

10. Rola elementów systemu transportowego w przyszłości.

Opole należy do grupy historycznie ukształtowanych miast europejskich, w których jedynym sprawdzonym w praktyce sposobem rozwiązywania problemów transportowych jest polityka zrównoważonego rozwoju. Polityka ta mówi, że w centrach miast gdzie ilość przestrzeni jest zbyt mała aby pomieścić wszystkie samochody, należy rozwijać inne sposoby przemieszczania się, które dla sprawnego funkcjonowania nie zajmują tak dużo terenu. Najbardziej skutecznym miejskim środkiem lokomocji jest transport zbiorowy prowadzony niezależnie od ruchu samochodów wzdłuż tras o największych natężeniach ruchu. Rozbudowane systemy ścieżek rowerowych mogą również znacząco wpłynąć na zmniejszenie ruchu drogowego w mieście. Dla zmniejszenia natężeń ruchu drogowego w miastach konieczne są również równoległe działania regulacji ruchu, polegające na tym, że do centrum wpuszcza się tylko tyle pojazdów ile jest w stanie pomieścić istniejąca infrastruktura drogowa. Wysokiej jakości systemy transportu publicznego są atrakcyjną alternatywą dla samochodów, dlatego przyciągają zdecydowanie więcej pasażerów wpływając na odczuwalne zmniejszenie ruchu pojazdów indywidualnych co skutkuje poprawą przejezdności układu drogowego. Mieszkańcy mając do wyboru inne niż samochód atrakcyjne środki lokomocji częściej z nich korzystają a na drogach miejskich natężenia ruchu pojazdów zmierzają do stanu równowagi, w którym poruszanie się samochodem przez pozostałych uczestników ruchu jest łatwiejsze.

10.1. Rola ciągów pieszych w Opolu oraz kierunki ich rozwoju.

Ciągi piesze w miastach pełnią bardzo istotną rolę, współpracując z innymi elementami układu transportowego: komunikacją miejską oraz systemem parkingowym. Atrakcyjnie zorganizowane ciągi sprzyjają przemieszczaniu się pieszo, szczególnie w centralnej strefie, gdzie występuje największy deficyt przestrzeni. Podstawową rolą głównych ciągów pieszych jest połączenie najbardziej atrakcyjnych miejsc w mieście z przystankami i dworcami na których koncentruje się większość publicznych środków lokomocji: kolej, komunikacja miejska i komunikacja autobusowa regionalna oraz z parkingami na obrzeżach stref ruchu pieszego.

Niemal każde miasto ma jeden lub dwa reprezentacyjne ciągi piesze, na których koncentruje się „życie miasta” znajdują się tam najlepsze lokale handlowo usługowe, są one miejscem spotkań mieszkańców a ulice którymi przebiegają są wizytówką danego miasta. Najczęściej są to wyłącznie ciągi piesze lub piesze z komunikacją publiczną (najlepiej tramwajową). Zwykle są one

fragmentami historycznych traktów tak jak: ul. Świdnicka we Wrocławiu, ul. Krakowskie Przedmieście w Warszawie, ul. Piotrkowska w Łodzi lub ul. Floriańska w Krakowie. Ciągi te stanowią kręgosłup miejskich traktów pieszych.

W Opolu największe szanse na utworzenie reprezentacyjnego ciągu pieszego ma ul. Krakowska łącząca Rynek i Dworzec Główny PKP. Przedłużeniem niniejszego ciągu jest ul. Książąt Opolskich. Dla sprawnego funkcjonowania komunikacji pieszej niezbędne jest sprawne połączenie głównego ciągu w ul. Krakowskiej z siecią przystanków komunikacji miejskiej, z systemem ścieżek rowerowych oraz z parkingami zlokalizowanymi na obrzeżach centrum. Poprzeczne ciągi piesze będą pełnić powyższą rolę stanowiąc łącznie z ul. Krakowską podstawowy kościec Opolskiego układu komunikacyjnego doprowadzający ruch do ścisłego centrum miasta, gdzie największe preferencje dotyczyć powinny ruchu pieszego. Dlatego też zaproponowano następujące, pomocnicze ciągi piesze, których rolą będzie dogodne doprowadzenie poprzeczne pieszych od stref przystanków komunikacji miejskiej i parkingów zlokalizowanych na obrzeżach centrum do ul. Krakowskiej i Rynku:

