

3. Propozycje rozwoju sieci ciągów pieszych w Opolu

3.1. Koncepcja głównych ciągów pieszych

Opole – miasto o średniej wielkości, z uwagi na zwarte Stare Miasto jest stosunkowo przyjazne dla pieszych. W obszarze centrum miasta można się dość swobodnie poruszać pieszo, a od dworców kolejowego i autobusowego jest blisko do urzędów oraz do Rynku. Podstawowym ciągiem pieszym w centrum Opola jest deptak pieszy wzdłuż ulicy Krakowskiej, łączący Dworzec Główny PKP i Dworzec PKS bezpośrednio z Rynkiem.

W miastach europejskich z obszarów centralnych wyłącza się ruch samochodowy i wprowadza strefy uspokojonego ruchu (ograniczonej prędkości), strefy piesze i pieszo-jezdne (ciągi pieszo-rowerowe, ciągi piesze i ciągi rowerowe), na których dopuszcza się ruch autobusów lub tramwajów. Pozwala to mieszkańcom i turystom dojechać do centrum korzystając z transportu publicznego. Rozwiązania tego typu wskazane są do wprowadzenia także w Opolu. Dlatego wskazane jest stworzenie obszaru centrum Opola, który powinien być rozumiany jako strefa ścisłego centrum miasta - ekostrefa, w której komunikacja piesza i rowerowa oraz transport publiczny są nadrzędne wobec komunikacji indywidualnej – samochodów. Strefa ta stanowić powinna szeroko rozumiane centrum społeczne, kulturalne oraz rekreacyjne – tworząc nową jakość przestrzeni publicznej dla mieszkańców, w której będą mogli się swobodnie poruszać.

Ekostrefa obejmuje obszar ścisłego centrum ograniczony od zachodu przez Kanał Młynówka, od północy ul. Rybacką, Bpa Kominka, Sienkiewicza, Oleską, od wschodu ul. Żeromskiego, Reymonta, Ozimska, Kołłątaja od południa ul. Korfantego.

Taki obszar centrum miasta powinien pełnić funkcję:

- reprezentacyjną jako centrum dla miasta i regionu,
- centrotwórczą,
- administracyjną,
- społeczną
- kulturalną,
- przyjazną dla pieszego i rowerzysty.

W obszarze tym należy otworzyć ścisłe centrum dla człowieka – *Opole dla Opolan* – wyciszając w miarę możliwości jak najbardziej ruch samochodowy i otwierając przestrzeń publiczną dla mieszkańców. Dzięki temu tworzy się nową jakość centrum miasta skierowanego do człowieka i dopasowaną do jego skali i oczekiwań, w którym wprowadzi się nową jakość przestrzeni miejskiej, polegającą na:

- wprowadzeniu uprzywilejowania ruchu pieszego i rowerowego względem komunikacji drogowej,
- otwarciu całej przestrzeni publicznej dla człowieka – pieszego i rowerzysty,
- znacznym ograniczeniu możliwości przejazdu dla samochodów – włącznie z zamykaniem odcinków niektórych ulic dla ruchu samochodów,
- odpowiedniej organizacji ruchu, która skutecznie zniechęci do wjazdu do ścisłego centrum oraz do tranzytowych przejazdów przez nie,
- wprowadzaniem na kolejnych odcinkach ulic, zamykanych dla ruchu kołowego, ciągów pieszo-rowerowych, a w przypadkach szczególnych z dopuszczeniem przejazdu dla samochodów,
- zmniejszeniu liczby wyznaczonych miejsc parkingowych – obniżanie podaży liczby parkingów w ścisłym centrum na rzecz odpowiedniego kształtowania przestrzeni publicznej,
- wprowadzaniu szeregu koniecznych oraz niezbędnych restrykcji i ograniczeń wobec komunikacji indywidualnej,
- wprowadzeniu odpowiedniej taryfy opłat za parkowanie, która założenia powinna preferować postoje krótkotrwałe (do 1 godziny) oraz zniechęcać do dłuższych postojów.

W ten sposób można otworzyć ścisłe centrum całkowicie dla ludzi tworząc nową jakość przestrzeni publicznej dopasowanej swoim charakterem do potrzeb i skali człowieka. Wówczas hasło *Opole dla Opolan* nabierze konkretnego znaczenia w świadomości zarówno mieszkańców miasta jak i przyjezdnych.

