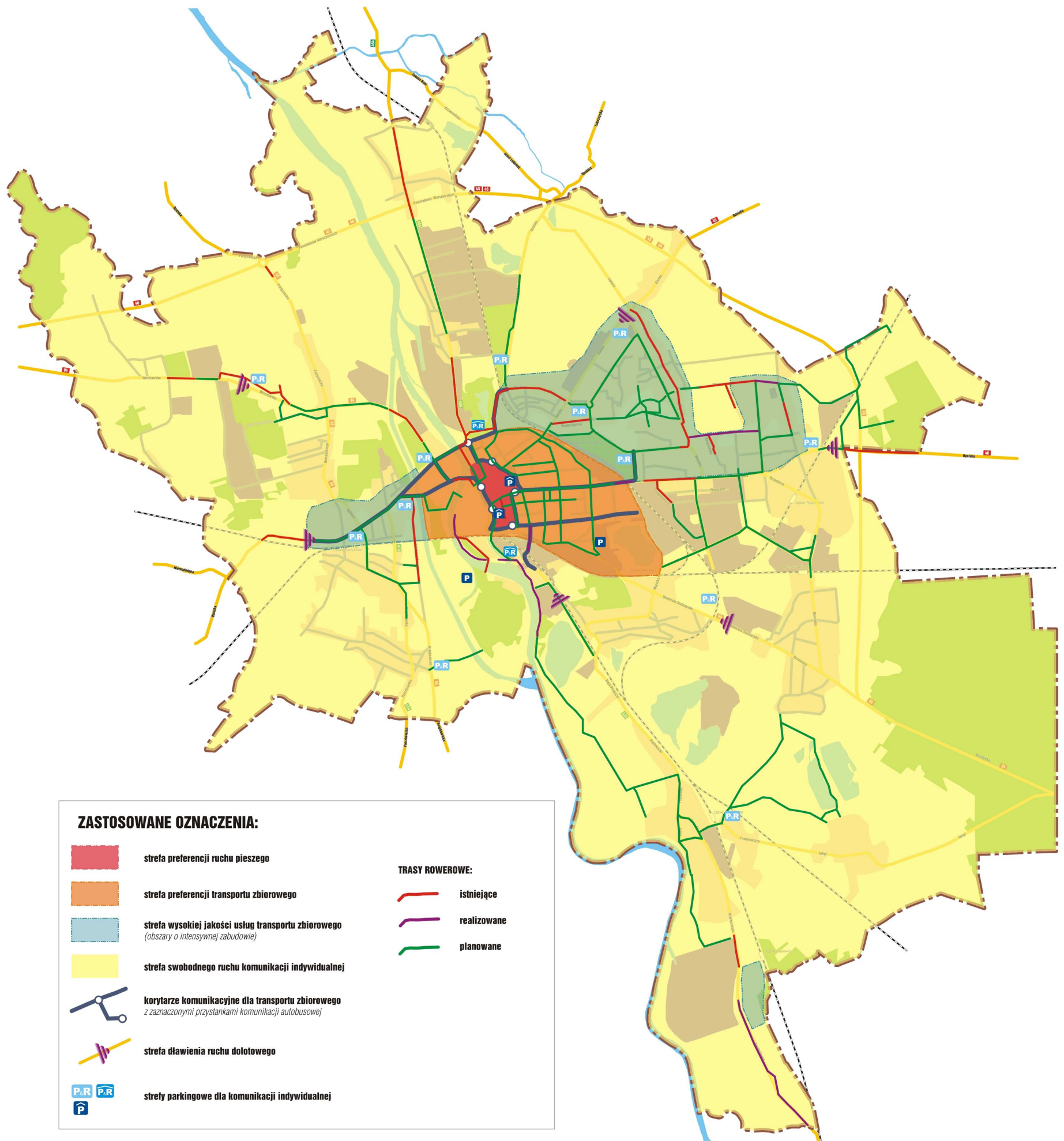


Właściwe funkcjonowanie układu komunikacyjnego to nie konkurencja lecz symbioza i współpraca wszystkich dostępnych środków lokomocji: komunikacji pieszej w ścisłym centrum powiązanej z układem dowozowym miejskim transportem zbiorowym z priorytetami w ruchu na drogach dojazdowych, który powiązany jest z transportem indywidualnym dogodnymi parkingami P&R na obrzeżach szerokiego centrum. Systemem komunikacji regionalnej autobusowej i kolejowej powiązanych z transportem indywidualnym siecią parkingów P&R na obrzeżach centrum wraz systemem buspasów na wlocie do miasta pozwalającym na ominięcie tworzących się tam korków i zapewnienie sprawnego dojazdu od parkingów P&R do centrum. Jednym z podstawowych warunków powodzenia całego systemu transportu zbiorowego jest integracja wszystkich środków lokomocji polegająca na przebudowie punktów styku różnych rodzajów transportu tak aby wyeliminować jak najwięcej niedogodności przesiadania się oraz na likwidacji przeszkód organizacyjnych przesiadania się takich jak niedopasowane rozkłady jazdy oraz mało atrakcyjne taryfy opłat, zbyt drogie w sytuacji zmiany przewoźników. Integracja wszystkich środków transportu publicznego wymaga wprowadzenia zintegrowanego zarządzania transportem miejskim i regionalnym. Schemat funkcjonowania zintegrowanego systemu transportowego przedstawiono na rysunku 1.2.



