

## **11. Podział na etapy opracowanej listy działań w zakresie rozwoju poszczególnych elementów zintegrowanego systemu transportowego miasta.**

Dla porównania możliwego etapowania działań w zakresie rozwoju zintegrowanego systemu transportu miejskiego przedstawiono trzy teoretyczne scenariusze etapowania oraz zasymulowano skutki prowadzonych działań w postaci prognozy struktury ruchu w mieście.

- 1) priorytety dla komunikacji zbiorowej, na trzech podstawowych kierunkach dojazdowych do Dworca Opole Główne,
- 2) priorytety dla realizacji ścieżek rowerowych i ruchu pieszego, następnie inne działania,
- 3) priorytety dla systemu parkingów w mieście z rozbudową sieci drogowej.

**Scenariusz 1 (rekomendowany) zakłada rozpoczęcie działań od rozwoju systemu transportu publicznego a następnie komunikacji rowerowej i pieszej.**

Jest to scenariusz rekomendowany, gdyż pozwoli on na najszybciej usprawnić system komunikacji w mieście. Dla uzyskania w możliwie najkrótszym czasie efektów w postaci odczuwalnej poprawy warunków ruchu autobusów, w pierwszym etapie zakładanego scenariusza działań zaproponowano wydzielenie z ruchu ogólnego buspasów metodami organizacji ruchu wszędzie tam, gdzie jest to możliwe bez poszerzania drogi. Jednocześnie zaproponowano wprowadzenie programu uspokojenia ruchu w ścisłym centrum miasta Opola oraz dobudowanie brakujących przystanków w centrum dla poprawienia dostępności centrum środkami transportu zbiorowego. Przy okazji wyznaczania buspasów proponuje się umożliwienie jazdy rowerami wzdłuż pasów ruchu dla autobusów tam, gdzie ich szerokość wynosić będzie 4 metry. Jednocześnie sukcesywnie należy prowadzić wymianę najstarszego taboru komunikacji miejskiej. W etapie I założono również rozpoczęcie prac w zakresie budowy zintegrowanego węzła przesiadkowego Opole Główne.

Działania powyższe powinny przynieść efekt w postaci wzrostu przewozów transportem publicznym w mieście o 6 % w stosunku do stanu aktualnego. Dla przyspieszenia wprowadzenia priorytetów dla komunikacji zbiorowej, proponuje się ich realizację w systemie zaprojektuj i wykonaj. W ten sposób można również doprowadzić do redukcji kosztów dokumentacji projektowej.

W etapie drugim zakłada się dokończenie budowy buspasów metodami inżynierskimi, oraz budowę sygnalizacji świetlnych ułatwiających poruszanie się komunikacji poprzez

przyspieszanie załączenia sygnału zielonego dla autobusów oraz zakończenie budowy zintegrowanego węzła przesiadkowego Opole Główne. Również w tym etapie zaplanowano budowę parkingów P+R wraz z zespołami przystanków przy parkingach przy dwóch najważniejszych wlotach do centrum (skrzyżowanie Horoszkiewicza z Ozimską oraz Niemodlińskiej ze Sychalskiego). Nowe parkingi P+R będą alternatywą dla dojazdów komunikacją indywidualną do centrum miasta wzdłuż wlotów najbardziej obciążonych ruchem autobusowym.

Etap trzeci to zakończenie programu priorytetów dla transportu publicznego poprzez wprowadzenie systemu sterowania sygnalizacją świetlną na podstawowych skrzyżowaniach gdzie kursuje komunikacja zbiorowa. System sterowania ruchem zapewniać ma załączanie sygnału zielonego przed zbliżającymi się pojazdami komunikacji miejskiej w celu zmniejszenia do minimum strat związanych z oczekiwaniem autobusów na skrzyżowaniach.

Również w tym etapie zakłada się wybudowanie systemu ścieżek rowerowych w centrum miasta, który pozwoli na spokojne poruszanie się rowerzystom. Zakłada się również wybudowanie kolejnego parkingu P+R w rejonie Dworca Głównego pozwalającego na pozostawienie samochodu i kontynuację podróży koleją oraz na dojście piesze do ścisłego centrum Opola.

W etapie IV zaproponowano przebudowę ciągów pieszych w ścisłym centrum miasta, dzięki czemu poprawiony będzie stan nawierzchni ciągów pieszych oraz uatrakcyjnione otoczenie ciągów. Zaproponowano modernizację ulicy Krakowskiej w celu nadania jej reprezentacyjnego charakteru w mieście oraz przebudowę ul. Ozimskiej pomiędzy ul. Kołtątaja a pl. Wolności w celu poszerzenia chodnika i wybudowania drogi rowerowej kosztem jezdni. Oprócz powyższych działań zaproponowano wykonanie pozostałych elementów dróg rowerowych w mieście.