Na rysunku 3.1. przedstawiono obszar ekostrefy z zaznaczeniem proponowanych głównych ciągów pieszych, które zapewniają skomunikowanie ścisłego centrum miasta z przystankami – węzłami transportu zbiorowego oraz parkingami.



Rys. 3.1. Proponowane główne ciągi piesze w Śródmieściu.

W strefie tej, rowerzyści powinni móc swobodnie się poruszać z zastrzeżeniem, że należy to robić z poszanowaniem innych uczestników ruchu. W aspekcie bezpieczeństwa użytkowników takich ciągów, zarówno oznakowanych, jak i nieoznakowanych, stosuje się zasadę, że „pierwszeństwo ma słabszy, mniej sprawny, wolniejszy”. Tam gdzie pozwalają na to warunki terenowe jak na wskazanej fotografii można rozdzielić chodnik i trasę rowerową.



Fot. 3.1. Ciąg pieszo-rowerowy jako nadodrzański pasaż



Fot. 3.2. Ciąg pieszy z wydzieloną drogą dla rowerów na ulicy Krakowskiej

Dla sprawnego funkcjonowania zintegrowanego systemu transportowego miasta Opola decydujące znaczenie będzie miał ciąg pieszy wzdłuż ul. Krakowskiej który łączy historyczne centrum miasta – Rynek z Dworcem Kolejowym Opole Główne oraz ze zlokalizowanym obok Dworcem Autobusowym. Z ciągu tego korzystają również osoby przyjeżdżające do Opola z regionu licznymi połączeniami kolejowymi i autobusowymi. Z uwagi na wysoki udział ruchu napływowego do Opola spoza miasta ciąg ten ma bardzo istotne znaczenie w systemie komunikacyjnym, stanowi on główną arterię pieszą. Dla poprawy warunków przemieszczania się należy dążyć do likwidacji podstawowych barier na trasie tego ciągu:

- przecięcia ciągu przez ruchliwą ul. 1 Maja,
- konfliktu pieszych i samochodów parkujących na chodnikach wzdłuż ul. Krakowskiej,
- skrzyżowania i przerwania ciągłości ciągu pieszego w rejonie pl. Wolności,
- konieczność dzielenia przestrzeni z samochodami na odcinku ul. Książąt Opolskich od północnej pierzei Rynku do pl. Konstytucji 3 Maja.

Dla rozwiązania problemu przecięcia ciągów pieszych z ul. 1 Maja proponuje się:

- docelowo wybudowanie przejazdu podziemnego dla samochodów osobowych i dostawczych wzdłuż ul. Korfantego a następnie Armii Krajowej do wjazdu na wiadukt w kierunku ul. Struga,
- tymczasowo, w ramach projektu zintegrowanego węzła przesiadkowego Opole Główne proponuje się poszerzenie chodnika pomiędzy Dworcem Głównym a Krakowską, likwidację barier pionowych na trasie pieszych poprzez wyniesienie poziomu jezdni do wysokości chodnika na skrzyżowaniu z ciągiem pieszym i wprowadzenie sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu Krakowskiej i Korfantego,
- uporządkowania wymaga również ruch pieszy przy dworcach kolejowym i autobusowym. Zagadnienie to zostało szczegółowo omówione przy okazji opisu zintegrowanego węzła przesiadkowego Opole Główne.

Pozostałe usprawnienia to usunięcie kolejnych barier na trasie tego ciągu:

- włączenie ul. Książąt Opolskich od Katedralnej do Osmańczyka i północnej pierzei Rynku do strefy ruchu pieszego,
- uporządkowanie parkowania pojazdów w ul. Krakowskiej wyłącznie, równoległe do krawędzi jezdni oraz poszerzenie chodnika po stronie zachodniej,
- wyniesienie jezdni na pl. Wolności do wysokości ciągu pieszego przecinającego pl. Wolności.

W opcji tramwajowej zakłada się całkowite wycofanie samochodów z ul. Krakowskiej i wprowadzenie ciągu pieszo tramwajowego od Dworca Głównego do pl. Wolności z linią tramwajową na środku ciągu pieszego, następnie zakłada się, że tramwaj skręci w ul. Ozimską w kierunku osiedla Armii Krajowej.