Rys. 1.2. Schemat funkcjonowania zintegrowanego systemu transportu miejskiego w Opolu.



## 2. Organizacja ruchu w Staromiejskim centrum

### Plan rozdziału

#### 2.1. Ogólne zasady ograniczania ruchu

#### 2.2. Granice centrum i stref

#### 2.3. Proponowane rozwiązania

#### 2.1. Ogólne zasady ograniczania ruchu

Z uwagi na brak możliwości rozbudowy infrastruktury drogowej w ścisłym centrum miasta proponuje się wprowadzenie specjalnych restrykcji w zakresie ograniczeń ruchu i parkowania. Zaproponowany układ ulic jednokierunkowych ma na celu zarówno zniechęcanie kierowców do tranzytowych przejazdów przez ten rejon, jak i uregulowanie sposobu parkowania wzdłuż ulic po jednej stronie. Posługując się metodami inżynierii ruchu należy dążyć do wprowadzenia kilkupoziomowej gradacji ulic. Od całkowitego zamykania dla ruchu poprzez ciągi pieszo-jezdne, ulice jednokierunkowe oraz wydzielone pasy dla autobusów. Podobne sposoby organizacji ruchu poprzez częściowe wyłączenie wybranych fragmentów ulic na deptaki lub ciągi pieszo-jezdne oraz stosowanie układu ulic jednokierunkowych wykorzystywane były z sukcesem już przez inne miasta w Polsce, co zaowocowało wytworzeniem przestrzeni publicznej sprzyjającej pozytywnemu wizerunkowi miasta.

Najwygodniejsze dla ruchu pieszego i rowerowego są ulice z całkowitym zakazem ruchu ogólnego. Takie rozwiązania sprzyjają jednocześnie rozwojowi usług turystyczno-gastronomicznych, co z kolei wpływa pozytywnie na jakość życia mieszkańców i atrakcyjność turystyczną miasta. Na takie działania miasto może sobie pozwolić właśnie w Staromiejskim centrum, gdzie opór przed wprowadzaniem restrykcji wobec kierowców jest zawsze bilansowany poprawą jakości życia i satysfakcją mieszkańców miasta.



Rys. 2.1. Obecny układ organizacji ruchu w centrum Opolu. Kolorem zielonym zaznaczone ulice wyłączone z ruchu kołowego.

W dzisiejszym Opolu Staromiejskie centrum miasta jest dość swobodnie penetrowane przez pojazdy zarówno mieszkańców jak i przyjezdnych gości. Autem, bez żadnych dodatkowych zezwoleń można podjechać nawet pod Ratusz w Rynku. Jednocześnie, jeśli zachodzi potrzeba można to auto, za relatywnie niewielką opłatą pozostawić na którejś z uliczek w rejonie Rynku. Wyłączenia z ruchu zastosowano jedynie w Rynku, przy czym pozostawiając swobodny przejazd przy północnej pierzei wraz z miejscami postojowymi dla ok. 35 aut, na fragmencie ul. Krupniczej między ul. Koraszewskiego a Szpitalną, oraz jako główną oś oddano wyłącznie dla ruchu pieszego z wyznaczeniem ścieżki rowerowej znaczne odcinki ul. Krakowskiej, od Rynku do pl. Wolności oraz od ronda przy Ozimskiej / Mozarta do skrzyżowania z ul. Damrota. Jednak przy obecnym rozwoju cywilizacyjnym i konieczności dbania o zrównoważony rozwój systemów transportowych i tkanki miejskiej niezbędne jest znaczne ograniczenie możliwości przejazdów przez Staromiejskie centrum na korzyść ruchu pieszego i rowerowego. Dlatego, w celu podnoszenia atrakcyjności tej części miasta proponuje się rozszerzenie dzisiejszych wyłączeń z ruchu o kilka kolejnych ulic w celu utworzenia spójnego, rozpoznawalnego rejonu centrum, dostępnego dla pieszych i rowerzystów a znacznie ograniczającego możliwości tranzytowych przejazdów oraz „wygodnego” parkowania w

centrum miasta. W zamian proponuje się takie uregulowanie ruchu komunikacji zbiorowej w tym rejonie aby stanowiła realną alternatywę dla ruchu samochodowego.

## 2.2. Granice centrum i stref

Nawiązując do układu strefowania centrum jaki zapoczątkowało miasto poprzez wprowadzenie stref płatnego parkowania i kontynuując ten proces, proponuje się aby w ścisłym centrum Staromiejskim wydzielić strefę zwaną Eko-strefą, której charakter w sposób szczególny będzie promował rozwój publicznej strefy o dostępie pieszo-rowerowym i w przyszłości umożliwi wprowadzenie radykalnych restrykcji związanych z dostępem do tej strefy dla pojazdów samochodowych.

Granice strefy (obszar zaznaczony kolorem zielonym) tworzą:

- od zachodu Kanał Młynówka
- od wschodu ul. Żeromskiego, Reymonta, Ozimska, Kołłątaja
- od północy ul. Rybacka, Bpa Kominka, Sienkiewicza, Oleska
- od południa ul. Korfantego.