Etap V zawiera zadania kończące realizację budowy ścieżek rowerowych i przebudowy ciągów pieszych, szczególnie wykonanie odcinków o charakterze rekreacyjnym. Zakłada się również modernizację nawierzchni na pozostałych ciągach pieszych ścisłego centrum (wychodzących z Rynku poprzecznie do ul. Krakowskiej) oraz wykonanie tunelu dla samochodów pomiędzy ul. Korfantego a Reymonta w ciągu ul. Armii Krajowej. Ciąg dla ruchu kołowego od Piastowskiej na wschód powinien zostać skierowany w ul. Armii Krajowej w celu odsunięcia go od ul. 1 Maja, która znajduje się na granicy ścisłego centrum, gdzie piesi i komunikacja miejska powinny mieć priorytet w poruszaniu się.

Tabela 11.1 przedstawia wykaz zadań zaproponowanych do wykonania w scenariuszu 1 wraz z etapowaniem oraz podaniem ich szacunkowej wartości.

Tab. 11.1. Wykaz zadań zaproponowanych do wykonania w scenariuszu 1.

scenariusz I	zadania do wykonania	dł. odcinka (km)	szacowany koszt inwestycji
etap 1	1) Wyznaczenie buspasów wzdłuż Ozimskiej i przy skrzyżowaniu z Horoszkiewicza	1,6	600 000 zł
	2) Wyznaczenie odcinkowo buspasów od Sienkiewicza do Ozimskiej	0,4	300 000 zł
	3) Wyznaczenie drogi autobusowej i buspasów w ul. Kołłątaja	0,7	500 000 zł
	4) Wyznaczenie buspasów w ul. Niemodlińskiej i Spychalskiego ze służą na pl. Jana Kazimierza	2,0	1 500 000 zł
	5) Realizacja programu uspokojenia ruchu w centrum		1 500 000 zł
	6) Wykonanie nowych przystanków: Kołłątaja - Ozimska, Piastowska most Groszowy		400 000 zł
	7) Budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego Opole Główne cz. I		3 750 000 zł
	8) Budowa i wydzielanie tras rowerowych	19,5	5 390 500 zł
	9) Komunikacja rowerowa - pozostałe działania (progi, śluzy, stojaki, krawężniki etc.)		975 000 zł
	<b>łącznie</b>		<b>14 915 500 zł</b>
etap 2	1) Budowa pasów ruchu dla autobusów przy Solarisie	0,2	1 000 000 zł
	2) Korekta skrzyżowania ul. Witosa z Cieszyńską		200 000 zł
	3) Budowa przystanków wzdłuż Cieszyńskiej i Piotrkowskiej		300 000 zł
	4) Budowa buspasa w Luboszyckiej i sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu z Batalinów Chłopskich	0,3	1 500 000 zł
	5) Budowa buspasów odcinkowych w ul. 1 Maja	0,8	2 000 000 zł
	6) Budowa systemu sterowania sygnalizacją na skrzyżowaniu ul. Budowlanych z Obwodnicą.		200 000 zł
	7) Budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego Opole Główne cz. II		3 750 000 zł
	8) Budowa parkinku P+R u zbiegu ul. Horoszkiewicza i Ozimskiej		2 000 000 zł
	9) Budowa parkingu P+R u zbiegu ul. Krapkowickiej i Spychalskiego		1 500 000 zł
	10) Budowa i wydzielanie tras rowerowych	12,7	2 083 350 zł
	11) Komunikacja rowerowa - pozostałe działania (progi, śluzy, stojaki, krawężniki etc.)		189 000 zł
	<b>łącznie</b>		<b>14 722 350 zł</b>
etap 3	1) Wprowadzenie systemu sterowania ruchem z priorytetem dla transportu zbiorowego		8 500 000 zł
	2) Budowa i wydzielanie tras rowerowych	7,5	1 558 000 zł
	3) Budowa parkingu P+R przy Dworcu Głównym ul. Struga		5 000 000 zł
	4) Komunikacja rowerowa - pozostałe działania (progi, śluzy, stojaki, krawężniki etc.)		289 000 zł
	<b>łącznie</b>		<b>15 347 000 zł</b>
etap 4	1) Remont głównych ciągów pieszych: ul. Krakowska wymiana nawierzchni i mała architektura	0,5	15 000 000 zł
	2) Budowa i wydzielanie tras rowerowych	21,9	14 046 850 zł
	3) Przebudowa ciągu pieszego w Ozimskiej do pl. Wolności łącznie z pl. Wolności	0,5	2 500 000 zł
	4) Komunikacja rowerowa - pozostałe działania (progi, śluzy, stojaki, krawężniki etc.)		792 000 zł
	<b>łącznie</b>		<b>32 338 850 zł</b>
etap 5	1) Remont nawierzchni pozostałych głównych ciągów pieszych	0,7	3 500 000 zł
	2) Budowa i wydzielanie tras rowerowych	18,1	13 565 500 zł
	3) Wykonanie tunelu pod ciągami pieszymi z Dw. Głównego do ul. Krakowskiej oraz do Kołłątaja		30 000 000 zł
	4) Budowa kładki pieszo - rowerowej nad Odrą	0,1	19 000 000 zł
	5) Komunikacja rowerowa - pozostałe działania (progi, śluzy, stojaki, krawężniki etc.)		255 000 zł
	<b>łącznie</b>		<b>66 320 500 zł</b>
	<b>wszystkie etapy scenariusza I</b>		<b>143 644 200 zł</b>
dalsze inwestycje	1) Budowa systemu BRT minus zadania wykonane powyżej		74 500 000 zł
	2) Budowa dwóch linii tramwajowych z zakupem taboru i budową alternatywnej dla ul. Piastowskiej trasy dla samochod.		602 000 000 zł
	3) Budowa systemu wypożyczalni rowerów		1 000 000 zł

