcyjnej oferty przewozowej istotne znaczenie mają inwestycje infrastrukturalne umożliwiające pozostawienie samochodu lub roweru w pobliżu przystanku autobusowego czy stacji kolejowej. Rozwiązania te zwiększają dostępność komunikacji publicznej, szczególnie na terenach o rozproszonej zabudowie.

- ➢ Park & Ride (P+R)

System Park & Ride (P+R) polega na lokalizowaniu parkingów w bezpośrednim sąsiedztwie przystanków komunikacji zbiorowej lub centrów przesiadkowych. Kierowcy pozostawiają tam samochody i kontynuują podróż autobusem lub pociągiem.

Rozwiązanie to pozwala ograniczać natężenie ruchu samochodowego w większych ośrodkach miejskich, zmniejszać emisję spalin oraz zwiększać wykorzystanie transportu publicznego. W przypadku Gminy Ozimek system P+R mógłby być rozwijany przede wszystkim w rejonie dworca kolejowego w Ozimku oraz przy wybranych przystankach o znaczeniu ponadlokalnym.

- ➢ Kiss & Ride (K+R)

System Kiss & Ride (K+R) umożliwia krótkotrwały postój samochodu w pobliżu przystanku lub dworca w celu wysadzenia albo odebrania pasażera korzystającego z transportu publicznego.

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

Rozwiązanie to jest szczególnie przydatne w miejscach o ograniczonej przestrzeni parkingowej, gdzie budowa dużych parkingów typu P+R nie jest możliwa. Strefy K+R zwiększają funkcjonalność węzłów przesiadkowych oraz poprawiają komfort podróżnych.

- Bike & Ride (B+R)

Rosnąca popularność transportu rowerowego powoduje wzrost znaczenia systemów Bike & Ride (B+R), umożliwiających pozostawienie roweru przy przystanku autobusowym lub stacji kolejowej i kontynuowanie podróży transportem zbiorowym.

Rozwiązanie to jest relatywnie tanie w realizacji, ponieważ wymaga głównie budowy zadaszonych stojaków rowerowych, monitoringu oraz podstawowej infrastruktury technicznej, np. stacji naprawy rowerów lub urządzeń do pompowania kół.

Doświadczenia innych samorządów wskazują, że systemy B+R są szczególnie popularne na terenach wiejskich i podmiejskich, gdzie odległości do przystanków są znaczne. Dodatkowo rozwiązanie to stanowi alternatywę w sytuacji ograniczonej możliwości przewozu rowerów w autobusach i pociągach, zwłaszcza rowerów elektrycznych o większych gabarytach i masie.

Rozwój infrastruktury B+R może przyczynić się do zwiększenia udziału transportu rowerowego w codziennych podróżach mieszkańców oraz poprawy dostępności transportu publicznego na obszarach o rozproszonej zabudowie.

Integracja różnych rodzajów transportu stanowi jeden z kluczowych elementów budowy nowoczesnego i efektywnego systemu mobilności na terenie Gminy Ozimek. Współdziałanie transportu autobusowego, kolejowego, rowerowego oraz indywidualnego transportu samochodowego pozwala zwiększyć dostępność komunikacyjną gminy, poprawić komfort podróży mieszkańców oraz ograniczyć negatywne skutki nadmiernego ruchu drogowego.

Podstawą funkcjonowania systemu transportowego gminy pozostaje komunikacja autobusowa, jednak coraz większego znaczenia nabiera również transport kolejowy, szczególnie w kontekście planowanego rozwoju połączeń aglomeracyjnych wokół Opola. Warunkiem skutecznego wykorzystania potencjału różnych środków transportu jest ich wzajemna integracja obejmująca koordynację rozkładów jazdy, rozwój infrastruktury przesiadkowej, wdrażanie nowoczesnej informacji pasażerskiej oraz tworzenie rozwiązań ułatwiających korzystanie z transportu publicznego.

Istotną rolę odgrywać będzie również rozwój systemów Park & Ride, Kiss & Ride oraz Bike & Ride, które umożliwią mieszkańcom wygodne łączenie transportu indywidualnego ze zbiorowym. Szczególne znaczenie rozwiązania te mogą mieć na terenach wiejskich i o rozproszonej zabudowie, gdzie dostępność komunikacji publicznej jest bardziej ograniczona.

Docelowo działania integracyjne powinny prowadzić do stworzenia spójnego, dostępnego i przyjaznego mieszkańcom systemu transportowego, który będzie stanowił realną alternatywę dla podróży wykonywanych samochodem osobowym. Pozwoli to nie tylko poprawić jakość życia mieszkańców, ale również zwiększyć bezpieczeństwo ruchu drogowego, ograniczyć emisję zanieczyszczeń oraz wspierać zrównoważony rozwój Gminy Ozimek.

4. Determinanty rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym planem

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Ozimek stanowi dokument o charakterze strategiczno-operacyjnym, którego celem jest określenie kierunków rozwoju

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

systemu transportowego oraz zasad organizacji mobilności na obszarze gminy. Dokument ten wyznacza ramy funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, uwzględniając zarówno obecne potrzeby mieszkańców, jak i przewidywane procesy społeczno-gospodarcze oraz przestrzenne.

Plan transportowy pełni istotną funkcję w procesie zarządzania lokalnym systemem transportowym. Stanowi podstawę do podejmowania decyzji dotyczących organizacji przewozów, modyfikacji przebiegu linii komunikacyjnych, zmian rozkładów jazdy, zwiększania częstotliwości kursów czy uruchamiania nowych połączeń komunikacyjnych. Dokument umożliwia również prowadzenie spójnej polityki transportowej powiązanej z polityką przestrzenną, społeczną, środowiskową i gospodarczą gminy.

Istotnym aspektem planu jest także możliwość wykorzystania go jako podstawy do ubiegania się o środki zewnętrzne przeznaczone na rozwój publicznego transportu zbiorowego, w tym środki krajowe oraz fundusze Unii Europejskiej. W praktyce wiele programów wsparcia wymaga wykazania zgodności planowanych inwestycji transportowych z lokalnymi dokumentami strategicznymi i planistycznymi.

Plan transportowy powinien pozostawać spójny z dokumentami wyższego rzędu oraz lokalnymi dokumentami strategicznymi, w szczególności z dokumentami dotyczącymi polityki przestrzennej, ochrony środowiska, rozwoju społeczno-gospodarczego oraz mobilności mieszkańców.

4.1. Zagospodarowanie przestrzenne

Jednym z kluczowych determinantów rozwoju publicznego transportu zbiorowego na terenie Gminy Ozimek jest sposób zagospodarowania przestrzennego oraz struktura sieci osadniczej. Rozmieszczenie miejscowości, układ zabudowy mieszkaniowej, lokalizacja zakładów pracy, placówek edukacyjnych, usług publicznych oraz terenów przemysłowych w bezpośredni sposób wpływają na kształtowanie potrzeb przewozowych mieszkańców.

Na politykę przestrzenną gminy istotny wpływ wywierają również uwarunkowania środowiskowe. Gmina Ozimek charakteryzuje się bardzo wysokim udziałem terenów leśnych, które zajmują około 58% jej powierzchni. Znaczną część obszaru stanowią także zbiorniki wodne oraz tereny objęte różnymi formami ochrony przyrody. Powoduje to istotne ograniczenia w zakresie możliwości lokalizacji nowej zabudowy, infrastruktury technicznej oraz inwestycji transportowych.

W konsekwencji znaczna część obszaru gminy podlega szczególnym regulacjom dotyczącym ochrony środowiska i zagospodarowania przestrzennego, co wymaga zachowania równowagi pomiędzy potrzebami rozwoju infrastrukturalnego a koniecznością ochrony zasobów przyrodniczych i krajobrazowych.

Większość miejscowości na terenie gminy posiada obowiązujące miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego. Dokumenty te określają przeznaczenie terenów, kierunki rozwoju zabudowy oraz zasady lokalizacji infrastruktury technicznej i transportowej. Obecnie miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie zostały jeszcze uchwalone dla miejscowości Mnichus oraz Chobie. Jednocześnie samorząd prowadzi działania związane z aktualizacją i dostosowywaniem istniejących planów do zmieniających się uwarunkowań społecznych, gospodarczych i przestrzennych.

Istotne znaczenie dla dalszego rozwoju gminy będzie miał również przygotowywany Plan Ogólny Gminy Ozimek, sporządzany w związku z reformą systemu planowania przestrzennego w

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

Polsce, która weszła w życie w 2023 roku. Dokument ten będzie aktem prawa miejscowego określającym docelowy model zagospodarowania przestrzennego całego obszaru gminy i stanie się podstawowym instrumentem prowadzenia polityki przestrzennej.

Planowanie przestrzenne w Gminie Ozimek powinno uwzględniać zasady zrównoważonego rozwoju społeczno-gospodarczego, oznaczające konieczność równoważenia trzech podstawowych wymiarów rozwoju:

1. **ekonomicznego** – obejmującego tworzenie warunków dla rozwoju działalności gospodarczej, stref przemysłowych, usługowych oraz logistycznych, a także poprawę dostępności transportowej terenów inwestycyjnych;
2. **społecznego** – polegającego na zapewnieniu mieszkańcom odpowiedniego dostępu do usług publicznych, edukacji, ochrony zdrowia, rynku pracy oraz efektywnego systemu transportu zbiorowego;
3. **środowiskowego** – obejmującego ochronę terenów cennych przyrodniczo, zasobów wodnych, krajobrazu oraz ograniczanie negatywnego wpływu infrastruktury transportowej na środowisko naturalne i jakość życia mieszkańców.

W kontekście planowania transportowego szczególnego znaczenia nabiera konieczność zabezpieczania terenów pod rozwój infrastruktury komunikacyjnej, w tym dróg, ciągów pieszo-rowerowych, parkingów typu „Parkuj i Jedź", przystanków autobusowych, węzłów przesiadkowych oraz potencjalnych inwestycji związanych z transportem kolejowym.

Rozwój infrastruktury transportowej powinien być realizowany w sposób ograniczający ingerencję w obszary chronione przyrodniczo oraz minimalizujący konflikty przestrzenne z terenami zabudowy mieszkaniowej. Oznacza to konieczność prowadzenia polityki transportowej w sposób zintegrowany z polityką ochrony środowiska i polityką przestrzenną gminy.

Jednocześnie rozwój terenów gospodarczych i przemysłowych wymaga zapewnienia odpowiedniej obsługi transportowej. W procesie planowania przestrzennego konieczne jest uwzględnianie elementów infrastruktury transportowej, takich jak:

- ✓ drogi dojazdowe,
- ✓ połączenia z istniejącą siecią drogową,
- ✓ skrzyżowania i węzły komunikacyjne,
- ✓ parkingi,
- ✓ infrastruktura dla transportu ciężkiego,
- ✓ przystanki komunikacji zbiorowej,
- ✓ infrastruktura kolejowa i bocznice przemysłowe.

Szczególnego znaczenia nabiera również integracja różnych form mobilności, w tym transportu autobusowego, kolejowego, rowerowego i ruchu pieszego. Współczesne planowanie przestrzenne powinno sprzyjać tworzeniu spójnego i dostępnego systemu transportowego umożliwiającego mieszkańcom efektywne przemieszczanie się przy jednoczesnym ograniczaniu negatywnego oddziaływania transportu na środowisko naturalne.

4.2. Powiązania z innymi dokumentami strategicznymi

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Ozimek stanowi dokument strategiczny określający kierunki rozwoju lokalnego systemu transportowego. Jego zapisy

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

muszą pozostawać spójne z dokumentami planistycznymi i strategicznymi obowiązującymi na poziomie krajowym, regionalnym, powiatowym oraz lokalnym. Zapewnienie zgodności z nadrzędnymi dokumentami strategicznymi umożliwia prowadzenie skoordynowanej polityki transportowej, przestrzennej i społeczno-gospodarczej, a także zwiększa możliwości pozyskiwania środków zewnętrznych na rozwój transportu publicznego.

Plan transportowy Gminy Ozimek uwzględnia w szczególności założenia następujących dokumentów:

- Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku (SRT2030),
- Wojewódzkiego Planu Transportowego dla Województwa Opolskiego,
- Planu Transportowego dla Powiatu Opolskiego,
- Strategii Rozwoju Gminy Ozimek,
- dokumentów planistycznych dotyczących zagospodarowania przestrzennego, w tym studiów i miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego,
- dokumentów dotyczących ochrony środowiska, polityki klimatycznej oraz zrównoważonej mobilności.

Uwzględnienie zapisów dokumentów wyższego rzędu ma szczególne znaczenie dla zapewnienia spójności organizacyjnej i funkcjonalnej systemu transportowego. Dotyczy to zarówno planowania sieci komunikacyjnej, standardów obsługi pasażerów, integracji różnych środków transportu, jak i kierunków rozwoju infrastruktury transportowej.

Plan transportowy Gminy Ozimek powinien realizować podstawowe cele krajowej i regionalnej polityki transportowej, do których należą w szczególności:

- ✓ zwiększenie udziału transportu zbiorowego w codziennych podróżach mieszkańców,
- ✓ poprawa dostępności transportowej terenów miejskich i wiejskich,
- ✓ przeciwdziałanie wykluczeniu komunikacyjnemu,
- ✓ poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- ✓ ograniczenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko,
- ✓ redukcja emisji CO_2 oraz rozwój transportu niskoemisyjnego i zeroemisyjnego,
- ✓ integracja różnych gałęzi transportu oraz rozwój systemów intermodalnych,
- ✓ poprawa jakości i efektywności usług przewozowych,
- ✓ zwiększenie dostępności transportu dla osób starszych, osób z niepełnosprawnościami oraz osób o ograniczonej mobilności.

Istotnym elementem planowania transportowego jest również dostosowanie lokalnych działań do krajowych i europejskich mechanizmów finansowania inwestycji transportowych. Spójność zapisów planu transportowego z dokumentami strategicznymi wyższego szczebla stanowi jeden z podstawowych warunków ubiegania się o środki finansowe pochodzące z programów krajowych i funduszy Unii Europejskiej.

Dotyczy to w szczególności możliwości finansowania:

- ✓ organizacji publicznego transportu zbiorowego,
- ✓ dopłat do przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej,
- ✓ zakupu nowoczesnego i niskoemisyjnego taboru,
- ✓ budowy i modernizacji infrastruktury przystankowej,
- ✓ wdrażania inteligentnych systemów transportowych,
- ✓ rozwoju infrastruktury poprawiającej bezpieczeństwo ruchu drogowego,
- ✓ inwestycji związanych z integracją różnych form mobilności.

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

Brak zgodności planu transportowego z dokumentami strategicznymi szczebla krajowego i regionalnego mógłby ograniczyć możliwość pozyskiwania środków zewnętrznych na realizację projektów transportowych. Z tego względu plan transportowy Gminy Ozimek powinien być dokumentem komplementarnym wobec polityki transportowej państwa, województwa opolskiego oraz powiatu opolskiego.

Jednocześnie dokument ten powinien uwzględniać lokalne uwarunkowania społeczne, przestrzenne i gospodarcze, tak aby rozwój systemu transportowego odpowiadał rzeczywistym potrzebom mieszkańców gminy oraz wspierał długofalowy rozwój społeczno-gospodarczy całego obszaru.

4.3. Ustalenia krajowego planu transportowego

Podstawowym dokumentem określającym kierunki rozwoju krajowego systemu transportowego jest Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku (SRT2030), przyjęta przez Radę Ministrów jako dokument wyznaczający cele polityki transportowej państwa w perspektywie długoterminowej. Dokument ten pozostaje zgodny z założeniami polityki transportowej oraz klimatycznej Unii Europejskiej, w szczególności w zakresie zrównoważonej mobilności, ograniczania emisji gazów cieplarnianych oraz zwiększania roli transportu zbiorowego.

Należy zauważyć, że część prognoz zawartych w SRT2030 – zwłaszcza dotyczących dynamiki przewozów pasażerskich oraz natężenia ruchu – uległa częściowej dezaktualizacji wskutek szybszego niż zakładano wzrostu mobilności społeczeństwa, wzrostu liczby podróży samochodowych oraz dynamicznego rozwoju kolejowych przewozów pasażerskich. Nie zmienia to jednak aktualności podstawowych kierunków strategicznych dokumentu, które koncentrują się na budowie nowoczesnego, zintegrowanego i przyjaznego środowisku systemu transportowego.

Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku ma istotne znaczenie dla Gminy Ozimek, ponieważ wskazuje kierunki działań w zakresie poprawy dostępności komunikacyjnej, organizacji transportu publicznego oraz rozwoju infrastruktury transportowej. Dokument zakłada stworzenie spójnego, efektywnego, bezpiecznego i niskoemisyjnego systemu transportowego na wszystkich poziomach funkcjonowania państwa – od poziomu krajowego po lokalny.

Z punktu widzenia Gminy Ozimek szczególne znaczenie mają zapisy SRT2030 dotyczące:

- ✓ przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu,
- ✓ zwiększenia dostępności transportowej obszarów wiejskich i peryferyjnych,
- ✓ wzrostu udziału transportu zbiorowego w codziennych podróżach mieszkańców,
- ✓ poprawy jakości i efektywności publicznego transportu zbiorowego,
- ✓ integracji różnych form mobilności,
- ✓ ograniczania negatywnego oddziaływania transportu na środowisko,
- ✓ poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- ✓ wspierania rozwoju transportu niskoemisyjnego oraz zeroemisyjnego.

W kontekście lokalnych potrzeb transportowych Gminy Ozimek cele strategiczne SRT2030 powinny znaleźć odzwierciedlenie w działaniach ukierunkowanych na:

- ✓ poprawę organizacji publicznego transportu zbiorowego, szczególnie dla mieszkańców terenów o ograniczonej dostępności komunikacyjnej,
- ✓ zwiększenie częstotliwości oraz jakości połączeń komunikacyjnych z Opolem oraz innymi ośrodkami powiatu i województwa opolskiego,

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

- ✓ rozwój transportu autobusowego jako podstawowego środka komunikacji publicznej na obszarze gminy,
- ✓ tworzenie warunków sprzyjających korzystaniu z transportu zbiorowego zamiast transportu indywidualnego,
- ✓ rozwój infrastruktury pieszej i rowerowej jako elementu zrównoważonej mobilności,
- ✓ poprawę bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego,
- ✓ zwiększenie dostępności transportu dla osób starszych, osób z niepełnosprawnościami oraz osób o ograniczonej mobilności.

SRT2030 podkreśla również konieczność ograniczania negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne. Dla Gminy Ozimek, charakteryzującej się wysokim udziałem terenów leśnych oraz cennych obszarów przyrodniczych, zagadnienie to ma szczególne znaczenie. Rozwój systemu transportowego powinien uwzględniać ochronę jakości powietrza, ograniczenie emisji hałasu oraz minimalizację presji infrastrukturalnej na środowisko naturalne.

W związku z tym istotnym kierunkiem działań pozostaje rozwój niskoemisyjnych form transportu, w tym:

- ✓ modernizacja i unowocześnianie taboru autobusowego,
- ✓ wykorzystanie autobusów o napędzie elektrycznym, hybrydowym lub wodorowym,
- ✓ rozwój infrastruktury wspierającej elektromobilność,
- ✓ tworzenie warunków dla rozwoju ruchu rowerowego i pieszego,
- ✓ wdrażanie rozwiązań zwiększających efektywność energetyczną transportu publicznego.

Strategia wskazuje również na konieczność integracji transportu publicznego z planowaniem przestrzennym oraz polityką rozwoju regionalnego. Oznacza to, że rozwój sieci komunikacyjnej powinien być powiązany z rozmieszczeniem terenów mieszkaniowych, usługowych, edukacyjnych i gospodarczych, tak aby zapewnić mieszkańcom możliwie najlepszy dostęp do podstawowych usług publicznych i miejsc pracy.

Uwzględnienie założeń SRT2030 w Planie Transportowym Gminy Ozimek pozwoli na prowadzenie spójnej i długofalowej polityki transportowej, zgodnej z kierunkami rozwoju transportu na poziomie krajowym i europejskim, a jednocześnie odpowiadającej lokalnym potrzebom społecznym, gospodarczym i środowiskowym.

4.4. Ustalenia wojewódzkiego planu transportowego

Plan transportowy dla województwa opolskiego zakłada rozwój zrównoważonego systemu transportowego, opartego na komplementarności przewozów autobusowych i kolejowych. Jednym z kluczowych celów strategicznych dokumentu jest zwiększenie dostępności komunikacyjnej mieszkańców mniejszych miejscowości oraz przeciwdziałanie wykluczeniu transportowemu.

Spośród zapisów zawartych w „Planie Transportowym Województwa Opolskiego 2030" szczególne znaczenie dla Gminy Ozimek mają następujące kierunki działań:

- ✓ rozwój połączeń autobusowych o charakterze użyteczności publicznej;
- ✓ poprawa dostępności komunikacyjnej mieszkańców terenów wiejskich;
- ✓ integracja transportu regionalnego z transportem powiatowym i gminnym;
- ✓ koordynacja rozkładów jazdy autobusów i pociągów;
- ✓ rozwój ekologicznego i niskoemisyjnego transportu zbiorowego;

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

- ✓ budowa spójnej sieci transportowej zapewniającej dogodny dojazd do miejsc pracy, edukacji oraz usług publicznych;
- ✓ wzmacnianie powiązań komunikacyjnych Ozimka z Opolem za pośrednictwem transportu publicznego;
- ✓ rozwój nowoczesnych systemów organizacji przewozów, w tym integracji taryfowej;
- ✓ zwiększanie udziału transportu publicznego w podróżach mieszkańców oraz ograniczanie nadmiernego ruchu samochodowego.

Założenia wojewódzkiego planu transportowego wskazują również na konieczność szerszego wykorzystywania środków z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych przez jednostki samorządu terytorialnego. Instrument ten ma umożliwiać rozwój publicznego transportu zbiorowego, w szczególności poprzez uruchamianie nowych połączeń autobusowych na obszarach o ograniczonej dostępności transportowej oraz zakup nowoczesnego, niskoemisyjnego taboru autobusowego. Działania te mają istotne znaczenie dla obsługi komunikacyjnej mieszkańców mniejszych miejscowości na terenie Gminy Ozimek.

Plan wojewódzki przewiduje również realizację inwestycji infrastrukturalnych mogących oddziaływać na system transportowy gminy. Szczególne znaczenie ma planowana przebudowa drogi krajowej nr 46 w kierunku podniesienia jej parametrów technicznych i przepustowości, co może wpłynąć na poprawę dostępności komunikacyjnej regionu. W dokumencie wskazuje się ponadto potrzebę modernizacji infrastruktury drogowej, w tym budowy i przebudowy obiektów inżynieryjnych, takich jak wiadukty, mosty czy kładki.

Istotnym elementem polityki transportowej województwa pozostaje także rozwój transportu kolejowego, obejmujący modernizację istniejących linii kolejowych oraz rewitalizację wybranych odcinków nieczynnej infrastruktury. Działania te mają na celu zwiększenie konkurencyjności transportu publicznego, poprawę dostępności regionalnej oraz integrację różnych gałęzi transportu.

4.5. Ustalenia powiatowego planu transportowego

Uzupełnieniem założeń krajowej i wojewódzkiej polityki transportowej jest Powiatowy Plan Transportowy dla Powiatu Opolskiego. Dokument ten powiela podstawowe zasady organizacji zrównoważonego transportu publicznego, w szczególności dotyczące utrzymania i rozwoju autobusowych przewozów o charakterze użyteczności publicznej, przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu mieszkańców oraz integracji transportu indywidualnego z transportem zbiorowym.

Powiatowy plan transportowy zakłada wzmacnianie powiązań komunikacyjnych miejscowości położonych na terenie Gminy Ozimek z Opolem oraz innymi ośrodkami powiatu opolskiego. Priorytetowe znaczenie przypisuje się zapewnieniu sprawnych i regularnych połączeń umożliwiających mieszkańcom dojazd do miejsc pracy, szkół, placówek ochrony zdrowia, urzędów administracji publicznej oraz obiektów handlowo-usługowych.

W dokumencie podkreślono również konieczność poprawy stanu infrastruktury drogowej, w tym realizacji inwestycji na drodze krajowej nr 46 oraz drodze wojewódzkiej nr 463, które stanowią podstawowy układ komunikacyjny obsługujący gminę. Istotnym elementem polityki transportowej powiatu pozostaje także poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, w szczególności poprzez modernizację skrzyżowań, budowę chodników, ścieżek rowerowych oraz infrastruktury towarzyszącej transportowi publicznemu.

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

Plan wskazuje ponadto na potrzebę szerszego wykorzystania środków z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych w celu ograniczania zjawiska wykluczenia komunikacyjnego, zwłaszcza na terenach wiejskich i słabiej skomunikowanych. Zakłada się rozwój połączeń autobusowych zapewniających mieszkańcom dostęp do podstawowych usług publicznych oraz integrację transportu autobusowego z regionalnym transportem kolejowym.

Dokument akcentuje również konieczność współpracy pomiędzy powiatem a gminami w zakresie realizacji wspólnych projektów transportowych i infrastrukturalnych. Dotyczy to między innymi budowy parkingów typu „Parkuj i Jedź" (Park&Ride), rozwoju tras pieszo-rowerowych, modernizacji przystanków komunikacyjnych oraz wdrażania rozwiązań wspierających ekologiczne formy mobilności.

W kontekście Gminy Ozimek istotne znaczenie mają również działania ukierunkowane na integrację różnych środków transportu, poprawę dostępności komunikacyjnej obszarów wiejskich oraz zwiększenie atrakcyjności publicznego transportu zbiorowego jako alternatywy dla transportu indywidualnego.

4.6. Ustalenia Strategii Rozwoju Gminy Ozimek

Strategia Rozwoju Gminy Ozimek na lata 2023–2030 wskazuje, że jednym z istotnych problemów rozwojowych gminy pozostaje niewystarczająco rozwinięty system transportu wewnątrzgminnego. Ograniczona dostępność komunikacyjna wpływa na możliwość korzystania przez mieszkańców z usług publicznych, rynku pracy, edukacji oraz ochrony zdrowia, a także sprzyja występowaniu zjawiska wykluczenia komunikacyjnego, szczególnie na terenach wiejskich.

Jednocześnie należy podkreślić, że od momentu opracowania strategii nastąpił wyraźny rozwój publicznego transportu zbiorowego na terenie gminy, w szczególności w zakresie organizacji nowych połączeń autobusowych. System transportowy nadal wymaga jednak dalszego rozwoju, zarówno pod względem przestrzennego zasięgu obsługi, jak i jakości oraz częstotliwości oferowanych przewozów.

W związku z powyższym jednym z kluczowych kierunków działań samorządu gminnego, wskazanych w strategii, jest „rozwój sieci transportowej i zwiększenie dostępności komunikacji publicznej". Dokument określa szereg działań służących realizacji tego celu, do których należą w szczególności:

- ✓ rozbudowa i modernizacja sieci drogowej;
- ✓ modernizacja dróg, chodników oraz infrastruktury towarzyszącej;
- ✓ poprawa poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- ✓ modernizacja oświetlenia drogowego, zwłaszcza w rejonie przejść dla pieszych;
- ✓ rozwój wewnątrzgminnego transportu publicznego obejmującego połączenia pomiędzy wszystkimi miejscowościami gminy;
- ✓ dostosowywanie częstotliwości kursów transportu publicznego do rzeczywistych potrzeb mieszkańców;
- ✓ rozwój infrastruktury przystankowej oraz poprawa standardu obsługi pasażerów;
- ✓ tworzenie spójnej sieci tras pieszo-rowerowych umożliwiającej bezpieczne przemieszczanie się na terenie całej gminy;
- ✓ zwiększanie dostępności miejsc parkingowych, w szczególności przy szkołach, obiektach użyteczności publicznej oraz w rejonach o dużej koncentracji ruchu;

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

- ✓ wspieranie rozwiązań sprzyjających zrównoważonej mobilności i ograniczaniu negatywnego wpływu transportu na środowisko.