Ul. Krakowska mogła by wówczas być reprezentacyjnym ciągiem pieszym z tramwajem w środku na odcinku Dworzec Główny – pl. Wolności a następnie na odcinku do Rynku wyłącznie ciągiem pieszym. Ciąg Krakowska – Książąt Opolskich powinien stanowić kręgosłup ciągów pieszych i pieszo-rowerowych w centrum Opola. Ozebrowaniem są ulice, poprzeczne i równoległe, prowadzące takie ciągi w obszarze ekosfery.

W opcji bez tramwaju, na możliwie najdłuższym odcinku tego podstawowego deptaku ekostrefy od ulicy Krupniczej na północy do Damrota na południu, planowana jest eliminacja ruchu samochodów, a dalej w kierunku ul. 1 Maja zawężenie jezdni oraz zamiana parkowania poprzecznego na równoległe. Odzyskaną przestrzeń można przeznaczyć dla pieszych i rowerzystów.

Proponuje się aby cały Rynek, ul. Krakowska, odcinek Książąt Opolskich wraz z ulicami poprzecznymi (Osmańczyka w kierunku przystanków u zbiegu ulic Oleskiej i Sienkiewicza, Świętego Wojciecha w kierunku Uniwersytetu Opolskiego i pl. Kopernika oraz w kierunku Mostu Zamkowego), łączącymi je z ciągami wyprowadzającymi ruch pieszych do najbliższych przystanków komunikacji miejskiej oraz do parkingu przy pl. Kopernika były strefą wolną od ruchu samochodów. Do strefy tej naturalnie przyłączone zostałyby ulice Franciszkańska i Muzealna oraz Mozarta.

Od ul. Krakowskiej odchodzą prostopadle ciągi piesze wzdłuż ulic:

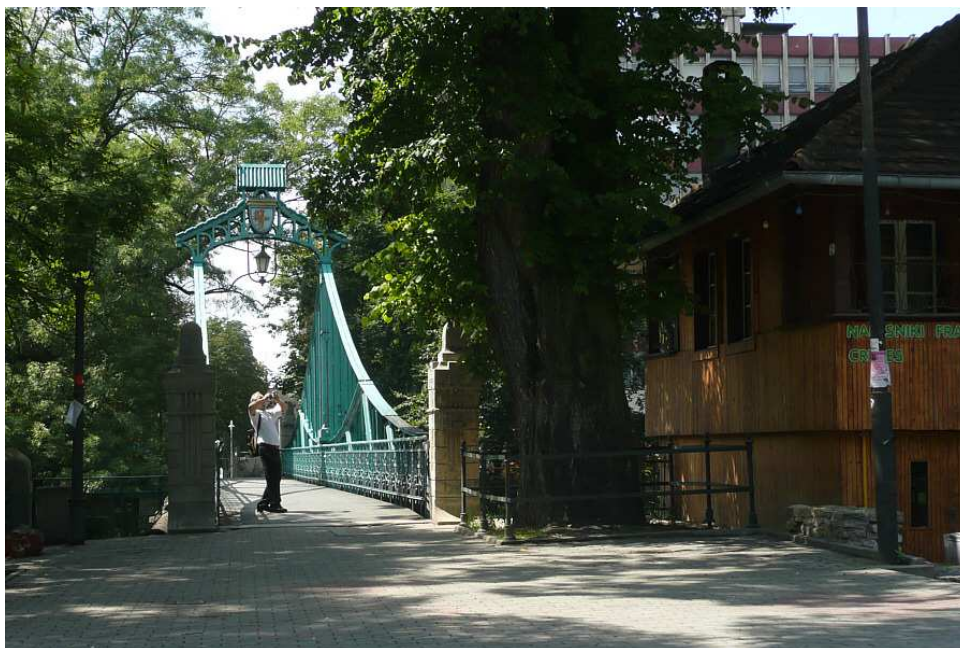
- Powolnego, która poprzez ul. Żwirki i Wigury poprowadzi do nadodrzańskich mostów, przez które można przejść na Wyspę Pasiekę,
- Damrota, prowadzącej do przystanków autobusowych komunikacji miejskiej na ulicach Kołłątaja i Reymonta,
- Kościuszki, długiej ulicy przecinającej ulice Kołłątaja i Reymonta (z komunikacją miejską), Dubois i Katowicką, na której (lub w jej pobliżu) znajduje się wiele instytucji o znaczeniu społeczno-gospodarczym; możliwość kontynuowania ruchu poza śródmiejską obwodnicę ulicami Prusa i Drzymały pozwala na traktowanie tego ciągu jako alternatywy dla ulic 1 Maja i Ozimskiej z intensywnym ruchem samochodów i generowanym przez niego hałasem,
- Ozimskiej, ulicy biegnącej, poprzez przedłużenie ulicą Częstochowską, do granic Opola w kierunku na Ozimek i Częstochowę; przebieg ulicy Ozimskiej przez wiele osiedli o zróżnicowanej zabudowie i charakterze sprzyja zbudowaniu na niej ciągów rowerowych,
- Mozarta, będącej przedłużeniem ul. Ozimskiej od pl. Wolności w kierunku Wyspy Pasieki,
- Sempołowskiej, wyprowadzającej w kierunku ul. Podgórnej i Uniwersytetu Opolskiego oraz w kierunku ulic prowadzących komunikację miejską: Reymonta, Żeromskiego i Sienkiewicza,
- Zwierzynieckiej, Franciszkańskiej i Świętego Wojciecha, wąskich, urokliwych staromiejskich uliczek wyprowadzających na Mały Rynek, następnie po schodach w górę do kościoła i niezwykłym pasażem na ul. Podgórną,
- Minorytów (przy której zlokalizowana jest biblioteka miejska) oraz Zamkowej wyprowadzających na Most Zamkowy z widokiem na Opolską Wenecję i dalej na Wyspę Pasiekę – do Urzędów Marszałkowskiego i Wojewódzkiego, w okolicę Wieży Piastowskiej, amfiteatru oraz Stawu Zamkowego.

