

## 13. Wnioski i zalecenia

### 13.1. Rozwój komunikacji miejskiej

Najbardziej efektywnym dla miasta wariantem rozwoju zintegrowanego systemu transportowego jest rozpoczęcie działań od modernizacji systemu miejskiego transportu zbiorowego, ponieważ działania w tym kierunku mogą najszybciej przynieść efekty w postaci korzystnej zmiany struktury podziału ruchu oraz zmniejszenia zatłoczenia układu drogowego.

Docelowe osiągnięcie wysokiego, około 56 % udziału komunikacji zbiorowej w przemieszczaniu się po Opolu możliwe jest wyłącznie w drodze działań zmierzających do utworzenia niezależnego od ruchu drogowego systemu komunikacji tramwajowej. Podobne efekty, nie tak skuteczne jak w przypadku tramwajów (prognozowany wynik w postaci udziału podróży komunikacją zbiorową niższy o około 5 %) można uzyskać wprowadzając niezależny od ruchu drogowego na głównych ciągach komunikacyjnych system autobusowy (BRT), który z pozostałych odcinków tras korzystać będzie mógł wspólnie z innymi pojazdami. Zakończenie sukcesem realizacji systemu BRT wymaga konsekwencji w wydzieleniu z ruchu ogólnego dróg dla autobusów. Ograniczenie emisji spalin i hałasu można uzyskać wprowadzając na reprezentacyjne linie pojazdy elektryczne. Można również zaangażować się w procesy innowacyjne indukcyjnego ładowania akumulatorów autobusowych na przystankach. Rozwiązania BRT można traktować jako przyszłościowe, których pierwszym etapem powinny być zwiększone zakupy nowego taboru wraz z wprowadzeniem priorytetów w ruchu dla autobusów komunikacji miejskiej zgodnie z zaproponowanymi rozwiązaniami.

Tab. 13.1. Zestawienie kosztów opcji rozwoju komunikacji miejskiej.

Rodzaj opcji	Etap pierwszy		Stan w pełni funkcjonalny	
	Wykonane zadania	Wartość [mln zł]	Wykonane zadania	Wartość [mln zł]
tramwajowa	Budowa linii nr 1	452,0	Wykonanie dwóch linii	604,0
autobusowa (BRT)	Program priorytetów na głównych ciągach	24,5	Cały program BRT (tabor, przystanki, priorytety)	99,0

Reasumując, podjęcie decyzji o budowie tramwaju w Opolu ma sens wówczas jeśli budowane będą co najmniej dwie linie, ponieważ koszt budowy drugiej linii wynosił będzie 1/3 kosztów budowy pierwszej linii. Wprowadzenie systemu BRT może być sześciokrotnie tańsze niż wybudowanie dwóch linii tramwajowych. Wyprzedzająco, już w pierwszym etapie, można wykonać szereg inwestycji skokowo poprawiających jakość transportu miejskiego poprzez wprowadzenie priorytetów w ruchu na głównych ciągach komunikacyjnych. Nowy, klasyczny tabor autobusowy może być z powodzeniem eksploatowany na trasach linii BRT.

Podjęciu decyzji o kierunku rozwoju transportu miejskiego towarzyszyć powinno wykonanie analizy możliwości uzyskania dofinansowania z programów pomocowych. Olsztyn w ramach programu dla Polski Wschodniej uzyskał 85 % dofinansowanie do budowy linii tramwajowej, której koszt oszacowano na poziomie 420 mln zł. Z dotychczasowych programów pomocowych na rzecz rozwoju transportu miejskiego w pozostałej części Polski otrzymać można było od 45 do 75 % zwrotu kosztów inwestycji.

Jak dotychczas nie ma pozytywnych opinii dotyczących doświadczeń z kilkuletniej eksploatacji innych, alternatywnych dla tramwaju i autobusu środków miejskiego transportu zbiorowego.

### **13.2. Rozwój tras rowerowych**

Ukształtowanie terenowe i zagospodarowanie przestrzenne Opola sprzyja korzystaniu z rowerów w przejazdach wewnątrzmijskich. Jednak ze względu na zmienne sezonowo warunki atmosferyczne, ten środek lokomocji nawet po wybudowaniu systemu tras rowerowych ma szansę przejąć tylko około 7 % ruchu niepieszego w mieście.