Strategia podkreśla również znaczenie integracji różnych form transportu oraz konieczność dostosowania infrastruktury komunikacyjnej do potrzeb osób starszych, osób z niepełnosprawnościami oraz mieszkańców o ograniczonej mobilności. Istotnym kierunkiem działań pozostaje także poprawa dostępności komunikacyjnej terenów inwestycyjnych i stref aktywności gospodarczej, co ma znaczenie dla dalszego rozwoju społeczno-gospodarczego gminy.

Założenia Strategii Rozwoju Gminy Ozimek pozostają spójne z celami polityki transportowej szczebla krajowego, wojewódzkiego i powiatowego, w szczególności w zakresie przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu, rozwoju zrównoważonego transportu oraz zwiększania udziału transportu publicznego w codziennych podróżach mieszkańców.

4.7. Wpływ transportu na środowisko

Transport oraz rosnąca mobilność mieszkańców mają istotny wpływ na środowisko naturalne oraz jakość życia ludności. Oddziaływanie sektora transportowego ma charakter wielowymiarowy i obejmuje nie tylko emisję zanieczyszczeń do atmosfery oraz hałas komunikacyjny, ale również wpływ na przyrodę, gospodarkę odpadami, zagospodarowanie przestrzenne oraz kierunki rozwoju osadnictwa.

Rozwój transportu jest niezbędnym warunkiem funkcjonowania współczesnej gospodarki i społeczeństwa. Jednocześnie działalność transportowa generuje określone koszty społeczne i środowiskowe. Zadaniem polityki transportowej państwa i samorządów jest ograniczanie tych negatywnych skutków poprzez rozwój zrównoważonych form mobilności, poprawę efektywności systemu transportowego oraz wdrażanie nowoczesnych technologii ograniczających emisję zanieczyszczeń i hałasu.

Według danych Regionalnego Wydziału Monitoringu Środowiska w Opolu na obszarze województwa opolskiego, w tym również w gminie Ozimek, okresowo występują przekroczenia dopuszczalnych norm jakości powietrza, szczególnie w zakresie pyłów zawieszonych oraz wybranych gazów. Znaczący udział w powstawaniu tzw. niskiej emisji mają zarówno indywidualne źródła ogrzewania, jak i transport drogowy.

Do najważniejszych zanieczyszczeń związanych z działalnością transportową należą:

- ✓ pyły zawieszone PM10 i PM2.5,
- ✓ tlenki azotu (NOx),
- ✓ dwutlenek siarki (SO_2),
- ✓ tlenek węgla (CO),
- ✓ benzo[a]piren,
- ✓ lotne węglowodory,
- ✓ gazy cieplarniane, w szczególności dwutlenek węgla (CO_2).

Transport drogowy odpowiada przede wszystkim za wysoką emisję tlenków azotu, które są jednym z głównych zanieczyszczeń powietrza na terenach o dużym natężeniu ruchu. Emisje pochodzą zarówno z transportu indywidualnego, jak i zbiorowego oraz z przewozów towarowych.

Na obszarze gminy Ozimek najwyższy poziom emisji związany jest z ciągami komunikacyjnymi o największym natężeniu ruchu, przede wszystkim wzdłuż drogi krajowej nr 46 oraz drogi wojewódzkiej nr 463. Negatywne skutki emisji obejmują pogorszenie jakości powietrza, wzrost

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

ryzyka chorób układu oddechowego i krążenia, a także oddziaływanie na ekosystemy i stan przyrody.
W celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń konieczne jest podejmowanie działań ukierunkowanych na:

- ✓ rozwój transportu publicznego,
- ✓ modernizację taboru autobusowego w kierunku pojazdów nisko- i zeroemisyjnych,
- ✓ poprawę płynności ruchu drogowego,
- ✓ rozwój infrastruktury rowerowej i pieszej,
- ✓ wspieranie elektromobilności oraz transportu alternatywnego.

Istotne znaczenie będzie miała również postępująca transformacja energetyczna transportu, związana ze wzrostem liczby pojazdów elektrycznych i hybrydowych.

Jednym z najistotniejszych skutków funkcjonowania transportu drogowego jest hałas komunikacyjny. Poziom hałasu generowanego przez samochody osobowe oraz pojazdy ciężarowe często przekracza poziomy uznawane za bezpieczne dla zdrowia człowieka.
Stały monitoring hałasu prowadzony na terenie województwa opolskiego wskazuje na przekroczenia norm hałasu również na obszarze gminy Ozimek. Punkt pomiarowy zlokalizowany w Schodni przy ul. Leśnej, w sąsiedztwie drogi krajowej nr 46, wykazał przekroczenia dopuszczalnych norm zarówno w porze dziennej, jak i nocnej. Główną przyczyną jest wysokie natężenie ruchu samochodowego, w tym znaczący udział transportu ciężkiego.

Można zakładać, że podobne problemy występują także w innych miejscowościach położonych wzdłuż drogi krajowej nr 46 oraz wybranych odcinków drogi wojewódzkiej nr 463.
Długotrwałe oddziaływanie hałasu może powodować:

- ✓ pogorszenie słuchu,
- ✓ bóle głowy,
- ✓ podwyższone ciśnienie krwi,
- ✓ zaburzenia snu,
- ✓ chroniczne zmęczenie,
- ✓ wzrost ryzyka chorób cywilizacyjnych,
- ✓ problemy z koncentracją,
- ✓ stres i pogorszenie komfortu życia.

Hałas komunikacyjny wpływa również negatywnie na środowisko przyrodnicze, w szczególności na funkcjonowanie siedlisk zwierząt oraz bioróżnorodność. Ma to szczególne znaczenie w gminie Ozimek, której znaczną część stanowią tereny leśne i obszary cenne przyrodniczo.
W związku z tym konieczne jest stosowanie działań ograniczających emisję hałasu, takich jak:

- ✓ budowa ekranów akustycznych,
- ✓ stosowanie nawierzchni ograniczających hałas,
- ✓ poprawa płynności ruchu,
- ✓ rozwój transportu publicznego,
- ✓ ograniczanie ruchu ciężkiego w obszarach zabudowanych,
- ✓ budowa przejść dla zwierząt oraz innych elementów minimalizujących bariery ekologiczne.

Transport oraz infrastruktura drogowa generują znaczne ilości odpadów powstających podczas eksploatacji pojazdów oraz utrzymania dróg. Są to m.in.:

- ✓ zużyte opony,
- ✓ leje i smary,

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

- ✓ akumulatory,
- ✓ elementy metalowe i tworzywa sztuczne,
- ✓ odpady budowlane i materiały pochodzące z remontów dróg.

Szczególne zagrożenie dla środowiska stanowią odpady niebezpieczne, które mogą prowadzić do skażenia gleby i wód powierzchniowych.
Właściwa gospodarka odpadami transportowymi wymaga współpracy samorządu z wyspecjalizowanymi podmiotami zajmującymi się odzyskiem i recyklingiem odpadów oraz wyposażania infrastruktury transportowej w odpowiednie systemy gromadzenia odpadów.

System transportowy wywiera istotny wpływ na kierunki rozwoju przestrzennego gminy. Dobra dostępność komunikacyjna oraz bliskość Opola powodują wzrost zainteresowania osiedlaniem się na terenie gminy Ozimek, szczególnie w miejscowościach takich jak: Biestrzynnik, Dylaki, Grodziec, Krasiejów, Schodnia oraz Szczedrzyk.

Proces suburbanizacji może pozytywnie wpływać na sytuację demograficzną gminy, jednak jednocześnie powoduje wzrost kosztów obsługi infrastrukturalnej terenów o rozproszonej zabudowie, w tym kosztów organizacji transportu publicznego.
Z tego względu planowanie przestrzenne i transportowe powinny być prowadzone w sposób skoordynowany, tak aby:

- ✓ ograniczać nadmierne rozpraszanie zabudowy,
- ✓ zapewniać dostęp do transportu publicznego,
- ✓ integrować nowe tereny mieszkaniowe z istniejącą siecią komunikacyjną,
- ✓ ograniczać presję inwestycyjną na tereny cenne przyrodniczo.

Istotnym uwarunkowaniem rozwoju przestrzennego gminy są rozległe kompleksy leśne oraz obszary objęte ochroną przyrody, które ograniczają możliwości rozbudowy infrastruktury drogowej i wymagają szczególnego uwzględnienia aspektów środowiskowych podczas realizacji inwestycji transportowych.

Ograniczanie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko wymaga prowadzenia kompleksowej polityki transportowej obejmującej działania infrastrukturalne, organizacyjne i środowiskowe.
W przypadku gminy Ozimek szczególne znaczenie mają:

1. rozwój publicznego transportu zbiorowego,
2. rozwój transportu kolejowego i poprawa dostępności połączeń regionalnych,
3. modernizacja sieci drogowej i poprawa płynności ruchu,
4. rozwój infrastruktury rowerowej i pieszej,
5. wspieranie elektromobilności,
6. prowadzenie racjonalnej polityki przestrzennej,
7. monitoring jakości powietrza i poziomu hałasu,
8. uwzględnianie ochrony przyrody podczas realizacji inwestycji transportowych.

Realizacja powyższych działań pozwoli na rozwój zrównoważonego systemu transportowego, który będzie godził potrzeby mobilności mieszkańców z koniecznością ochrony środowiska naturalnego oraz poprawy jakości życia ludności.

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

4.8. Bezpieczeństwo w transporcie

Jednym z podstawowych celów funkcjonowania systemu transportowego jest zapewnienie wysokiego poziomu bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego oraz ograniczanie liczby wypadków i kolizji. Poziom bezpieczeństwa transportowego stanowi istotny element oceny jakości infrastruktury drogowej oraz organizacji transportu na terenie gminy.

Według danych GUS za 2024 r. na terenie gminy Ozimek doszło do 8 wypadków drogowych. W ich wyniku 2 osoby poniosły śmierć, natomiast 11 zostało rannych. Dane dotyczące liczby kolizji drogowych są trudniejsze do jednoznacznego określenia, ponieważ część zdarzeń nie jest zgłaszana Policji lub kończy się jedynie sporządzeniem oświadczenia uczestników zdarzenia.
Sama liczba wypadków nie daje jednak pełnego obrazu poziomu bezpieczeństwa drogowego. Bardziej miarodajne są wskaźniki odnoszące liczbę zdarzeń do liczby mieszkańców. Wskaźnik liczby wypadków drogowych w gminie Ozimek wyniósł ok. 43,5 wypadku na 100 tys. mieszkańców, co jest wartością niższą zarówno od średniej krajowej (57,3), jak i średniej dla województwa opolskiego (52,9). Oznacza to relatywnie niższą częstotliwość występowania wypadków drogowych niż przeciętnie w regionie i kraju.

Niekorzystnie przedstawia się jednak wskaźnik liczby ofiar śmiertelnych. W przeliczeniu na 100 tys. mieszkańców jest on wyraźnie wyższy niż średnia krajowa i wojewódzka, co wskazuje na wysoką ciężkość skutków części zdarzeń drogowych występujących na terenie gminy. Może to wynikać m.in. z charakteru przebiegających przez gminę dróg, udziału ruchu tranzytowego, nadmiernej prędkości pojazdów oraz ograniczonej liczby elementów poprawiających bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Z tego względu pożądanym kierunkiem działań jest dalsza poprawa stanu infrastruktury drogowej oraz wdrażanie rozwiązań zwiększających bezpieczeństwo ruchu. Szczególne znaczenie mają:

- ✓ modernizacja nawierzchni dróg,
- ✓ poprawa jakości oznakowania pionowego i poziomego,
- ✓ budowa oraz modernizacja chodników i ścieżek rowerowych,
- ✓ doświetlanie przejść dla pieszych,
- ✓ przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań,
- ✓ rozwój infrastruktury uspokajania ruchu,
- ✓ poprawa odwodnienia dróg oraz widoczności na skrzyżowaniach i łukach dróg.

Istotnym elementem poprawy bezpieczeństwa transportowego jest również rozwój transportu zbiorowego. Wzrost udziału komunikacji publicznej w podróżach mieszkańców przyczynia się do ograniczenia liczby samochodów osobowych na drogach, a tym samym zmniejszenia natężenia ruchu oraz ryzyka występowania zdarzeń drogowych. Aby jednak zachęcić mieszkańców do korzystania z transportu zbiorowego, system komunikacji powinien zapewniać odpowiednią dostępność przestrzenną i czasową połączeń, regularność kursowania, integrację z innymi środkami transportu oraz odpowiedni standard świadczonych usług.

W kontekście gminy Ozimek szczególnie istotne jest zapewnienie sprawnych połączeń pomiędzy miejscowościami gminy oraz z ośrodkami zewnętrznymi, w tym przede wszystkim z Opolem. Dobrze zorganizowany transport publiczny może stanowić jeden z kluczowych instrumentów ograniczania ruchu indywidualnego i poprawy bezpieczeństwa na drogach gminy.

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

5. Ocena i prognozy społecznych potrzeb przewozowych w transporcie publicznym

Transport publiczny w gminie Ozimek pełni istotną funkcję społeczną i gospodarczą. Jego podstawowym zadaniem jest zapewnienie mieszkańcom dostępu do miejsc pracy, edukacji, ochrony zdrowia, usług administracyjnych, handlowych oraz innych usług publicznych. Ma to szczególne znaczenie w gminie o rozproszonej strukturze osadniczej, w której część sołectw położona jest w znacznej odległości od Ozimka – głównego ośrodka administracyjnego, edukacyjnego i usługowego gminy.

Znaczenie transportu zbiorowego wynika również z konieczności przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu, zwłaszcza osób starszych, młodzieży szkolnej, osób z niepełnosprawnościami oraz mieszkańców nieposiadających samochodów. Sprawnie funkcjonująca komunikacja publiczna wpływa także na poprawę spójności społecznej i terytorialnej gminy oraz zwiększenie atrakcyjności osiedleńczej i inwestycyjnej obszaru.

5.1. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych

Potrzeby przewozowe mieszkańców gminy Ozimek wynikają przede wszystkim z uwarunkowań demograficznych, społecznych i gospodarczych. Wpływają na nie w szczególności:

- ✓ liczba mieszkańców oraz struktura wieku,
- ✓ rozmieszczenie ludności i sieć osadnicza,
- ✓ poziom motoryzacji społeczeństwa,
- ✓ lokalizacja miejsc pracy i usług publicznych,
- ✓ dostępność oraz jakość komunikacji publicznej,
- ✓ powiązania funkcjonalne z Opolem i innymi ośrodkami zewnętrznymi.

Obecnie potrzeby przewozowe mieszkańców koncentrują się głównie w następujących obszarach:

- ✓ dojazdach do miejsc pracy na terenie gminy oraz do Opola i innych miast regionu,
- ✓ dojazdach do szkół podstawowych, ponadpodstawowych oraz placówek wychowawczych,
- ✓ połączeniach z placówkami ochrony zdrowia,
- ✓ dostępie do urzędów i instytucji administracji publicznej,
- ✓ dojazdach do obiektów handlowych i usługowych,
- ✓ obsłudze ruchu pomiędzy miejscowościami gminy.

Na kształtowanie się potrzeb przewozowych coraz większy wpływ mają procesy demograficzne. Gmina Ozimek, podobnie jak wiele innych gmin w Polsce, doświadcza zjawiska starzenia się społeczeństwa oraz spadku liczby dzieci i młodzieży. Niż demograficzny powoduje stopniowe zmniejszanie liczby wychowanków przedszkoli i uczniów szkół, co w przyszłości może wpłynąć na ograniczenie liczby przewozów o charakterze szkolnym.

Jednocześnie wzrastać będzie znaczenie przewozów realizowanych na potrzeby osób starszych. Seniorzy stanowią grupę szczególnie zależną od dostępności transportu publicznego, zwłaszcza w sytuacji ograniczonej mobilności oraz rosnących trudności związanych z korzystaniem z samochodów osobowych. W perspektywie kolejnych lat można oczekiwać zwiększenia zapotrzebowania na dostępne, regularne i komfortowe połączenia autobusowe.

Na potrzeby transportowe mieszkańców wpływa również bliskość Opola, które stanowi ważny ośrodek rynku pracy, edukacji oraz usług wyższego rzędu. Codzienne dojazdy do stolicy województwa generują istotny strumień podróży. Z kolei Ozimek pełni funkcję lokalnego centrum

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

usługowego dla wschodniej części powiatu opolskiego, m.in. dzięki funkcjonowaniu Szpitala św. Rocha, placówek edukacyjnych oraz instytucji publicznych.

Istotnym czynnikiem wpływającym na wielkość popytu na transport publiczny pozostaje rozwój motoryzacji indywidualnej. Po 1989 r., a szczególnie po przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej, nastąpił dynamiczny wzrost liczby samochodów osobowych. Dostępność pojazdów używanych oraz poprawa sytuacji materialnej części mieszkańców spowodowały wzrost udziału transportu indywidualnego w podróżach codziennych. W efekcie komunikacja publiczna często przegrywa konkurencję z samochodem pod względem czasu podróży, elastyczności i wygody.

Skala potrzeb przewozowych zależy więc zarówno od poziomu mobilności mieszkańców, jak i od ich preferencji dotyczących wyboru środka transportu. Organizator publicznego transportu zbiorowego powinien systematycznie monitorować zmiany zachowań komunikacyjnych mieszkańców poprzez:

- ✓ badania frekwencji w pojazdach,
- ✓ analizę potoków pasażerskich,
- ✓ badania ankietowe dotyczące jakości usług,
- ✓ analizę zmian demograficznych i przestrzennych,
- ✓ obserwację zmian w rynku pracy i edukacji.

Pozwoli to elastycznie dostosowywać ofertę przewozową do rzeczywistego zapotrzebowania oraz racjonalnie planować rozwój systemu transportowego.

Popyt na usługi publicznego transportu zbiorowego można podzielić na:

- ➢ **popyt efektywny** – obejmujący rzeczywiście realizowane podróże transportem publicznym,
- ➢ **popyt potencjalny** – obejmujący potrzeby transportowe mieszkańców, które mogłyby zostać przejęte przez transport zbiorowy po spełnieniu odpowiednich warunków organizacyjnych i jakościowych.

Popyt potencjalny jest znacząco większy od efektywnego, ponieważ obejmuje także osoby korzystające obecnie z transportu indywidualnego. Część z nich mogłaby zrezygnować z samochodu na rzecz komunikacji publicznej w przypadku poprawy jakości usług przewozowych.

Do najważniejszych działań zwiększających atrakcyjność transportu publicznego należą:

- ✓ zwiększanie częstotliwości kursowania autobusów,
- ✓ rozwój połączeń międzygminnych, w szczególności z Opolem,
- ✓ integracja komunikacji autobusowej z transportem kolejowym,
- ✓ integracja taryfowa z innymi organizatorami transportu,
- ✓ utrzymanie i rozwój bezpłatnej komunikacji gminnej,
- ✓ poprawa komfortu podróżowania,
- ✓ rozwój taboru niskopodłogowego i dostosowanego do potrzeb osób o ograniczonej mobilności,
- ✓ wdrażanie nowoczesnych systemów informacji pasażerskiej,
- ✓ rozwój aplikacji umożliwiających śledzenie pojazdów w czasie rzeczywistym,
- ✓ promocja korzystania z transportu publicznego.

Kluczowym warunkiem wzrostu liczby pasażerów pozostaje jednak niezawodność systemu transportowego, rozumiana jako punktualność, regularność oraz przewidywalność funkcjonowania komunikacji zbiorowej, również w dni wolne od pracy.

Najważniejsze założenia prognozy popytu na przewozy w gminie Ozimek

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

- **Demografia:** Prognozy demograficzne wskazują na dalszy spadek liczby mieszkańców gminy Ozimek, szczególnie w grupach młodszych. Do roku 2035–2040 liczba mieszkańców może zmniejszyć się nawet o kilkanaście procent. Jednocześnie wzrastać będzie udział osób starszych w strukturze ludności.
- **Motoryzacja indywidualna:** Utrzymywać się będzie wysoki poziom motoryzacji społeczeństwa, co oznacza dalszą silną konkurencję transportu indywidualnego wobec komunikacji zbiorowej.
- **Mobilność mieszkańców:** Możliwy jest wzrost zainteresowania transportem publicznym, zwłaszcza w relacjach do Ozimka i Opola, pod warunkiem poprawy jakości usług przewozowych oraz zwiększenia dostępności połączeń.
- **Rozwój oferty przewozowej:** Istotnym czynnikiem wpływającym na wzrost liczby pasażerów może być rozwój połączeń międzygminnych oraz lepsza integracja transportu autobusowego z koleją.
- **Modernizacja taboru:** Wymiana autobusów na nowocześniejsze, bardziej komfortowe i ekologiczne pojazdy może poprawić konkurencyjność komunikacji publicznej.
- **Integracja różnych form transportu:** Rosnącego znaczenia nabierać będzie integracja transportu zbiorowego i indywidualnego, m.in. poprzez rozwój parkingów typu „Parkuj i Jedź” oraz infrastruktury rowerowej.
- **Dominujące typy przewozów w przyszłości**
  - **Przewozy szkolne** – ich znaczenie będzie stopniowo maleć wraz ze spadkiem liczby uczniów.
  - **Przewozy ogólnodostępne** – mogą wzrastać dzięki rozwojowi połączeń do miejsc pracy, urzędów, placówek ochrony zdrowia i obiektów handlowych.
  - **Przewozy seniorów i osób o ograniczonej mobilności** – będą systematycznie rosły w związku ze starzeniem się społeczeństwa.

Podsumowując, w perspektywie kolejnych lat należy oczekiwać dalszej ewolucji potrzeb przewozowych mieszkańców gminy Ozimek. Pomimo niekorzystnych trendów demograficznych transport publiczny nadal będzie pełnił kluczową rolę społeczną. Istnieje również realna możliwość wzrostu liczby pasażerów, szczególnie w przypadku dalszego rozwoju bezpłatnej komunikacji gminnej, poprawy jakości usług przewozowych oraz wzrostu kosztów użytkowania samochodów prywatnych, w tym cen paliw, kosztów utrzymania pojazdów i opłat związanych z transportem indywidualnym.

5.2. Najważniejsze generatory ruchu w Gminie Ozimek

Na funkcjonowanie zarówno transportu zbiorowego, jak i indywidualnego zasadniczy wpływ mają generatory ruchu, czyli miejsca i obiekty powodujące koncentrację podróży mieszkańców oraz osób przyjezdnych. Generatory ruchu mogą mieć charakter komunikacyjny, gospodarczy, społeczny, administracyjny, edukacyjny lub turystyczny. Ich rozmieszczenie i intensywność oddziałują bezpośrednio na wielkość potoków pasażerskich oraz kierunki przemieszczania się ludności.

W gminie Ozimek najważniejsze generatory ruchu można podzielić na kilka podstawowych grup i są to:

1. Układ drogowy i powiązania transportowe

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

Jednym z najważniejszych generatorów ruchu jest układ drogowy, a w szczególności droga krajowa nr 46 oraz droga wojewódzka nr 463. Trasy te generują największy ruch samochodowy zarówno w relacjach lokalnych, jak i ponadlokalnych. Zapewniają połączenia z Opolem, sąsiednimi gminami oraz innymi częściami województwa opolskiego i kraju. Droga krajowa nr 46 pełni ponadto istotną funkcję w obsłudze ruchu tranzytowego.

Wysokie natężenie ruchu na głównych ciągach drogowych wpływa na kierunki codziennych podróży mieszkańców oraz determinuje przebieg podstawowych linii komunikacji zbiorowej.

2. Miasto Ozimek jako lokalne centrum usługowe

   Kluczowym generatorem ruchu jest miasto Ozimek, pełniące funkcję centrum administracyjnego, gospodarczego, edukacyjnego, handlowego i usługowego gminy. Koncentrują się tutaj:
   - ✓ instytucje administracji publicznej,
   - ✓ placówki edukacyjne,
   - ✓ obiekty ochrony zdrowia,
   - ✓ obiekty handlowe i usługowe,
   - ✓ zakłady pracy,
   - ✓ instytucje kultury i sportu.

   Ozimek stanowi główny cel codziennych podróży mieszkańców sołectw gminy, zarówno w celach zawodowych, edukacyjnych, zdrowotnych, jak i handlowych.

3. Placówki edukacyjne

   Do najważniejszych generatorów ruchu należą placówki oświatowe, w szczególności szkoły podstawowe i ponadpodstawowe. Generują one regularne i przewidywalne potoki pasażerskie, skoncentrowane głównie w godzinach porannych i popołudniowych.

   Zapewnienie sprawnego transportu do szkół ma szczególne znaczenie społeczne, ponieważ warunkuje dostęp dzieci i młodzieży do edukacji oraz wpływa na wyrównywanie szans mieszkańców poszczególnych miejscowości gminy.

4. Zakłady pracy i obiekty usługowe

   Istotnym generatorem ruchu są również zakłady przemysłowe, przedsiębiorstwa produkcyjne, placówki handlowe, urzędy oraz inne miejsca pracy funkcjonujące na terenie gminy i w jej otoczeniu. Generują one codzienne dojazdy pracowników, zwłaszcza w godzinach zmian roboczych.

   Równocześnie obiekty handlowe, usługowe i administracyjne generują ruch klientów oraz interesantów. W przeciwieństwie do ruchu szkolnego i pracowniczego ma on bardziej rozproszony charakter czasowy i występuje przez cały dzień. Z tego względu szczególnie ważne jest zapewnienie dostępności transportu publicznego również poza godzinami szczytu komunikacyjnego.

5. Placówki ochrony zdrowia

   Szczególne znaczenie społeczne mają generatory ruchu związane z ochroną zdrowia, takie jak:
   - ✓ Szpital św. Rocha w Ozimku,
   - ✓ przychodnie i poradnie specjalistyczne,
   - ✓ gabinety rehabilitacyjne,
   - ✓ apteki.

   Ruch związany z ochroną zdrowia odbywa się codziennie i obejmuje zarówno mieszkańców gminy, jak i osoby z sąsiednich obszarów. Dostępność transportu publicznego do placówek

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

medycznych ma kluczowe znaczenie dla przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu osób starszych, chorych oraz osób o ograniczonej mobilności.

6. Handel i usługi
   Ważnym generatorem ruchu są również obiekty handlowe i usługowe. Natężenie ruchu w ich otoczeniu wzrasta szczególnie:
   - ✓ w godzinach popołudniowych,
   - ✓ w soboty,
   - ✓ podczas niedziel handlowych,
   - ✓ w okresach przedświątecznych.