**Scenariusz 2 przedstawia możliwość rozwoju systemu transportowego w odwrotnej kolejności, poczynając od realizacji inwestycji dla pieszych i rowerzystów, kończąc na komunikacji zbiorowej.**

W etapie pierwszym zaproponowano realizację programu budowy systemu ścieżek rowerowych, przebudowę głównego ciągu pieszego wzdłuż ul. Krakowskiej oraz wprowadzenie ograniczeń w poruszaniu się komunikacją indywidualną po obszarze ścisłego centrum. Działania te mają promować poruszanie się pieszo i rowerem w centrum Opoli.

Etap drugi jest kontynuacją etapu 1, w którym planuje się zakończenie modernizacji systemu tras rowerowych o charakterze komunikacyjnym (głównie poza centrum) oraz ciągów pieszych poprzecznych w stosunku do ul. Krakowskiej (w tym wykonanie zawężenia jezdni w ul. Ozimskiej od Kołłątaja do pl. Wolności w celu poszerzenia chodnika i wykonania drogi dla rowerów). Również w tym etapie zaproponowano budowę tunelu wzdłuż ul. Korfanteo do ul. Armii Krajowej pod ciągami pieszymi łączącymi Dworzec Główny z ulicami Krakowską i Kołłątaja.

W etapie trzecim zakłada się zakończenie realizacji budowy ścieżek rowerowych i przebudowy ciągów pieszych (szczególnie o charakterze rekreacyjnym) oraz rozpoczęcie realizacji wydzielonych z ruchu buspasów metodami organizacji ruchu, budowa dodatkowych przystanków autobusowych w centrum. Równoległe z budową buspasów wyznaczone zostaną odcinki tras rowerowych, które przebiegać miały po wydzielonych pasach ruchu dla autobusów. W etapie tym zaproponowano również wykonanie parkingu P+R przy Dworcu Głównym PKP.

Etap czwarty zawiera uzupełnienie systemu buspasów o elementy realizowane metodami inżynierskimi w centrum miasta oraz wykonanie nowych sygnalizacji świetlnej z priorytetami w ruchu dla autobusów. Również w tym etapie równoległe z wyznaczeniem pasów ruchu dla autobusów proponuje się realizację dwóch parkingów P+R na najbardziej obciążonych ruchem autobusów wlotach do centrum: przy skrzyżowaniu ul. Ozimskiej z Horoszkiewicza oraz ul. Niemodlińskiej i Sychalskiego. Oprócz powyższych zadań w etapie czwartym zaproponowano budowę zintegrowanego węzła przesiadkowego Opole Główne.

W etapie piątym zakłada się uruchomienie systemu sterowania ruchem na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną, który zakończy realizację programu priorytetów dla transportu zbiorowego i umożliwi załączanie sygnału zielonego przed zbliżającym się do skrzyżowania autobusem. Tabela 11.2 przedstawia wykaz zadań zaproponowanych do wykonania w scenariuszu 2 wraz z etapowaniem oraz podaniem ich szacunkowej wartości.