Największy przyrost podróży rowerem notowany będzie w grupie młodzieży, kosztem spadku przewozów komunikacją zbiorową. Zdecydowanie mniejsza część osób skłonna będzie do rezygnacji z samochodu na rzecz roweru. W miesiącach zimowych może nastąpić praktycznie zanik ruchu rowerowego w mieście. Zatem inwestowanie w rozwój tras rowerowych jest kierunkiem dość ważnym, który jednak nie przyniesie tak dobrych efektów w postaci zmniejszenia wykorzystania samochodów w mieście jak rozwój komunikacji zbiorowej.

### 13.3. Rozwój systemu parkingów i układu drogowego w Opolu

Rozwój systemu parkingów i łatwość parkowania w naturalny sposób sprzyjają korzystaniu z samochodów. Budowa nowych miejsc parkingowych w sąsiedztwie dróg gdzie tworzą się zatory ponieważ ich przepustowość nie jest wystarczająca prowadzi do dalszego wzrostu ruchu. Dlatego też, działaniom związanym z budową dużych parkingów towarzyszyć powinny inwestycje rozbudowy drogowego układu doprowadzającego. Proponowane lokalizacje nowych parkingów w rejonie Dworca Głównego potęgować będą niewydolność sąsiadującego z dworcem układu drogowego. Zatłoczone ulice: Reymonta, 1Maja, Korfanteo, Piastowska nie są w stanie w godzinach szczytu przyjąć większej liczby pojazdów, zatem aktualnie, dojazd do proponowanych w tym rejonie parkingów jest wyjątkowo utrudniony. Przekięcia dróg przy dworcach przez uczęszczane ciągi piesze dodatkowo powstrzymują płynność ruchu drogowego. Parkingi lokalizowane dalej od ścisłego centrum nigdy nie będą wypełnione, jeśli nie połączy ich z centrum wygodna i niezawodna komunikacja miejska. Zatem z uwagi na niewydolność układu drogowego w centrum, parkingi należy lokalizować w większej odległości od ścisłego centrum ale wyprzedzająco należy utworzyć sprawnie działający system transportu zbiorowego lub wybudować nową sieć dróg w centrum w tunelach i na estakadach wraz z nowymi przeprawami na Odrze.

W okolicach Dworca Głównego po oddaniu wiaduktu w ciągu ulic Struga i Reymonta wskazane jest skierowanie możliwie największego potoku pojazdów do ul. Armii Krajowej. Planowana w przyszłości budowa trasy średnicowej z mostami drogowymi obok kolejowych wymusza skierowanie potoku pojazdów w ul. Armii Krajowej, ponieważ ul. 1 Maja wraz z jej otoczeniem nie jest w stanie przyjąć większej niż obecnie liczby pojazdów, dlatego też należy wziąć pod uwagę budowę tunelu na ciągu ul. Korfanteo – Armii Krajowej pozwalającego na przejście górą ciągów pieszych łączących Dworzec Główny z ul. Krakowską i ul. Kołłątaja. Rozwiązanie takie pozwoli na nowe, atrakcyjne zagospodarowanie całej przestrzeni przed Dworcem PKP oraz na terenie dzisiejszego Dworca PKP.

## 13.4. Wnioski do zmian dokumentów strategicznych miasta

### 13.4.1. Wnioski do zmiany Strategii Rozwoju Miasta Opola – Stolicy Polskiej Piosenki na lata 2004 – 2015

„Program rozwoju zintegrowanego systemu transportu miejskiego w Opolu...” w rekomendowanym pierwszym scenariuszu realizacyjnym zakłada wykonanie zaplanowanych zadań do 2020 roku. Część z nich przewiduje istotne zmiany w systemie transportowym Opola. Sprawne funkcjonowanie systemu wymaga realizacji wszystkich zaproponowanych działań, których wykonawcami będą różne jednostki organizacyjne w Opolu. Ze względu na dużą wagę i zakres „Programu...”, proponuje się aktualizację Strategii Rozwoju Miasta - Stolicy Polskiej Piosenki na lata 2004 – 2015.