   Zjawisko to powinno być uwzględniane przy planowaniu częstotliwości kursowania komunikacji zbiorowej oraz organizacji połączeń w dni wolne od pracy.
7. Powiązania z Opolem
   Istotnym generatorem ruchu jest także bliskość Opola, będącego regionalnym centrum administracyjnym, gospodarczym, edukacyjnym i usługowym. Opole stanowi:
   - ✓ ważny rynek pracy dla mieszkańców gminy,
   - ✓ ośrodek szkolnictwa ponadpodstawowego i wyższego,
   - ✓ centrum specjalistycznych usług medycznych,
   - ✓ główny węzeł przesiadkowy transportu kolejowego i autobusowego w regionie.

   Codzienne dojazdy do Opola generują znaczące potoki pasażerskie i wpływają na konieczność utrzymywania sprawnych połączeń międzygminnych.
8. Turystyka i rekreacja
   Na terenie gminy występują również generatory ruchu o charakterze turystycznym i rekreacyjnym. Do najważniejszych należą:
   - ✓ kompleks turystyczny w Krasiejowie wraz z JuraParkiem,
   - ✓ zabytkowy most wiszący w Ozimku – najstarszy żelazny most wiszący w Europie kontynentalnej,
   - ✓ tereny leśne i rekreacyjne,
   - ✓ zbiorniki wodne oraz infrastruktura wypoczynkowa.

   Ruch turystyczny ma charakter sezonowy i wzrasta szczególnie w okresie wiosenno-letnim, weekendowym oraz podczas wydarzeń plenerowych i imprez masowych. Powinno to być uwzględniane przy planowaniu sezonowej oferty przewozowej.

Analiza generatorów ruchu wskazuje, że podstawowe potoki podróży w gminie Ozimek koncentrują się wokół Ozimka jako głównego ośrodka usługowego oraz relacji z Opolem. Istotną rolę odgrywają także przewozy szkolne, pracownicze i związane z dostępem do ochrony zdrowia.
W związku z tym system transportu publicznego powinien zapewniać:

- ✓ dobrą dostępność komunikacyjną wszystkich miejscowości gminy,
- ✓ sprawne połączenia z Ozimkiem i Opolem,
- ✓ dostosowanie rozkładów jazdy do godzin pracy szkół, zakładów pracy i instytucji publicznych,
- ✓ odpowiednią obsługę przewozową osób starszych i o ograniczonej mobilności,
- ✓ możliwość obsługi ruchu turystycznego i rekreacyjnego.

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

6. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

W celu rozpoznania preferencji komunikacyjnych mieszkańców Gminy Ozimek oraz identyfikacji najważniejszych potrzeb transportowych przeprowadzono badanie ankietowe dotyczące sposobów przemieszczania się mieszkańców i oceny funkcjonowania transportu publicznego na terenie gminy. Badanie zostało zrealizowane w okresie od 24 kwietnia do 8 maja 2026 r.

Ankieta miała charakter dobrowolny i anonimowy, co pozwoliło uczestnikom na swobodne wyrażenie opinii dotyczących jakości, dostępności oraz oczekiwań wobec systemu transportowego funkcjonującego na obszarze gminy. Formularz ankietowy został przygotowany w sposób umożliwiający zebranie informacji zarówno o codziennych zachowaniach komunikacyjnych mieszkańców, jak i o ich preferencjach dotyczących wyboru środków transportu.

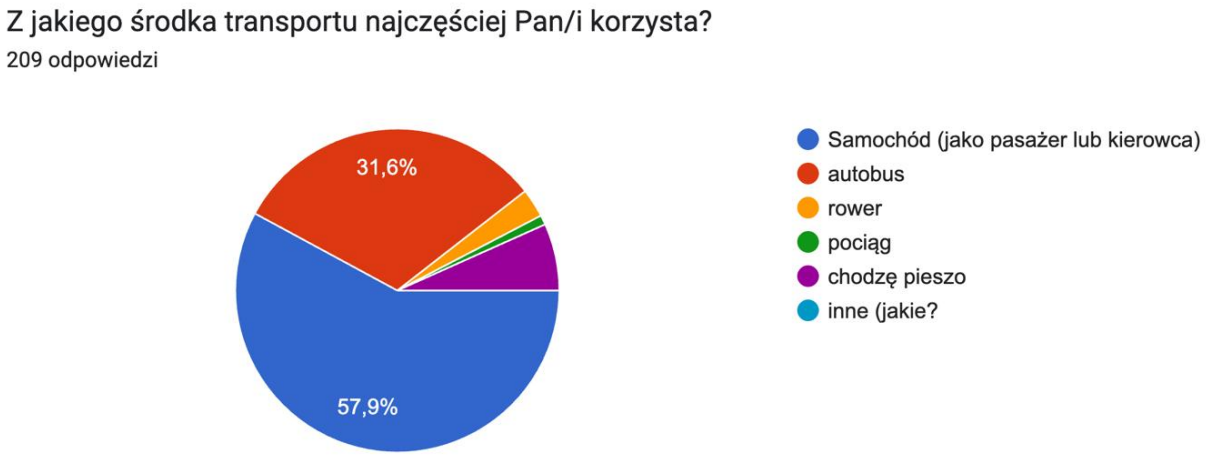
W badaniu udział wzięło 209 respondentów reprezentujących różne grupy wiekowe, zawodowe i społeczne oraz mieszkańców poszczególnych miejscowości gminy. Liczebność uzyskanej próby badawczej pozwala na uznanie wyników za reprezentatywne dla ogólnych trendów i preferencji komunikacyjnych występujących na terenie Gminy Ozimek, szczególnie w zakresie identyfikacji dominujących sposobów przemieszczania się oraz najważniejszych problemów transportowych zgłaszanych przez mieszkańców.

Celem badania było w szczególności:

- ✓ określenie najczęściej wykorzystywanych środków transportu,
- ✓ identyfikacja głównych kierunków i celów podróży mieszkańców,
- ✓ ocena funkcjonowania transportu publicznego,
- ✓ poznanie opinii mieszkańców dotyczących dostępności komunikacyjnej poszczególnych miejscowości,
- ✓ identyfikacja barier ograniczających korzystanie z transportu zbiorowego,
- ✓ określenie oczekiwań mieszkańców w zakresie rozwoju systemu transportowego gminy.

Uzyskane wyniki stanowią istotny element diagnostyczny niniejszego Planu Transportowego i będą wykorzystane przy formułowaniu kierunków rozwoju publicznego transportu zbiorowego oraz działań służących poprawie dostępności komunikacyjnej mieszkańców Gminy Ozimek.

Wykres 2. Z jakiego środka transportu najczęściej korzysta mieszkaniec Gminy Ozimek



Źródło: opracowanie własne

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

Z przeprowadzonych badań wynika, że największy udział ma transport samochodowy (blisko 60%), co wskazuje na:

- ✓ wysoką zależność mieszkańców od samochodu,
- ✓ możliwe niedostosowanie transportu zbiorowego do potrzeb,
- ✓ rozproszoną strukturę osadniczą (typową dla powiatów ziemskich).

To klasyczny obraz obszaru o niskiej konkurencyjności transportu publicznego względem indywidualnego. Z kolei autobus osiągnął relatywnie wysoki udział (31,6%), co oznacza, że:

- ✓ istnieje baza użytkowników transportu publicznego,
- ✓ system autobusowy pełni ważną funkcję społeczną (np. dla młodzieży, seniorów),
- ✓ potencjał do dalszego rozwoju – szczególnie przy poprawie oferty.

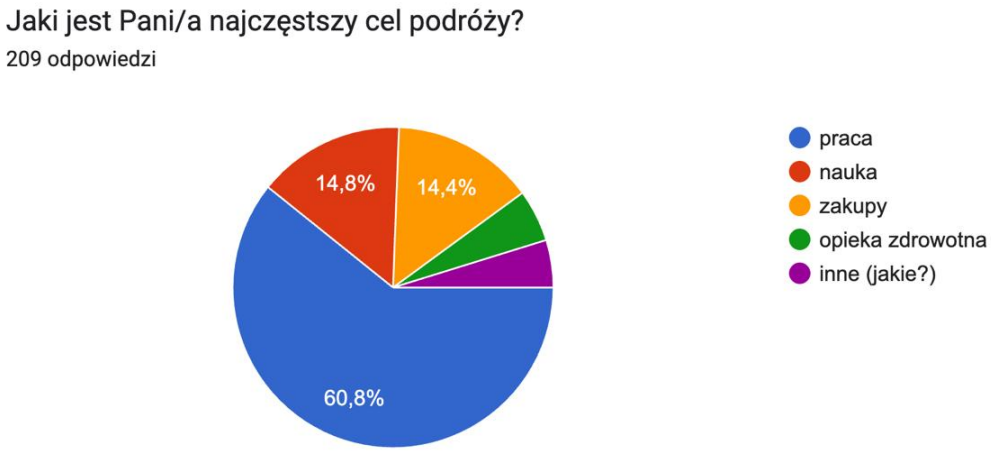
Natomiast rower i ruch pieszy mają marginalne znaczenie co może wynikać, z:

- ✓ braku infrastruktury (ścieżek rowerowych, ciągów pieszych),
- ✓ dużych odległości,
- ✓ preferencji komunikacyjnych mieszkańców.

Ponadto niewielki udział kolei sugeruje:

- ✓ ograniczoną dostępność infrastruktury kolejowej,
- ✓ niedostosowaną ofertę (częstotliwość, siatka połączeń),
- ✓ konkurencję ze strony transportu drogowego.

Wykres 3. Jaki jest najczęstszy cel podróży mieszkańca Gminy Ozimek



Źródło: opracowanie własne

Z przeprowadzonych ankiet wynika, że podróże do pracy (60,8%) dominuje w celach podróży. Oznacza to, że:

- ✓ system transportowy powinien być przede wszystkim dostosowany do obsługi dojazdów pracowniczych (szczyty poranne i popołudniowe),
- ✓ kluczowe znaczenie mają regularność, punktualność oraz dostępność połączeń,
- ✓ można mówić o silnych codziennych potokach wahadłowych (dom–praca–dom).

Ponadto istotna jest rola edukacji (14,8%) w celach podróży. Podróże związane z nauką stanowią drugi najważniejszy segment co:

- ✓ wskazuje na znaczenie obsługi szkół,
- ✓ generuje dodatkowe potoki w godzinach porannych i wczesnopopołudniowych,

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

- ✓ może uzasadniać dedykowane linie lub kursy szkolne.

Również zakupy jako cel podróży (14,4%) jest istotny. Charakteryzują się one:

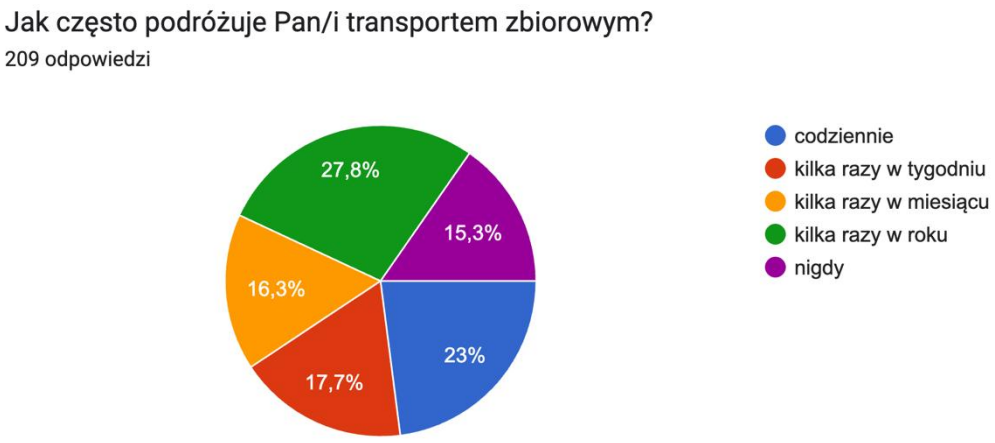
- ✓ bardziej rozproszonym charakterze czasowym (poza szczytem),
- ✓ wskazują na potrzebę dobrej dostępności do centrów handlowych i lokalnych usług,
- ✓ często powiązane z podróżami łączonymi (np. praca + zakupy).

Natomiast mamy niski udział podróży zdrowotnych (ok. 4,8–5,2%). Są to podróże:

- ✓ relatywnie o niewielkim udział, ale o dużym znaczeniu społecznym,
- ✓ dotyczą często osób starszych lub wykluczonych transportowo,
- ✓ wymagają zapewnienia dostępności (np. transport na żądanie, dostępność dla osób o ograniczonej mobilności).

W przypadku pozostałych celów podróży (5,2%), obejmują one m.in. sprawy urzędowe, rekreację czy wizyty towarzyskie oraz mają charakter uzupełniający i rozproszony.

Wykres 4. *Jaki jest najczęstszy cel podróży mieszkańca Gminy Ozimek*



Źródło: opracowanie własne

Przedstawione wyniki pokazują zróżnicowany poziom wykorzystania transportu zbiorowego, z wyraźnym podziałem na użytkowników regularnych oraz okazjonalnych i niekorzystających.

Użytkownicy regularni stanowią dominującą grupę (codziennie + kilka razy w tygodniu = 40,7%) korzystających z transportu zbiorowego i są to głównie osoby dojeżdżające do pracy i szkół. Dla tej grupy kluczowe czynniki to: częstotliwość kursów, punktualność i niezawodność. Grupa ta tworzy podstawowy, stabilny popyt na usługi transportowe.

Natomiast użytkownicy umiarkowani (kilka razy w miesiącu – 16,3%) korzystają z transportu w sposób selektywny (np. zakupy, wizyty, sprawy urzędowe). Ich decyzje są bardziej elastyczne i zależne od jakości oferty oraz alternatyw (np. samochodu) i stanowią potencjalną grupę do zwiększenia częstotliwości korzystania.

Z kolei użytkownicy sporadyczni (kilka razy w roku – 27,8%) to bardzo duża grupa respondentów, dla których transport zbiorowy nie jest podstawowym środkiem przemieszczania się co może to świadczyć o:

- ✓ niedostosowaniu oferty (np. siatki połączeń),
- ✓ preferencji dla transportu indywidualnego,

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

✓ barierach dostępności lub jakości usług.

Osoby niekorzystające (15,3%) z transportu zbiorowego to istotna część populacji, która jest całkowicie wykluczona z transportu zbiorowego (z wyboru lub z konieczności) a możliwe przyczyny to:

✓ brak dogodnych połączeń,
✓ niski komfort lub długi czas podróży,
✓ wysoka dostępność samochodu prywatnego,

Grupa ta jest kluczowa z punktu widzenia polityki transportowej (potencjał zmiany zachowań).

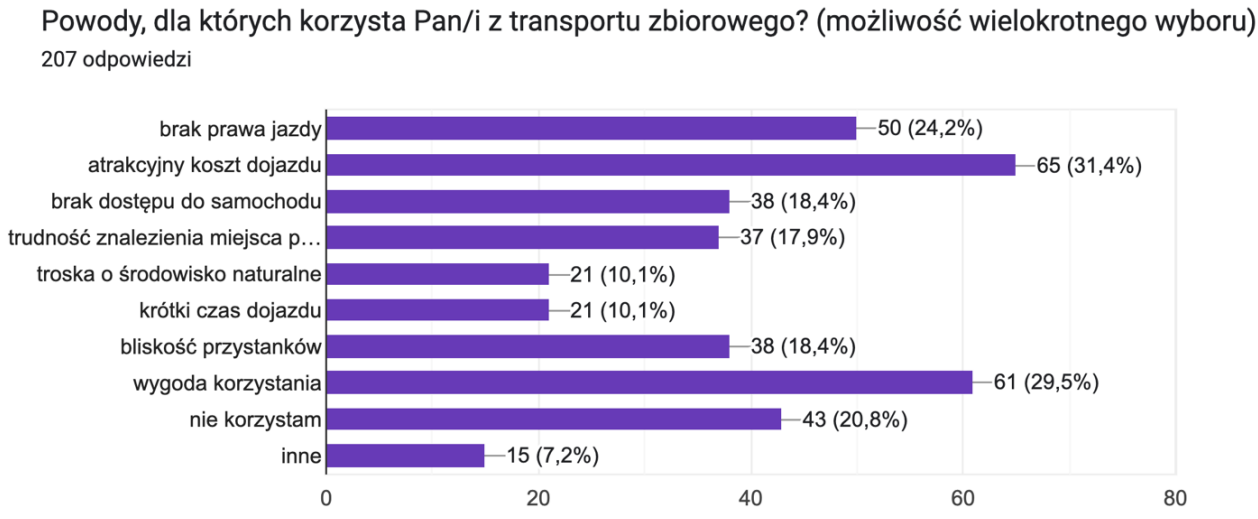
Podsumowując można powiedzieć, że transport zbiorowy jest regularnie wykorzystywany przez ok. 41% badanych**,** co stanowi solidną bazę popytową. Przy czym jednocześnie aż 43,1% respondentów korzysta z niego rzadko lub wcale**,** co wskazuje na:

✓ silną konkurencję transportu indywidualnego,
✓ niewykorzystany potencjał systemu transportowego.

Tak sytuacja powinna zwiększać aktywność w kierunku utrzymania i rozwoju oferty dla stałych użytkowników (rdzeń systemu) oraz aktywizując działań zachęcające dla użytkowników sporadycznych i ograniczanie barier dla osób niekorzystających (np. transport na żądanie, lepsze skomunikowanie peryferii). Ponadto należy zwiększyć działania promujące transport zbiorowy jako realną alternatywę dla samochodu.

Struktura odpowiedzi wskazuje na **dualny charakter systemu transportowego** – z jednej strony stabilna grupa użytkowników codziennych, z drugiej duży udział osób korzystających sporadycznie lub wcale. Kluczowym wyzwaniem jest więc **zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego poza segmentem dojazdów obligatoryjnych**.

Wykres 5. *Powody korzystania z transportu zbiorowego mieszkańca Gminy Ozimek*



Źródło: opracowanie własne

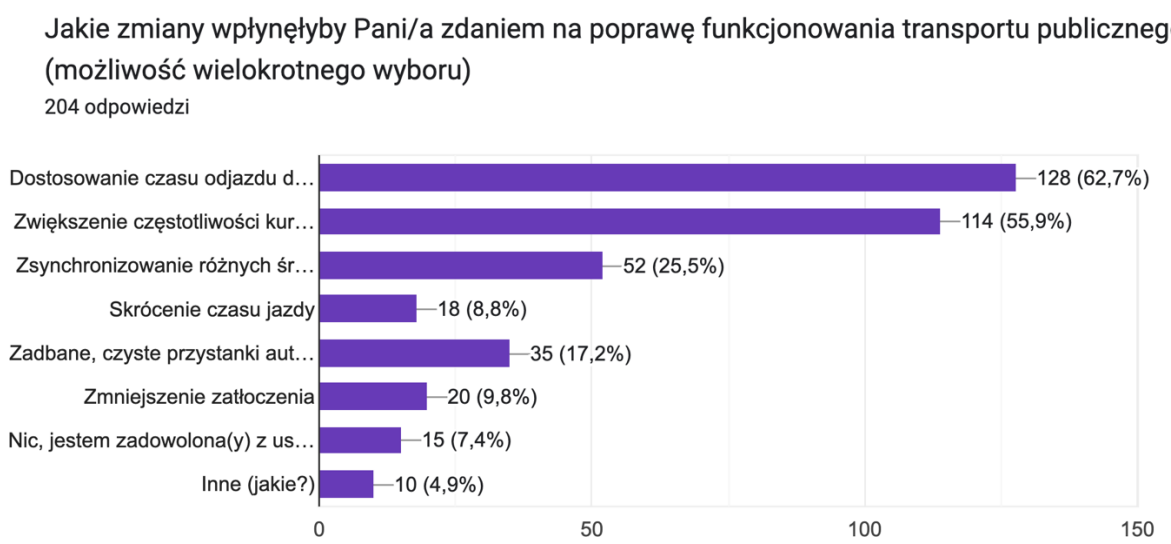
Powyższe wyniki pokazują, że decyzja o korzystaniu z transportu zbiorowego ma charakter mieszany – wynika zarówno z czynników ekonomicznych i funkcjonalnych, jak i z pewnych ograniczeń (przymusu). Najważniejsze motywacje korzystania z transportu zbiorowego to koszt i wygoda. Atrakcyjny koszt dojazdu to 31,4% odpowiedzi a wygoda korzystania to 29,4% odpowiedzi.

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

Oznacza to, że transport zbiorowy jest postrzegany jako ekonomiczna alternatywa dla samochodu oraz rozwiązanie stosunkowo komfortowe (jeśli oferta jest dobrze dopasowana).
Ponadto z odpowiedzi wynika, że dostępność przestrzenna oraz infrastruktura jest też ważnym czynnikiem, ponieważ 18,4% respondentów wskazało na czynnik bliskości przystanków a 17,9% respondentów na trudności parkingowe. Te odpowiedzi wskazują na znaczenie dobrej lokalizacji przystanków, oraz to, że ograniczenia w ruchu samochodowym (np. parkowanie) sprzyja wyborowi transportu zbiorowego.
Ponadto czynniki przymusu transportowego są też ważne z korzystania z transportu zbiorowego, ponieważ 24,2% respondentów wskazuje na brak prawa jazdy a 18,4% na brak dostępu do samochodu. Czyli duża część użytkowników korzysta z transportu nie z wyboru, lecz z konieczności, oznacza to, że system pełni ważną funkcję społeczną (zapewnienie mobilności osobom bez alternatywy).
Kolejnym wnioskiem jest fakt relatywnie niskiej roli czynników jakościowych i ekologicznych w wyborze transportu publicznego. Ponieważ 10,1% respondentów zwraca uwagę na krótki czas dojazdu i tyle samo 10,1% zwraca uwagę na troskę o środowisko. To pokazuje, że transport zbiorowy nie zawsze wygrywa konkurencję czasową z samochodem a motywacje ekologiczne mają znaczenie, ale są drugorzędne wobec kosztów i wygody.
Warto zwrócić uwagę na relatywnie wysoki udział osób niekorzystających z transportu publicznego, bo jest ich 20,8%. Potwierdza to wcześniejsze wyniki dotyczące częstotliwości oraz wskazuje na istotny segment społeczeństwa poza systemem transportu zbiorowego.

Podsumowując można powiedzieć, że transport zbiorowy jest wybierany głównie ze względu na korzyści ekonomiczne oraz wygodę i dostępność, ale w dużej mierze także z powodu braku alternatywy transportowej**.** Oznacza to, że system ma jednocześnie charakter rynkowy (konkurencja z samochodem) oraz charakter społeczny (zapewnienie mobilności osobom wykluczonym transportowo). Kluczowym wyzwaniem jest zwiększenie jego atrakcyjności dla osób, które dziś wybierają go głównie z konieczności, a nie z preferencji.

Wykres 6. Jakie zmiany wpłynęłyby na poprawę funkcjonowania transportu publicznego w *Gminie Ozimek*



Źródło: opracowanie własne

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

Przedstawione wyniki bardzo wyraźnie wskazują na priorytety użytkowników transportu zbiorowego, koncentrujące się głównie na poprawie dostępności czasowej i częstotliwości usług.
Najważniejszy problem wskazywany przez respondentów jest niedostosowanie rozkładów jazdy (62,7%). Oznacza, że nawet istniejąca oferta może być niewykorzystana przez złe planowanie czasowe. Problem ten szczególnie jest istotny w godzinach szczytu.
Następnym problemem zwracanym przez respondentów jest niewystarczająca częstotliwość kursów na co wskazało 55,9% ankietowanych. Użytkownicy oczekują większej liczby połączeń i krótszych odstępów między kursami co bezpośrednio wpływa na elastyczność podróży i ograniczenie czasu oczekiwania.
Wspólnie dwa powyższe czynniki pokazują, że kluczowym wyzwaniem jest organizacja oferty przewozowej w czasie, a nie tylko jej zakres przestrzenny.
Kolejny czynnik, na który zwracali uwagę respondenci to integracja systemu transportowego (25,5%). To oznacza, że co czwarty respondent wskazuje na potrzebę synchronizacji różnych środków transportu. Wynika to z problemami z przesiadkami i koordynacją połączeń. Chodzi tu o rozwój systemów zintegrowanych (rozkłady, taryfy, węzły przesiadkowe).
Natomiast 17,2% respondentów zwracało uwagę na warunki infrastrukturalne. Chodzi tu o stan przystanków, czyli ich czystość i zadaszenie. Te czynniki mają znaczenie dla komfortu podróży i wpływa na postrzeganie jakości całego systemu transportowego.
Z kolei czynniki o mniejszym znaczeniu (poniżej 10%) to skrócenie czasu jazdy (8,8%) oraz zmniejszenie zatłoczenia (9,8%). To sugeruje, że nie są to obecnie główne bariery, ale mogą jednak nabierać znaczenia wraz z rozwojem systemu.
Warto zwrócić uwagę na niski poziom pełnej satysfakcji respondentów wynoszący 7,4% co wskazuje na duży potencjał do poprawy systemu.
Powyższe wyniki wskazują, że użytkownicy oczekują przede wszystkim:

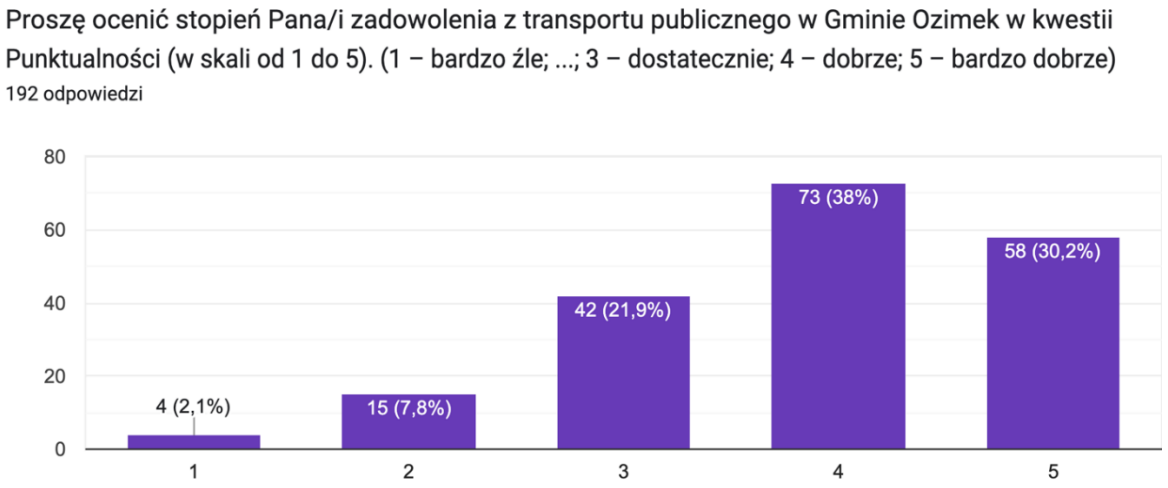
- ✓ lepszego dopasowania czasowego oferty,
- ✓ większej dostępności usług (częstotliwości),
- ✓ lepszej integracji systemu transportowego.

Jednocześnie kwestie infrastrukturalne i jakościowe mają znaczenie uzupełniające.

Największym problemem transportu zbiorowego nie jest jego całkowity brak, lecz niedopasowanie organizacyjne oferty do potrzeb użytkowników. Kluczowym kierunkiem działań powinna być więc optymalizacja funkcjonowania systemu w czasie i jego lepsza koordynacja, a nie wyłącznie jego rozbudowa.

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

Wykres 7. Stopień zadowolenia mieszkańca Gminy Ozimek z transportu publicznego w kwestii punktualności.



