

4. Koncepcja rozwoju tras rowerowych w Opolu.

Do klasycznych środków transportu miejskiego, takich jak samochód i pojazd komunikacji zbiorowej, zalicza się rower. W pełni ekologiczny, stosunkowo tani, zajmujący mało przestrzeni, pozwalający utrzymać kondycję fizyczną, powinien odgrywać większą rolę, stanowiąc jeden z fundamentów systemu zrównoważonego transportu miejskiego. Niniejsze opracowanie zakłada stworzenie systemu tras rowerowych, pozwalających na bezpieczne i sprawne poruszanie się rowerem po Opolu, z naciskiem na ciągi prowadzące do Śródmieścia.

Komunikacja rowerowa jest szczególnie popularna w rozwiniętych krajach Europy Zachodniej, spośród których liderami są Holandia, Dania oraz Szwajcaria. Coraz większe znaczenie odgrywa również w krajach Europy Środkowej. Wyniki badań z Uniwersytetu w Tennessee w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej dowodzą, iż w miastach, w których zaobserwowano relatywnie wysoki odsetek osób regularnie korzystających z roweru, notuje się mniejszy odsetek mieszkańców z otyłością, w przeciwieństwie do miast, w których zdecydowana większość podróży dokonywana jest przy użyciu samochodu. Badania potwierdziły, iż regularna jazda na rowerze pozwala:

- utrzymać sprawność fizyczną na poziomie zalecanym przez medyków,
- obniżyć wskaźnik odsetka osób dorosłych z otyłością,
- obniżyć ilość osób cierpiących na cukrzycę⁴.

Koncepcja stworzenia systemu tras rowerowych w Opolu wpisuje się w aktualne trendy komunikacyjne obserwowane w krajach europejskich. Sukces projektu rozumiany jako jego wdrożenie, który zakłada spięcie Opola za pomocą tras rowerowych można osiągnąć tylko dzięki sprawnej koordynacji programu na różnych szczeblach decyzyjnych oraz rozpowszechnianiu pozytywnego ducha zmian. Niezbędna jest również gwarancja środków finansowych zapisanych w budżecie Miasta z przeznaczeniem na rozwój systemu komunikacji rowerowej.

⁴ Jeanna Bryner: *People in 'Active Cities' Are Slimmer*, Live Science:
<http://www.livescience.com/health/obesity-rates-lower-in-active-cities-100820.html>

W ostatnich latach w Opolu proces tworzenia nowych tras rowerowych był oparty na budowie nowych dróg rowerowych oraz ciągów pieszo – rowerowych. Podejmowane prace, ze względu na wysokie koszty, nie pozwoliły stworzyć pełnego systemu komunikacji rowerowej pokrywającego miasto (szacuje się, że koszt wybudowania kilometra nowej drogi dla rowerów z przebudową najbliższego otoczenia sięga nawet miliona złotych, w przypadku budowy samej ścieżki o niskim standardzie koszt spada do 300 000 złotych⁵). Spięcie Opolą trasami rowerowymi z przyczyn terenowych, do których można zaliczyć przede wszystkim zwartą zabudowę Śródmieścia, wymaga zastosowania rozwiązań dotychczas nie stosowanych. Opracowanie poza drogami dla rowerów oraz ciągów pieszo – rowerowych wskazuje inne sposoby wytyczania tras rowerowych, takie jak:

- pasy do ruchu rowerowego wytyczone w jezdni,
- kontrapasy,
- ulice jednokierunkowe dostępne dla rowerzystów w obu kierunkach (tabliczka T-22),
- deptaki dostępne dla ruchu rowerowego,
- pasy autobusowe, na których dopuszczony będzie ruch rowerowy,
- strefy „tempo 30” (uspokojonego ruchu).

Stosowanie rozwiązań innych od dróg dla rowerów w celu rozbudowy systemu tras rowerowych pozwala:

- znacząco obniżyć koszty związane z budową ścieżek rowerowych,
- w krótkim okresie skokowo zwiększyć długość tras dostępnych w komunikacji rowerowej,
- zwiększyć udział ruchu rowerowego w transporcie miejskim,
- dotrzeć z oznaczonymi trasami rowerowymi do obszarów centralnych miasta, w których ze względu na zwartą zabudowę budowa dróg dla rowerów jest niemożliwa,
- stwarzać warunki do bezpiecznej jazdy rowerem nawet wewnątrz osiedli mieszkaniowych.