Zakres proponowanych zmian dotyczy tylko aktualizacji działań przewidzianych do realizacji w priorytecie 2 („Stymulowanie procesów rozwojowych i aglomeracyjnych miasta”) - cel 2 („Modernizacja i budowa infrastruktury drogowej i komunikacyjnej miasta”). Proponowane zmiany:

- D2.3.2 – działanie drugie, tj. „rozbudowa i modernizacja infrastruktury drogowej” powinno otrzymać brzmienie „rozbudowa i modernizacja infrastruktury drogowej i parkingowej”,
- D2.3.3 – treść działania trzeciego, tj. „tworzenie warunków rozwoju alternatywnych środków miejskiego transportu publicznego” proponuje się zmienić na „tworzenie zintegrowanego systemu transportu miejskiego”,
- D2.3.4 – działanie czwarte celu drugiego w priorytecie drugim, tzn. „systemowe unowocześnianie taboru i wyposażenia MZK” powinno otrzymać brzmienie „systemowe unowocześnianie taboru i infrastruktury miejskiej komunikacji autobusowej”.

### 13.4.2. Wnioski do zmiany Programu Rozwoju Miasta Opola na lata 2007 – 2015

Program Rozwoju Miasta Opola na lata 2007 – 2015 stanowi rozwinięcie Strategii Rozwoju Miasta Opola. Propozycja zmian treści Strategii Rozwoju Miasta pociąga za sobą konieczność aktualizacji treści Programu Rozwoju Miasta Opola.

Proponuje się wprowadzenie następujących zmian w treści zadań do realizacji zawartych w celu drugim („Modernizacja i budowa infrastruktury drogowej i komunikacyjnej miasta”) priorytetu drugiego („Stymulowanie procesów rozwojowych i aglomeracyjnych miasta”):

- zadanie 1., działanie 3. – „wprowadzenie autobusów szynowych jako alternatywnego środka miejskiego transportu publicznego” – powinno uzyskać brzmienie „utworzenie wydzielonych z ruchu ogólnego pasów ruchu dla autobusów na głównych kierunkach dojazdowych do centrum”,
- proponuje się utworzyć nowe zadanie w działaniu 3. – „rozwijanie systemu komunikacji rowerowej”,
- proponuje się utworzyć nowe zadanie w działaniu 3. – „integracja taryf komunikacji miejskiej i regionalnej”,
- proponuje się utworzyć nowe zadanie w działaniu 4. – „budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych kolej – komunikacja miejska oraz unowocześnianie infrastruktury przystankowej komunikacji zbiorowej w mieście”.

#### **13.4.3. Aktualizacja „Zmiany Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Opola”.**

Zakres niniejszego Programu wymaga aktualizacji części dotyczącej rozwoju transportu miejskiego, rozdziału piątego pt. „Kierunki rozwoju komunikacji i infrastruktury technicznej”.

Proponuje się wprowadzenie następujących zmian:

a) w podpunkcie „5.1.5. Parkingi strategiczne” zaleca się dodać następujące lokalizacje parkingów „Park and Ride”:

- przy ulicy Spychalskiego pomiędzy ul. Niemodlińską a Krapkowicką,
- przy placu Konstytucji 3 Maja,
- przy stacji kolejowej Opole Zachodnie,
- u zbiegu ulic Fieldorfa i Sosnkowskiego,
- w pobliżu hali „Okrągłak” przy skrzyżowaniu ul. Oleskiej z ul. Okulickiego,
- przy skrzyżowaniu ulicy Ozimskiej z Horoszkewicza.