Źródło: opracowanie własne

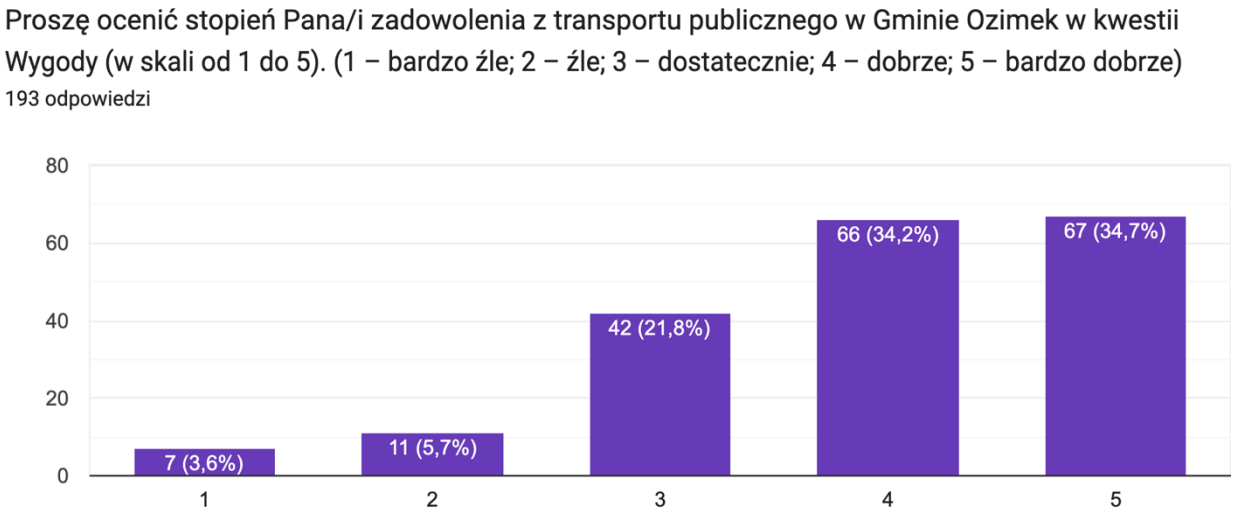
Przedstawione powyżej wyniki wskazują na stosunkowo wysoki poziom ogólnego zadowolenia z funkcjonowania transportu publicznego w Gminie Ozimek w kwestii punktualności, przy jednoczesnym istnieniu obszarów wymagających poprawy.
Dominacja ocen pozytywnych wynoszących łącznie 68,2%. Przy czym dobrze ocenia 38,0% respondentów a bardzo dobrze ocenia 30,2% co stanowi zdecydowaną większość odpowiedzi. Oznacza to, że system transportu publicznego jest generalnie dobrze oceniany przez użytkowników oraz wskazuje na względną zgodność oferty z potrzebami mieszkańców.

Ponadto jest też istotny udział ocen przeciętnych wynoszący 21,9%. Czyli co piąty respondent ocenia transport jako „dostateczny". Jest to grupa „neutralna", która nie jest niezadowolona, ale widzi wyraźne niedoskonałości systemu. Stanowi kluczowy segment do poprawy jakości usług. Widoczny jest niewielki, ale istotny udział ocen negatywnych wynoszący 9,9%. Przy czym źle ocenia 7,8% respondentów a bardzo źle 2,1% respondentów. To wskazuje na istnienie problemów odczuwanych przez część użytkowników i może dotyczyć konkretnych linii, godzin lub obszarów o słabszej dostępności.

System transportu publicznego w kwestii punktualności jest postrzegany jako funkcjonujący dobrze**,** jednak jego rozwój powinien koncentrować się nie tyle na radykalnych zmianach, co na precyzyjnym dostosowaniu oferty do oczekiwań użytkowników**,** szczególnie w obszarach wskazywanych wcześniej (rozkłady jazdy, częstotliwość, integracja).

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

Wykres 8. Stopień zadowolenia mieszkańca Gminy Ozimek z transportu publicznego w kwestii wygody



Źródło: opracowanie własne

Wyniki dotyczące wygody transportu publicznego w Gminie Ozimek pokazują wyraźnie przewagę ocen pozytywnych, przy jednoczesnym utrzymaniu istotnej grupy użytkowników oceniających ten aspekt jako przeciętny.

Widoczny jest bardzo wysoki poziom zadowolenia wynoszący 68,9%, przy czym dobrze ocenia 34,2% a 34,7% bardzo dobrze co tworzy niemal równy, silny duet ocen pozytywnych. Oznacza to, że większość użytkowników postrzega transport publiczny jako wygodny w codziennym użytkowaniu oraz sugeruje dobre dopasowanie podstawowych elementów systemu (np. dostępność przystanków, komfort pojazdów, organizacja podróży).

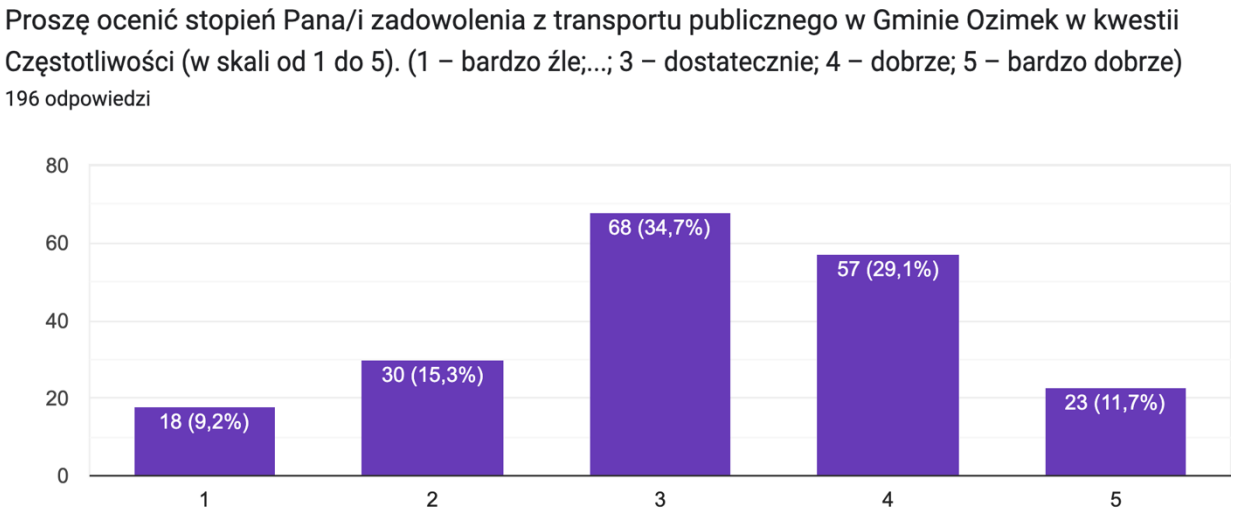
Istotna grupa respondentów ocenia wygodę jako przeciętną (21,8%). Ta grupa nie doświadcza poważnych problemów, ale dostrzega niedogodności (np. brak komfortu przesiadek, tłok, brak udogodnień) i stanowi ważny potencjał do poprawy jakości usług.

Warto też zwrócić uwagę na niski poziom ocen negatywnych wynoszący 9,3%. Przy czym źle ocenia 5,7% respondentów a bardzo źle ocenia 3,6%. Wskazuje to, że problemy z wygodą dotyczą mniejszej części użytkowników, ale mogą mieć charakter punktowy (np. konkretne linie, godziny szczytu, starszy tabor).

Wygoda transportu publicznego w Gminie Ozimek jest oceniana bardzo dobrze w ujęciu ogólnym**,** co świadczy o relatywnie wysokiej jakości systemu. Jednocześnie widoczny jest potencjał do dalszej poprawy komfortu podróży**,** szczególnie w zakresie eliminacji drobnych niedogodności odczuwanych przez grupę umiarkowanie zadowolonych użytkowników.

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

Wykres 9. Stopień zadowolenia mieszkańca Gminy Ozimek z transportu publicznego w kwestii częstotliwości



Źródło: opracowanie własne

Wyniki dotyczące oceny częstotliwości kursowania transportu publicznego w Gminie Ozimek wskazują, że jest to najsłabiej oceniany aspekt funkcjonowania systemu spośród analizowanych elementów (w porównaniu m.in. z wygodą czy punktualność).

Dominuje przewaga ocen nie w pełni pozytywnych wynosząca 59,2% przy czym dostatecznie ocenia 34,7% respondentów, źle ocenia 15,3% oraz bardzo źle 9,2%. Oznacza to, że większość respondentów uważa częstotliwość kursów za niewystarczającą lub tylko akceptowalną co ogranicza elastyczność korzystania z transportu. Szczególnie istotna jest tu wysoka grupa ocen „dostatecznie", która wskazuje na „tolerowanie" obecnego stanu, a nie jego akceptację.

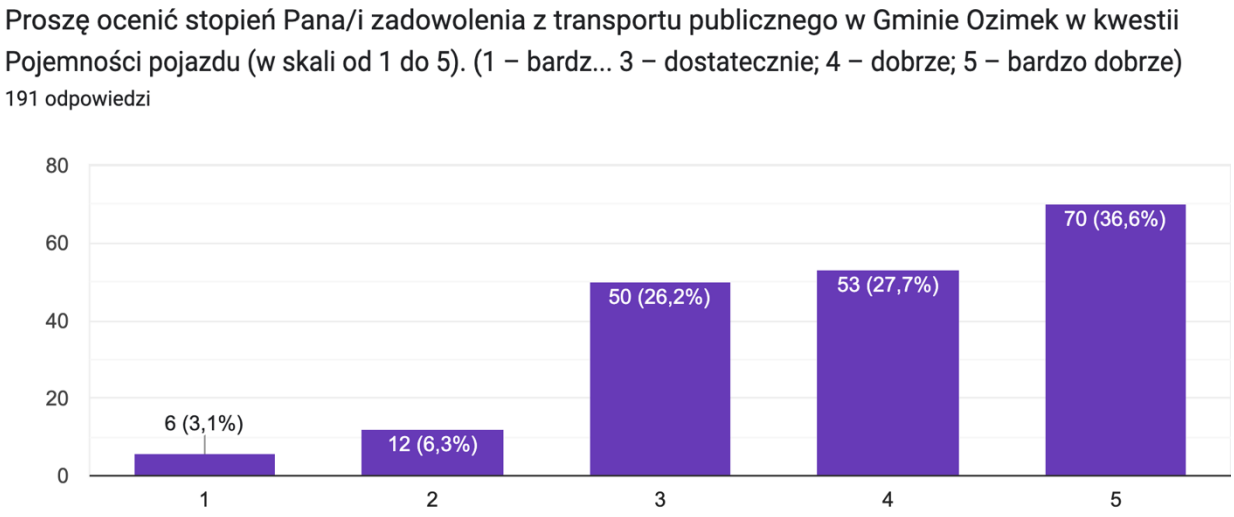
Ponadto widoczny jest ograniczony poziom ocen pozytywnych wynoszący 40,8%, przy czym dobrze ocenia 29,1% respondentów a bardzo dobrze ocenia 11,7%. Oznacza to, że mniej niż połowa użytkowników jest zadowolona z częstotliwości kursów co wskazuje na brak pełnego dopasowania oferty do rzeczywistych potrzeb (szczególnie w godzinach szczytu).

Dodatkowo jest istotny poziom niezadowolenia respondentów wynoszący 24,5% czyli łącznie prawie 1/4 respondentów ocenia częstotliwość negatywnie i jest to sygnał niedostatecznej podaży usług transportowych oraz zbyt rzadkich kursów na części linii lub w określonych godzinach.

Częstotliwość kursowania stanowi kluczową słabość systemu transportu publicznego w Gminie Ozimek**.** Ograniczona liczba połączeń wpływa bezpośrednio na postrzeganą jakość całego systemu i może być głównym czynnikiem ograniczającym jego konkurencyjność wobec transportu indywidualnego.

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

Wykres 10. Stopień zadowolenia mieszkańca Gminy Ozimek z transportu publicznego w kwestii pojemności pojazdu



Źródło: opracowanie własne

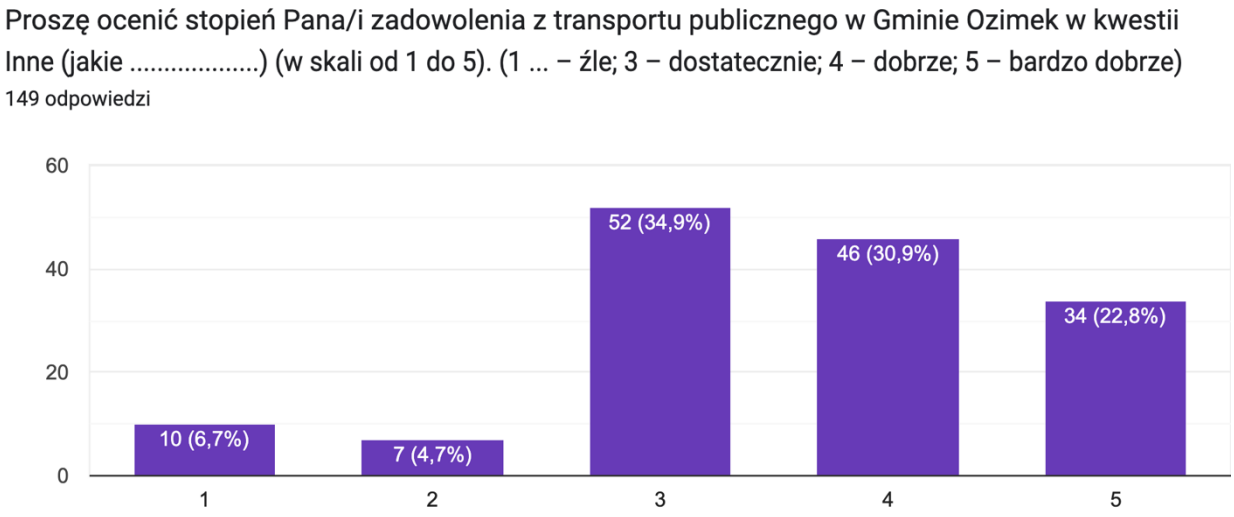
Analiza wyników ankiety dotyczącej oceny pojemności pojazdów transportu publicznego w Gminie Ozimek wskazuje na wyraźnie pozytywny odbiór tego aspektu usług przewozowych. Łącznie ocen pozytywnych jest 64,3% przy czym dobrze ocenia 27,7% a bardzo dobrze 36,6%. Co oznacza, że pojazdy są zazwyczaj odpowiednio dobrane do potoków pasażerskich i problem przepełnienia występuje sporadycznie lub wcale, co powoduje, że komfort podróży (brak tłoku) jest na zadowalającym poziomie.

Ponadto ocen neutralnych jest 26,2% a ocen negatywnych (źle + bardzo źle) łącznie 9,4% co świadczy o marginalnym charakterze problemu przepełnienia, ewentualne problemy mogą mieć charakter lokalny (konkretne linie, kursy lub dni tygodnia).

Ocena pojemności pojazdów w Gminie Ozimek jest wyraźnie pozytywna, a problem niedostosowania pojemności ma charakter incydentalny, a nie systemowy.

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

Wykres 11. Stopień zadowolenia mieszkańca Gminy Ozimek z transportu publicznego w innych kwestiach



Źródło: opracowanie własne

Analiza wyników ankiety dotyczącej oceny transportu publicznego w Gminie Ozimek „w innych kwestiach" wskazuje na umiarkowanie pozytywny odbiór usług transportowych, przy jednoczesnym zauważalnym udziale ocen neutralnych.

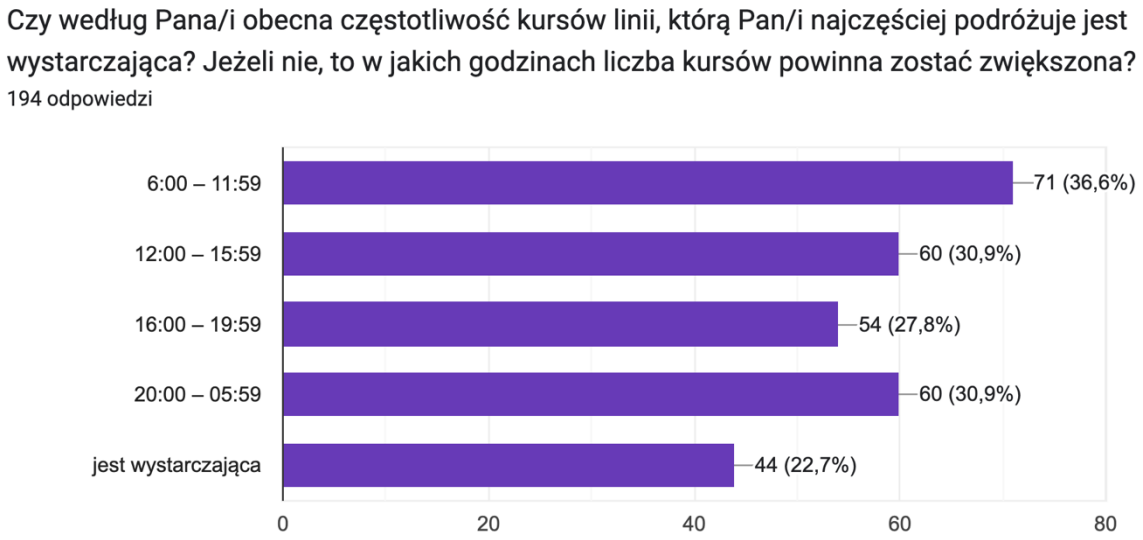
Ponad połowa respondentów (53,7%) ocenia transport publiczny pozytywnie również w innych, niewyszczególnionych aspektach funkcjonowania systemu. Wynik ten świadczy o relatywnie dobrej ogólnej percepcji usług przewozowych oraz akceptowalnym poziomie jakości organizacji transportu.

Widoczny jest też wysoki udział ocen „dostatecznych" wynoszący 34,9%. respondentów. Może to oznaczać o przeciętnym poziomie satysfakcji użytkowników oraz brakiem wyraźnych problemów systemowych przy jednocześnie brakiem elementów wyróżniających jakość usług. Występowanie obszarów wymagających poprawy, np. informacji pasażerskiej, punktualności, komfortu podróży czy dostępności połączeń.

Przy czym ocen negatywnych łącznie jest 11,4%. Szczególnie istotny jest wyższy udział odpowiedzi „bardzo źle" (6,7%) niż „źle" (4,7%), co może wskazywać na występowanie pojedynczych, ale silnie odczuwalnych problemów oraz niezadowolenie określonych grup mieszkańców lub użytkowników konkretnych linii. Taka sytuacja wymaga potrzebę pogłębionej diagnozy jakości usług.

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

Wykres 12. W jakich godzinach liczba kursów powinna zostać zwiększona.



Źródło: opracowanie własne

Analiza wyników ankiety dotyczącej oczekiwanych godzin zwiększenia liczby kursów transportu publicznego w Gminie Ozimek wskazuje na potrzebę rozszerzenia oferty przewozowej praktycznie we wszystkich przedziałach czasowych, przy szczególnie dużym zapotrzebowaniu w godzinach porannych.

Respondenci wskazali następujące przedziały czasowe wymagające zwiększenia liczby kursów:

- ✓ 6:00–11:59 – 36,6%
- ✓ 12:00–15:59 – 30,9%
- ✓ 16:00–19:59 – 27,8%
- ✓ 20:00–05:59 – 30,9%
- ✓ Obecna liczba kursów jest wystarczająca – 22,7%

Należy zauważyć, że respondenci mogli prawdopodobnie wskazać więcej niż jedną odpowiedź, dlatego wartości nie sumują się do 100%.

Z przeprowadzonej analizy widać, że największe zapotrzebowanie na zwiększenie liczby kursów występuje w godzinach porannych. Najwyższy odsetek wskazań dotyczy przedziału 6:00–11:59 (36,6%), co sugeruje na niedostateczną liczbę kursów w porannym szczycie komunikacyjnym oraz wysokie potrzeby dojazdów do pracy, szkół, placówek zdrowia, instytucji publicznych oraz możliwe przepełnienia lub zbyt długie odstępy między kursami. Wynik ten potwierdza, że poranek pozostaje kluczowym okresem funkcjonowania transportu zbiorowego.

Istnieją również istotne potrzeby zwiększenia liczby kursów w godzinach południowych i nocnych. Po 30,9% wskazań uzyskały przedziały:

- ✓ 12:00–15:59
- ✓ 20:00–05:59

Może to oznaczać potrzebę poprawy mobilności uczniów kończących zajęcia oraz osób pracujących zmianowo lub niewystarczającą ofertę połączeń wieczornych i nocnych lub też ograniczenia w dostępie do transportu dla mieszkańców mniejszych miejscowości po godzinach szczytu.

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

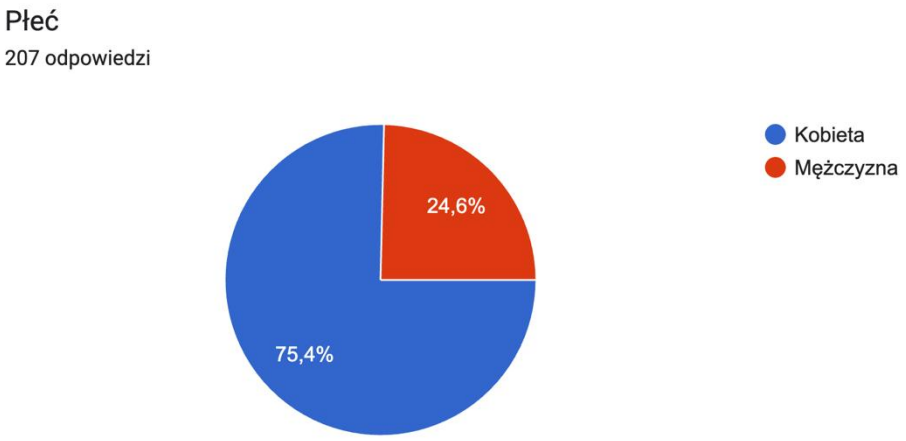
Szczególnie wysoki wynik dla godzin wieczorno-nocnych jest ważnym sygnałem społecznym, ponieważ wskazuje na potrzebę zapewnienia minimalnej dostępności transportowej także poza standardowymi godzinami pracy.

Również istnieje potrzeba zwiększenia liczby kursów w popołudniowym szczycie. Godziny 16:00–19:59 (27,8%) również uzyskały wysoki poziom wskazań, co wiąże się z powrotami z pracy i szkół oraz obsługą codziennych podróży mieszkańców.

Widoczna jest też ograniczona grupa zadowolonych z obecnej oferty, bo jedynie 22,7% respondentów uważa, że obecna liczba kursów jest wystarczająca. Oznacza to, że blisko 4/5 badanych dostrzega potrzebę poprawy oferty przewozowej przynajmniej w określonych godzinach oraz istnieje wyraźna presja społeczna na rozwój transportu publicznego.

Wyniki ankiety pokazują, że mieszkańcy Gminy Ozimek oczekują zwiększenia częstotliwości kursowania transportu publicznego praktycznie w całym ciągu doby, ze szczególnym naciskiem na godziny poranne oraz wieczorno-nocne. Obecna oferta przewozowa jest uznawana za w pełni wystarczającą jedynie przez niewielką część respondentów.

Wykres 13. Płeć respondentów.



Źródło: opracowanie własne

Analiza struktury respondentów według płci wskazuje na wyraźną dominację kobiet w badaniu dotyczącym funkcjonowania transportu publicznego w Gminie Ozimek.
Kobiety stanowiły ponad 3/4 wszystkich respondentów, co może świadczyć o większym zainteresowaniu kobiet tematyką transportu publicznego oraz częstszym korzystaniu przez kobiety z komunikacji zbiorowej.

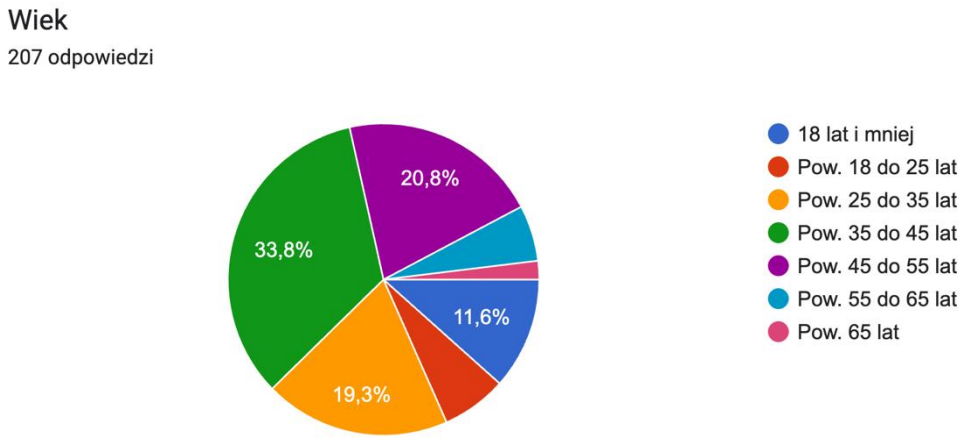
W praktyce transportowej jest to zjawisko często obserwowane, szczególnie w gminach miejsko-wiejskich, gdzie kobiety częściej realizują codzienne podróże związane z dojazdami do pracy, edukacją dzieci, zakupami i dostępem do usług publicznych i ochrony zdrowia.

Mężczyźni stanowili 24,6% respondentów, co może wynikać z częstszego korzystania z transportu indywidualnego (samochodów), mniejszego zainteresowania udziałem w badaniach ankietowych oraz odmiennego modelu mobilności.

Respondentami badania były przede wszystkim kobiety, co sugeruje ich większe zaangażowanie w tematykę transportu publicznego oraz prawdopodobnie częstsze korzystanie z komunikacji zbiorowej w codziennych podróżach.

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

Wykres 14. Wiek respondentów.



Źródło: opracowanie własne

Analiza struktury wiekowej respondentów wskazuje, że badanie dotyczące transportu publicznego w Gminie Ozimek zostało zdominowane przez osoby w wieku produkcyjnym, szczególnie mieszkańców w średnim wieku, aktywnych zawodowo i społecznie. Struktura wiekowa respondentów była następująca:

- ✓ 18 lat i mniej – 11,6%
- ✓ powyżej 18 do 25 lat – 6,7%
- ✓ powyżej 25 do 35 lat – 19,3%
- ✓ powyżej 35 do 45 lat – 33,8%
- ✓ powyżej 45 do 55 lat – 20,8%
- ✓ powyżej 55 do 65 lat – 5,85%
- ✓ powyżej 65 lat – 1,95%

Przy czym największą grupę respondentów stanowiły osoby:

- ✓ 35–45 lat (33,8%)
- ✓ 45–55 lat (20,8%)

Łącznie osoby w wieku 35–55 lat stanowią ponad 54% wszystkich badanych**.** Oznacza to, że badanie odzwierciedla głównie opinie osób aktywnych zawodowo. Respondenci prawdopodobnie regularnie korzystają z transportu w związku z pracą, edukacją dzieci oraz codziennymi obowiązkami. Grupa ta ma wysokie oczekiwania wobec: punktualności, dostępności połączeń, częstotliwości kursów oraz komfortu podróży.