Rys. 2.2. Zakres Eko-strefy na tle obecnej organizacji ruchu w centrum.

Jak widać z rysunku proponowana Eko-strefa stanowi część Strefy płatnego parkowania „A”, z wyłączeniem terenów o charakterze stricte mieszkalnym oraz Wyspy Pasieka.

### 2.3. Proponowane rozwiązania w zakresie inżynierii ruchu

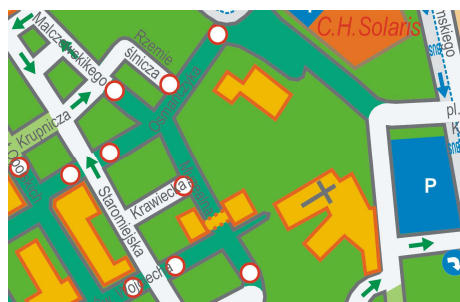
W rejonie Staromiejskiego centrum należy dążyć, poprzez odpowiednią organizację ruchu, do wytworzenia przyjaznej dla mieszkańców i turystów strefy ograniczonego ruchu samochodowego. W tym celu proponuje się zastosowanie sposobów zarówno bezinwestycyjnych – typu zmiany w organizacji ruchu oraz inwestycyjnych – trwałej zmiany nawierzchni lub stosowanie wyniesionych fragmentów skrzyżowań w celu spowalniania ruchu i inteligentnego wpływania na zachowania kierowców w celu podnoszenia bezpieczeństwa pieszych.

W zakresie działań bezinwestycyjnych, dotyczących inżynierii ruchu proponuje się zastosowanie dwóch rodzajów wyłączeń z ruchu:

1. **Ciągi pieszo-jezdne** (na mapie kolor jasnozielony) – ulice dostępne dla ruchu kołowego z pierwszeństwem ruchu pieszego oraz parkowaniem wyłącznie dla mieszkańców i na specjalnie wydzielonych (np. we wnękach między budynkami) miejscach.



2. Fragmenty ulic całkowicie przeznaczone dla ruchu pieszego i rowerowego poprzez wprowadzenie **zakazu ruchu** nie dotyczącego rowerów (na mapie kolor ciemnozielony). Proponuje się dodanie tabliczki obowiązywania poza godzinami porannymi, np. od 5:00 do 9:00, kiedy prowadzone są dostawy do sklepów i restauracji oraz obsługa socjalna mieszkańców.



Dodatkowo, poza wyłączeniami z ruchu w celu ograniczania przejazdów tranzytowych przez centrum należy, przy pomocy środków inżynierii ruchu wykreować taki układ ulic jednokierunkowych, który umożliwi zarówno dojazd do parkingów i miejsc postojowych, jak i skutecznie zniechęci do skracania drogi przejazdami przez centrum.

W celu utworzenia obszaru o charakterze wyłącznie pieszym, stanowiącego wewnątrz centralnej części Starówki poza dzisiejszą ul. Krupniczą i rejonem Rynku proponuje się wprowadzić następujące ograniczenia na wybranych fragmentach ulic:

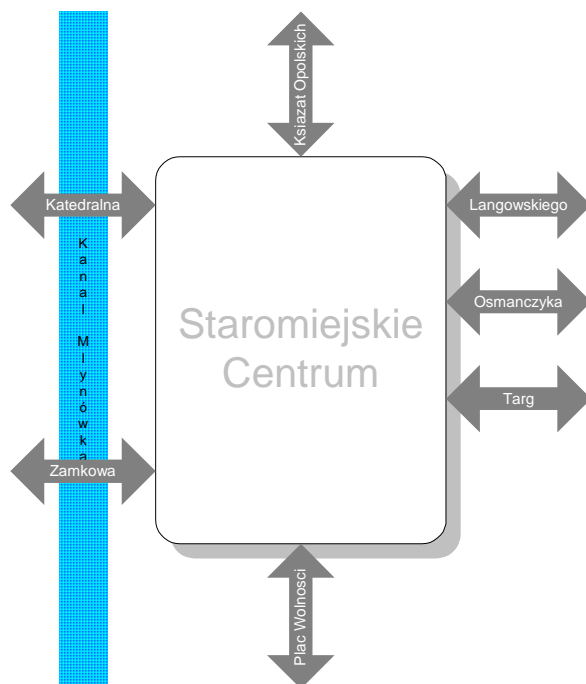
- Fragment ul. Książąt Opolskich od ul. Katedralnej do Rynku – całkowicie wyłączony z ruchu pojazdów samochodowych, wprowadzając „zakaz ruchu”.
- Fragment ul. Krupniczej od Koraszewskiego do Staromiejskiej udostępnić wyłącznie jako jednokierunkowy **ciąg pieszo-jezdny**, pozostawiając dzisiejszy fragment między ul. Koraszewskiego a Szpitalną całkowicie wyłączony z ruchu.
- Fragment ul. Koraszewskiego, między ul. Krupniczą a Młyńską udostępnić jako jednokierunkowy **ciąg pieszo-jezdny**.