Poza tym proponuje się dodać w niniejszym podpunkcie zapis mówiący o konieczności zabezpieczenia terenów pod parkingi strategiczne pod kątem własności.

b) W podpunkcie „5.1.7. Strefy piesze” należy uwzględnić plan zamknięcia dla ruchu samochodowego ulic Mozarta i Osmańczyka, części Książąt Opolskich oraz o zwiększeniu atrakcyjności ciągów pieszych na ul. Ozimskiej.

c) w części dotyczącej komunikacji rowerowej, tj. „5.1.8. Ścieżki rowerowe” zapis o brzmieniu „należy przy tym dążyć do zapewnienia segregacji ruchu rowerowego od samochodowego” powinien uzyskać nową treść, np.: „W przypadku braku możliwości terenowych dopuszcza się wyznaczanie tras rowerowych w jezdniach, stosując:

- wyznaczone pasy w jezdni dla ruchu rowerowego,
- kontrapasy wyznaczone na ulicach jednokierunkowych,
- zezwolenie na korzystanie z ulic jednokierunkowych w obie strony dla rowerzystów,
- zezwolenie na korzystanie z pasów autobusowych dla rowerzystów,
- zezwolenie na korzystanie z deptaków dla rowerzystów.”

#### 13.4.4. Wnioski do zmiany miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego

Koncepcja nowej organizacji ruchu na obszarze staromiejskiego centrum (projekt Ekostrefy) wymaga aktualizacji miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Wnioskuje się o aktualizację dwóch planów miejscowych, tj.:

- Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego „Śródmieście III” w Opolu, stanowiącego Załącznik nr 1 do Uchwały nr LXII/641/10 Rady Miasta Opola z dnia 28 stycznia 2010 r.,
- Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego „Śródmieście II - Centrum” w Opolu, stanowiącego Załącznik nr 1 do Uchwały nr XXXVI/379/08 Rady Miasta Opola z dnia 25 września 2008 r.

W kolejnych tabelach nr 13.1. i 13.2. przedstawiono wnioski do aktualizacji omawianych miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

Tab. 13.1. Wnioski do aktualizacji Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego „Śródmieście III” w Opolu.

obiekt	lokalizacja	zakres zmian w MPZP zgodnych z „Programem”
13 KDX, 16 KDX	Damrota	Przekształcenie w ulicę dojazdową
3 KDD	Kościuszki między Krakowską a Kołtąja	Usunięcie ciągu rowerowego
1 KP	Krakowska między Damrota a Korfantego	Przekształcenie w publiczny ciąg pieszo – jezdny
2 KDX	Sempołowskiej	Przekształcenie w ulicę dojazdową
2 KDD, 2 KDL	Ozimska między Pl. Wolności a Reymonta	Dodanie ciągu rowerowego

Tab. 13.2. Wnioski do aktualizacji Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego  
„Śródmieście II - Centrum” w Opolu.

obiekt	lokalizacja	zakres zmian w MPZP zgodnych z „Programem”
5 KDD	Krakowska między Zwierzyniecką a Ozimską	Przekształcenie ciągu rowerowego bez wydzielonych ścieżek rowerowych w ciąg pieszo – rowerowy na obszarze jednostek terenowych
3 K Dx, 3 K DL	Konopnickiej, Kominka	Usunięcie ciągów pieszo – rowerowych
15 K Dx	Osmańczyka między pl. Kopernika a Staromiejską	Przekształcenie w ciąg pieszy z ciągiem rowerowym bez wydzielonych ścieżek rowerowych
3 K DD, 4 K DD	Katedralna, Łangowskiego	Dodanie ciągu pieszo - rowerowego
3 K Dx, 4 K Dx	Konopnickiej, Baldego	Przekształcenie w ulicę dojazdową
8 K Dx	Krupnicza między Szpitalną a Koraszewskiego	Przekształcenie w ciąg pieszy
5 K DD	Zamkowa między Piastowską a pl. Wolności	Dodanie ciągu pieszo – rowerowego
6 K DD	Mozarta	Przekształcenie w ciąg pieszy z ciągiem rowerowym bez wydzielonych ścieżek rowerowych
28 K Dx	Sempołowskiej	Przekształcenie w ulicę dojazdową
19 K Dx, 22 K Dx	Zwierzyniecka, Mały Rynek	Przekształcenie w ulice dojazdowe
11 K Dx	Krupnicza od Staromiejskiej do Rzemieślniczej	Przekształcenie w ulicę dojazdową
13 K Dx	Malczewskiego	Przekształcenie w ulicę dojazdową
17 K Dx	Krawiecka	Przekształcenie w ulicę dojazdową
14 K Dx	Rzemieślnicza	Przekształcenie w ulicę dojazdową
23 K Dx	Franciszkańska	Przekształcenie w ciąg pieszy z ciągiem rowerowym bez wydzielonych ścieżek rowerowych
18 K Dx	Św. Wojciecha między Staromiejską a Małym Rynkiem	Przekształcenie w ciąg pieszy z ciągiem rowerowym bez wydzielonych ścieżek rowerowych
16 K Dx	Muzealna między Św. Wojciecha a Osmańczyka	Przekształcenie w ciąg pieszy z ciągiem rowerowym bez wydzielonych ścieżek rowerowych
13 K Dx	Malczewskiego między Krupniczą a Osmańczyka	Przekształcenie w ciąg pieszy z ciągiem rowerowym bez wydzielonych ścieżek rowerowych
13 K Dx	Malczewskiego między Katedralną a Krupniczą	Przekształcenie w ulicę dojazdową
5 K DL	Sienkiewicza między Łangowskiego a Sądową	Dodanie ciągu pieszo - rowerowego