Z kolei respondenci do 35 roku życia stanowią łącznie:

- ✓ 11,6% (18 lat i mniej)
- ✓ 6,7% (18–25 lat)
- ✓ 19,3% (25–35 lat)

Razem daje to około 37,6% badanych co wskazuje na znaczący udział uczniów, studentów i młodych pracowników.

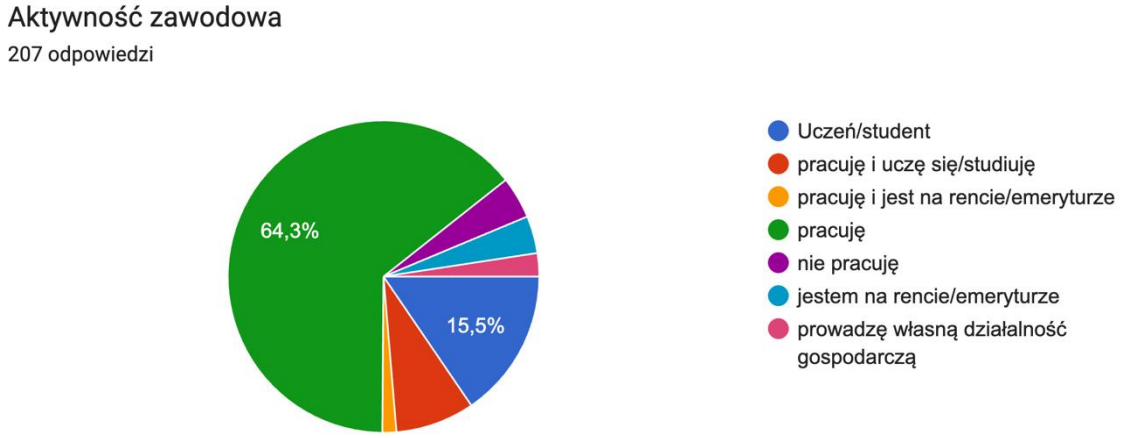
Grupy te często są bardziej zależne od transportu publicznego niż od samochodu prywatnego, dlatego ich udział zwiększa znaczenie kwestii dostępności połączeń szkolnych i pracowniczych, integracji transportu oraz kursów w godzinach porannych i popołudniowych.

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

Z kolei niewielki udział osób powyżej 55 roku życia wynoszący około 7,8% respondentów, w tym osób w przedziale 55–65 lat wynosi 5,85% a osób powyżej 65 lat wynosi 1,95%. To może oznaczać niższą aktywność tej grupy w ankietach internetowych co może rodzić ryzyko niedoszacowania potrzeb transportowych osób starszych. Jest to istotne, ponieważ seniorzy często należą do grup najbardziej zależnych od transportu publicznego.

Respondenci badania to przede wszystkim osoby w wieku produkcyjnym, szczególnie między 35 a 55 rokiem życia. Oznacza to, że wyniki ankiety dobrze odzwierciedlają potrzeby codziennej mobilności mieszkańców aktywnych zawodowo, natomiast potrzeby seniorów mogą być w badaniu reprezentowane w ograniczonym stopniu.

Wykres 15. Aktywność zawodowa respondentów.



Źródło: opracowanie własne

Poniższe wyniki ankiety przedstawiają strukturę aktywności zawodowej respondentów i pozwalają na ocenę profilu badanej populacji.

Największą grupę stanowią osoby pracujące (64,3%)**,** co oznacza, że badanie w zdecydowanej większości obejmuje populację aktywną zawodowo. To istotne, ponieważ ich opinie będą silnie odzwierciedlały potrzeby i oceny związane z codziennym funkcjonowaniem w systemie pracy i mobilności.

Istotny jest też udział osób uczących się i łączących aktywności i tak uczniowie/studenci stanowią 15,5% respondentów a pracujący i uczący się/studiujący – 8,2%. Łącznie daje to 23,7% osób w fazie edukacji (pełnej lub łączonej z pracą)**.** To znaczący segment, który może mieć inne oczekiwania wobec usług (np. elastyczność, dostępność transportu, godziny kursowania).

Odsetek osób nieaktywnych zawodowo było odpowiednio: osób niepracujących - 4,3%**,** renciści/emeryci – 3,85% a pracujący i jednocześnie renciści/emeryci – 1,4%. Łącznie osoby nie w pełni aktywne zawodowo stanowią ok. 9,55% respondentów. Jest to mniejszość, ale istotna z punktu widzenia polityki społecznej i dostępności usług (np. transportu publicznego, usług lokalnych).

Struktura próby jest typowa dla badań prowadzonych w populacji ogólnej z przewagą osób aktywnych zawodowo.

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

6.1. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające ze strategii zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego i uwzględniające infrastrukturę transportową

Zaspokojenie mobilnych potrzeb osób z niepełnosprawnościami (OzN) staje się coraz poważniejszym wyzwaniem dla organizatorów publicznych przewozów pasażerskich. Jest to bowiem duża grupa społeczna, której interesów, potrzeb nie może ignorować żadna władza.

W gminie Ozimek zamieszkiwało 2 372 osób z niepełnosprawnościami – ta dane pochodzą z Narodowego Spisu Powszechnego Ludności i Mieszkań z 2021 roku. Stanowili oni więc ponad 12% populacji gminy i ten wskaźnik jest podobny do statystyk widocznych w innych gminach regionu opolskiego i całego naszego kraju. Można jednak zakładać, iż wraz ze wzrostem populacji seniorów będzie także rosła skala niepełnosprawności, gdyż często starsze osoby jednocześnie mają poważne schorzenia czy są ofiarami wypadków, które powodują, że są zaliczani do kategorii OzN. Spośród całej populacji niepełnosprawnych mieszkańców, 866 osób posiadało prawne orzeczenie o niepełnosprawności, a 1506 mieszkańców było uznanych za OzN z powodów biologicznych. Nie wypełniali oni co prawda warunków, które wyliczają ustawy i rozporządzenia, żeby państwo uznało ich za OzN, ale stan zdrowia powoduje, że w praktyce są niepełnosprawni. I tak też trzeba ich traktować w kontekście realizacji ich potrzeb komunikacyjnych. Tym bardziej, że rośnie populacja niepełnosprawnych mieszkańców. Spis powszechny z 2002 roku podaje, że w gminie Ozimek żyło 1395 OzN, z czego ponad tysiąc stanowiły osoby posiadające orzeczenia o niepełnosprawności. Relatywnie nieduża była grupa niepełnosprawnych biologicznie - i to ich populacja wzrosła do 2021 roku prawie pięciokrotnie.

Tymczasem znaczna grupa OzN nie może samodzielnie się przemieszczać lub ma z tym duże trudności. Część nie posiada bowiem prawa jazdy lub stan zdrowia nie pozwala im na kierowane pojazdami mechanicznymi. Albo nie zawsze mogą liczyć na pomoc bliskich, którzy pracują zawodowo lub mieszkają w odległych miejscowościach. Dla nich transport zbiorowy staje się jedynym sposobem, aby dojechać do lekarza, załatwić sprawę urzędową lub zrobić zakupy. Tak więc gmina musi zadbać o doskonalenie rozkładów jazdy, aby jak najbardziej uwzględniały one potrzeby OzN. Te osoby potrzebują zaś często możliwości dojazdu od Ozimka lub innej miejscowości niekonieczne w godzinach porannego szczytu przewozowego, a bardziej np. w godzinach przedpołudniowych. Z myślą o niepełnosprawnych mieszkańcach trzeba przygotować plany modernizacji i rozbudowy infrastruktury pieszo-rowerowej, aby mogli oni sprawnie i bezpiecznie dotrzeć z domu na przystanek i z powrotem. Innym wyzwaniem będzie budowa nowych przystanków, aby były zlokalizowane bliżej miejsc zamieszkania OzN i seniorów. I oczywiście zagwarantowanie im przejazdów autobusami niskopodłogowymi. To ważne nie tylko ze względu na łatwość dostania się do pojazdu osobom na wózkach inwalidzkich. Z takich autobusów chętnie korzystają również seniorzy czy rodzice podróżujący z dziećmi w wózkach.

W planach rozwoju komunikacji publicznej trzeba uwzględnić również możliwość organizowania przewozów indywidulanych. Taki model stosuje już wiele samorządów w państwach zachodnich, a podobne przykłady mamy i w Polsce. Ten system polega na tym, że gmina organizuje przejazdy mieszkańcom niezdolnym, aby dotrzeć na przystanek z domów. Gmina kupuje pojazdy lub wynajmuje przewoźnika, który dysponuje minivanami lub zwykłymi samochodami osobowymi. I zajmuje się on obsługą transportową OzN i seniorów.

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

Przy czym nie jest to komunikacja „na żądanie" o każdej porze dnia i nocy. Firmy logistyczne opracowały specjalne programy, aplikacje, które pozwalają racjonalnie planować i zarządzać tego typu usługami, a mieszkańcom zamawiać przejazdy.

Schemat ten wygląda tak, że organizator transportu zbiorowego określa przebieg również tych linii komunikacyjnych, po analizie miejsc zamieszkania OzN i zdiagnozowaniu ich potrzeb transportowych. Gmina wyznacza również dni i godziny kursowania samochodów, a pasażerowie zgłaszają chęć skorzystania z przewozu. Wówczas kierowcy podjeżdżają tylko pod te domy skąd zabiorą pasażerów. I zawiozą ich pod wskazany adres: może to być urząd, przychodnia lekarska, szkoła czy dworzec kolejowy lub autobusowy z którego pasażer uda się w dalszą podróż. Tego typu rozwiązania sprawdzają się zwłaszcza w miejscowościach o zabudowie rozproszonej, gdzie budowa nowych przystanków i wydłużanie tras zwykłych linii autobusowych będzie rozwiązaniem nie tylko nieekonomicznym, ale i pogarszającym standard przewozów. Doszłoby bowiem do znacznego wydłużenia czasu przejazdu autobusów., a przez to dla wielu ludzi komunikacja publiczna przestałaby spełniać swoje funkcje i ponownie straciłaby na konkurencyjności wobec transportu samochodowego.

6.2. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych

Zapewnienie dostępności transportu publicznego dla osób z niepełnosprawnościami (OzN) oraz osób o ograniczonej mobilności stanowi jeden z kluczowych elementów nowoczesnej polityki transportowej. Realizowanie tego postulatu jest także warunkiem coraz częściej uwzględnianym przy kwalifikowaniu projektów transportowych do dofinansowania w ramach krajowych i unijnych programów.

Infrastruktura transportowa powinna być w całości dostosowana do potrzeb OzN. To w pierwszej kolejności likwidowanie barier architektonicznych i komunikacyjnych, aby zapewnić wszystkim mieszkańcom, więc i tej grupie społecznej, równego dostępu do transportu publicznego. Wtedy dochodzi także do ograniczenia zjawiska wykluczeniu transportowego OzN. Nie mniej istotne jest i to, że zapewnienie osobom z niepełnosprawnościami zwiększa ich samodzielność, integrację społeczną. Dostęp do komunikacji autobusowej zapewnia im warunki do prowadzenia normalnego życia, umożliwia korzystanie z edukacji, dostęp do administracji i innych usług publicznych, a także do rynku pracy.

Likwidacja barier architektonicznych polega na:

- ✓ Budowie pochylni (ramp) o odpowiednim nachyleniu,
- ✓ instalacji wind i platform dla osób poruszających się na wózkach,
- ✓ obniżeniu lub podwyższeniu krawężników do poziomu umożliwiającego bezprogowe wejście do pojazdów,
- ✓ wyrównaniu nawierzchni i eliminacji innych przeszkód terenowych.

Inne działania powinny być skierowane do osób niewidomych i słabowidzących:

- ✓ ścieżki prowadzące,
- ✓ pola uwagi przy krawędziach peronów,
- ✓ kontrastowe oznaczenia krawędzi,
- ✓ oznaczenia przystanków, tablic informacyjnych w alfabecie Braille'a

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

Dla OzN duże znaczenie ma bezpieczeństwo ciągów komunikacyjnych. To oznacza budowę infrastruktury przystankowej, która posiada bezpieczne i funkcjonalne ciągi komunikacyjne z:

- ✓ odpowiednią szerokość dojść do przystanków, aby mieściły się na nich także wózki inwalidzkie
- ✓ antypoślizgowe nawierzchnie,
- ✓ jasne oświetlenie zwiększające bezpieczeństwo,
- ✓ czytelne przejścia dla pieszych, najlepiej z sygnalizacją świetlną i dźwiękową.

Niepełnosprawni pasażerowie powinni mieć również dostęp do pełnej informacji pasażerskiej

- ✓ wizualna informacja pasażerska musi być czytelna dzięki wysokiej jakości tablicom LED/LCD, które zapewnią odpowiednią czytelność komunikatów,
- ✓ głosowa informacja pasażerska o odjazdach, przyjazdach i trasie linii autobusowej,
- ✓ systemy mobilne – aplikacje umożliwiające planowanie podróży i dostęp do informacji w czasie rzeczywistym,
- ✓ odpowiednia grafika, która umożliwia tworzenie komunikatów przy zastosowaniu wysokiego kontrastu i wielkości czcionki.

Organizator transportu zbiorowego powinien również zapewnić OzN możliwość skorzystania z taboru dostosowanego do ich przewozu, który jest:

- ✓ niskopodłogowy,
- ✓ z wysuwanymi rampami ułatwiającymi wjazd lub wyjazd z pokładu,
- ✓ wydzielone miejsca dla osób na wózkach,

Dostosowanie infrastruktury przystankowej i taboru do transportu OzN przyniesie szerokie korzyści społeczne i gospodarcze. Zapewnia to bowiem poprawę jakości mieszkańców, większe możliwości integracji społecznej OzN, zwiększenie ich samodzielności życiowej. Natomiast korzyści ekonomiczne to głównie wzrost liczby użytkowników transportu publicznego, co pozwala na lepsze wykorzystanie infrastruktury i taboru. Ponadto zadbanie o większą mobilność OzN podnosi ich możliwości na rynku pracy.

Według danych Narodowego Spisu Powszechnego Ludności i Mieszkań z 2021 r. w powiecie opolskim mieszkały 13 373 osoby z niepełnosprawnościami, w tym około 7,2 tys. kobiet. Około 5,9 tys. osób posiadało prawne orzeczenie o stopniu niepełnosprawności. Pozostałą grupę stanowiły osoby z niepełnosprawnością biologiczną, tj. osoby odczuwające trwałe lub długotrwałe ograniczenia w wykonywaniu codziennych czynności życiowych, wynikające m.in. z wieku, stanu zdrowia lub chorób przewlekłych.

Niezależnie od formalnego statusu niepełnosprawności, osoby te posiadają podobne potrzeby transportowe związane z koniecznością zapewnienia możliwości samodzielnego i bezpiecznego przemieszczania się. Dostępność transportu publicznego stanowi dla wielu z nich podstawowy warunek aktywności społecznej, zawodowej i zdrowotnej.

Znaczna część osób z niepełnosprawnościami posiada ograniczoną mobilność transportową. Wynika to z różnych przyczyn, w szczególności:

- ✓ braku dostępu do samochodu osobowego,
- ✓ niemożności prowadzenia pojazdów ze względów zdrowotnych,
- ✓ braku pojazdów dostosowanych do potrzeb osób z ograniczoną sprawnością ruchową,
- ✓ ograniczonej możliwości korzystania z pomocy rodziny lub znajomych.

W konsekwencji dla wielu mieszkańców kluczowe znaczenie ma dostęp do dobrze zorganizowanego, dostępnego architektonicznie i funkcjonalnie transportu publicznego.

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

Należy zakładać, że znaczenie tej grupy pasażerów będzie systematycznie rosło. Wynika to zarówno z procesów starzenia się społeczeństwa, jak i ze wzrostu liczby osób z ograniczeniami zdrowotnymi. Dane historyczne wskazują, że pomiędzy Narodowymi Spisami Powszechnymi z 2011 i 2021 roku liczba osób z niepełnosprawnościami w powiecie opolskim wzrosła o ponad 3,2 tys. osób, natomiast liczba osób posiadających prawne orzeczenie zwiększyła się o ponad 600 osób.

Jednocześnie, przy obserwowanym spadku liczby mieszkańców, rośnie udział osób z niepełnosprawnościami w strukturze demograficznej gmin i powiatów. Oznacza to konieczność coraz szerszego uwzględniania potrzeb tej grupy społecznej w polityce transportowej samorządów.

Osoby z niepełnosprawnościami oraz osoby starsze szczególnie często korzystają z transportu publicznego w celu:

- ✓ dojazdu do placówek ochrony zdrowia,
- ✓ załatwiania spraw urzędowych,
- ✓ dojazdu do placówek handlowych i usługowych,
- ✓ uczestnictwa w życiu społecznym, religijnym i kulturalnym,
- ✓ korzystania z transportu kolejowego i regionalnych węzłów przesiadkowych.

W związku z tym jednym z podstawowych zadań samorządów powinno być tworzenie systemu transportowego zapewniającego wysoką dostępność usług przewozowych dla osób o ograniczonej mobilności.

Działania te powinny obejmować w szczególności:

- ✓ budowę i utrzymanie odpowiedniej siatki połączeń autobusowych,
- ✓ lokalizowanie przystanków możliwie blisko generatorów ruchu i zabudowy mieszkaniowej,
- ✓ modernizację infrastruktury przystankowej zgodnie z zasadami dostępności,
- ✓ dostosowywanie taboru autobusowego do potrzeb osób z niepełnosprawnościami,
- ✓ rozwój bezpiecznej infrastruktury pieszej,
- ✓ eliminowanie barier architektonicznych w przestrzeni publicznej.

Szczególne znaczenie ma zapewnienie dostępności infrastruktury transportowej dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich, osób z dysfunkcjami wzroku i słuchu oraz osób starszych. Obejmuje to m.in.:

- ✓ stosowanie niskopodłogowego taboru,
- ✓ wyposażenie autobusów w rampy lub systemy przyklęku,
- ✓ odpowiednie oznakowanie przystanków,
- ✓ stosowanie informacji głosowej i wizualnej,
- ✓ budowę utwardzonych dojść do przystanków,
- ✓ zapewnienie odpowiedniego oświetlenia i miejsc siedzących.

Jednym z kierunków rozwoju transportu publicznego, obserwowanym w państwach Europy Zachodniej oraz stopniowo wdrażanym również w Polsce, są przewozy typu „door-to-door" oraz transport na żądanie (Demand Responsive Transport – DRT). Rozwiązania te polegają na organizacji indywidualnych lub półindywidualnych przewozów realizowanych przy wykorzystaniu mniejszych pojazdów, np. minibusów lub minivanów.

System taki umożliwia odbiór pasażera bezpośrednio z miejsca zamieszkania i dowóz do wskazanego celu podróży albo do najbliższego węzła komunikacyjnego. Przewozy mogą być realizowane według ustalonego harmonogramu lub po wcześniejszym zgłoszeniu przejazdu.

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

Rozwiązania tego typu mogą mieć szczególne znaczenie na obszarach o rozproszonej zabudowie oraz w przypadku osób mających trudności z samodzielnym dotarciem do przystanków komunikacji zbiorowej.

Rozwój nowoczesnych systemów informatycznych oraz aplikacji do zarządzania przewozami umożliwia coraz sprawniejszą organizację tego rodzaju transportu, przy jednoczesnym ograniczaniu kosztów funkcjonowania systemu.

W perspektywie kolejnych lat należy zakładać wzrost znaczenia:

- ✓ transportu na żądanie,
- ✓ usług door-to-door,
- ✓ integracji transportu autobusowego z kolejowym,
- ✓ cyfrowych systemów informacji pasażerskiej,
- ✓ rozwiązań wspierających mobilność osób o ograniczonej sprawności.

Uwzględnienie potrzeb osób z niepełnosprawnościami oraz osób starszych powinno stanowić jeden z kluczowych elementów polityki transportowej gminy Ozimek, zgodnie z zasadą dostępności i zrównoważonej mobilności.

7. Rozszerzanie oferty transportowej w przewozach o charakterze użyteczności publicznej i podniesienie ich komfortu

Gmina Ozimek posiada wyznaczoną sieć linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej, obsługiwanych przez regularne przewozy autobusowe. Funkcjonujący system transportu zbiorowego zapewnia podstawową dostępność komunikacyjną mieszkańców miasta i sołectw, jednak wymaga stałego monitorowania oraz dostosowywania do zmieniających się potrzeb społecznych, gospodarczych i demograficznych.

W szczególności konieczne jest prowadzenie systematycznej analizy:

- ✓ potoków pasażerskich,
- ✓ kierunków codziennych podróży mieszkańców,
- ✓ godzin największego zapotrzebowania na przewozy,
- ✓ potrzeb osób starszych i osób z niepełnosprawnościami,
- ✓ zmian wynikających z rozwoju zabudowy mieszkaniowej oraz lokalizacji nowych generatorów ruchu.

Pozwoli to na bieżące dostosowywanie przebiegu tras, liczby kursów oraz godzin odjazdów i przyjazdów autobusów do rzeczywistych potrzeb mieszkańców oraz osób przyjezdnych.

Istotnym kierunkiem rozwoju oferty transportowej powinno być zwiększanie liczby kursów realizowanych w godzinach popołudniowych i wieczornych. Obecnie aktywność mieszkańców coraz częściej wykracza poza tradycyjne godziny funkcjonowania komunikacji publicznej. Dotyczy to w szczególności:

- ✓ osób pracujących zmianowo,
- ✓ młodzieży uczestniczącej w zajęciach pozalekcyjnych,
- ✓ osób korzystających z oferty handlowej i usługowej,
- ✓ uczestników wydarzeń sportowych, kulturalnych i społecznych,
- ✓ mieszkańców korzystających z rekreacji i wypoczynku w okresie letnim.

Rozszerzenie oferty o kursy wieczorne mogłoby ograniczyć wykluczenie transportowe części mieszkańców oraz zmniejszyć uzależnienie od transportu indywidualnego.

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

Jednocześnie wskazane jest dalsze rozszerzanie zasięgu komunikacji samorządowej poprzez tworzenie nowych połączeń między największymi miejscowościami gminy. Obecny układ komunikacyjny ma charakter promienisty, koncentrujący się głównie na połączeniach z Ozimkiem jako centralnym ośrodkiem administracyjnym i usługowym.

Takie rozwiązanie zapewnia obsługę podstawowych relacji komunikacyjnych, jednak utrudnia bezpośrednie przemieszczanie się pomiędzy poszczególnymi sołectwami bez konieczności przesiadki lub przejazdu przez Ozimek. W efekcie część mieszkańców decyduje się na korzystanie z samochodów osobowych, nawet w przypadku relatywnie krótkich podróży lokalnych.

W przyszłości możliwe jest również wdrażanie bardziej elastycznych form transportu, takich jak przewozy na żądanie (DRT – Demand Responsive Transport), szczególnie na trasach o niższym natężeniu ruchu lub w godzinach o ograniczonym popycie.

Rozwój systemu transportu publicznego powinien obejmować nie tylko zwiększanie liczby połączeń, ale także podnoszenie jakości i komfortu podróży. W szczególności wskazane są:

- ✓ modernizacja taboru autobusowego,
- ✓ zwiększanie udziału pojazdów nisko- i zeroemisyjnych,
- ✓ poprawa standardu przystanków,
- ✓ rozwój systemów informacji pasażerskiej,
- ✓ integracja rozkładów jazdy z transportem kolejowym,
- ✓ poprawa dostępności dla osób z niepełnosprawnościami,
- ✓ rozwój infrastruktury „Parkuj i Jedź” oraz infrastruktury rowerowej.

Długofalowym celem polityki transportowej gminy powinno być stworzenie spójnego, dostępnego i atrakcyjnego systemu publicznego transportu zbiorowego, stanowiącego realną alternatywę dla transportu indywidualnego.

7.1. Istniejące i proponowane autobusowe linie ponadgminne

Istotnym wyzwaniem pozostaje dalszy rozwój publicznego transportu zbiorowego o charakterze ponadgminnym, przede wszystkim w obrębie powiatu opolskiego. Jednocześnie, z uwagi na położenie gminy Ozimek przy granicach innych powiatów, zasadne jest również rozwijanie połączeń między powiatowych, przebiegających głównie wzdłuż drogi krajowej nr 46 oraz drogi wojewódzkiej nr 463. Rozwój tego rodzaju relacji komunikacyjnych jest istotny zarówno z punktu widzenia mobilności mieszkańców, jak i wzmacniania powiązań społeczno-gospodarczych gminy z otoczeniem regionalnym.

Pierwsze działania w tym zakresie zostały już podjęte. Gmina Ozimek zawarła porozumienie z gminą Chrząstowice, w wyniku czego uruchomiono wspólną linię autobusową relacji Schodnia – Dębska Kuźnia. Połączenie to umożliwia mieszkańcom Ozimka i okolic kontynuowanie podróży w kierunku Opola, rozszerzając tym samym ofertę transportową dla ludności oraz poprawiając dostępność komunikacyjną stolicy województwa.

Drugim partnerem gminy Ozimek w zakresie współpracy transportowej jest gmina Turawa. W tym przypadku bezpłatna komunikacja autobusowa, realizowana linią T3, zapewnia mieszkańcom gminy Ozimek bezpośredni dojazd do atrakcji turystycznych gminy Turawa, w szczególności do Jeziora Turawskiego. Jednocześnie mieszkańcy miejscowości położonych na terenie gminy Tu-

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

rawa, takich jak Zakrzów Turawski, Ligota Turawska, Bierdzany czy Rzędów, uzyskują bezpośredni dostęp do Ozimka, który dla wielu z nich stanowi najbliższy ośrodek miejski, edukacyjny, handlowy i usługowy.

Istniejąca współpraca międzygminna stanowi podstawę do dalszego rozwoju sieci połączeń ponadlokalnych. Wśród proponowanych relacji autobusowych można wyróżnić następujące kierunki:

- P1 – Ozimek – Opole (dworzec autobusowy), przez Chrząstowice i Lędziny,
- P2 – Ozimek – Dobrodzień (powiat oleski),
- P3 – Ozimek – Zawadzkie (powiat strzelecki), przez Krasiejów i Kolonowskie,
- P4 – Ozimek – Tarnów Opolski, przez Nową Schodnię i Daniec.

Projektowane połączenia ponadgminne powinny pełnić funkcję wielozadaniową. Oznacza to jednoczesną obsługę dojazdów do pracy, szkół ponadpodstawowych, placówek ochrony zdrowia, urzędów oraz integrację z regionalnym transportem autobusowym i kolejowym. Szczególnie istotne jest zapewnienie skoordynowania rozkładów jazdy autobusów z połączeniami kolejowymi realizowanymi w kierunku Opola, Fosowskiego, Lublińca czy Częstochowy. Integracja autobusów z transportem kolejowym zwiększa atrakcyjność transportu publicznego i umożliwia tworzenie efektywnego systemu mobilności na poziomie regionalnym.

Rozwój połączeń ponadgminnych może również wspierać funkcję turystyczną gminy Ozimek. Dotyczy to przede wszystkim relacji prowadzących do terenów rekreacyjnych, lasów oraz zbiorników wodnych. Lepsza dostępność komunikacyjna może zwiększyć liczbę odwiedzających oraz poprawić atrakcyjność gminy jako miejsca krótkookresowego wypoczynku.