- Fragment ul. Młyńskiej od Koraszewskiego do Szpitalnej udostępnić jako jednokierunkowy **ciąg pieszo-jezdny**.
- Całą ul. Osmańczyka należy przeznaczyć na przestrzeń wyłącznie pieszą z dopuszczeniem ruchu rowerowego. Należy wprowadzić przejezdne jedynie skrzyżowanie z ul. Staromiejską (na ciągu ul. Staromiejskiej). Tak więc „**zakaz wjazdu**” dotyczył będzie odcinka od ul. Staromiejskiej do Rynku oraz odcinka od ul. Staromiejskiej aż do ul. Sienkiewicza.
- Proponuje się wprowadzić „**zakaz ruchu**” na obu odcinkach ul. Franciszkańskiej, która już dziś jest nieprzejezdna poprzez ustawienie klombów z kwiatami przy skrzyżowaniu z ul. Krakowską. Oddanie całej ulicy pod przestrzeń pieszą sprzyjać będzie rozwojowi usług w przestrzeni parterowej, ogródków restauracyjnych itp.
- Proponuje się wprowadzenie „**zakazu wjazdu**” na całej długości ul. Muzealnej, od Małego Rynku do ul. Osmańczyka.
- Proponuje się wprowadzenie „**zakazu wjazdu**” na fragmencie ul. Św. Wojciecha od ul. Muzealnej do Staromiejskiej.
- Proponuje się wprowadzenie „**zakazu ruchu**” na fragmencie ul. Malczewskiego między ul. Krupniczą a ul. Osmańczyka.

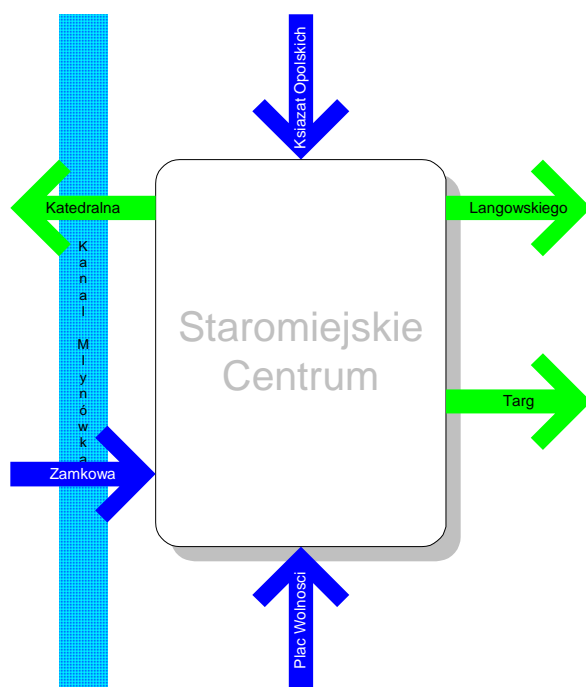
Mimo wszystkich w/w wyłączeń pozostanie wewnętrzny ring okalający Staromiejskie Centrum, który umożliwi nawet objechanie dookoła Starówki, np. w celu poszukiwania miejsca parkingowego. Ring ten utworzą ulice (w kolejności możliwego przejazdu): ul. Katedralna, ul. Koraszewskiego, ul. Młyńska, ul. Szpitalna, ul. Zamkowa, ul. Zwierzyniecka, Mały Rynek, ul. Staromiejska, ul. Krupnicza, ul. Malczewskiego, ul. Katedralna.

Dzisiejsza organizacja ruchu poprzez układ dwukierunkowych ulic na każdym wlocie do strefy centralnej zachęca do wjeżdżania samochodami na teren Starówki. Na schematach poniżej pokazano uproszczony układ możliwych wjazdów i wyjazdów ze Staromiejskiego centrum.





Rys. 2.3. Wjazdy do Centrum - układ obecny.



Rys. 2.4. Wjazdy i wyjazdy z Centrum - układ proponowany.

W proponowanym rozwiązaniu organizacji ruchu, możliwe jest ograniczenie dotychczasowych relacji tranzytowych przez Staromiejskie centrum do ruchu wyłącznie lokalnego i obsługi handlowo-bytowej tego rejonu. Proponuje się, poprzez układ ulic jednokierunkowych

wprowadzanie ruchu do centrum trzema wlotami jednokierunkowymi, tj. od północy ul. Książąt Opolskich, od zachodu ul. Zamkową (przeprawa mostowa) oraz trzeci wlot – od południa poprzez częściowo wyłączony z ruchu pl. Wolności. Przy pomocy stosunkowo prostych narzędzi inżynierii ruchu należy dążyć do uzyskania układu ulic jednokierunkowych, umożliwiających dojazd jedynie mieszkańcom i służbom obsługującym, a uniemożliwiający swobodną penetrację tego rejonu.

### Zmiany w części północnej

W celu usprawnienia ruchu komunikacji zbiorowej i wykreowania jednokierunkowego pasa busowego proponuje się zmianę kierunku na ul. Bpa Kominka w przeciwną stronę niż jest to dzisiaj oraz zakaz wjazdu dla pojazdów innych niż pojazdy mieszkańców tej ulicy. Jednocześnie proponuje się wprowadzenie jednokierunkowości na ul. ks.S.Baldego i ul. M.Konopnickiej. Wyjazd z ul. Bpa Kominka będzie uprzywilejowany względem wlotów – Sienkiewicza i Łangowskiego, co umożliwi płynny przejazd autobusów.