Każda z wymienionych powyżej ulic wyprowadza ruch pieszy poza ekostrefę, łącząc z nią sąsiednie miejskie obszary. Efektywność tych połączeń będzie wzrastała w miarę powstawania nowych tras rowerowych w ramach budowania zwartego systemu tych dróg.

Proponuje się aby część ulic wskazana w poprzednim rozdziale, na obszarze ekostrefy była pasażami z bezwzględnym priorytetem dla ruchu pieszego – m. in. powinny otrzymać nową nawierzchnię o jednolitej wysokości (należy zlikwidować chodnikowe krawężniki oraz wszelkie inne różnice w poziomach). Na części ulic nie planuje się całkowitego wyeliminowania ruchu samochodowego a tylko zlikwidowanie wyróżniających się (więc wyraźnie przyznających kierowcy pierwszeństwo w ruchu) jezdni, co skutecznie obniży prędkość przejeżdżających tam samochodów. Rozwiązanie to jest przyjazne dla pieszych (także tych o ograniczonych możliwościach poruszania się), nie znajdujących na swej drodze przeszkód.

Warunki ruchu pieszego poprawi także zmiana zasad parkowania. Uregulowanie tego elementu ruchu drogowego powinno się przyczynić do uwolnienia ciągów pieszych od stojących tam pojazdów, a pojazdy mające zezwolenie na postoje w ekostrefie, stojące na wyznaczonych w tym celu miejscach, nie będą stanowić przeszkód w ruchu pieszym.

Promowaniu w ekostrefie przyjaznych środowisku form przemieszczania się sprzyjać będzie przybliżanie do niej komunikacji miejskiej. Możliwość taką daje zlokalizowanie nowych przystanków na końcach ciągu pieszego Mozarta – pl. Wolności – Ozimska: jednego na ul. Piastowskiej przy Moście Groszowym, a drugiego – przy skrzyżowaniu ulic Ozimskiej i Kołtątaja.



Fot. 3. 3. Most Groszowy, przeznaczony wyłącznie dla ruchu pieszego

Poprawę warunków przemieszczania się pieszych zapewniono również na ul. Mozarta poprzez wyłączenie jej z ruchu pojazdów od pl. Wolności do Mostu Groszowego oraz przez zawężenie do jednego pasa ruchu jezdni ulicy Ozimskiej od Kołłątaja do pl. Wolności i jednocześnie poszerzenie chodników.

Na Moście Zamkowym przewiduje się utrzymanie ruchu samochodowego tylko w kierunku Placu Wolności.



Fot. 3. 4. Most Zamkowy i widok na Urząd Marszałkowski i Wieżę Piastowską na Wyspie Pasiece

Po wprowadzeniu jednego kierunku ruchu na moście należy zawęzić jezdnię poszerzając przestrzeń dla pieszych i rowerzystów. Wówczas wąskie mostowe chodniki, po których aktualnie mogą iść obok siebie tylko dwie osoby, nie będą ograniczać swobody spacerowania.