Tab. 11.2. Wykaz zadań zaproponowanych do wykonania w scenariuszu 2.

scenariusz II	zadania do wykonania	dł. odcinka (w km)	szacowany koszt inwestycji
etap 1	1) Realizacja programu uspokojenia ruchu w centrum		1 500 000 zł
	2) Budowa i wydzielanie tras rowerowych	22,5	2 610 250 zł
	3) Remont głównych ciągów pieszych: ul. Krakowska wymiana nawierzchni i mała architektura	0,5	15 000 000 zł
	4) Komunikacja rowerowa - pozostałe działania (progi, śluzy, stojaki, krawężniki etc.)		1 180 000 zł
	<b>łącznie</b>		<b>20 290 250 zł</b>
etap 2	1) Remont nawierzchni pozostałych głównych ciągów pieszych	0,7	3 500 000 zł
	2) Wykonanie tunelu pod ciągami pieszymi z Dw. Głównego do ul. Krakowskiej oraz do Kołłątaja		30 000 000 zł
	3) Budowa i wydzielanie tras rowerowych	34,8	19 287 450 zł
	4) Przebudowa ciągu pieszego w Ozimskiej do pl. Wolności łącznie z pl. Wolności	0,5	2 500 000 zł
	5) Komunikacja rowerowa - pozostałe działania (progi, śluzy, stojaki, krawężniki etc.)		713 000 zł
<b>łącznie</b>		<b>56 000 450 zł</b>	
etap 3	1) Wyznaczenie buspasów wzdłuż Ozimskiej i przy skrzyżowaniu z Horoszkiewicza	1,6	600 000 zł
	2) Wyznaczenie odcinkowo buspasów od Sienkiewicza do Ozimskiej	0,4	300 000 zł
	3) Wyznaczenie drogi autobusowej i buspasów w ul. Kołłątaja	0,7	500 000 zł
	4) Wyznaczenie buspasów w ul. Niemodlińskiej i Spychalskiego ze śluzą na pl. Jana Kazimierza	2,0	1 500 000 zł
	5) Budowa i wydzielanie tras rowerowych	18,0	13 443 500 zł
	6) Wykonanie nowych przystanków: Kołłątaja - Ozimska, Piastowska most Groszowy		400 000 zł
	7) Budowa parkingu P+R przy Dworcu Głównym ul. Struga		5 000 000 zł
	8) Budowa kładki pieszo - rowerowej nad Odrą	0,1	19 000 000 zł
	9) Komunikacja rowerowa - pozostałe działania (progi, śluzy, stojaki, krawężniki etc.)		445 000 zł
<b>łącznie</b>		<b>41 188 500 zł</b>	
etap 4	1) Dobudowa pasów ruchu dla autobusów przy Solarisie	0,2	1 000 000 zł
	2) Korekta skrzyżowania ul. Witosa z Cieszyńską		200 000 zł
	3) Budowa przystanków wzdłuż Cieszyńskiej i Piotrkowskiej		300 000 zł
	4) Budowa buspasa w Luboszyckiej i sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu z Batalinów Chłopskich	0,3	1 500 000 zł
	5) Budowa buspasów odcinkowych w ul. 1 Maja	0,8	2 000 000 zł
	6) Budowa systemu sterowania sygnalizacją na skrzyżowaniu ul. Budowlanych z Obwodnicą.		200 000 zł
	7) Budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego Opole Główne		7 500 000 zł
	8) Budowa parkinku P+R u zbiegu ul. Horoszkiewicza i Ozimskiej		2 000 000 zł
	9) Budowa parkingu P+R u zbiegu ul. Krapkowickiej i Spychalskiego		1 500 000 zł
	10) Komunikacja rowerowa - pozostałe działania (progi, śluzy, stojaki, krawężniki etc.)	0,4	50 000 zł
<b>łącznie</b>		<b>16 250 000 zł</b>	
etap 5	1) Wprowadzenie systemu sterowania ruchem z priorytetem dla transportu zbiorowego		8 500 000 zł
	2) Budowa i wydzielanie tras rowerowych	4,4	1 303 000 zł
	3) Komunikacja rowerowa - pozostałe działania (progi, śluzy, stojaki, krawężniki etc.)		112 000 zł
<b>łącznie</b>		<b>9 915 000 zł</b>	
	<b>wszystkie etapy scenariusza II</b>		<b>143 644 200 zł</b>
dalsze inwestycje	1) Budowa systemu BRT minus zadania wykonane powyżej		74 500 000 zł
	2) Budowa dwóch linii tramwajowych z zakupem taboru i budową alternatywnej dla ul. Piastowskiej trasy dla samochod.		452 000 000 zł
	3) Budowa systemu wypożyczalni rowerów		1 000 000 zł