### **13.5. Wnioski w zakresie przeciwdziałania niekorzystnym przeobrażeniom środowiska i przestrzeni publicznej będącym następstwem budowy lub utrzymania dróg**

Miasto, podobnie jak każdy ekosystem biologiczny, powinno pozostawać w stanie równowagi pozwalającym na zachowanie dogodnych warunków do życia dla jego mieszkańców. System równowagi w mieście może zostać zachwiany przez szereg niekorzystnych oddziaływań różnych aspektów życia miejskiego takich jak np.:

- uciążliwości intensywnego ruchu drogowego w mieście (hałas, zanieczyszczenie powietrza),
- blokowania układu drogowego z powodu nadmiernego ruchu pojazdów,
- deficytu przestrzeni w centrum miasta z powodu nadmiaru parkujących pojazdów,
- uciążliwości działalności przemysłowej w strefie miejskiej oraz w jej bliskim sąsiedztwie,
- niebezpieczeństwa płynące z bliskości tras przewozu ładunków niebezpiecznych,
- hałasu wywoływanego przez środki transportu: pociągi oraz samochody (w szczególności dostawcze i ciężarowe),
- przecinaniu więzi sąsiedzkich i utrudnieniu w przekraczaniu barier tworzonych przez korytarze transportowe takie jak szlaki kolejowe i drogi szybkiego ruchu.

Zachowanie stanu równowagi w mieście jest możliwe tylko w przypadku prowadzenia odpowiednich działań władz miejskich w zakresie kształtowania miasta i systemu transportowego.

Niski udział komunikacji zbiorowej w Opolu w porównaniu z innymi miastami wynika przede wszystkim ze względu na wysoki poziom wskaźnika motoryzacji (liczby zarejestrowanych samochodów na 1000 mieszkańców), wyeksploatowany tabor autobusowej komunikacji miejskiej oraz konkurencyjny czas przejazdu komunikacją indywidualną.

Postęp techniczny w dziedzinie motoryzacji oraz agresywny marketing wywierają silny wpływ na podjęcie decyzji o zakupie samochodu, przynajmniej jednego na gospodarstwo domowe. Coraz częściej pojawiać się będą kolejne pojazdy w pojedynczym gospodarstwie domowym. Większa liczba pojazdów prowadzi do wzrostu ruchu w mieście, zwiększenia zatorów, które mocniej uderzą w system komunikacji autobusowej bardziej wrażliwy na kongestię. Dlatego, wraz z rozwojem motoryzacji należy dynamicznie rozwijać system transportu publicznego, wprowadzając szereg nowinek i udogodnień oraz priorytety w ruchu drogowym w celu zahamowania odpływu pasażerów



komunikacji miejskiej na rzecz pojazdów indywidualnych. Komfortowy autobus komunikacji zbiorowej jest w stanie zastąpić 40 samochodów osobowych, zmniejszając zatłoczenie dróg i emisję spalin w mieście.