Mimo iż ul. Książąt Opolskich nie ma takiego charakteru – turystycznego, odpoczynkowego, spacerowego, widokowego, kawiarniano -restauracyjnego - jak ul. Krakowska, jest ciągiem pieszym, stanowiącym przedłużenie Krakowskiej do pl. Konstytucji 3 Maja. W dużej swej części należy też do ekostrefy. Wobec powyższego na ul. Książąt Opolskich (od ulicy Krupniczej do Katedralnej) proponuje się wyłączyć ruch samochodowy.

Poza ekostrefą ciągi piesze powinny zapewniać dogodne dojścia do przystanków komunikacji miejskiej i osiedlowych centrów usług i handlu. Ważne jest przy tym zapewnienie należytej jakości nawierzchni gwarantującej bezpieczne wykorzystywanie ciągu niezależnie od pogody i pory roku. Wzrostowi poziomu bezpieczeństwa służy także podniesienie poziomu

nawierzchni skrzyżowań wraz z przyległymi przejściami dla pieszych (albo co najmniej – podniesienie nawierzchni tych przejść) do poziomu chodników. Rozwiązanie to, zaliczane do grupy progów zwalniających, jest przyjazne dla pieszych przechodzących przez jezdnię (szczególnie dla osób o ograniczonych możliwościach ruchowych), ponieważ skutecznie obniża prędkość, z jaką poruszają się samochody osobowe, a piesi nie odczuwają dyskomfortu wynikającego z różnicy poziomów.

Z uwagi na lokalizację budynków Uniwersytetu Opolskiego przy ul. Oleskiej, stanowi ona uczęszczany ciąg pieszy. W celu jego udrożnienia należy wprowadzić zakaz postojów na ul. Oleskiej, z wyjątkiem parkowania na przeznaczonych do tego miejscach, poprawi to możliwości pieszych przejść nie tylko wokół akademickiego kampusu, pozwoli także na dogodne przejście wzdłuż ul. Oleskiej poza śródmiejską obwodnicę do Osiedla Chabrów (w tym aspekcie korzystne byłoby przywrócenie po północnej stronie ul. Oleskiej przejścia dla pieszych przez ul. Batalionów Chłopskich¹).

Realizacja powyższych zasad przyczyni się do lepszego zorganizowania miejskiej przestrzeni publicznej, co zawsze korzystnie wpływa na całe miasto, a szczególnie na jego naturalne środowisko. Zwiększy się aktywność mieszkańców Opolu, wzrośnie też atrakcyjność miasta, jego staromiejskiego obszaru, zabytków, parków i miejsc odpoczynku i rekreacji, zarówno dla mieszkańców, jak i osób przebywających w mieście czasowo.

¹ Proponowane przejście ze względu na dużą ilość relacji pomiędzy wlotami skrzyżowania ulic Oleskiej z Batalionów Chłopskich i Bohaterów Monte Cassino powinno być przejściem dwuetapowym. Obecny układ sygnalizacji pozwala utrzymać światło zielone dla pieszych na jezdni południowej ul. Batalionów Chłopskich przez ok. 17 sekund (dla samochodów czerwone światło świeci się dwukrotnie, tj. przez 18 i 33 sekundy), przy obecnym, stałoczasowym układzie sygnalizacji świetlnej na omawianym skrzyżowaniu - czas trwania pełnego cyklu wynosi 120 sekund. Światło zielone dla pieszych może obowiązywać między 93 a 110 sekundą cyklu. Natomiast w przypadku przejścia przez jezdnię północną, zielone światło może być utrzymane przez 12 sekund tylko w przypadku skrócenia czasu, w którym możliwy jest przejazd z ulicy Oleskiej w ul. Batalionów Chłopskich o ok. 16 sekund – pomiędzy 55 a 71 sekundą pełnego cyklu. Otwarcie światła zielonego na przejściu dla pieszych przez jezdnię północną pomiędzy 56 a 68 sekundą cyklu pozwoliłoby utrzymać zielone światło na prawo skręcić z ul. Oleskiej w ul. Batalionów Chłopskich przez 49 sekund (tj. między 71 a 120 sekundą cyklu).