**Scenariusz 3** przedstawia alternatywną drogę rozwoju w stosunku do prezentowanych powyżej. **Zakłada on koncentrację środków na budowie parkingów kubaturowych na obrzeżach centrum miasta oraz rozbudowę układu drogowego w centrum.** Z uwagi na brak możliwości rozbudowy dróg w ścisłym centrum zaproponowano realizację trasy średnicowej domykającej obwodnicę śródmiejską od południa, która przebiegając wzdłuż torów kolejowych od ul. Niemodlińskiej do Armii Krajowej a następnie do Wschodniej utworzy alternatywną trasę obejścia Opolu dla dzisiejszego przebiegu przez Niemodlińską, Nysy Łużyckiej, Batalionów Chłopskich, Bohaterów Monte Casino, Plebiscytową i Fabryczną. Trasa ta z uwagi na bliski względem centrum miasta przebieg nie powinna być dopuszczona do ruchu pojazdów ciężarowych, nie przewiduje się też kursowania autobusów komunikacji miejskiej trasą średnicową. Etapowanie zakłada budowę trasy począwszy od najbardziej potrzebnych odcinków w kolejności, która nie spowoduje nadmiernego przyrostu liczby pojazdów w centrum i zakorkowania tamtejszego układu drogowego.

Etap pierwszy zakłada realizację programu uspokojenia ruchu w centrum wraz z budową trzech parkingów kubaturowych na obrzeżach centrum: pl. Konstytucji 3 Maja, pl. Kopernika, rejon Dworca Głównego. Parkingi te pozwolą na zbilansowanie liczby miejsc postojowych po wprowadzeniu programu uspokojenia ruchu i zmianie modelu dojazdu do centrum z możliwości nieograniczonej penetracji ścisłego centrum i parkowania na ulicy na dojazd do jednego z parkingów i dojście do celu podróży jednym z głównych ciągów pieszych.

W etapie drugim proponuje się realizację tunelu od Korfantego do Armii Krajowej i przebudowę skrzyżowania Armii Krajowej – Fabryczna, które przygotują układ drogowy centrum do znaczącego wzrostu ruchu spowodowanego wybudowaniem nowych mostów na Odrze i zapobiegną zatkanie układu drogowego przy Dworcu Głównym PKP (ul. 1 Maja, Reymonta itd.). Brak realizacji wskazanego tunelu wprowadzi szereg konfliktów ruchu kołowego z ciągami pieszymi (przede wszystkim od Dworca Głównego i PKS w kierunku Krakowskiej i Kołłątaja), utrudni funkcjonowanie obszarów mieszkalnych wzdłuż ul. 1 Maja oraz prowadzi będzie do całkowitego blokowania się nowego ciągu komunikacyjnego na przecięciach z ciągami pieszymi oraz z drogami poprzecznymi. Należy też dążyć do osłabienia wlotów z projektowanych mostów w ul. 1 Maja, dlatego też konieczna jest przebudowa skrzyżowania ul. Armii Krajowej z Fabryczną dla ułatwienia skrętów w lewo w Fabryczną od strony Dworca PKP.

Etap trzeci to budowa mostów na Odrze i Kanale Ulgi łączących ul. Prószkowską, z Korfantego a następnie z ul. Armii Krajowej, w którą główny potok pojazdów powinien być skierowany.

Realizacja inwestycji etapu czwartego zapewni połączenie ul. Niemodlińskiej z Prószkowską korytarzem wzdłuż linii kolejowej i omińcie zatłoczonej ul. Niemodlińskiej.

W etapie piątym proponuje się rozbudowę układu drogowego pozwalającą na domknięcie trasy średnicowej poprzez połączenie ul. Armii Krajowej ze Wschodnią a następnie połączenie ul. Wschodniej z obwodnicą. Odcinek ten umożliwi dobre wyprowadzenie ruchu pojazdów z centrum w kierunku wschodnim oraz pozwoli na odciążenie ulicy Ozimskiej.

Tabela 11.3 przedstawia wykaz zadań zaproponowanych do wykonania w scenariuszu 3 wraz z etapowaniem oraz podaniem ich szacunkowej wartości.