### Wjazd do strefy od strony północnej ulicą Książąt Opolskich



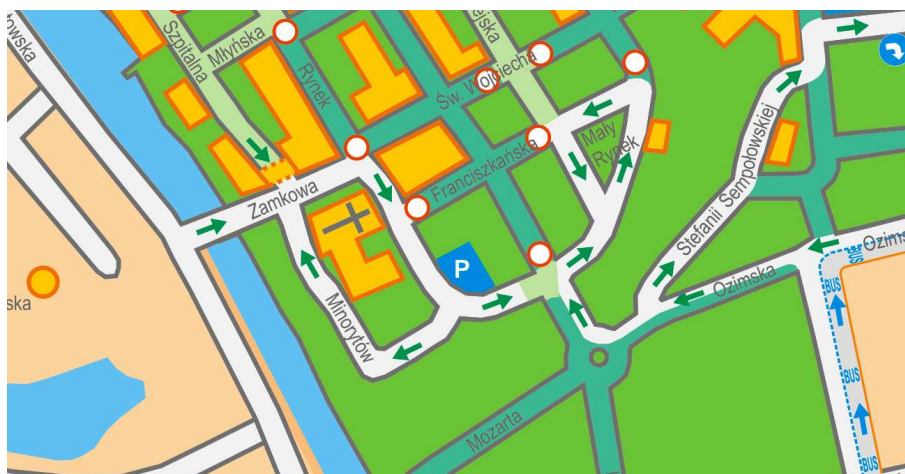
Proponuje się aby dotychczasowy ciąg ul. Książąt Opolskich przerwać na ul. Katedralnej, gdzie będzie możliwość skrętu w prawo lub w lewo, bez możliwości kontynuowania jazdy na wprost w kierunku Rynku. Aby móc wjechać głębiej w rejon centrum istniała będzie możliwość skrętu w lewo z ul. Katedralnej w ul. Koraszewskiego. Jednak jazda tym ciągiem możliwa będzie swobodnie jedynie do skrzyżowania z ul. Krupniczą. Od tego miejsca kontynuacja jazdy odbywać się będzie po ciągu pieszo-jezdnym do ul. Młyńskiej. Z ul. Młyńskiej istniała będzie możliwość skrętu w obie strony ul. Szpitalnej – w prawo, w kierunku północnym do ul. Katedralnej, oraz w lewo w kierunku południowym, do ul. Zamkowej. Wzdłuż ul. Szpitalnej już dzisiaj istnieje ok. 40 miejsc postojowych przy ulicy oraz małe parkingi przy budynkach mogące pomieścić ok. 30 pojazdów.