3.2. Trasy rekreacyjne

Miasto Opole konsekwentnie realizuje politykę budowy tras spacerowych, atrakcyjnych zarówno dla mieszkańców, jak i turystów. W 2010 roku powstał system ciągów spacerowo – rowerowych, przebiegających wzdłuż Odry od Bulwaru Karola Musioła przez południowy brzeg wyspy Pasieki, jaz nad Kanałem Młynówki a następnie wzdłuż wschodniego brzegu Odry w kierunku Kamionki Bolko. Kolejne bulwary spacerowe mają zostać zbudowane wzdłuż Kanału Młynówka. Staw Zamkowy oraz wyrobisko po kamieniołomie „Bolko” zostaną gruntownie zrewitalizowane². Zgodnie z projektem Miejsowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego dla Wyspy Bolko³, cały obszar ma zostać pokryty siecią ciągów pieszo – rowerowych. W ten sposób powstanie malownicza sieć ciągów pieszo – rowerowych, mogących znacznie podnieść potencjał turystyczny Opola.

Uzupełnieniem tegoż systemu powinna być kładka nad rzeką Odrą, łącząca ulicę Lubiniecką z Barlickiego. Przeprawa może znacząco poprawić komunikację pieszą dzielnicy Zaodrze ze ścisłym Centrum oraz urzędami użyteczności publicznej na Wyspie Pasiece. Budowa kładki pozwoli przedłużyć ciągi piesze prowadzące od Placu Wolności przez Most Groszowy oraz od południowej pierzei Rynku przez Most Zamkowy aż do Przedmieścia Odrzańskiego. Realizacja takiego ciągu umożliwi utworzenie nowej a zarazem atrakcyjnej trasy turystyczno – rekreacyjnej. Spacerowicze opuszczając zabytkowe Śródmieście, z perspektywy mostków nad Młynówką oraz ulicy Piastowskiej, będą mogli podziwiać panoramę opolskiej „Wenecji” oraz Wieżę Piastowską. Następnie miną zrewitalizowany Staw Zamkowy z multimedialnymi fontannami. Kolejną atrakcją planowanego ciągu, po prawej stronie przed kładką nad Odrą, będzie amfiteatr – jeden z symboli Opola – Stolicy Polskiej Piosenki. Natomiast z przeprawy nad Odrą rozciągać się będzie panorama na malownicze zakole rzeki oraz opolskie wieże – katedralne, Piastowską, ratuszową oraz franciszkańską (Kościół św. Trójcy). Wspomniana trasa może być zalecana do nocnych wycieczek, podczas których będzie można podziwiać uroki pięknie iluminowanej opolskiej Wenecji, multimedialne pokazy na Stawie Zamkowym oraz oświetlenie Mostu Piastowskiego.

Planowany ciąg powinien charakteryzować się wysoką jakością wykonania, z licznymi elementami małej architektury (ławki, przejścia dla pieszych dostępne dla osób niepełnosprawnych, oświetlenie, kosze na śmieci oraz likwidacja wszelkich pozostałych barier

² http://www.opole.pl/ratusz/artykuly/30904-1131-Article-Odra_uRzeka#paragraph3263

³ http://bu.um.opole.pl/index.php?option=com_content&task=view&id=204&Itemid=157

architektonicznych). Trasa turystyczna powinna być także dodatkowo właściwie oznakowana drogowskazami. W pobliżu interesujących miejsc proponuje się montaż tablic z informacją wielojęzyczną dotyczącą atrakcji turystycznych.

Uzupełnieniem sieci ciągów pieszych w obszarze rekreacji będą ciągi pieszo – rowerowe położone poza Śródmieściem Opola, oddalone od dróg. Zaplanowano następujące trakty pieszo – rowerowe:

od kamieniołomu „Bolko” do osiedla Groszowice,

- od osiedla Groszowice (ulica Brzegowa) do osiedla Grotowice,
- wokół stawów pomiędzy osiedlami Groszowice, Malinka i Grudzice,
- pomiędzy ulicami Wschodnią i Kamińskiego,
- od ulicy Częstochowskiej przez Arki Bożka, wzdłuż linii kolejowej do Obwodnicy Północnej, z odnogami w kierunku ogrodów działkowych „Stokrotka” oraz Turawy,
- pomiędzy ulicami Parkową a Lubiniecką (na grobli między ogrodami działkowymi, następnie wzdłuż Odry).

Wyżej wymienione ciągi pieszo – rowerowe oprócz jazdy rowerem umożliwią także odbywanie spacerów oraz uprawianie sportów takich jak bieganie, wrotkarstwo, nordic walking oraz jazdę na nartorolkach.