Tab.11.3. Wykaz zadań zaproponowanych do wykonania w scenariuszu 3.

scenariusz III	zadania do wykonania	dł. odcinka (w km)	szacowany koszt inwestycji
etap 1	1) Budowa trzech parkingów kubaturowych w centrum* (Pl. Konstytucji 3 Maja, Filharmonia, okolice Dworca Głównego)		45 000 000 zł
	2) Realizacja programu uspokojenia ruchu w centrum		1 500 000 zł
	<b>łącznie</b>		<b>46 500 000 zł</b>
etap 2	1) Wykonanie tunelu pod ciągami pieszymi z Dw. Głównego do ul. Krakowskiej oraz do Kołłątaja	0,4	30 000 000 zł
	2) Przebudowa skrzyżowania Armii Krajowej - Fabryczna		10 000 000 zł
	<b>łącznie</b>		<b>40 000 000 zł</b>
etap 3	1) Budowa mostów na Odrze i Kanale Ulgi wzdłuż linii kolejowej od Prószkowskiej do Korfantego	1,7	100 000 000 zł
etap 4	1) Budowa łącznika ul.Niemodlińskiej z Prószkowską wzdłuż korytarza linii kolejowej	2,3	35 000 000 zł
etap 5	1) Budowa łącznika pomiędzy ul. Wschodnią a skrzyżowaniem ul. Armii Krajowej i Fabrycznej	1,0	45 000 000 zł
	<b>wszystkie etapy scenariusza III</b>		<b>266 500 000 zł</b>
dalsze inwestycje	1) Budowa systemu BRT 2) Budowa dwóch linii tramwajowych w Opolu 3) Budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego Opole Główne		99 000 000 zł 452 000 000 zł 7 500 000 zł

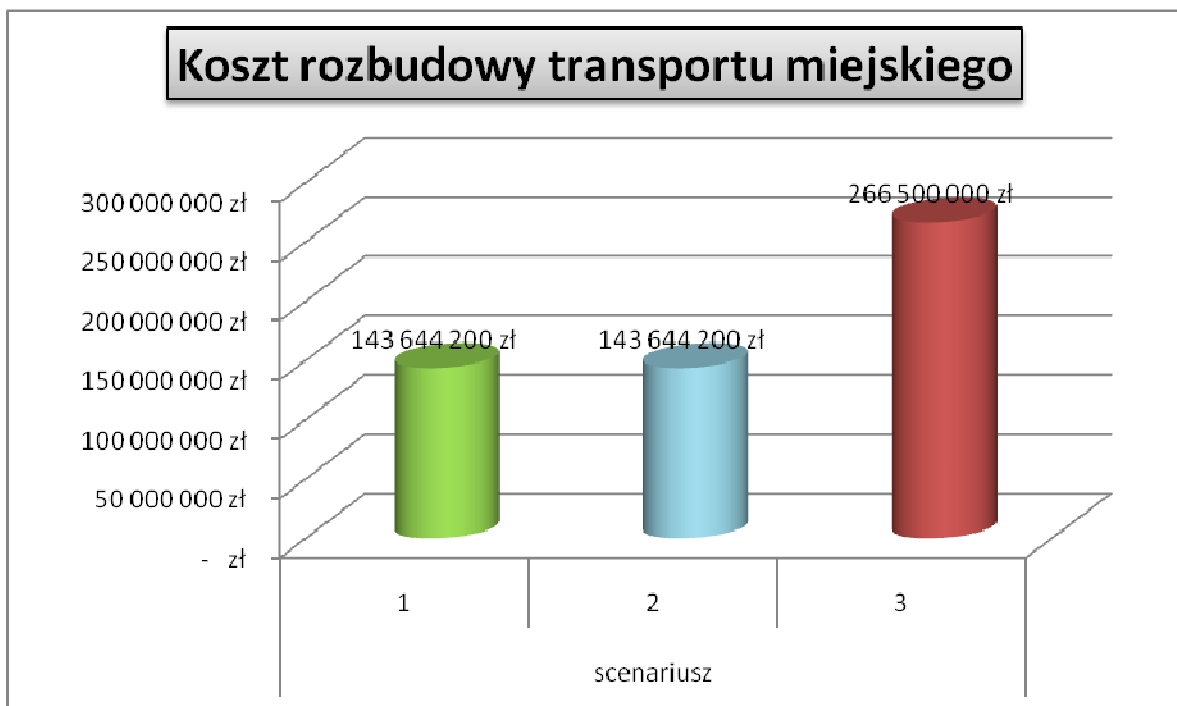
\* - budowa parkingu kubaturowego ujętego w WPI na pl. Kopernika nie została uwzględniona w etapowaniu



Scenariusz 3 przewiduje też w dalszej kolejności realizację budowy pasów ruchu dla autobusów, ścieżek rowerowych oraz ciągów pieszych, jednak z uwagi na 2-krotną przewagę w kosztach realizacji wymienionych w nim zadań, trudniejsze będzie wygospodarowanie środków na inne niż drogi inwestycje. Zakładając ten sam poziom finansowania każdego ze scenariuszy trzeci będzie musiał być realizowany dwukrotnie dłużej niż pozostałe.