- ciąg pieszy od pl. Wolności wzdłuż ul. Ozimskiej, który dzięki poszerzeniu chodników ul. Ozimskiej na odcinku do Kołłątaja sprawnie połączy nowy zespół przystanków autobusowych zlokalizowanych na ul. Ozimskiej pomiędzy Kołłątaja a Reymonta, jak również dalej wyprowadzi ruch pieszy chodnikami w kierunku do parkingów zlokalizowanych w otoczeniu dalszej części ul. Ozimskiej,
- ciąg pieszy od pl. Wolności przez Mozarta i dalej mostem na wyspę Pasieka,
- ciąg pieszy wychodzący z południowej pierzei Rynku ul. Świętego Wojciecha a dalej schodami w kierunku Uniwersytetu i parkingu przy pomiędzy Uniwersytetem z ul. Reymonta,
- ciąg pieszy wychodzący z południowej pierzei Rynku ul. Świętego Wojciecha a dalej Zamkową na drugą stronę Odry w kierunku Urzędu Marszałkowskiego i Wieży Piastowskiej,
- ciąg pieszy wychodzący z północnej pierzei Rynku ul. Osmańczyka w kierunku przystanków autobusowych zlokalizowanych u zbiegu ul. Sienkiewicza i Oleskiej oraz do centrum handlowego Solaris,

- należy również wykształcić nowy dogodny ciąg pieszy od Dworca Głównego wzdłuż ul. 1 Maja w kierunku wschodnim.

Zespół ciągów pieszych łączy środek miasta Rynek z podstawowymi historycznie ukształtowanymi drogami wylotowymi (Książąt Opolskich, Oleską, Ozimską, 1 Maja), którymi w naturalny sposób napływają do centrum mieszkańcy i osoby przyjezdne. Poza centrum ciągi piesze ukształtowane są najczęściej wzdłuż dróg lub prowadzą przez wnętrza osiedli. Ciągi te pozwalają na możliwość realizacji krótkich podróży w ramach najbliższego sąsiedztwa lub doprowadzają pieszych do przystanków komunikacji zbiorowej. Większe problemy kształtowania ciągów pieszych poza centrum występują na obszarach niskiej zabudowy, gdzie ze względu na ograniczenia terenowe nie jest możliwe wydzielenie chodników z jezdni oraz wzdłuż dróg wylotowych o przekroju drogowym, wzdłuż których biegną rowy, gdzie wybudowanie chodnika wymagałoby przebudowy systemu kanalizacji i odprowadzania nadmiaru wody. Oprócz ciągów pieszych o charakterze komunikacyjnym, w każdym mieście istnieje potrzeba wyznaczenia ciągów rekreacyjnych, z którymi mieszkańcy będą mogli spacerować w czasie wolnym.

10.2. Rola komunikacji rowerowej w miejskim systemie transportowym Opola.

Komunikacja rowerowa, w naszej szerokości geograficznej pełni zwykle rolę uzupełniającą, jest to pewnego rodzaju połączenie komunikacji pieszej i kołowej pozwalające zwiększyć zasięg podróży niezmotoryzowanych. Wielkość Opola pozwala na osiągnięcie rowerem większości celów podróży zlokalizowanych w centrum w czasie nie przekraczającym 30 minut ze wszystkich większych osiedli mieszkaniowych (dla prędkości średniej 12 km/godzinę oznacza to akceptowalny zasięg do 6 km). Przy szeregu sprzyjających działań w mieście polegających na otwarciu miasta dla rowerów oraz wydzieleniu z przestrzeni miejskiej (najczęściej z jezdni lub chodników) bezpiecznych azylów dla rowerów umożliwiających wygodne i szybkie przemieszczanie się jak również parkowanie rowerów, udział rowerów w przemieszczaniu się może wzrosnąć nawet do kilkanastu procent przy sprzyjających warunkach pogodowych. Biorąc pod uwagę fakt, że ogólnie ruchliwość ludzi zimą (oprócz okresu przedświątecznego) jest zdecydowanie mniejsza niż w pozostałym okresie roku, komunikacja rowerowa może odczuwalnie wpłynąć na zmniejszenie natężeń ruchu pojazdów w mieście w pozostałych porach roku. Dodatkowo, przeprowadzone badania wśród mieszkańców miast z rozwiniętą siecią dróg rowerowych wykazują zmniejszoną liczbę zachorowań na choroby układu krążenia w stosunku do miast, których układy komunikacyjne nie sprzyjają podróżowaniu rowerem.

Oprócz systematycznego wykorzystywania roweru w podróżach obligatoryjnych, znacząca grupa mieszkańców oczekuje od władz miasta stworzenia układu ścieżek pozwalającego na realizację przejazdów rekreacyjnych w czasie wolnym. Rower przez wiele osób traktowany jest jako środek przyjemnego spędzania czasu i możliwość dodatkowej aktywności fizycznej. Dlatego część ścieżek rowerowych przebiegać powinna przez tereny zielone o charakterze rekreacyjnym, można łączyć je z rekreacyjnymi ciągami pieszymi.