## Wjazd od strony zachodniej

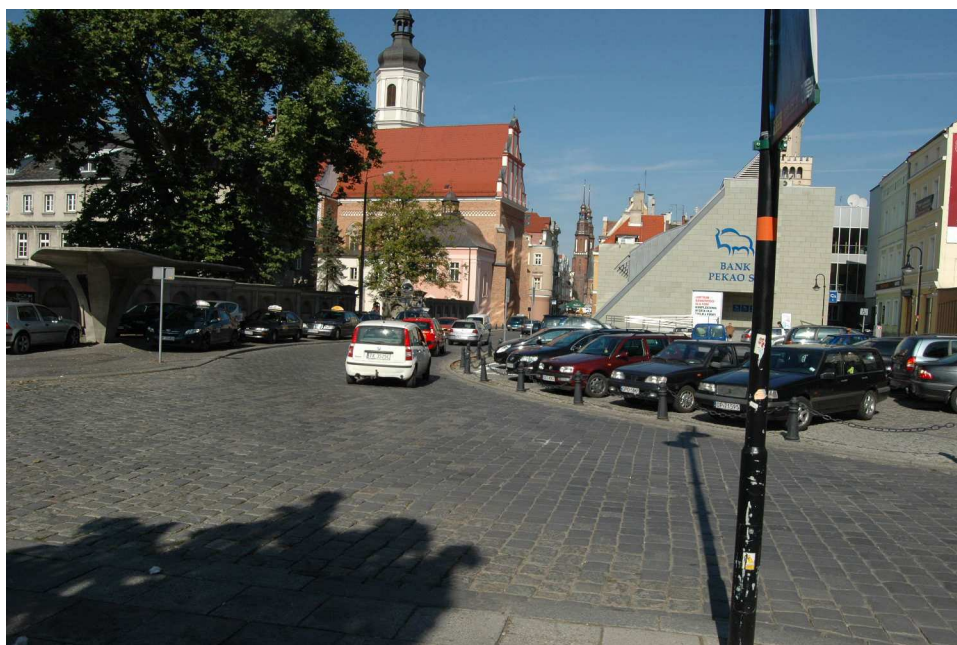


Jednokierunkowy układ mostów nad Kanałem Młynówka pozwoli ograniczyć połączenia tranzytowe przez centrum przy jednoczesnym utrzymaniu pełnej dostępności dla pojazdów mieszkańców i obsługi socjalnej oraz dostaw. Wjazd do strefy odbywał się będzie mostem Zamkowym łączącym Wyspę Pasieka z centrum miasta. Jednokierunkowa ul. Zamkowa doprowadzi ruch do rejonu banku PEKAO SA, skąd będzie można skręcić jedynie w prawo i dojechać do skrzyżowania z ul. Minorytów w rejonie postoju Taxi i parkingu. Dalej możliwe będzie kontynuowanie jazdy w kierunku pl. Wolności, lub powrót ulicą Minorytów do ul. Zamkowej. W rejonie pl. Wolności ruch kołowy jadący od strony ul. Zamkowej krzyżował się będzie z głównym ciągiem wydzielonej strefy pieszej, stanowiącym główną oś Starego miasta, biegnącym od Rynku do ul. Krakowskiej. Dalej kontynuacja jazdy będzie możliwa jedynie w kierunku Małego Rynku. W tym też miejscu następuje dołączenie ruchu od strony południowej, od ul. Ozimskiej.

### Rejon Parkingu przy Koraszewskiego i ul. Minorytów.



W celu umożliwienia pozostawienia samochodu w rejonie centrum należy utrzymać lokalizację parkingu na zwieńczeniu ul. Zamkowej.



Fot. 2.1. Parking przy skrzyżowaniu ul. Zamkowej-Minorytów.

Kierowcy wjeżdżający od strony ul. Zamkowej będą mieli możliwość poszukiwania miejsca do zaparkowania na ul. Minorytów lub na parkingu. W razie braku miejsc w tym rejonie możliwe jest dalsze poszukiwanie przejeżdżając w kierunku Małego Rynku.

Istotne jest wyłączenie z ruchu kołowego ul. Mozarta, co umożliwi stworzenie poprzecznego względem osi Rynek-Krakowska ciągu ruchu pieszego prowadzącego od ul. Kołłątaja ulicą Ozimską (wyłączenie jednego pasa na potrzeby ciągu pieszego) a zwieńczonego mostkiem pieszym nad Kanałem Młynówka i zaślepionym ciągiem ul. Strzelców Bytomskich zaraz za ul. Piastowską.

### **Przejazd ul. Staromiejską**

Rejon Małego Rynku po wprowadzeniu jedynie ruchu jednokierunkowego pozostanie w całości rezerwą miejsc postojowych dla tego rejonu Starówki. Na samym placu parkuje obecnie ponad 65 pojazdów. Uwolnić od ruchu należy jednak fragment ul. Muzealnej i Św. Wojciecha, które z racji odrestaurowania zabytkowych budynków w tym rejonie winny pełnić rolę ciągów pieszych eksponujących turystyczne walory tej części miasta. Obszar Małego Rynku można zamknąć dla ruchu samochodowego po wybudowaniu parkingu pod pl. Kopernika, zachowując możliwość przejazdu z Pl. Wolności do ul. Staromiejskiej. Na poniższym zdjęciu przedstawiony jest dzisiejszy stan ul. Św. Wojciecha od strony schodów kościoła Matki Bożej Bolesnej na Górze (widok w kierunku Rynku).



Fot. 2.2. . Ul. Św. Wojciecha od Muzealnej w kierunku Rynku.



Proponuje się wyłączyć z ruchu całą ul. Muzealną od Małego Rynku do ul. Osmańczyka. Obsługę komunikacyjną tego rejonu stanowić będzie wyłącznie oś ul. Staromiejskiej, wyprowadzając ruch z rejonu Małego Rynku w kierunku północnym, do ul. Krupniczej, dalej Malczewskiego. Z istotnych wyłączeń z ruchu strategicznym rozwiązaniem będzie wyłączenie ul. Osmańczyka. Ten ciąg umożliwi stworzenie przestrzeni publicznej na ruchliwym odcinku między Starówką a centrum handlowo - kinowym Solaris. Ul. Krawiecka, ze względu na wyłącznie lokalny charakter zostanie dostępna dla ruchu ogólnego, bez możliwości wjazdu na ul. Muzealną. Szerokie zwężenie ulicy umożliwi wygodne zawracanie. Na ul. Krawieckiej jest obecnie ponad 15 miejsc postojowych.



Fot. 2.3. Ul. Krawiecka, widok od Staromiejskiej w kierunku Muzealnej, po prawej stronie szeroka zatoka na 15 samochodów.

#### Dojazd do parkingu przy Uniwersytecie (tzw. Targ)



Cieszący się dużą popularnością plac parkingowy przy Uniwersytecie Opolskim generuje duży ruch na wszystkich sąsiadujących skrzyżowaniach, co w sposób nieuzasadniony utrudnia płynność ruchu. Proponuje się utrzymanie możliwości wjazdu na ten Parking jedynie od strony jednokierunkowej ul. Stefanii Sempołowskiej, na którą dostać się będzie można wyłącznie od ul. Ozimskiej. Należy zlikwidować wjazd na parking od strony ul. Reymonta na wysokości pl. Mikołaja