Na kolejnych wykresach przedstawiono prognozowany poziom kosztów rozbudowy systemu transportu miejskiego:

- na rysunku 11.1. – sumę przewidywanych kosztów rozbudowy systemu transportu w zależności od zaproponowanych scenariuszy,
- na rysunku 11.2.(oraz w tabeli 11.4.) – prognozowany poziom kosztów rozbudowy elementów systemu transportu miejskiego (infrastruktura drogowa i parkingowa, ciągi piesze, komunikacja rowerowa, komunikacja zbiorowa), w zależności od wyboru scenariusza rozwoju.

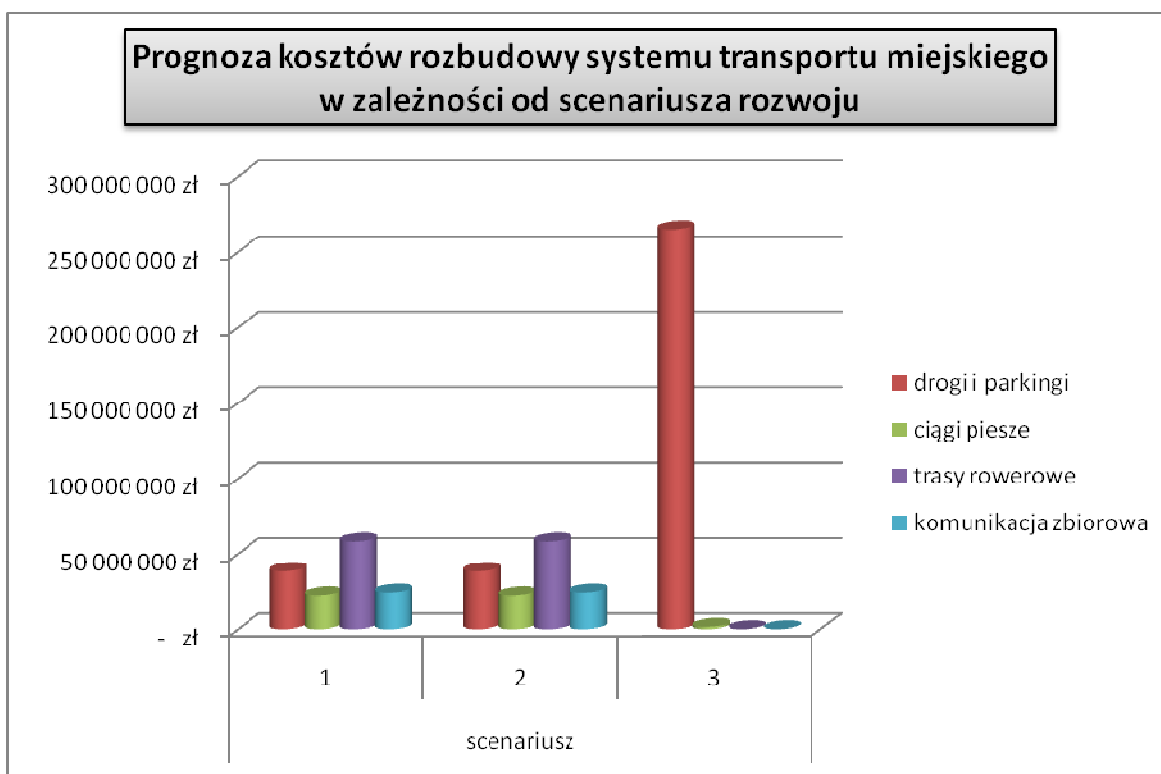


Rys. 11.1. Prognozowany koszt rozbudowy systemu transportu miejskiego.

Poziom prognozowanych kosztów w zależności od scenariusza rozwoju mieści się w przedziale od ok. 143 mln zł do ok. 266 mln zł.

- koszty scenariusza 1 i 2 są jednakowe – wynoszą ok. 143 mln zł (rozwój komunikacji zbiorowej i rowerowej),

- koszt wdrożenia scenariusza 3 może wynieść ok. 266 mln zł (rozbudowa układu drogowego i budowa parkingów kubaturowych).