Organizacja nowych połączeń międzygminnych i między powiatowych może przynieść szereg korzyści dla mieszkańców oraz lokalnej gospodarki. W pierwszej kolejności chodzi o poprawę dostępności komunikacyjnej Opola. Obecnie bezpośrednie połączenia zapewniają przede wszystkim nieliczne autobusy oraz transport kolejowy, jednak ich dostępność pozostaje ograniczona dla części mieszkańców gminy. Uruchomienie regularnej linii autobusowej do Opola umożliwiłoby dogodny dojazd do dworców autobusowego i kolejowego w stolicy województwa, gdzie pasażerowie mogliby kontynuować podróż środkami komunikacji miejskiej, autobusami regionalnymi oraz pociągami dalekobieżnymi.

Połączenia z innymi gminami powiatu opolskiego oraz gminami sąsiednich powiatów pozwolą natomiast na lepszą integrację gminy Ozimek z jej otoczeniem funkcjonalnym. W tych obszarach mieszkają potencjalni uczniowie szkół ponadpodstawowych w Ozimku, klienci lokalnych sklepów i punktów usługowych, a także osoby zainteresowane korzystaniem z oferty turystycznej i rekreacyjnej gminy. Odpowiednia oferta transportowa może zwiększyć konkurencyjność gminy względem innych ośrodków regionalnych.

Rozwój połączeń ponadgminnych będzie miał szczególne znaczenie również w kontekście zmian demograficznych oraz przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu. Publiczny transport zbiorowy stanowi istotny element zapewnienia dostępności usług publicznych dla seniorów, młodzieży, osób nieposiadających samochodu oraz mieszkańców miejscowości o ograniczonej dostępności komunikacyjnej.

Uruchomienie każdej nowej linii powinno zostać poprzedzone szczegółową analizą zasadności jej funkcjonowania. Analiza ta powinna obejmować ocenę efektywności ekonomicznej, w tym relację kosztów funkcjonowania do prognozowanej pracy przewozowej i liczby pasażerów, a także ocenę efektów społecznych i środowiskowych. Istotne znaczenie mają również takie czynniki

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

jak stopień ograniczenia wykluczenia transportowego, możliwość integracji z istniejącą siecią transportową oraz potencjalny wpływ na ograniczenie ruchu samochodowego.

Rozwój transportu ponadlokalnego wymaga zapewnienia stabilnych i wieloletnich źródeł finansowania. Model bezpłatnej komunikacji funkcjonujący w gminie Ozimek jest wart utrzymania przede wszystkim z powodów społecznych, jednak finansowanie publicznego transportu zbiorowego nie powinno spoczywać wyłącznie na samorządzie gminnym. W Polsce funkcjonuje kilka instrumentów wspierających organizację przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

Podstawowym źródłem wsparcia jest Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych, którego celem jest wspieranie organizacji transportu publicznego na obszarach zagrożonych wykluczeniem komunikacyjnym. Istotną rolę odgrywa również samorząd województwa, który odpowiada za organizację regionalnego transportu kolejowego i autobusowego oraz kształtowanie regionalnej polityki transportowej. Ważnym partnerem może być także powiat, pełniący funkcję organizatora transportu zbiorowego na poziomie ponadgminnym, a także poszczególne gminy uczestniczące we współfinansowaniu przewozów.

W przypadku gminy Ozimek połączenia autobusowe o charakterze ponadlokalnym powinny być finansowane ze środków Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych oraz we współpracy z innymi gminami, powiatami i samorządem województwa. W debacie publicznej oraz projektowanych kierunkach zmian legislacyjnych pojawiają się propozycje zwiększenia finansowania Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych oraz rozszerzenia katalogu podmiotów uprawnionych do uzyskania wsparcia. Mogłoby to ułatwić organizację wspólnych połączeń realizowanych przez samorządy lokalne i miejskie przedsiębiorstwa komunikacyjne.

Istotnym kierunkiem rozwoju systemu transportowego powinno być również wdrażanie rozwiązań integracji taryfowej i biletowej pomiędzy przewoźnikami autobusowymi i kolejowymi. Ułatwi to korzystanie z transportu publicznego, zwiększy jego konkurencyjność względem transportu indywidualnego oraz poprawi spójność systemu komunikacyjnego całego regionu.

Powiat opolski również stoi przed koniecznością podejmowania decyzji dotyczących organizacji publicznej komunikacji autobusowej na swoim terenie. Dotyczy to przede wszystkim tworzenia linii łączących poszczególne gminy z Opolem, których przebieg może obejmować kilka jednostek samorządu terytorialnego. Podejmowanie takich działań będzie łatwiejsze w przypadku wypracowania modelu współpracy finansowej pomiędzy powiatem, gminami oraz miastem Opole.

Należy jednak uwzględnić, że mieszkańcy gminy Ozimek, którzy korzystają obecnie z bezpłatnej komunikacji lokalnej, mogą oczekiwać podobnego standardu również w przypadku połączeń współfinansowanych z innymi samorządami. Oznacza to konieczność zapewnienia odpowiedniej częstotliwości kursowania autobusów, funkcjonowania połączeń również poza godzinami szczytu oraz utrzymania wysokiej jakości świadczonych usług transportowych.

7.2. Komfort podróżowania

Funkcjonowanie na terenie gminy Ozimek bezpłatnej komunikacji autobusowej powoduje, że rynek przewozów o charakterze komercyjnym jest bardzo ograniczony. Nie oznacza to jednak, że brak konkurencji zwalnia organizatora transportu oraz operatora przewozów z obowiązku zapewnienia wysokiej jakości usług przewozowych oraz odpowiedniego standardu podróżowania. Wręcz prze-

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

ciwnie – w przypadku transportu publicznego finansowanego ze środków publicznych szczególnego znaczenia nabiera konieczność utrzymywania wysokiego poziomu jakości świadczonych usług, odpowiadającego potrzebom mieszkańców.

Oferta przewozowa powinna umożliwiać sprawne i realizowane w dogodnych porach dojazdy do najważniejszych celów podróży, takich jak miejsca pracy, szkoły, urzędy, placówki ochrony zdrowia, obiekty kultury, punkty handlowo-usługowe, a także tereny rekreacyjne, obiekty zabytkowe i miejsca kultu religijnego. Jednocześnie publiczny transport zbiorowy powinien cechować się odpowiednią jakością, niezawodnością oraz bezpieczeństwem podróżowania.

Jednym z podstawowych elementów wpływających na ocenę jakości transportu publicznego jest punktualność realizowanych przewozów. Dla przewozów o charakterze użyteczności publicznej należy przyjąć standardy terminowości przyjazdów i odjazdów autobusów, odpowiadające praktykom stosowanym w systemach transportowych funkcjonujących na terenie kraju.

Za odjazd punktualny należy uznać sytuację, w której autobus odjeżdża z przystanku początkowego zgodnie z rozkładem jazdy lub z opóźnieniem nieprzekraczającym jednej minuty. Wyjątek mogą stanowić sytuacje, w których autobus realizował wcześniej opóźniony kurs, a opóźnienie wynikało z przyczyn niezależnych od operatora. Natomiast w przypadku przystanków pośrednich dopuszczalne opóźnienie odjazdu nie powinno przekraczać 5 minut.

Za odjazd niepunktualny należy uznać każdy odjazd realizowany niezgodnie z powyższymi założeniami. Niedopuszczalne jest również wcześniejsze odjeżdżanie autobusów z przystanków, ponieważ prowadzi to do pogorszenia dostępności usług transportowych i utraty zaufania pasażerów do komunikacji publicznej.

Za kurs niezrealizowany należy uznać sytuację, w której przewóz nie zostaje wykonany, z wyjątkiem zdarzeń wynikających z przyczyn niezależnych od operatora, takich jak wypadki drogowe, ekstremalne zjawiska pogodowe, blokady dróg, katastrofy naturalne lub inne zdarzenia losowe. W przypadku awarii pojazdu operator powinien podjąć działania zmierzające do podstawienia pojazdu zastępczego w możliwie najkrótszym czasie, rekomendowanym nie dłuższym niż 30 minut od momentu wystąpienia awarii.

Osiąganie wysokiego poziomu punktualności wymaga ścisłej współpracy organizatora transportu z operatorem przewozów. Niezbędne jest bieżące analizowanie rozkładów jazdy z uwzględnieniem takich czynników, jak natężenie ruchu drogowego, liczba skrzyżowań i przejść dla pieszych, czas wymiany pasażerów na przystankach czy sezonowe zmiany warunków ruchu. Rozkład jazdy powinien być realny i dostosowany do rzeczywistych warunków eksploatacyjnych. Zbyt optymistyczne założenia prowadzą do częstych opóźnień, natomiast nadmierne rezerwy czasowe mogą skutkować przedwczesnym przyjazdem autobusów na przystanki, co również obniża jakość usług.

Punktualność ma szczególne znaczenie w gminie Ozimek z uwagi na układ sieci komunikacyjnej, w której znaczna część podróży odbywa się z wykorzystaniem przesiadek w Ozimku. Terminowe przyjazdy i odjazdy autobusów są również istotne dla osób korzystających z transportu kolejowego i dojeżdżających do stacji kolejowych w celu kontynuowania podróży.

Wskaźniki punktualności powinny podlegać regularnemu monitorowaniu i analizie. Dane te powinny stanowić podstawę do okresowej korekty rozkładów jazdy oraz optymalizacji organizacji przewozów. Wskazane jest również wdrażanie nowoczesnych systemów monitorowania ruchu pojazdów opartych na technologii GPS, umożliwiających bieżącą kontrolę realizacji kursów oraz przekazywanie pasażerom informacji o rzeczywistych godzinach odjazdów autobusów.

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

Jednym z kluczowych elementów decydujących o jakości funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego jest zapewnienie pasażerom odpowiedniego komfortu podróżowania. W ocenie jakości usług szczególne znaczenie mają poziom napełnienia pojazdów, standard techniczny autobusów oraz ich wyposażenie.

Za pożądany standard podróżowania należy uznać sytuację, w której maksymalny poziom napełnienia pojazdu nie przekracza 80% całkowitej pojemności określonej przez producenta pojazdu. Wskaźnik ten obejmuje zarówno miejsca siedzące, jak i dopuszczalne miejsca stojące. Utrzymanie odpowiedniego poziomu napełnienia pozwala zapewnić pasażerom właściwe warunki podróży, bezpieczeństwo oraz odpowiednią przestrzeń wewnątrz pojazdu.

W przypadku występowania przepełnienia autobusów na określonych liniach lub w wybranych godzinach organizator transportu oraz operator powinni podejmować działania korygujące. Najprostszym rozwiązaniem jest skierowanie do obsługi danej linii autobusów o większej pojemności. Pozwala to poprawić komfort podróżowania bez konieczności zmiany rozkładu jazdy.

Jeżeli jednak zastosowanie większych pojazdów nie jest możliwe, na przykład z uwagi na parametry techniczne dróg, ograniczenia infrastrukturalne lub brak odpowiedniego taboru, należy rozważyć uruchomienie dodatkowych kursów wzmacniających, szczególnie w godzinach porannego i popołudniowego szczytu przewozowego. W niektórych przypadkach konieczne może być również zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów, zwłaszcza w dniach charakteryzujących się zwiększonym zapotrzebowaniem na przewozy.

Pasażerowie oceniają komfort podróżowania nie tylko przez pryzmat punktualności i dostępności połączeń, lecz również standardu technicznego pojazdów oraz jakości ich wyposażenia. Dlatego autobusy wykorzystywane do realizacji przewozów powinny spełniać określone wymagania jakościowe, obejmujące w szczególności:

- ✓ odpowiednią liczbę miejsc siedzących oraz ergonomiczne wyposażenie wnętrza,
- ✓ sprawny system ogrzewania, wentylacji i – w miarę możliwości – klimatyzacji,
- ✓ czytelny system informacji pasażerskiej, obejmujący oznaczenia linii, kierunków jazdy oraz zapowiedzi i wyświetlacze przystankowe,
- ✓ dostosowanie pojazdów do potrzeb osób o ograniczonej mobilności, w tym osób starszych, osób z niepełnosprawnościami oraz rodziców podróżujących z dziećmi w wózkach,
- ✓ niski poziom podłogi lub wyposażenie w urządzenia ułatwiające wsiadanie,
- ✓ odpowiedni poziom bezpieczeństwa podróżnych,
- ✓ utrzymanie wysokiego standardu czystości pojazdów,
- ✓ wyposażenie autobusów w porty USB do ładowania urządzeń mobilnych,
- ✓ możliwość montażu systemów monitoringu zwiększających bezpieczeństwo pasażerów.

Istotnym kierunkiem rozwoju jakości transportu zbiorowego powinno być również wdrażanie nowoczesnych rozwiązań cyfrowych, takich jak aplikacje mobilne prezentujące rzeczywisty czas przyjazdu autobusów, elektroniczne tablice informacji pasażerskiej czy systemy umożliwiające zgłaszanie uwag przez pasażerów.

Organizator transportu zbiorowego powinien uwzględniać fakt, że oczekiwania mieszkańców dotyczące standardu podróżowania systematycznie rosną. Z tego względu konieczne jest planowanie działań związanych z modernizacją taboru oraz sukcesywną wymianą pojazdów na nowocześniejsze, bardziej komfortowe i bardziej przyjazne środowisku. W perspektywie długoterminowej zasadne jest również rozważanie zakupu autobusów nisko- lub zeroemisyjnych, co wpisuje się w krajowe i europejskie kierunki rozwoju zrównoważonego transportu.

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

Podnoszenie jakości i komfortu podróżowania może przyczynić się do zwiększenia atrakcyjności publicznego transportu zbiorowego oraz zachęcić część mieszkańców do ograniczenia korzystania z samochodów osobowych na rzecz komunikacji autobusowej.

7.3. Standard w zakresie ochrony środowiska

Istotnym elementem działań organizatorów publicznego transportu zbiorowego musi być uwzględnianie postulatów polityki zrównoważonego rozwoju, w tym ochrony środowiska. Taki nakaz wynika wprost z artykułu 5 Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej, który stanowi: „Rzeczpospolita Polska strzeże niepodległości i nienaruszalności swojego terytorium, zapewnia wolności i prawa człowieka i obywatela oraz bezpieczeństwo obywateli, strzeże dziedzictwa narodowego oraz zapewnia ochronę środowiska, kierując się zasadą zrównoważonego rozwoju". Jednocześnie postulaty ochrony środowiska naturalnego i realizowania polityki zrównoważonego rozwoju w odniesieniu do transportu są jednym z ważniejszych wymogów Unii Europejskiej – zwłaszcza przy rozdzielaniu funduszy europejskich.

Sprawy środowiskowe mają ogromne znaczenie w kontekście rozwijania transportu publicznego w gminie Ozimek, gdyż ten sektor aktywności społeczeństwa ma bardzo duży wpływ na życie ludzi i przyrodę, gdyż oddziałuje na jakość powietrza, poziom hałasu i inne warunki życia mieszkańców oraz zwierząt i stan siedlisk roślin. Jednocześnie zaś dobrze funkcjonujący publiczny transport zbiorowy jest niezbędny do sprawnego działania gospodarki i zapewnienia mieszkańcom dostępu do usług publicznych, infrastruktury handlowej i usługowej dzięki dobrym połączeniom ze strefami zamieszkania. Polityka transportowa musi więc wypełnić postulat pogodzenia interesów społeczno-ekonomicznych społeczeństwa z ochroną środowiska.

Jednym z najlepszych ku temu narzędzi jest zwiększenie udziału transportu zbiorowego w ogólnej liczbie podróży mieszkańców. Wystarczy tylko spojrzeć na wskaźniki efektywności przewozów prywatnych i zbiorowych. Autobus komunikacji publicznej może jednorazowo przewieźć nawet od 60 do 80 pasażerów, podczas gdy w podróżach samochodowych na trasie dom–praca średnio podróżuje około 1,5 osoby. Jeden autobus może zastąpić 40–50 samochodów osobowych na drodze i przyczynić się do ograniczenia natężenia ruchu drogowego, zmniejszenia emisji spalin oraz obniżenia poziomu hałasu komunikacyjnego.

Oczywiście, że nie uda się w całości zastąpić transportu samochodowego autobusowym, ale samorządy powinny dążyć do zmniejszania dysproporcji między przewozami prywatnymi a zbiorowymi. W tym celu należy podjąć takie działania, które z jednej strony zachęcą mieszkańców do przesiadania się do autobusów, a z drugiej – do ograniczenia ruchu pojazdów indywidualnych. W katalogu takich działań znajdziemy:

- ✓ wprowadzanie priorytetu w ruchu drogowym dla autobusów transportu publicznego,
- ✓ rozwój infrastruktury przystankowej i węzłów przesiadkowych,
- ✓ rozwój infrastruktury dla ruchu rowerowego i pieszego,
- ✓ promowanie alternatywnych wobec samochodów form mobilności, zwłaszcza komunikacji zbiorowej i rowerowej.

Jeśli jest to możliwe, w mieście (w mniejszym stopniu w większych miejscowościach gminy) wskazane jest wprowadzanie rozwiązań, które ograniczają ruch pojazdów indywidualnych. Pomaga w

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

tym wprowadzenie strefy ruchu uspokojonego, ciągi pieszo-jezdne, czy strefy piesze. Takie działania prowadzą do poprawy jakości przestrzeni publicznej oraz zwiększeniu atrakcyjności transportu zbiorowego jako środka codziennej komunikacji.

Niewątpliwie istotnym elementem polityki transportowej gminy z uwzględnieniem ochrony środowiska jest stopniowe zwiększanie udziału pojazdów niskoemisyjnych, a nawet zeroemisyjnych w publicznym transporcie zbiorowym. Ten proces będzie następował w sposób ewolucyjny, ale i wymuszony przez regulacje prawne. Dotacje taborowe z funduszy państwowych lub unijnych są zarezerwowane na zakup autobusów, które spełniają najnowsze normy ochrony środowiska. Obowiązujące normy emisji spalin w silniach wysokoprężnych muszą spełniać normę Euro 6, która charakteryzuje się znacznym ograniczeniem emisji tlenków azotu oraz cząstek stałych. Trwają też przygotowania UE (na razie zostały wstrzymane) do wdrożenia normy Euro 7, która jeszcze bardziej zaostrzy wymagania dotyczące emisji zanieczyszczeń. Ważny jest również proces modernizacji już użytkowanego taboru w kierunku zmniejszenia emisji szkodliwych substancji.

Jednocześnie widać tendencję wzrostową na rynku autobusów zeroemisyjnych - to pojazdy elektryczne oraz wodorowe - zwłaszcza, że rośnie ich zasięg i skraca się czas ładowania baterii. Samorząd może liczyć również na dotacje do budowy infrastruktury służącej tankowaniu pojazdów z napędem wodorowym lub ładowaniu autobusów elektrycznych. Jednak te koszty i tak są wysokie i obciążają budżet gminy, gdyż samorząd raczej nie może liczyć na pełny zwrot poniesionych nakładów.

Reasumując, realizacja standardów ochrony środowiska w systemie publicznego transportu zbiorowego powinna opierać się na zasadach zrównoważonego rozwoju. Kryje się pod tym pojęciem dążenie do ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne i jakość życia mieszkańców. Chodzi więc w pierwszej kolejności o modernizację, wymianę taboru autobusowego w kierunku pojazdów nisko- i zeroemisyjnych, a także odpowiednie planowanie przestrzenne, które zmniejszy presję na rozwój indywidulanego transportu samochodowego.

8. Zasady organizacji rynku przewozów w transporcie publicznym

Publiczne przewozy autobusowe, stanowiące podstawowy element systemu transportu zbiorowego w gminie Ozimek, funkcjonują w oparciu o przepisy prawa krajowego, unijnego oraz lokalnego. Regulacje te określają zasady organizacji i finansowania przewozów, prawa i obowiązki organizatora oraz operatorów publicznego transportu zbiorowego, a także wymagania dotyczące bezpieczeństwa pasażerów, dostępności usług i ochrony środowiska. Od właściwego stosowania tych przepisów zależy efektywność funkcjonowania komunikacji publicznej, jej stabilność finansowa oraz jakość świadczonych usług.

Podstawowym aktem prawnym regulującym funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego w Polsce jest ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym. Określa ona kompetencje organizatorów transportu, zasady planowania rozwoju transportu publicznego, sposób zawierania umów z operatorami oraz warunki organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej. W przypadku gminy Ozimek organizatorem przewozów gminnych jest samorząd gminny, który odpowiada za planowanie sieci komunikacyjnej, ustalanie rozkładów jazdy, finansowanie usług oraz nadzór nad ich realizacją.

Istotne znaczenie mają również przepisy prawa Unii Europejskiej, w szczególności rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczące usług publicznych w

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego. Regulacja ta określa zasady powierzania wykonywania usług przewozowych operatorom publicznego transportu zbiorowego, warunki rekompensowania kosztów wykonywania przewozów użyteczności publicznej oraz wymagania dotyczące przejrzystości finansowania transportu publicznego.

Funkcjonowanie komunikacji autobusowej podlega także przepisom ustawy Prawo przewozowe, ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz regulacjom dotyczącym czasu pracy kierowców, bezpieczeństwa technicznego pojazdów i ochrony środowiska. Operatorzy wykonujący przewozy muszą posiadać odpowiednie zezwolenia i licencje transportowe, spełniać wymagania techniczne dotyczące taboru oraz przestrzegać norm związanych z bezpieczeństwem pasażerów i organizacją przewozów.

Organizacja rynku przewozów w gminie Ozimek powinna opierać się na zasadzie zapewnienia mieszkańcom powszechnego i równego dostępu do usług transportu publicznego. Dotyczy to zarówno mieszkańców miasta Ozimek, jak i wszystkich sołectw gminy. Szczególne znaczenie ma przeciwdziałanie wykluczeniu komunikacyjnemu osób starszych, młodzieży szkolnej, osób z niepełnosprawnościami oraz mieszkańców miejscowości o ograniczonej dostępności transportowej. System transportowy powinien być organizowany w sposób zapewniający:

- ✓ odpowiednią dostępność przestrzenną i czasową połączeń,
- ✓ regularność i punktualność kursowania autobusów,
- ✓ integrację komunikacji autobusowej z transportem kolejowym,
- ✓ dostosowanie oferty przewozowej do potrzeb mieszkańców,
- ✓ odpowiedni standard bezpieczeństwa i komfortu podróży,
- ✓ efektywność ekonomiczną funkcjonowania przewozów,
- ✓ ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko.

Ważnym elementem organizacji rynku przewozów jest wybór operatora świadczącego usługi transportowe. Może się on odbywać zgodnie z obowiązującymi przepisami poprzez:

- ✓ bezpośrednie powierzenie wykonywania usług operatorowi,
- ✓ zawarcie umowy po przeprowadzeniu postępowania konkurencyjnego,
- ✓ współpracę między jednostkami samorządu terytorialnego w zakresie wspólnej organizacji przewozów.

W przypadku gminy Ozimek istotne znaczenie ma możliwość rozwijania współpracy transportowej z sąsiednimi gminami, powiatem opolskim oraz samorządem województwa opolskiego. Pozwala to na tworzenie połączeń międzygminnych i między-powiatowych, integrację rozkładów jazdy oraz wspólne finansowanie usług przewozowych. Takie działania zwiększają efektywność organizacyjną systemu i poprawiają dostęp mieszkańców do regionalnych ośrodków administracyjnych, edukacyjnych i gospodarczych.

Istotnym kierunkiem rozwoju rynku przewozów będzie również stopniowe wdrażanie nowoczesnych rozwiązań technologicznych. Dotyczy to m.in. systemów informacji pasażerskiej, elektronicznych rozkładów jazdy, monitorowania punktualności przewozów, lokalizacji pojazdów GPS oraz narzędzi wspierających zarządzanie ruchem i planowanie transportu. Rozwiązania te poprawiają jakość usług i zwiększają atrakcyjność transportu publicznego.

W organizacji transportu publicznego należy również uwzględniać politykę klimatyczną i środowiskową państwa oraz Unii Europejskiej. Oznacza to konieczność stopniowego ograniczania emisji zanieczyszczeń i hałasu poprzez modernizację taboru autobusowego, zwiększanie udziału

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

pojazdów nisko- i zeroemisyjnych oraz promowanie transportu zbiorowego jako alternatywy dla indywidualnego transportu samochodowego.

Dla zapewnienia stabilności funkcjonowania komunikacji publicznej kluczowe znaczenie ma również system finansowania przewozów. W przypadku gminy Ozimek powinien on opierać się na środkach własnych samorządu, wsparciu z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych, współfinansowaniu połączeń przez inne jednostki samorządu terytorialnego oraz możliwościach pozyskiwania środków zewnętrznych, w tym funduszy europejskich przeznaczonych na rozwój zrównoważonego transportu.

Przyjęcie przejrzystych zasad organizacji rynku przewozów oraz długofalowego modelu finansowania transportu publicznego pozwoli na dalszy rozwój komunikacji autobusowej w gminie Ozimek, poprawę jakości usług przewozowych oraz zwiększenie dostępności transportowej całego obszaru gminy i jej otoczenia.

8.1. Aspekty prawne zarządzania transportem publicznym

Podstawowym aktem prawnym regulującym funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego w Polsce jest ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym wraz z późniejszymi zmianami. Ustawa określa zasady organizacji i funkcjonowania transportu publicznego, kompetencje organizatorów transportu, sposób finansowania przewozów oraz prawa i obowiązki operatorów wykonujących usługi przewozowe.

Zgodnie z definicją ustawową publiczny transport zbiorowy oznacza powszechnie dostępny i regularny przewóz osób wykonywany według określonego oraz publicznie ogłoszonego rozkładu jazdy. Oznacza to konieczność zapewnienia mieszkańcom stabilnej, przewidywalnej i dostępnej oferty przewozowej, odpowiadającej rzeczywistym potrzebom komunikacyjnym społeczności lokalnej.

Funkcjonowanie transportu publicznego regulują również przepisy prawa Unii Europejskiej, w szczególności Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego. Określa ono zasady powierzania realizacji usług publicznych operatorom transportu oraz warunki rekompensowania kosztów wykonywania przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Znaczenie mają także inne akty prawne, w szczególności:

- ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym,
- ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe,
- ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym,
- przepisy dotyczące czasu pracy kierowców,
- regulacje związane z ochroną środowiska i dostępnością transportu dla osób ze szczególnymi potrzebami.

W polskim systemie transportowym wyróżnia się kilka podstawowych podmiotów odpowiedzialnych za funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego.

- **Organizator publicznego transportu zbiorowego**. Organizatorem transportu publicznego jest właściwa jednostka samorządu terytorialnego odpowiedzialna za zapewnienie funkcjonowania przewozów na danym obszarze. W przypadku przewozów realizowanych na terenie gminy Ozimek funkcję tę pełni gmina Ozimek. Do podstawowych obowiązków organizatora należy:
  - planowanie rozwoju systemu transportowego,

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

- określanie przebiegu linii komunikacyjnych,
- ustalanie rozkładów jazdy,
- finansowanie przewozów,
- wybór operatora realizującego usługi przewozowe,
- kontrola jakości świadczonych usług,
- prowadzenie działań ograniczających wykluczenie transportowe mieszkańców.

Prawo dopuszcza również możliwość zawierania porozumień między jednostkami samorządu terytorialnego w celu wspólnej organizacji przewozów międzygminnych lub między-powiatowych.