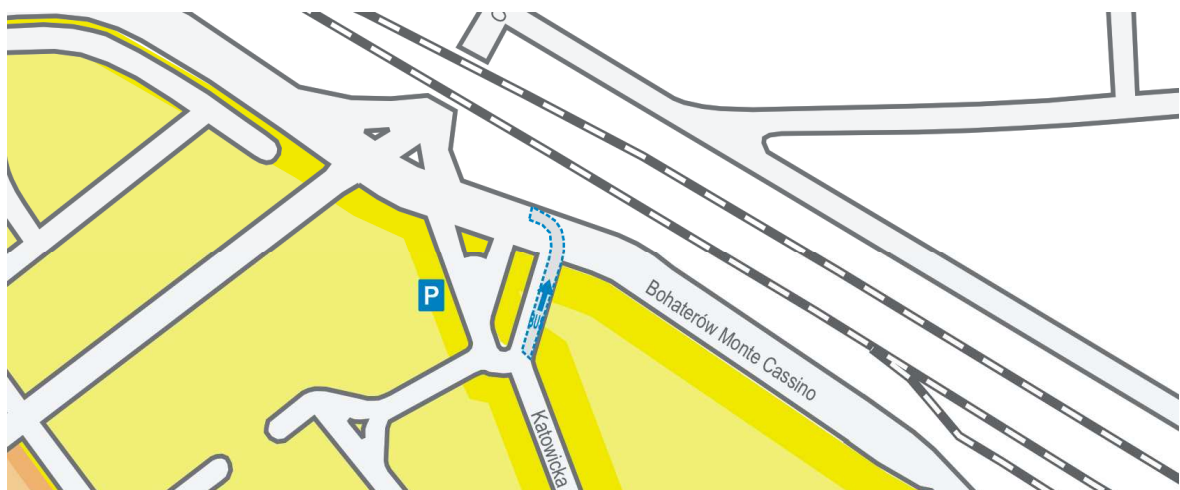


Kopernika przy D.H. Solaris. Dodatkowym ograniczeniem wjazdu byłby zakaz skrętu w lewo z ul. Reymonta aby zapobiec kolizyjnym kierunkom z nadjeżdżającymi z północy autobusami. Natomiast wyjazd z parkingu na ul. Reymonta odbywałby się oraz jedynie jezdnią przy południowej pierzei tego placu z zastrzeżeniem jedynie dla relacji prawoskrętnych.

Na ul. Ozimskiej pomiędzy ul. Kołłątaja a Placem Wolności proponuje się przeznaczenie jednego pasa ruchu na dogodny ciąg pieszy, pozostawiając jeden pas na ruch jednokierunkowy dla samochodów kierowców chcących wjechać do Starówki bądź na parking (Targ) przy Uniwersytecie.

### **Dodatkowe rozwiązania**

W rejonie skrzyżowania Katowicka – Bohaterów Monte Cassino należy utworzyć lewoskręt dla autobusów wyjeżdżających z ul. Katowickiej na ul. Bohaterów Monte Cassino. W tym celu należy fragment pasa rozdzielającego jezdnie na ul. Bohaterów Monte Cassino dostosować do przejazdu dla autobusów. Poniższy schemat obrazuje tę relację. Jednocześnie aby przejazd autobusu odbywał się skutecznie należy na ul. Bohaterów Monte Cassino zamontować sygnalizację świetlną zatrzymującą pojazdy na czas wyjazdu autobusu z ul. Katowickiej.



Docelowo, umożliwienie wjazdu komunikacji miejskiej z ulicy Katowickiej w stronę osiedli mieszkaniowych można zrealizować w formie 5 - wlotowego, owalnego ronda z przebiegiem tunelowym w nasypie kolejowym w stronę ulicy Rataja. Zastępowałyby ono skrzyżowania ulic Oleskiej z Batalionów Chłopskich i Bohaterów Monte Cassino oraz Katowickiej z Bohaterów Monte Cassino. Jednak najpilniejszym rozwiązaniem jest budowa lewoskrętu dostępnego tylko dla autobusów, otwieranego nie częściej niż co 15 minut dla linii nr 11. Dodatkowo, przejazd ten

może służyć pojazdom pogotowia ratunkowego jadącym na sygnale, znacznie skracając czas dojazdu do miejsca wezwania.

W rejonie Dworca Głównego PKP proponuje się utworzyć wygodny zintegrowany węzeł komunikacyjny gdzie sygnalizacja świetlna powinna umożliwiać priorytet automatycznie wykrywanym pojazdom transportu publicznego.

Powyższa korekta wymagać będzie przywrócenia do ruchu niedrożnego dzisiaj (patrz zdjęcie) fragmentu przedłużenia ul. Krakowskiej na południe od ul. 1 Maja.



W tym miejscu należy wybudować grupę zsynchronizowanych sygnalizacji świetlnych pracujących w trybie akomodacyjnym, acyklicznym zależnym od zgłoszeń pojazdów transportu publicznego, wyposażonych w nadajniki sygnału radią krótkiego zasięgu odbieranego przez sterowniki sygnalizacji.



Fot. 2.4. Dzisiejszy fragment dworca autobusowego leżący na przedłużeniu ul. Krakowskiej.