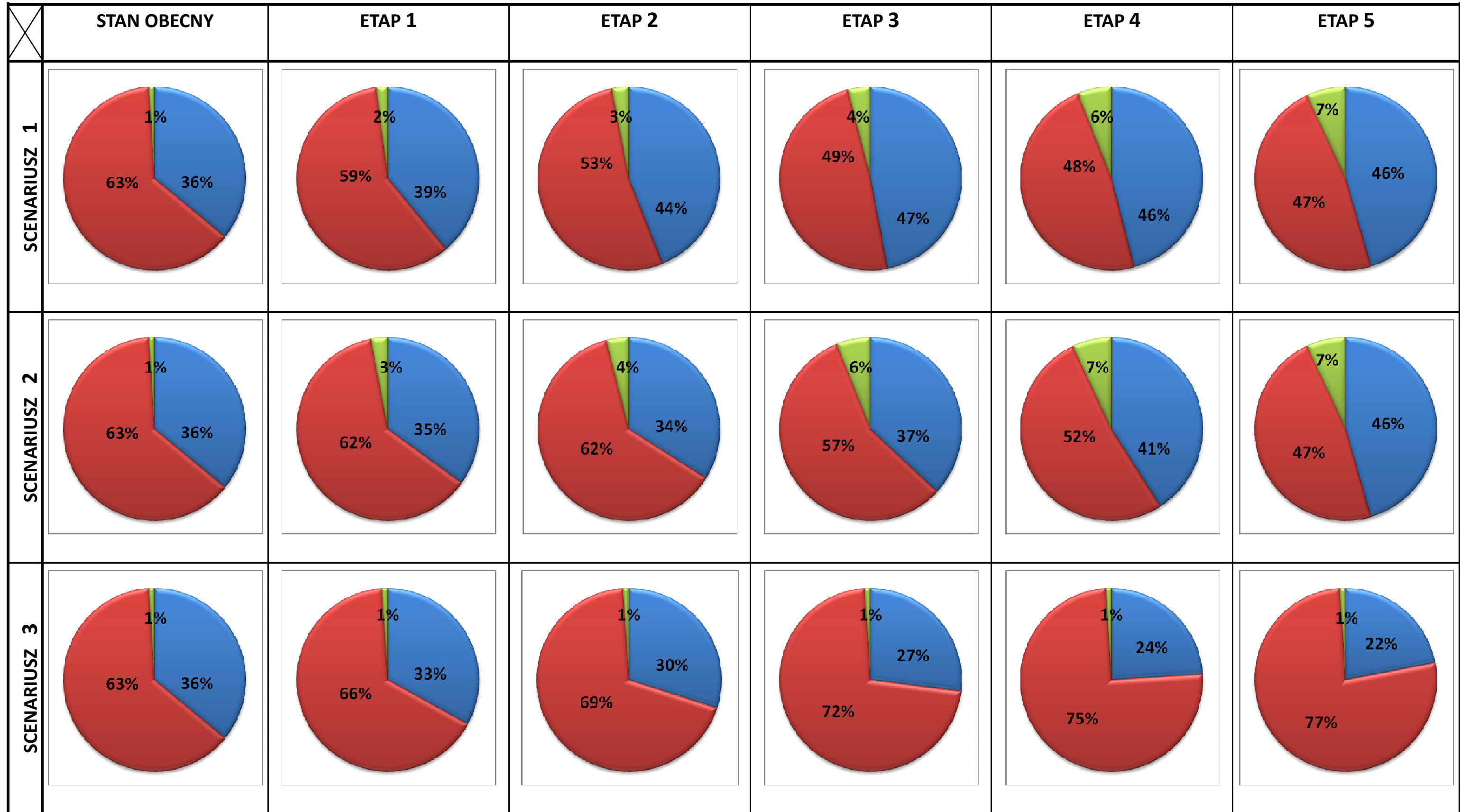


Rys. 11.2. Prognoza kosztów rozbudowy elementów systemu transportu miejskiego w zależności od wyboru scenariusza rozwoju.

Tab. 11.4. Prognoza kosztów rozbudowy elementów systemu transportu miejskiego w zależności od wyboru scenariusza rozwoju.

Inwestycje w:	scenariusz		
	1	2	3
<b>drogi i parkingi</b>	38 500 000 zł	38 500 000 zł	265 000 000 zł
<b>ciągi piesze</b>	22 500 000 zł	22 500 000 zł	1 500 000 zł
<b>trasy rowerowe</b>	58 144 200 zł	58 144 200 zł	- zł
<b>komunikację zbiorową</b>	24 500 000 zł	24 500 000 zł	- zł
<b>razem</b>	<b>143 644 200 zł</b>	<b>143 644 200 zł</b>	<b>266 500 000 zł</b>

Na następnej stronie przedstawiono prognozy podziału ruchu w Opolu w zależności od przyjętego scenariusza rozwoju zintegrowanego systemu transportu miejskiego.



■ Komunikacja zbiorowa ■ Komunikacja indywidualna ■ Rowery

Rys. 11.3. Podział ruchu w Opolu dla poszczególnych scenariuszy rozwoju systemu transportu miejskiego.