- **Operator publicznego transportu zbiorowego**. Operatorem publicznego transportu zbiorowego jest przedsiębiorca, samorządowy zakład budżetowy lub spółka komunalna wykonująca przewozy na podstawie umowy zawartej z organizatorem transportu.

  Operator realizuje przewozy o charakterze użyteczności publicznej, a więc takie, których celem jest zaspokojenie potrzeb przewozowych mieszkańców, również na trasach o ograniczonej rentowności ekonomicznej, ale istotnych z punktu widzenia społecznego.

  Do obowiązków operatora należy w szczególności:
  - realizacja przewozów zgodnie z rozkładem jazdy,
  - zapewnienie odpowiedniego standardu technicznego pojazdów,
  - przestrzeganie zasad bezpieczeństwa,
  - utrzymanie odpowiedniej jakości usług przewozowych,
  - zapewnienie dostępności pojazdów dla osób o ograniczonej mobilności.
- **Przewoźnicy komercyjni**. Przewoźnicy komercyjni wykonują przewozy osób na własne ryzyko gospodarcze, na podstawie zezwoleń wydawanych zgodnie z przepisami ustawy o transporcie drogowym. Ich działalność koncentruje się przede wszystkim na trasach o największym potencjale przewozowym i ekonomicznym.

  W warunkach funkcjonowania bezpłatnej komunikacji autobusowej w gminie Ozimek możliwość rozwoju przewozów komercyjnych pozostaje jednak ograniczona. Nie wyklucza to jednak funkcjonowania pojedynczych połączeń komercyjnych, zwłaszcza o charakterze regionalnym lub dalekobieżnym.

Zakres odpowiedzialności za organizację transportu publicznego uzależniony jest od zasięgu przewozów. Ustawodawca wyróżnił następujące poziomy organizacji transportu:

- ✓ gmina – organizuje gminne przewozy pasażerskie,
- ✓ związek międzygminny – organizuje przewozy na obszarze współpracujących gmin,
- ✓ powiat – odpowiada za powiatowe przewozy pasażerskie,
- ✓ związek powiatów – organizuje transport na obszarze kilku powiatów,
- ✓ związek powiatowo-gminny – realizuje zadania transportowe wspólnie dla gmin i powiatów,
- ✓ województwo – organizuje wojewódzkie przewozy pasażerskie, w tym regionalne przewozy kolejowe,
- ✓ minister właściwy do spraw transportu – odpowiada za międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy kolejowe.

Gmina Ozimek może więc samodzielnie organizować przewozy lokalne lub realizować je wspólnie z innymi samorządami na podstawie zawieranych porozumień. W przyszłości możliwe jest także rozwijanie współpracy z powiatem opolskim, sąsiednimi gminami oraz samorządem województwa opolskiego w zakresie organizacji połączeń ponadlokalnych.

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym określa trzy podstawowe grupy zadań organizatora transportu.

1. Planowanie rozwoju transportu publicznego

   Do zadań tych należy:
   - ✓ opracowanie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego,
   - ✓ publikacja i aktualizacja planu transportowego,
   - ✓ identyfikacja obszarów zagrożonych wykluczeniem komunikacyjnym,
   - ✓ analiza potrzeb przewozowych mieszkańców,
   - ✓ prognozowanie rozwoju systemu transportowego.

2. Organizowanie publicznego transportu zbiorowego

   Zakres tych działań obejmuje:
   - ✓ badanie potrzeb przewozowych mieszkańców,
   - ✓ wyznaczanie przebiegu linii komunikacyjnych,
   - ✓ ustalanie rozkładów jazdy,
   - ✓ wyznaczanie przystanków komunikacyjnych i węzłów przesiadkowych,
   - ✓ przygotowanie postępowań dotyczących wyboru operatora,
   - ✓ zawieranie umów z operatorami transportu,
   - ✓ określanie standardów jakości usług przewozowych,
   - ✓ organizację systemu informacji pasażerskiej.

   W przypadku komunikacji odpłatnej organizator odpowiada również za ustalanie taryf przewozowych oraz zasad dystrybucji biletów.

3. Zarządzanie transportem publicznym

   Do najważniejszych działań w tym zakresie należą:
   - ✓ kontrola jakości usług świadczonych przez operatorów,
   - ✓ monitorowanie punktualności przewozów,
   - ✓ analiza stopnia wykorzystania poszczególnych linii,
   - ✓ aktualizacja rozkładów jazdy,
   - ✓ wprowadzanie zmian w przebiegu linii komunikacyjnych,
   - ✓ administrowanie systemem informacji pasażerskiej,
   - ✓ nadzór nad realizacją umów przewozowych,
   - ✓ rozliczanie kosztów funkcjonowania komunikacji autobusowej.

   Prawo dopuszcza możliwość powierzania części zadań wyspecjalizowanym podmiotom zewnętrznym, jednak odpowiedzialność za prawidłowe funkcjonowanie systemu transportowego nadal spoczywa na organizatorze.

Gmina Ozimek początkowo funkcjonowała w modelu odpłatnej komunikacji autobusowej, jednak w 2025 roku podjęto decyzję o wprowadzeniu bezpłatnych przewozów gminnych. Rozwiązanie to ma istotne znaczenie społeczne, ponieważ zwiększa dostępność transportu publicznego i ogranicza bariery ekonomiczne w korzystaniu z komunikacji zbiorowej.
Model bezpłatnej komunikacji upraszcza również organizację systemu transportowego poprzez eliminację kosztów związanych z:

- ✓ dystrybucją biletów,
- ✓ kontrolą opłat,
- ✓ utrzymaniem systemów sprzedaży,

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

- ✓ rozliczaniem wpływów taryfowych.

Jednocześnie funkcjonowanie bezpłatnej komunikacji wymaga zapewnienia stabilnych źródeł finansowania przewozów. W przypadku gminy Ozimek powinny one obejmować:

- środki własne gminy,
- dopłaty z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych,
- współfinansowanie połączeń przez inne jednostki samorządu terytorialnego,
- środki europejskie przeznaczone na rozwój zrównoważonego transportu.

Istotnym wyzwaniem pozostaje organizacja i finansowanie połączeń międzygminnych oraz powiatowych. Dla zachowania spójności systemu transportowego wskazane byłoby wypracowanie modelu współfinansowania przewozów przez gminy i powiaty uczestniczące w organizacji połączeń. Pozwoliłoby to utrzymać jednolite standardy funkcjonowania komunikacji publicznej oraz zapewnić mieszkańcom możliwie szeroki dostęp do bezpłatnych przewozów także poza granicami gminy Ozimek.

8.2. Wybór operatora

Gmina Ozimek prowadzi od kilku lat lokalny transport zbiorowy i dokonała wyboru operatora odpowiedzialnego za realizację przewozów autobusowych. Usługi te wykonuje spółka GTVBUS Polska sp. z o.o., obowiązująca umowa obejmuje lata 2025–2028. Oznacza to, że w kolejnych latach samorząd będzie zobowiązany do ponownego przeprowadzenia procedury wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego.

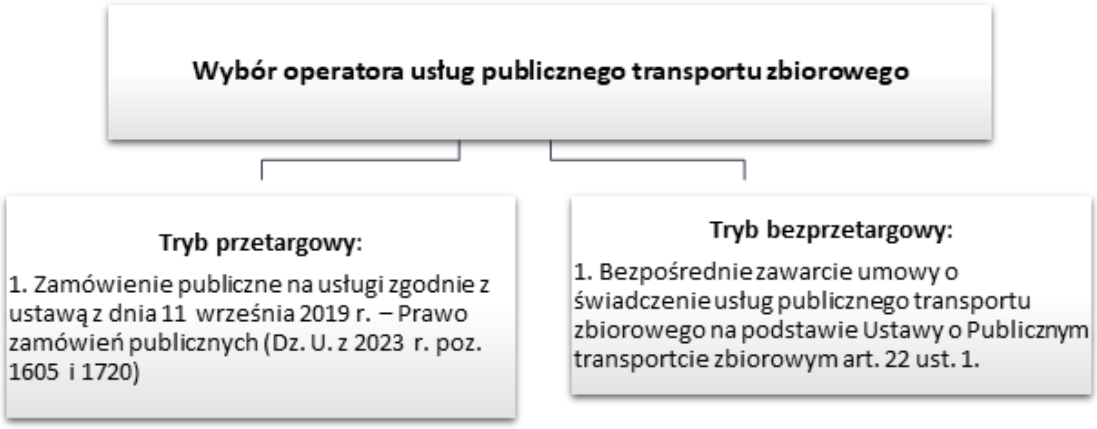
W wielu miastach i organizmach metropolitalnych usługi komunikacji publicznej świadczy więcej niż jeden operator. Najczęściej podstawową część przewozów realizuje spółka komunalna, natomiast wybrane linie lub pakiety połączeń obsługiwane są przez przedsiębiorców prywatnych.

W przypadku gminy Ozimek – z uwagi na skalę wykonywanej pracy przewozowej, wielkość potoków pasażerskich oraz charakter lokalnej sieci komunikacyjnej – najbardziej efektywnym rozwiązaniem wydaje się funkcjonowanie jednego operatora obsługującego całość systemu przewozów autobusowych.

Powierzenie obsługi kilku operatorom mogłoby być zasadne jedynie w sytuacji uzyskania wyraźnych korzyści organizacyjnych lub finansowych, przy jednoczesnym zachowaniu odpowiedniej jakości usług przewozowych. W praktyce w mniejszych gminach funkcjonowanie wielu operatorów może powodować trudności związane z koordynacją rozkładów jazdy, integracją taryfową i pasażerską, organizacją systemu informacji pasażerskiej oraz nadzorem nad realizacją usług transportowych.

Obowiązujące przepisy prawa przewidują obecnie dwa podstawowe tryby wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego. Pierwszym z nich jest konkurencyjna procedura wyboru operatora, realizowana zgodnie z przepisami ustawy prawo zamówień publicznych (PZP). Drugim rozwiązaniem jest bezpośrednie zawarcie umowy z operatorem na podstawie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, określane również jako powierzenie wykonywania usług publicznych, zgodnie z przepisami Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady.

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany



Bezpośrednie zawarcie umowy możliwe jest jednak wyłącznie w przypadkach określonych przepisami prawa. Dotyczy to sytuacji, w których średnia roczna wartość usług publicznych jest niższa niż równowartość 1 mln euro lub średnia roczna wielkość pracy eksploatacyjnej nie przekracza 300 tys. wozokilometrów. W przypadku małych i średnich przedsiębiorstw eksploatujących nie więcej niż 23 pojazdy progi te zostały podwyższone odpowiednio do 2 mln euro oraz 600 tys. wozokilometrów rocznie.

Bez względu na zastosowany tryb wyboru operatora organizator publicznego transportu zbiorowego zobowiązany jest do zachowania zasad przejrzystości, równego traktowania podmiotów oraz uczciwej konkurencji. Procedura wyboru operatora powinna być jawna, a kryteria oceny ofert jednoznaczne i niedyskryminujące dla potencjalnych wykonawców. Obowiązkiem organizatora jest również publikacja informacji o zamiarze zawarcia umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie transportu zbiorowego.

Przepisy nadal dopuszczają możliwość utworzenia operatora komunalnego, któremu gmina mogłaby powierzyć wykonywanie przewozów autobusowych. W obecnych uwarunkowaniach organizacyjnych i finansowych takie rozwiązanie należałoby jednak ocenić jako mało efektywne ekonomicznie dla gminy Ozimek. Utworzenie własnego przedsiębiorstwa przewozowego wiązałoby się bowiem z koniecznością poniesienia znaczących nakładów finansowych na organizację działalności, zatrudnienie pracowników, utworzenie zaplecza technicznego, zakup lub wynajem taboru autobusowego oraz późniejsze utrzymanie całego systemu przewozowego. Jednocześnie pełne ryzyko organizacyjne i finansowe funkcjonowania transportu publicznego spoczywałoby bezpośrednio na samorządzie.

Wybór operatora publicznego transportu zbiorowego powinien uwzględniać nie tylko kryterium kosztowe, ale również jakość świadczonych usług, niezawodność realizacji przewozów, standard techniczny i ekologiczny taboru, dostępność dla osób o ograniczonej mobilności, a także zdolność operatora do elastycznego dostosowywania oferty przewozowej do zmieniających się potrzeb mieszkańców. Istotne znaczenie ma również zapewnienie stabilności funkcjonowania systemu transportowego oraz możliwość integracji komunikacji autobusowej z innymi formami transportu publicznego.

Zgodnie z obowiązującymi przepisami maksymalny okres obowiązywania umowy o świadczenie usług publicznych w autobusowym transporcie zbiorowym wynosi 10 lat. W przypadku

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

transportu kolejowego okres ten może wynosić do 15 lat. Przepisy unijne dopuszczają również możliwość wydłużenia okresu obowiązywania umowy w sytuacji poniesienia przez operatora znaczących nakładów inwestycyjnych, w szczególności związanych z zakupem nowoczesnego taboru.

8.3. Przygotowywanie oferty przewozowej

Oferta przewozowa publicznego transportu zbiorowego powinna spełniać warunki atrakcyjności dla mieszkańców, ponieważ tylko wówczas może stanowić realną alternatywę dla transportu indywidualnego realizowanego samochodami osobowymi. Zadaniem gminy jako organizatora transportu publicznego jest takie kształtowanie przebiegu tras autobusowych, częstotliwości kursowania pojazdów oraz pozostałych elementów systemu komunikacyjnego, aby mieszkańcy mieli zapewniony dogodny dostęp do usług publicznych i prywatnych, edukacji, ochrony zdrowia, rynku pracy, handlu, kultury i rekreacji.

Przygotowując ofertę przewozową, samorząd powinien uwzględniać również zjawiska społeczno-gospodarcze niezależne bezpośrednio od gminy, lecz wpływające na potrzeby transportowe mieszkańców. W przypadku gminy Ozimek coraz większe znaczenie może mieć proces suburbanizacji związany z rozwojem stref osiedleńczych poza największymi miastami regionu. Pomimo że Ozimek nie graniczy bezpośrednio z Opolem, położenie gminy w relatywnie niewielkiej odległości od stolicy województwa oraz atrakcyjne walory mieszkaniowe i środowiskowe mogą sprzyjać napływowi nowych mieszkańców.

Procesowi suburbanizacji często towarzyszy wzrost liczby podróży wykonywanych samochodami osobowymi. Mieszkańcy zmieniają miejsce zamieszkania, zachowując jednocześnie dotychczasowe miejsca pracy, edukacji czy aktywności społecznej i kulturalnej. Powoduje to wzrost codziennych dojazdów do większych ośrodków miejskich. Ograniczenie skali tego zjawiska możliwe jest poprzez stworzenie atrakcyjnej, niezawodnej i dobrze skoordynowanej oferty publicznego transportu zbiorowego.

W celu zwiększenia atrakcyjności komunikacji autobusowej oraz wzrostu udziału transportu zbiorowego w podróżach mieszkańców rekomenduje się realizację następujących działań:

1. Rozbudowa i optymalizacja sieci połączeń
   - ✓ optymalizacja przebiegu tras autobusowych w oparciu o rzeczywiste potoki pasażerskie oraz analizę potrzeb transportowych mieszkańców,
   - ✓ tworzenie nowych połączeń autobusowych zarówno na obszarze gminy, jak i w relacjach międzygminnych, we współpracy z sąsiednimi samorządami oraz powiatem opolskim,
   - ✓ eliminacja nieefektywnych lub dublujących się relacji komunikacyjnych,
   - ✓ zwiększanie dostępności transportu zbiorowego dla mieszkańców obszarów peryferyjnych i słabiej skomunikowanych.
2. Zwiększenie częstotliwości kursowania
   - ✓ wprowadzanie taktowych rozkładów jazdy, opartych na regularnych odstępach czasowych pomiędzy kursami,
   - ✓ zwiększenie liczby kursów w godzinach szczytu komunikacyjnego, zwłaszcza w celu zapewnienia dojazdów do szkół i zakładów pracy,
   - ✓ dostosowywanie oferty przewozowej w godzinach pozaszczytowych oraz w dni wolne od pracy,

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

- ✓ przeciwdziałanie wykluczeniu transportowemu poprzez utrzymanie minimalnego poziomu dostępności komunikacyjnej na terenach o niższej gęstości zaludnienia.

3. Integracja systemów transportowych
   - ✓ rozwój węzłów przesiadkowych autobus–kolej przy wykorzystaniu infrastruktury kolejowej w Ozimku oraz przystanku kolejowego w Krasiejowie, a także potencjalnych nowych przystanków kolejowych,
   - ✓ synchronizacja rozkładów jazdy autobusów i pociągów,
   - ✓ rozwój systemów informacji pasażerskiej umożliwiających planowanie podróży z wykorzystaniem różnych środków transportu,
   - ✓ dążenie do wdrożenia wspólnego biletu autobusowo-kolejowego w relacjach regionalnych.
4. Organizacja systemów dowozowych
   - ✓ rozwijanie połączeń pełniących funkcję linii dowozowych do stacji i przystanków kolejowych,
   - ✓ rozwój elastycznych form transportu, w szczególności transportu na żądanie, na obszarach o niskiej gęstości zaludnienia,
   - ✓ dostosowanie oferty przewozowej do potrzeb seniorów, osób z niepełnosprawnościami oraz osób o ograniczonej mobilności,
   - ✓ rozszerzanie oferty przewozowej o połączenia niezwiązane wyłącznie z dowozem dzieci i młodzieży do szkół.
5. Atrakcyjny system taryfowy
   - ✓ utrzymanie bezpłatnej komunikacji autobusowej na terenie gminy Ozimek,
   - ✓ rozważenie rozszerzenia bezpłatnych przejazdów również na połączenia realizowane we współpracy z innymi jednostkami samorządu terytorialnego,
   - ✓ uproszczenie zasad korzystania z komunikacji publicznej oraz ograniczanie barier taryfowych.
6. Podniesienie standardu usług
   - ✓ modernizacja taboru autobusowego oraz stopniowa wymiana pojazdów na autobusy niskopodłogowe i bardziej ekologiczne,
   - ✓ poprawa jakości infrastruktury przystankowej poprzez budowę wiat, oświetlenia, wygodnych dojść dla pieszych oraz infrastruktury rowerowej w pobliżu przystanków,
   - ✓ rozwój systemów dynamicznej informacji pasażerskiej przekazujących dane o rzeczywistych czasach odjazdów i przyjazdów autobusów,
   - ✓ zapewnienie wysokiego poziomu bezpieczeństwa i komfortu podróży.
7. Promocja transportu publicznego
   - ✓ prowadzenie kampanii informacyjnych i edukacyjnych zachęcających do korzystania z komunikacji zbiorowej,
   - ✓ wykorzystanie narzędzi cyfrowych, takich jak aplikacje mobilne, planery podróży i internetowe rozkłady jazdy,
   - ✓ współpraca z pracodawcami, szkołami i organizacjami społecznymi w zakresie promowania transportu publicznego,
   - ✓ podejmowanie działań promocyjnych skierowanych do różnych grup społecznych, w tym seniorów i młodzieży.

Dbałość o rozwój atrakcyjnej oferty przewozowej w gminie Ozimek może przynieść szereg korzyści społecznych, gospodarczych i środowiskowych. Do najważniejszych z nich należą:

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

- ✓ podniesienie jakości życia mieszkańców,
- ✓ zwiększenie dostępności transportowej obszarów wiejskich,
- ✓ ograniczenie zjawiska wykluczenia komunikacyjnego,
- ✓ poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- ✓ zmniejszenie emisji zanieczyszczeń i poprawa jakości powietrza,
- ✓ wzrost spójności społeczno-gospodarczej gminy,
- ✓ zwiększenie atrakcyjności inwestycyjnej i osiedleńczej gminy Ozimek.

8.4. Przewidywany sposób organizacji systemu informacji dla pasażera

Informacja pasażerska w publicznym transporcie zbiorowym pełni funkcję kluczową, wpływając przede wszystkim na komfort podróży oraz ocenę jakości usług transportowych przez mieszkańców i osoby odwiedzające gminę. Sprawnie funkcjonujący system informacji pasażerskiej może być również istotnym czynnikiem skłaniającym do korzystania z komunikacji autobusowej zamiast z transportu indywidualnego, wspierając tym samym realizację polityki zrównoważonej mobilności.

System informacji pasażerskiej powinien spełniać kilka podstawowych warunków, aby został uznany za efektywny i zapewniający pasażerom szybki oraz łatwy dostęp do wszystkich niezbędnych danych. Wzorcowy system powinien być kompleksowy, nowoczesny, dostępny i przyjazny użytkownikowi. Musi obejmować przystanki i dworce, węzły przesiadkowe, jak również wszystkie pojazdy wykonujące przewozy na terenie gminy. Kluczowe znaczenie ma również udostępnianie informacji pasażerskiej za pośrednictwem kanałów elektronicznych.

System informacji pasażerskiej powinien zapewniać wszystkim podróżnym pełen zakres danych umożliwiających planowanie podróży, w szczególności:

- ✓ dane przewoźnika: nazwa operatora, adres siedziby oraz punkt kontaktowy,
- ✓ dane linii komunikacyjnej: numer i nazwa linii, przebieg trasy, wykaz obsługiwanych przystanków i dworców,
- ✓ rozkład jazdy: termin obowiązywania rozkładu, dni kursowania autobusów, godziny odjazdów i przyjazdów z poszczególnych przystanków,
- ✓ informacje dodatkowe: odległości między przystankami, orientacyjny czas przejazdu, oznaczenia kursów specjalnych, np. realizowanych pojazdami przystosowanymi do przewozu osób z niepełnosprawnościami, kursów przyspieszonych lub ekspresowych,
- ✓ informacje o możliwościach przesiadek i integracji z innymi środkami transportu,
- ✓ informacje taryfowe oraz o ewentualnych kosztach podróży realizowanych z wykorzystaniem innych środków transportu,
- ✓ informacje przedstawione w sposób czytelny, intuicyjny i łatwy do odczytania przez wszystkich użytkowników.

Nowoczesny system informacji pasażerskiej powinien wykorzystywać dane czasu rzeczywistego (*real-time passenger information*), umożliwiające bieżące śledzenie pozycji pojazdów oraz przewidywanego czasu przyjazdu autobusów na przystanki. System powinien również zapewniać wysoki poziom niezawodności działania oraz bezpieczeństwa teleinformatycznego.

Szczególnie ważne jest dostosowanie systemu do potrzeb osób ze szczególnymi potrzebami. Dotyczy to zarówno infrastruktury przystankowej, jak i kanałów elektronicznych. Systemy internetowe i aplikacje mobilne powinny być projektowane zgodnie z zasadami dostępności cyfrowej,

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

umożliwiając korzystanie z nich osobom z niepełnosprawnościami wzroku, słuchu oraz osobom starszym.

Na przystankach, dworcach i węzłach przesiadkowych należy stosować następujące rozwiązania:

- ✓ elektroniczne tablice informacji pasażerskiej prezentujące godziny odjazdów i przyjazdów autobusów oraz komunikaty o opóźnieniach, zmianach tras i utrudnieniach w ruchu,
- ✓ oznaczenia wizualne, dotykowe i dźwiękowe dla osób z niepełnosprawnościami,
- ✓ czytelne i jednolite oznakowanie infrastruktury przystankowej,
- ✓ schematy sieci komunikacyjnej przedstawiające przebieg linii oraz węzły przesiadkowe.

Najbardziej popularnym elementem statycznej informacji pasażerskiej pozostają przystankowe rozkłady jazdy. Organizator komunikacji i przewoźnik mogą je umieszczać przede wszystkim na tablicach przy słupkach ze znakami D-15, w gablotach znajdujących się w wiatach przystankowych lub na innych elementach infrastruktury przystankowej.

Na każdym przystanku powinny znajdować się informacje ułatwiające korzystanie z transportu zbiorowego, w tym:

- ✓ rozkłady jazdy wszystkich linii przejeżdżających przez dany przystanek,
- ✓ schemat sieci komunikacyjnej wraz z oznaczeniem połączeń międzygminnych,
- ✓ regulamin przewozów,
- ✓ informacje o tymczasowych zmianach organizacji ruchu i kursowania autobusów,
- ✓ oznaczenia kursów realizowanych taborem dostosowanym do przewozu osób o ograniczonej mobilności.

Rozkłady jazdy powinny być czytelne, jednolite pod względem graficznym i wykonane z zastosowaniem odpowiedniej wielkości czcionki. Wskazane jest również ich oświetlenie, umożliwiające korzystanie z informacji po zmroku, zwłaszcza w okresie jesienno-zimowym.

Pasażerowie oczekują informacji nie tylko na przystankach, ale również wewnątrz pojazdów. System informacji pasażerskiej w autobusach pełni istotną rolę w podnoszeniu komfortu podróży, ułatwianiu orientacji w sieci komunikacyjnej oraz zwiększaniu dostępności transportu dla wszystkich grup społecznych, w tym osób starszych i osób z niepełnosprawnościami.

Na system informacji pasażerskiej w pojazdach składają się przede wszystkim:

- ✓ tablice zewnętrzne: przednie, boczne i tylne, zawierające informacje o numerze linii i kierunku jazdy,
- ✓ informacje o organizatorze przewozów i przewoźniku,
- ✓ wyciąg z regulaminu przewozów oraz informacje o sposobie zgłaszania uwag i reklamacji,
- ✓ monitory wewnętrzne prezentujące przebieg trasy, kolejne przystanki, możliwe przesiadki oraz komunikaty o zmianach w kursowaniu,
- ✓ system głosowych zapowiedzi przystanków i komunikatów dla pasażerów,
- ✓ materiały informacyjne, ulotki oraz kieszenie na rozkłady jazdy.

Współczesna informacja pasażerska nie może ograniczać się wyłącznie do infrastruktury transportowej i pojazdów. Coraz większe znaczenie mają internetowe kanały komunikacji, takie jak strony internetowe, aplikacje mobilne oraz media społecznościowe. Za ich pośrednictwem informacje docierają zarówno do stałych użytkowników komunikacji publicznej, jak i osób korzystających z niej sporadycznie.

W Gminie Ozimek system elektronicznej informacji pasażerskiej opiera się obecnie na portalu gminnym oraz stronie internetowej przewoźnika GTVBUS Polska sp. z o.o. Zawierają one podsta-

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

wowe informacje dotyczące funkcjonowania komunikacji autobusowej, w tym wykaz linii, rozkłady jazdy, rozkłady z konkretnych przystanków oraz informacje o możliwych przesiadkach. Istotnym elementem systemu jest również wykorzystanie kodów QR umożliwiających mieszkańcom korzystanie z aplikacji „KiedyPrzyjedzie", pozwalającej na śledzenie pozycji autobusów.

System ten wymaga jednak dalszego rozwoju i rozbudowy o kolejne funkcjonalności. Rekomendowane jest wdrożenie następujących rozwiązań:

- ✓ wyszukiwarki połączeń umożliwiającej planowanie podróży od punktu początkowego do miejsca docelowego,
- ✓ prezentowania rekomendowanych wariantów przesiadek,
- ✓ informacji o możliwościach dojazdu do najważniejszych instytucji publicznych, szkół, placówek ochrony zdrowia, obiektów handlowych i instytucji kultury,
- ✓ dynamicznego rozkładu jazdy aktualizowanego w czasie rzeczywistym,
- ✓ wizualizacji tras autobusów na mapach cyfrowych,
- ✓ integracji informacji o komunikacji gminnej z rozkładami jazdy kolei oraz innych przewoźników autobusowych,
- ✓ rozszerzenia systemu o informacje dotyczące linii funkcjonujących w gminach współpracujących z Gminą Ozimek,
- ✓ przekazywania informacji o kosztach podróży realizowanych z wykorzystaniem różnych środków transportu,
- ✓ wdrożenia systemu powiadomień push o zmianach w kursowaniu autobusów i utrudnieniach drogowych.