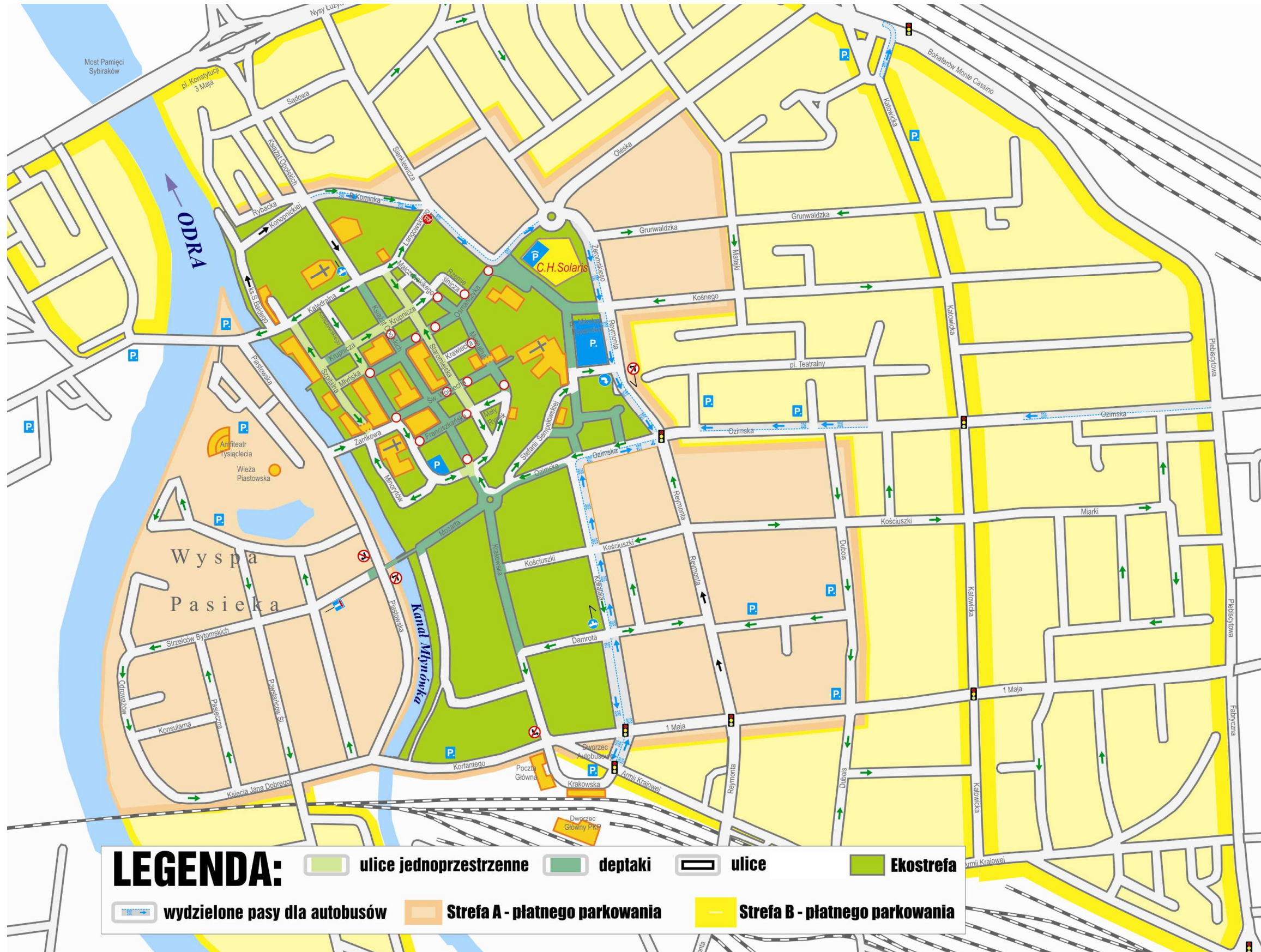
Takie rozwiązanie umożliwi wykrywanie i identyfikację autobusów bez konieczności ingerencji kierowcy. System sam wykryje pojazd i przydzieli odpowiedni priorytet na sygnalizacji świetlnej warunkując to sytuacją ruchową na pobliskich skrzyżowaniach oraz zgłoszonymi żądaniami z pojazdu, typu „spóźniony”, „przyspieszony”, „relacja skrętna” itp.

Na ul. Piastowskiej należy dążyć do utrzymania możliwie swobodnej przejezdności bez dodatkowych szycan. Ulica ta stanowić będzie swoisty by-pass dla rejonu Staromiejskiego centrum a w czasie trwania konkursu piosenki stanowić może dodatkowy parking dla autokarów dla gości amfiteatru.

#### **Dodatkowe narzędzia inżynierii ruchu**

W rejonie Staromiejskiego Centrum, w celu uspokajania ruchu należy dążyć do szerokiego stosowania „wyniesionych skrzyżowań”. Inwestycja taka polega na wyniesieniu o kilka centymetrów rejonu całego skrzyżowania. Jest to rozwiązanie znacznie mniej restrykcyjne niż „próg zwalniający” gdyż umożliwia w miarę płynną jazdę jednak w znakomity sposób przyczynia się do zwiększenia ostrożności kierowców i zwiększenia ich uwagi. Rozwiązanie takie winno być zwłaszcza stosowane w miejscach krzyżowania się ruchu kołowego z ruchem pieszym – przy przecinaniu ciągów pieszych w centrum.

Na następnej stronie, na rysunku 2.5., przedstawiono schemat z proponowaną docelową organizacją ruchu w Śródmieściu.



Rys. 2.5. Propozycja docelowej organizacji ruchu w Śródmieściu.