System ścieżek rowerowych w mieście powinien zatem pełnić dwie funkcje: komunikacyjną oraz rekreacyjną. System ścieżek komunikacyjnych należy traktować priorytetowo w stosunku do ścieżek rekreacyjnych, które nie będą intensywnie wykorzystywane jeśli nie zostanie zapewniony do nich bezpieczny dojazd ze wszystkich rejonów miasta.

10.3. Rola komunikacji autobusowej w systemie transportowym Opola.

Zwiększenie udziału komunikacji autobusowej w przewozach miejskich i podmiejskich jest możliwe tylko poprzez podniesienie atrakcyjności systemu transportu zbiorowego w stosunku do komunikacji indywidualnej. Działania ukierunkowane na rozwój komunikacji zbiorowej wprowadzające priorytety w ruchu drogowym oraz podnoszenie jakości usług, stosowanie nowoczesnego taboru są w stanie zwiększyć wykorzystanie tego środka lokomocji nawet o 20 % w skali całego miasta i o ponad 30 % w relacjach do centrum na których zastosowano wydzielone pasy ruchu dla autobusów. Zwiększanie udziału przewozów komunikacją autobusową znajduje uzasadnienie szczególnie w sytuacji, gdy układ drogowy nie pozwala na przeniesienie większości podróży komunikacją indywidualną. Niewydolność układu komunikacyjnego jest charakterystyczna dla dróg dojazdowych do centrum miasta w godzinach szczytu porannego oraz na drogach wyjazdowych z centrum miasta w godzinach szczytu popołudniowego. Brak regulacji polegający na swobodnym wlocie dróg układu zewnętrznego do ciasnego układu drogowego w centrum miasta prowadzić może całkowitego zablokowania ruchu w centrum. Istnienie alternatywy w postaci transportu publicznego poruszającego się trasami przejazdu wydzielonymi z ruchu ogólnego pozwala na jakiegokolwiek poruszanie się po mieście w godzinach szczytu. Możliwość ta skłania coraz większą część mieszkańców do korzystania z usług transportu publicznego co z kolei prowadzi do ustalenia stanu równowagi w ruchu pojazdów pozwalającego na akceptowalne warunki przemieszczania się w mieście.

W wersjach rozwojowych, proponuje się wprowadzenie w Opolu komunikacji tramwajowej, której trasy można bardziej zdecydowanie niż w przypadku autobusów odseparować od pozostałego ruchu drogowego zwiększając pewność i niezawodność funkcjonowania transportu miejskiego. Budowa nowych linii tramwajowych może być następnym etapem rozwoju systemu transportu miejskiego jako kontynuacja rozwoju komunikacji autobusowej poruszającej się wydzielonymi pasami ruchu w miejscach tworzenia się korków.

10.4. Rola komunikacji regionalnej kolejowej i autobusowej w dojazdach do Opoli.

Z przeprowadzonych obserwacji wynika, że wszystkimi środkami lokomocji, spoza Opoli dojeżdża dziennie około 100.000 osób, w tym około 70.000 osób transportem indywidualnym. Sytuacja powyższa stwarza poważne zatłoczenie dróg dojazdowych do miasta powodujące zatory w tzw. wąskich gardłach. Rozbudowa doprowadzającego układu drogowego niesie poważne ryzyko, że zbyt duża liczba napływających pojazdów doprowadzi do zablokowania układu drogowego w mieście. Zatem miasto powinno tłumić dopływ samochodów z zewnątrz dążąc do zwiększenia atrakcyjności innych środków transportu – autobusów podmiejskich i kolei.

Atrakcyjność publicznego transportu regionalnego podnosi się wprowadzając zintegrowane z komunikacją miejską systemy taryfowe umożliwiające korzystanie przez pasażerów komunikacji regionalnej z systemu komunikacji miejskiej w ramach jednego biletu oraz poprzez tworzenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych zapewniających podróżnym dogodne warunki przesiadania się. Miasto Opole w celu zmniejszenia napływu samochodów powinno dążyć do poprawy jakości podróżowania transportem publicznym spoza Opoli. W tym celu proponowane są następujące działania:

- budowa odcinkowych pasów ruchu tylko dla autobusów na wlotach do miasta Opoli w miejscach powstawania korków,
- budowa parkingów P+R w miejscach gdzie tworzą się zatory na wlotach do miasta i doprowadzenie tam komunikacji miejskiej wydzielonymi z ruchu ogólnego pasami ruchu i drogami,
- umożliwienie nieodpłatnego korzystania przez autobusy regionalne z miejskiej sieci przystanków i pasów ruchu dla autobusów,

- wspieranie budowy infrastruktury parkingowej P+R oraz B+R na stacjach kolejowych i dworcach autobusowych w miejscowościach województwa opolskiego, z których dojeżdża do Opola największa ilość osób,
- wprowadzenie zintegrowanego systemu taryfowego obejmującego komunikację miejską i regionalną kolejową oraz autobusową,
- tworzenie dogodnych dla pasażerów, zintegrowanych węzłów przesiadkowych.