Docelowo system informacji pasażerskiej powinien być kompatybilny z regionalnymi i krajowymi platformami informacji transportowej. Zasadne jest również dążenie do obecności rozkładów jazdy komunikacji gminnej w popularnych wyszukiwarkach połączeń, takich jak „Jakdojade" czy „e-podróżnik".

Wskazane jest ponadto wprowadzenie jednolitego standardu identyfikacji wizualnej komunikacji gminnej, obejmującego oznakowanie przystanków, tablice informacyjne, oznaczenia pojazdów oraz materiały elektroniczne. Ułatwi to pasażerom korzystanie z transportu publicznego oraz zwiększy rozpoznawalność systemu komunikacji.

Prawidłowo funkcjonujący system informacji pasażerskiej przynosi liczne korzyści zarówno pasażerom, jak i organizatorowi transportu publicznego. W szczególności:

- ✓ zwiększa komfort podróży poprzez zapewnienie dostępu do aktualnych i rzetelnych informacji,
- ✓ ułatwia planowanie podróży i integrację różnych środków transportu,
- ✓ poprawia bezpieczeństwo podróżnych dzięki szybkiemu przekazywaniu komunikatów o utrudnieniach i zmianach organizacji ruchu,
- ✓ zwiększa dostępność transportu publicznego dla osób starszych, osób z niepełnosprawnościami oraz turystów,
- ✓ podnosi atrakcyjność komunikacji zbiorowej i zachęca mieszkańców do ograniczania korzystania z samochodów osobowych,
- ✓ wspiera realizację polityki zrównoważonego transportu i ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko.

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

Rozwój systemu informacji pasażerskiej powinien stanowić jeden z priorytetów polityki transportowej Gminy Ozimek. Nowoczesna, dostępna i zintegrowana informacja pasażerska zwiększa konkurencyjność transportu zbiorowego, poprawia mobilność mieszkańców oraz wspiera realizację celów zrównoważonego rozwoju transportu.

8.5. Założenia kształtowania rozkładów jazdy i systemu taryfowo-biletowego publicznego transportu zbiorowego.

Jednym z podstawowych warunków skutecznego funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego jest właściwe zaprojektowanie rozkładów jazdy, organizacji połączeń oraz systemu taryfowo-biletowego. To właśnie te elementy w największym stopniu wpływają na atrakcyjność komunikacji autobusowej, wygodę pasażerów oraz konkurencyjność transportu zbiorowego wobec transportu indywidualnego.

Rozwój transportu publicznego w Gminie Ozimek powinien prowadzić do stopniowego zwiększania liczby pasażerów korzystających z komunikacji zbiorowej. Wzrost zainteresowania przewozami będzie świadczył o tym, że oferta przewozowa odpowiada rzeczywistym potrzebom mieszkańców, jest odpowiednio dostępna przestrzennie, punktualna, czytelna oraz wygodna.

Kluczowym elementem organizacji przewozów pozostaje rozkład jazdy, który powinien być konstruowany zgodnie z zasadami nowoczesnego planowania transportowego oraz dostosowany do lokalnych uwarunkowań społecznych, przestrzennych i gospodarczych.

- **Taktowość i powtarzalność**
  - stosowanie cyklicznych odjazdów, o stałych przewidywalnych godzinach – np. autobusy odjeżdżają zawsze o h:05, h:20, h:35 i h:50, albo o h:20 i h:50 w godzinach pozaszczytowych lub w dni wolne od pracy i nauki szkolnej,
  - zachowanie równych odstępów między kursami,
  - łatwość zapamiętania dla pasażera.
- **Hierarchizacja linii**
  - linie główne, które łączą sołectwa z Ozimkiem – ich częstotliwość powinna być wysoka,
  - linie dowozowe do punktów przesiadkowych, gdzie mieszkańcy będą przesiadali się do pociągów lub do autobusów kursujących w stronę Opola i innych miast powiatowych
- **Dostosowanie do popytu**
  - różnicowanie częstotliwości w zależności od:
    - pory dnia,
    - dnia tygodnia,
    - okresów roku
- **Standaryzacja typów dni funkcjonowania komunikacji zbiorowej**
  - dzień roboczy szkolny,
  - dzień roboczy pozaszkolny,
  - sobota,
  - niedziela i święta,

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

- rozkłady specjalne – czyli np. linie cmentarne podczas uroczystości Wszystkich Świętych i Dnia Zadusznego (1-2 listopada), czy zapewnienie transportu uczestnikom różnych imprez masowych (np. festyny, festiwale, dożynki, obchody świąt państwowych).

- **Rekomendowany dla gminy Ozimek podział dnia**
  - 5:30–6:30 – wczesny poranek,
  - 6:30–8:30 – szczyt poranny,
  - 8:30–14:00 – międzyszczyt,
  - 14:30–16:30 – szczyt popołudniowy,
  - 16:30–19:30 – wieczór,
  - 19:30–23:00 – późny wieczór.
- **Integracja rozkładów jazdy**
  - synchronizacja z rozkładami jazdy z pociągami, zwłaszcza regionalnymi,
  - koordynacja przesiadek w celu zminimalizowaniu czasu oczekiwania pasażerów na kolejny autobus).
- **Czytelność rozkładów jazdy**
  - oddzielne tabele na przystankach dla różnych typów dni,
  - jednoznaczne i czytelne oznaczenia rodzajów kursów (np. szkolne, przyspieszone, zjazd do zajezdni, przejazd w skróconej relacji),
  - dostępność rozkładów jazdy w wersji elektronicznej na komputer, tablet lub smartfon.

Gmina Ozimek zdecydowała się na finansowanie bezpłatnej komunikacji autobusowej dla mieszkańców. Rozwiązanie to stanowi istotny element lokalnej polityki społecznej oraz transportowej i przyczynia się do:

- ✓ ograniczania wykluczenia transportowego,
- ✓ zwiększania mobilności mieszkańców,
- ✓ poprawy dostępności usług publicznych,
- ✓ zmniejszania kosztów dojazdów,
- ✓ promowania transportu zbiorowego.

Utrzymanie bezpłatnych przewozów autobusowych należy uznać za rozwiązanie korzystne zarówno społecznie, jak i organizacyjnie.

W szczególności bezpłatna komunikacja:

- ✓ zwiększa liczbę pasażerów,
- ✓ upraszcza organizację przewozów,
- ✓ eliminuje koszty związane z obsługą sprzedaży biletów,
- ✓ skraca czas postoju autobusów na przystankach,
- ✓ ogranicza konieczność prowadzenia kontroli biletowej.

Istotne znaczenie ma również fakt, że znaczną grupę pasażerów stanowią:

- ✓ uczniowie,
- ✓ osoby starsze,
- ✓ osoby o niższych dochodach,
- ✓ mieszkańcy niemający dostępu do samochodu.

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

W wielu samorządach osoby po ukończeniu określonego wieku korzystają z bezpłatnych przejazdów, dlatego utrzymanie pełnej bezpłatności komunikacji w Gminie Ozimek wpisuje się w szerszy trend polityki transportowej wspierającej mobilność społeczną.

9. Finansowanie usług przewozowych

Organizator publicznego transportu zbiorowego jest zobowiązany do zapewnienia finansowania usług przewozowych o charakterze użyteczności publicznej. Finansowanie to może pochodzić zarówno ze środków własnych jednostki samorządu terytorialnego, jak i z krajowych oraz zagranicznych instrumentów wsparcia. Pozyskiwane środki mogą być przeznaczane zarówno na bieżące funkcjonowanie komunikacji autobusowej, jak i na rozwój infrastruktury transportowej, zakup lub modernizację taboru oraz wdrażanie nowoczesnych systemów obsługi pasażerów.

Gmina Ozimek zabezpieczyła w budżecie środki na finansowanie bezpłatnej komunikacji autobusowej. Jednocześnie samorząd skutecznie korzysta ze wsparcia zewnętrznego, w szczególności z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (FRPA). Dzięki uzyskanemu dofinansowaniu możliwe jest utrzymanie funkcjonowania sieci połączeń autobusowych przy ograniczeniu obciążenia budżetu gminy.

Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych stanowi obecnie jeden z najważniejszych instrumentów wspierających organizację transportu publicznego na terenach pozamiejskich oraz w mniejszych ośrodkach miejskich. Celem Funduszu jest przeciwdziałanie wykluczeniu komunikacyjnemu poprzez wspieranie funkcjonowania linii autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, w szczególności na obszarach o ograniczonej dostępności transportowej.

Środki z FRPA mogą być przeznaczane zarówno na utrzymanie istniejących połączeń autobusowych, jak i na reaktywację linii zlikwidowanych w przeszłości, głównie z powodów ekonomicznych lub z powodu niewystarczającej liczby pasażerów. Mechanizm wsparcia polega na dopłacie do wykonywanej pracy przewozowej wyrażonej w wozokilometrach. Organizator transportu zawiera w tym celu umowę z właściwym wojewodą i otrzymuje dopłatę do każdego przejechanego kilometra na liniach objętych dofinansowaniem. Wysokość dopłaty może wynosić do 3 zł do jednego wozokilometra, zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa.

Warunkiem uzyskania wsparcia z Funduszu jest w szczególności:

- ✓ ujęcie linii komunikacyjnych w planie transportowym,
- ✓ zapewnienie wkładu własnego organizatora,
- ✓ wykazanie użyteczności społecznej planowanych przewozów,
- ✓ zawarcie umowy z operatorem publicznego transportu zbiorowego.

Model finansowania oparty na współudziale środków własnych gminy i wsparciu FRPA należy uznać za korzystny zarówno dla samorządu, jak i mieszkańców. Pozwala on bowiem utrzymywać i rozwijać ofertę przewozową przy relatywnie ograniczonych kosztach własnych. Można zakładać, że znaczenie Funduszu będzie rosło również w kolejnych latach, szczególnie w przypadku zwiększenia środków przeznaczanych przez państwo na przeciwdziałanie wykluczeniu transportowemu oraz rozwój regionalnej komunikacji autobusowej.

Istotnym źródłem finansowania publicznego transportu zbiorowego są również porozumienia międzygminne. Gmina Ozimek współpracuje już w tym zakresie z sąsiednimi samorządami, w tym z gminami Chrząstowice i Turawa. Dzięki zawieranym porozumieniom możliwe jest wspólne finansowanie linii autobusowych przekraczających granice administracyjne gmin, co pozwala na

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

bardziej efektywne wykorzystanie środków publicznych oraz tworzenie szerszej i bardziej spójnej oferty przewozowej dla mieszkańców.

W przyszłości nie można wykluczyć większego zaangażowania Powiatu Opolskiego w organizację przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Powiat mógłby uczestniczyć w finansowaniu połączeń międzygminnych lub ponadlokalnych, również przy wykorzystaniu środków z FRPA. W takim przypadku część linii przebiegających przez teren gminy Ozimek mogłaby zostać objęta organizacją na szczeblu powiatowym.

Potencjalne uruchomienie powiatowych przewozów autobusowych może prowadzić do funkcjonowania równolegle różnych modeli taryfowych. Możliwe byłoby utrzymanie bezpłatnej komunikacji gminnej przy jednoczesnym funkcjonowaniu płatnych przewozów powiatowych. W takim modelu komunikacja organizowana przez gminę mogłaby pełnić również funkcję dowozową do przystanków i węzłów przesiadkowych obsługiwanych przez przewozy powiatowe lub regionalne.

Obecnie samorząd województwa opolskiego koncentruje się przede wszystkim na organizacji i rozwoju regionalnych przewozów kolejowych. Nie funkcjonuje obecnie wojewódzki system autobusowych przewozów użyteczności publicznej obejmujący regularne finansowanie lokalnych linii autobusowych. Nie można jednak wykluczyć, że w przyszłości samorząd województwa podejmie działania zmierzające do rozwoju regionalnej komunikacji autobusowej, zwłaszcza jako uzupełnienia transportu kolejowego.

W przypadku wdrożenia wojewódzkiego systemu autobusowych przewozów regionalnych gmina Ozimek mogłaby zostać objęta nowymi połączeniami ze względu na swoje położenie przy ważnym ciągu komunikacyjnym oraz istniejący potencjał turystyczny i gospodarczy. Szczególne znaczenie mogłaby mieć organizacja linii dowozowych do stacji i przystanków kolejowych, integrujących transport autobusowy z regionalnym systemem kolejowym.

W takim modelu część linii organizowanych obecnie przez gminę lub wspólnie z innymi samorządami mogłaby pełnić funkcję połączeń dowozowych do kolei. Ewentualne współfinansowanie takich przewozów ze środków wojewódzkich mogłoby przyczynić się do zwiększenia częstotliwości kursowania autobusów, poprawy jakości usług przewozowych oraz dalszej modernizacji taboru autobusowego.

W perspektywie długoterminowej należy również dążyć do dywersyfikacji źródeł finansowania transportu publicznego poprzez aktywne pozyskiwanie środków europejskich, w szczególności na:

- ✓ zakup niskoemisyjnego lub zeroemisyjnego taboru autobusowego,
- ✓ rozwój infrastruktury przystankowej i przesiadkowej,
- ✓ wdrażanie inteligentnych systemów transportowych,
- ✓ cyfryzację usług przewozowych i systemów informacji pasażerskiej,
- ✓ poprawę dostępności transportu publicznego dla osób o ograniczonej mobilności.

Stabilny i wieloźródłowy model finansowania publicznego transportu zbiorowego stanowi jeden z podstawowych warunków utrzymania i rozwoju efektywnej komunikacji autobusowej na terenie gminy Ozimek.

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

10. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Rozwój publicznego transportu zbiorowego w Gminie Ozimek powinien odbywać się zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju, określonymi zarówno w krajowych dokumentach strategicznych, jak i w politykach Unii Europejskiej dotyczących mobilności, ochrony środowiska oraz przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu. Oznacza to konieczność równoczesnego uwzględniania aspektów społecznych, gospodarczych, przestrzennych i ekologicznych w procesie organizacji transportu publicznego.

Transport zbiorowy powinien pełnić funkcję podstawowego narzędzia zapewniającego mieszkańcom dostęp do rynku pracy, edukacji, ochrony zdrowia, usług publicznych, handlu i kultury, a jednocześnie ograniczać negatywne skutki nadmiernego wykorzystania transportu indywidualnego, takie jak wzrost natężenia ruchu drogowego, emisja zanieczyszczeń, hałas czy pogarszanie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W perspektywie wieloletniej rozwój transportu publicznego w Gminie Ozimek powinien koncentrować się na kilku kluczowych kierunkach strategicznych.

Podstawowym celem polityki transportowej gminy powinno być zapewnienie możliwie wysokiej dostępności komunikacyjnej wszystkim mieszkańcom, niezależnie od miejsca zamieszkania, wieku czy poziomu sprawności ruchowej.

Realizacja tego celu wymaga w szczególności:

- ✓ zapewnienia regularnych połączeń autobusowych pomiędzy Ozimkiem a wszystkimi miejscowościami gminy,
- ✓ utrzymania minimalnych standardów obsługi komunikacyjnej również na terenach o niższej gęstości zaludnienia,
- ✓ ograniczania zjawiska wykluczenia transportowego mieszkańców obszarów peryferyjnych,
- ✓ rozwijania połączeń międzygminnych z sąsiednimi samorządami,
- ✓ poprawy dostępności transportowej w relacji do Opola jako głównego ośrodka administracyjnego, edukacyjnego i gospodarczego regionu.

Szczególne znaczenie powinno mieć dostosowanie systemu transportowego do potrzeb:

- ✓ osób starszych,
- ✓ osób z niepełnosprawnościami,
- ✓ uczniów i młodzieży szkolnej,
- ✓ osób nieposiadających samochodu,
- ✓ mieszkańców terenów słabiej zurbanizowanych.

W praktyce oznacza to konieczność:

- ✓ kierowania do obsługi linii autobusów niskopodłogowych,
- ✓ budowy infrastruktury przystankowej pozbawionej barier architektonicznych,
- ✓ stosowania czytelnej informacji pasażerskiej,
- ✓ zapewnienia bezpiecznych dojść do przystanków.

Wskazane jest również rozwijanie transportu elastycznego, w szczególności transportu „na żądanie”, który może stanowić efektywne ekonomicznie rozwiązanie na obszarach o niewielkich potokach pasażerskich.

Jednym z najważniejszych warunków zwiększania udziału transportu zbiorowego w podróżach mieszkańców jest stworzenie oferty konkurencyjnej wobec samochodu osobowego.

Oferta przewozowa powinna charakteryzować się:

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

- ✓ regularnością kursowania,
- ✓ przewidywalnością rozkładów jazdy,
- ✓ odpowiednią częstotliwością połączeń,
- ✓ dobrą dostępnością przestrzenną przystanków,
- ✓ możliwością dogodnych przesiadek.

W celu zwiększenia atrakcyjności transportu publicznego rekomenduje się:

- ✓ wprowadzanie taktowych rozkładów jazdy,
- ✓ zwiększanie liczby kursów w godzinach szczytu,
- ✓ utrzymywanie połączeń również poza godzinami szkolnymi,
- ✓ rozwijanie połączeń weekendowych,
- ✓ synchronizację połączeń autobusowych z transportem kolejowym.

Ważnym kierunkiem rozwoju powinno być również:

- ✓ uruchamianie nowych połączeń w rejonach rozwijającej się zabudowy mieszkaniowej,
- ✓ dostosowywanie przebiegu tras do rzeczywistych potrzeb mieszkańców,
- ✓ tworzenie połączeń dowozowych do stacji i przystanków kolejowych,
- ✓ rozwijanie połączeń międzygminnych i ponadlokalnych.

System transportowy powinien być elastyczny i podlegać regularnej optymalizacji w oparciu o:

- ✓ badania potoków pasażerskich,
- ✓ analizę frekwencji,
- ✓ konsultacje społeczne,
- ✓ badania marketingowe i ankietowe.

Nowoczesny system transportowy powinien funkcjonować jako spójny układ wzajemnie powiązanych środków transportu.

W Gminie Ozimek szczególne znaczenie powinna mieć:

- ✓ integracja komunikacji autobusowej z regionalnym transportem kolejowym,
- ✓ integracja z przyszłymi przewozami powiatowymi i wojewódzkimi,
- ✓ rozwój transportu rowerowego jako środka uzupełniającego komunikację publiczną.

Działania integracyjne powinny obejmować:

- ✓ synchronizację rozkładów jazdy,
- ✓ rozwój węzłów przesiadkowych,
- ✓ budowę parkingów typu „Parkuj i Jedź” (Park&Ride),
- ✓ budowę parkingów rowerowych typu Bike&Ride,
- ✓ rozwijanie wspólnej informacji pasażerskiej,
- ✓ dążenie do wdrażania wspólnych systemów taryfowych.

Istotnym elementem integracji transportowej powinno być wykorzystanie potencjału:

- ✓ dworca kolejowego w Ozimku,
- ✓ przystanku kolejowego w Krasiejowie,

Transport publiczny powinien być rozwijany w sposób minimalizujący jego oddziaływanie na środowisko naturalne.

W związku z tym rekomenduje się:

- ✓ sukcesywną wymianę taboru na autobusy niskoemisyjne i zeroemisyjne,
- ✓ zakup autobusów elektrycznych lub hybrydowych,
- ✓ ograniczanie emisji spalin poprzez optymalizację pracy eksploatacyjnej,
- ✓ racjonalne planowanie tras i częstotliwości kursów,

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

- ✓ ograniczanie pustych przebiegów pojazdów.

W przypadku autobusów z silnikami spalinowymi standardem powinny być pojazdy spełniające najwyższe normy emisji spalin.

Równolegle należy prowadzić działania promujące transport zbiorowy jako bardziej ekologiczny od transportu indywidualnego. Rozwój komunikacji publicznej może bowiem przyczynić się do:

- ✓ ograniczenia liczby podróży samochodowych,
- ✓ zmniejszenia natężenia ruchu drogowego,
- ✓ poprawy jakości powietrza,
- ✓ redukcji hałasu komunikacyjnego,
- ✓ poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Wysoka jakość infrastruktury stanowi jeden z podstawowych warunków prawidłowego funkcjonowania systemu transportowego.

Działania inwestycyjne powinny obejmować:

- ✓ modernizację istniejących przystanków autobusowych,
- ✓ budowę nowych przystanków w miejscach rozwoju zabudowy mieszkaniowej,
- ✓ wyposażanie przystanków w wiaty, oświetlenie i ławki,
- ✓ poprawę dostępności infrastruktury dla osób z niepełnosprawnościami,
- ✓ rozwój dynamicznej informacji pasażerskiej,
- ✓ budowę lub rozbudowę centrów przesiadkowych.

Istotnym elementem powinien być również rozwój infrastruktury pieszej i rowerowej prowadzącej do przystanków komunikacji publicznej.

Wskazane jest:

- ✓ budowanie bezpiecznych chodników,
- ✓ rozwijanie dróg rowerowych,
- ✓ poprawa bezpieczeństwa przejść dla pieszych,
- ✓ tworzenie parkingów przy węzłach komunikacyjnych.

Rozwój transportu publicznego wymaga utrzymania jednolitych standardów jakościowych dotyczących zarówno taboru, jak i organizacji przewozów.

Standardem powinny być:

- ✓ autobusy wyposażone w klimatyzację i ogrzewanie,
- ✓ pojazdy dostosowane do potrzeb osób o ograniczonej mobilności,
- ✓ wysoki poziom czystości i estetyki pojazdów,
- ✓ czytelne oznakowanie linii i przystanków,
- ✓ wysoki poziom bezpieczeństwa pasażerów.

Niezwykle istotny jest również rozwój nowoczesnych systemów informacji pasażerskiej, obejmujących:

- ✓ elektroniczne tablice przystankowe,
- ✓ mobilne aplikacje pasażerskie,
- ✓ internetowe planery podróży,
- ✓ systemy informacji głosowej i wizualnej w pojazdach.

Rozwój transportu publicznego wymaga zapewnienia stabilnych i przewidywalnych źródeł finansowania.

System finansowania powinien opierać się na:

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

- ✓ środkach własnych Gminy Ozimek,
- ✓ środkach partnerów międzygminnych,
- ✓ dopłatach z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych,
- ✓ środkach europejskich,
- ✓ potencjalnym wsparciu powiatu i samorządu województwa.

W perspektywie kolejnych lat szczególnego znaczenia nabierze możliwość pozyskiwania środków zewnętrznych na:

- ✓ zakup nowoczesnego taboru,
- ✓ rozwój infrastruktury,
- ✓ cyfryzację usług transportowych,
- ✓ inwestycje ekologiczne.

System publicznego transportu zbiorowego powinien podlegać stałemu monitorowaniu i analizie. Działania te powinny obejmować:

- ✓ analizę frekwencji pasażerskiej,
- ✓ ocenę rentowności poszczególnych linii,
- ✓ monitoring punktualności kursów,
- ✓ badania jakości usług,
- ✓ badania satysfakcji pasażerów,
- ✓ analizę zmian demograficznych i przestrzennych.

Ważnym narzędziem wspierającym proces planowania transportu powinny być regularne badania marketingowe i konsultacje społeczne. Pozwalają one identyfikować:

- ✓ rzeczywiste potrzeby przewozowe mieszkańców,
- ✓ preferencje transportowe,
- ✓ bariery ograniczające korzystanie z komunikacji publicznej,
- ✓ oczekiwania dotyczące jakości usług.

Pozyskane dane powinny stanowić podstawę do:

- ✓ aktualizacji planu transportowego,
- ✓ korekty siatki połączeń,
- ✓ dostosowywania rozkładów jazdy,
- ✓ planowania inwestycji infrastrukturalnych.

Transport publiczny w Gminie Ozimek powinien być traktowany jako jeden z podstawowych elementów polityki rozwoju lokalnego.

Długofalowe działania samorządu powinny zmierzać do:

- ✓ zwiększania mobilności mieszkańców,
- ✓ przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu,
- ✓ poprawy jakości życia,
- ✓ wspierania rozwoju gospodarczego,
- ✓ wzmacniania atrakcyjności inwestycyjnej i turystycznej gminy,
- ✓ ograniczania negatywnego wpływu transportu na środowisko.

Realizacja tych celów wymaga prowadzenia konsekwentnej, wieloletniej polityki transportowej opartej na współpracy samorządów, operatorów transportu, mieszkańców oraz instytucji regionalnych i krajowych.

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany

Spis tabel

Tabela 1. Liczba ludności Gminy Ozimek w latach 2005 – 2026 13
Tabela 2. Prognoza liczby ludności Gminy Ozimek 15
Tabela 3. Główne wyzwania sfery społecznej 19
Tabela 4. Liczba ludności w miejscowościach gminy Ozimek w 2024 roku. 21
Tabela 5. Drogi gminne w mieście Ozimek 29
Tabela 6. Drogi gminne w sołectwach w Gminie Ozimek 30

Spis wykresów

Wykres 1. Struktura gospodarstw rolnych w Gminie Ozimek 17
Wykres 2. Z jakiego środka transportu najczęściej korzysta mieszkaniec Gminy Ozimek 60
Wykres 3. Jaki jest najczęstszy cel podróży mieszkańca Gminy Ozimek 61
Wykres 4. *Jaki jest najczęstszy cel podróży mieszkańca Gminy Ozimek* 62
Wykres 5. *Powody korzystania z transportu zbiorowego mieszkańca Gminy Ozimek* 63
Wykres 6. Jakie zmiany wpłynęłyby na poprawę funkcjonowania transportu publicznego w *Gminie Ozimek* 64
Wykres 7. Stopień zadowolenia mieszkańca Gminy Ozimek z transportu publicznego w kwestii punktualności. 66
Wykres 8. Stopień zadowolenia mieszkańca Gminy Ozimek z transportu publicznego w kwestii wygody 67
Wykres 9. Stopień zadowolenia mieszkańca Gminy Ozimek z transportu publicznego w kwestii częstotliwości 68
Wykres 10. Stopień zadowolenia mieszkańca Gminy Ozimek z transportu publicznego w kwestii pojemności pojazdu 69
Wykres 11. Stopień zadowolenia mieszkańca Gminy Ozimek z transportu publicznego w innych kwestiach 70
Wykres 12. W jakich godzinach liczba kursów powinna zostać zwiększona. 71
Wykres 13. Płeć respondentów. 72
Wykres 14. Wiek respondentów. 73
Wykres 15. Aktywność zawodowa respondentów. 74

Spis map

Mapa 1. Powiat Opolski z podziałem na gminy 8
Mapa 2. Mapa Gminy Ozimek 10
Mapa 3. Linie kolejowe obsługujące mieszkańców Gminy Ozimek 23
Mapa 4. Linia kolejowa nr. 144 na terenie Gminy Ozimek 23
Mapa 5. Ścieżki rowerowe na terenie Gminy Ozimek 24
Mapa 6. Poglądowa mapa sieci dróg w województwie opolskim 29
Mapa 7. Natężenie ruchu samochodowego na DK 46 i DW 463 na terenie Gminy Ozimek 34

Id: ECB1AC34-3CD2-45E7-81C1-FA948C156374. Podpisany