Innym czynnikiem wpływającym na środowisko naturalne jest promowanie wśród mieszkańców przemieszczania się rowerami. Lecz aby skutecznie zachęcić mieszkańców do korzystania z tego środka transportu trzeba przede wszystkim zapewnić odpowiednią infrastrukturę (ścieżki rowerowe, parkingi) oraz odpowiednie ułatwienia w ruchu miejskim.

Zachwianie równowagi w tym zakresie na skutek zwiększenia dystansu pomiędzy jakością transportu zbiorowego a indywidualnego, prowadzi do intensywnego wzrostu:

- natężenia ruchu pojazdów,
- zatłoczenia dróg w mieście,
- zanieczyszczenia powietrza,
- hałasu i pogorszeniu warunków życia mieszkańców miasta.

Powyższe aspekty prowadzić będą do umacniania trendu wyprowadzania się mieszkańców miasta do strefy podmiejskiej i kolejnej fali wzrostu intensywności ruchu drogowego w samym mieście. Jedyną metodą powstrzymania powyższych procesów jest utrzymanie systemu komunikacji autobusowej, który dzięki priorytetom w ruchu drogowym i wysokim walorom jakościowym powstrzyma wzrost ruchu pojazdów indywidualnych. „Program...” przewiduje szereg działań mających na celu zwiększenie udziału przewozów miejską komunikacją autobusową, m.in. zakup nowych, spełniających normy ekologiczne autobusy, budowę nowych przystanków w atrakcyjnych lokalizacjach oraz wprowadzenie zintegrowanego biletu.

W „Programie...” wskazano pozostałe działania i inwestycje, mogące ograniczyć emisję dwutlenku węgla do atmosfery na terenie miasta. Zaproponowano wdrożenie tzw. Ekostrefy na obszarze staromiejskiego centrum, do której wjeżdżać będą mogły tylko samochody osobowe spełniające określone normy ekologiczne. Opracowano także koncepcję budowy linii tramwajowych, które będą obsługiwane przez tramwaje nieemitujące spalin. W przypadku porzucenia koncepcji budowy tramwaju proponuje się wprowadzenie do ruchu w pełni ekologicznych autobusów o napędzie elektrycznym.

W krajach wysoko rozwiniętych obserwowane są tendencje polegające na likwidacji istniejących zatok przystankowych oraz zawężaniu pasów ruchu. Odzyskaną przestrzeń można wykorzystać na inne, bardziej przyjazne środowisku cele, np. drogi dla rowerów, ciągi piesze, zieleńce itp. W Londynie likwidacji poddano 70% istniejących zatok autobusowych, dzięki czemu skrócono czas jazdy komunikacji miejskiej oraz wyeliminowano niebezpieczeństwo najeżdżania autobusów rogiem na chodnik przy wjeżdżaniu na zatokę.<sup>25</sup> Co więcej, likwidacja zatok przystankowych oraz zawężanie pasów ruchu (np. z 3,5 do 3 metrów) może obniżyć o 20% poziom kosztów utrzymania infrastruktury.

System transportu miejskiego wysokiej jakości oraz zmniejszenie uciążliwości życia miejskiego, to elementy pozwalające na zachowanie równowagi ekosystemu miejskiego i powstrzymanie procesu ucieczki mieszkańców miasta do strefy podmiejskiej. Rozbudowa systemu drogowego, przyspieszająca przejazd samochodów przez miasto, wpływa znacząco na wzrost ruchu samochodowego w mieście, ponieważ zwiększa się dystans pomiędzy atrakcyjnością samochodu i komunikacji miejskiej, co skłania użytkowników pojazdów do bardziej intensywnego korzystania z samochodu oraz do zakupu pojazdu przez osoby dotychczas nie posiadające możliwości korzystania z indywidualnych środków transportu.

Wdrażanie zaleceń „Programu...” w celu zapewnienia właściwej dynamiki rozwoju transportu zbiorowego, jest warunkiem zachowania równowagi miejskiego ekosystemu i wysokiego poziomu atrakcyjności życia w mieście dla jego mieszkańców.

---

<sup>25</sup> Źródło: <http://www.tfl.gov.uk/assets/downloads/businessandpartners/svd-brochure-2006.pdf>