Jednocześnie z uwagi na parametry kolei takie jak wysoka prędkość podróży oraz zdolność przewozowa, warto zadbać o zwiększenie udziału kolei w przemieszczaniu się osób wewnątrz miasta. Kierunki działań w celu zwiększenia roli kolei to: wprowadzenie ważności biletów komunikacji miejskiej na trasach kolejowych w mieście, przeprowadzenie kampanii informacyjnej w celu dostarczenia mieszkańcom informacji o możliwościach podróżowania koleją po mieście. Rozbudowa infrastruktury parkingowej P+R oraz B+R przy stacjach kolejowych w regionie.

10.5. Integracja dostępnych środków transportu pasażerskiego w celu zwiększenia udziału publicznych środków lokomocji w realizacji podróży w Opolu i regionie.

Jedną z najskuteczniejszych metod zmniejszenia stopnia użytkowania samochodu w podróżach do miasta oraz po mieście jest połączenie wszystkich środków lokomocji w jeden zintegrowany system transportowy, w którym podstawowe ciągi piesze łączyć będą ściśle centrum miasta z dworcami i przystankami komunikacji publicznej, jak również z parkingami na obrzeżach centrum, przystanki autobusowe oraz kolejowe połączone będą z komunikacją indywidualną oraz rowerową poprzez parkingi P+R, B+R. Wszystkie elementy zintegrowanego systemu transportowego łączyć powinien wspólny, zintegrowany system opłat zapewniający jeden bilet za przejazd komunikacją miejską, komunikacją regionalną oraz za parkowanie w systemie P+R, zorganizowany w taki sposób aby promował wybór najkorzystniejszych z punktu widzenia miasta zachowań komunikacyjnych (sposobów przemieszczania się).

10.6 Oczekiwane zmiany w podziale ruchu w oparciu aktualne trendy rozwojowe.

Aktualne tendencje rozwoju układów transportowych miast w Europie, to w pierwszej kolejności stosowanie rozwiązań pozwalających na zmniejszenie stopnia wykorzystania samochodu w podróżach miejskich (rozbudowa i modernizacja alternatywnych dla samochodu sposobów przemieszczania się). W tym celu podejmuje się szereg działań zmierzających do podniesienia atrakcyjności innych środków lokomocji. Ciągi piesze i strefy ruchu pieszego skłaniają mieszkańców do przemieszczania się pieszo w obrębie centrum miasta, szczególnie wówczas jeśli w strefie centralnej celowo powstrzymywany jest rozwój ruchu drogowego, który dla pieszych stwarza najwięcej barier i uciążliwości. Jeśli ciągi piesze są połączone dogodnie z przystankami komunikacji miejskiej a komunikacja ta porusza się sprawnie miejskim układem dróg omijając największe zatory to znaczna ilość podróży z dalszych rejonów w kierunku centrum realizowana jest pieszo. Tworzenie stref ruchu pieszego musi wiązać się z ograniczeniem ruchu pojazdów w strefie centralnej, zmniejszeniem dostępności miejsc parkingowych oraz znaczącą poprawą komunikacji zbiorowej. Tak skoordynowane działania mogą doprowadzić nawet do 20 procentowego przeniesienia się do transportu zbiorowego podróży realizowanych dotychczas komunikacją indywidualną. Dobrze zorganizowany system tras rowerowych zapewniający bezpieczeństwo użytkowników skłania podczas dobrych warunków atmosferycznych do realizacji części podróży rowerem. W systemach transportowych miast wyposażonych w system tras rowerowych obejmujący większą część ich obszaru można oczekiwać realizacji rowerem nawet 15 % podróży niepieszych przy sprzyjających warunkach atmosferycznych. Dane porównawcze z miast europejskich o podobnej do Opolu wielkości pokazują, że tam gdzie komunikacja miejska i rowerowa są lepiej rozwinięte, mieszkańcy decydują się na posiadanie mniejszej ilości samochodów a co za tym idzie rzadziej z nich korzystają. Jedyną drogą do zmiany niekorzystnego trendu wzrostu ruchu pojazdów jest podjęcie natychmiastowych działań polegających na zwiększeniu atrakcyjności innych form przemieszczania się oraz powstrzymania rozbudowy układu drogowego i parkingowego w ścisłym centrum miasta.