⁵ Na podstawie informacji własnych w oparciu o doświadczenia z Wrocławia i Krakowa.

Należy zaznaczyć, że implementowanie nowych rozwiązań technicznych wchodzących w skład systemu tras rowerowych nie wykluczy budowy obecnych już dróg dla rowerów oraz ciągów pieszo – rowerowych.

Uzupełnieniem całego systemu będą:

- śluzy rowerowe,
- przejazdy rowerowe o wysokim standardzie,
- parkingi rowerowe (klasyczne, Bike and Ride),
- wypożyczalnie rowerów.

Dla zwiększenia tempa rozwoju tras rowerowych w Opolu oraz stosowania najbardziej użytecznych rozwiązań, warto wzorem polskich miast utworzyć stanowisko oficera rowerowego w Urzędzie Miasta. Wskazane będzie także podejmowanie działań promocyjnych w zakresie wprowadzanych rozwiązań.

W dalszej części opracowania zostaną przedstawione założenia konstrukcyjne i organizacyjne dla wskazanych rozwiązań, zalecane przy tworzeniu systemu tras rowerowych. Przedstawiona zostanie także koncepcja wdrożenia poszczególnych rozwiązań na terenie Opola.

4.1. Modelowe rozwiązania organizacyjne i konstrukcyjne dla systemu tras rowerowych

DROGA DLA ROWERÓW

Droga dla rowerów jest drogą lub jej częścią przeznaczoną do ruchu rowerów jednośladowych, oznaczoną odpowiednimi znakami drogowymi⁶. Charakteryzuje się licznym oddzieleniem od jezdni, na której prowadzony jest ruch samochodowy. Nie mogą z niej korzystać piesi. Popularnie jest ona nazywana ścieżką rowerową. Możliwe jest tworzenie dróg rowerowych jedno – i dwukierunkowych.

Wytyczne konstrukcyjne do wydzielania i budowy nowych dróg dla rowerów:

- nawierzchnia nowy tras rowerowych powinna być bitumiczna na podbudowie z kruszywa łamanego (10 – 15 cm), stabilizowanego mechanicznie,
- na kładkach, mostach i wiaduktach zezwala się na stosowanie nawierzchni z betonu cementowego, który powinien być pokryty czerwoną warstwą np. z żywicy lub masy termoplastycznej w kolorze czerwonym,
- w przypadku tras rekreacyjnych dopuszcza się stosowanie nawierzchni nieutwardzonej,
- grubość warstwy ścieralnej stosowanej w celu zmniejszania oporów drgania i toczenia powinna wynosić minimum 3 cm,
- nawierzchnia drogi dla rowerów, w szczególności nowo wybudowanej powinna charakteryzować się wysoką jakością – wykluczone są wszelkie szczeliny podłużne oraz wystające lub obniżone studzienki kanalizacyjne,
- możliwe jest wytyczanie dróg dla rowerów jednokierunkowych o zalecanej szerokości min. 1,5 m, w uzasadnionych przypadkach dopuszcza się punktowe i inne zwężenia do szerokości 1 metra⁷,

⁶ Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 roku Prawo o ruchu drogowym, Dz. U. 1997Nr 98 Poz. 602, z późn. zm.

⁷ Wymagana jest zgoda Ministra Infrastruktury na odstępstwo od warunków technicznych, na podstawie Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. Nr 43 poz. 430 z dnia 14 maja 1999 r.)

- szerokość dwukierunkowej drogi dla rowerów powinna wynosić co najmniej 2 m, w uzasadnionych sytuacjach dopuszcza się punktowe i inne zwężenia do szerokości 1,5 metra⁸,
- na łukach oraz przed przejazdami rowerowymi droga dla rowerów powinna być poszerzona,
- promień łuku powinien wynosić co najmniej 20 metrów; przed skrzyżowaniami, wyposażonymi w sygnalizację świetlną i przed przejazdami, na których droga rowerowa przechodzi na drugą stronę jezdni, dopuszcza się stosowanie łuków o promieniu wewnętrznej krawędzi nie krótszych niż 4 metry (dodatkowo należy wówczas poszerzyć przekrój poprzeczny drogi dla rowerów),
- w przypadku prowadzenia drogi dla rowerów wzdłuż (równoległe) chodnika, jej nawierzchnia powinna być obniżona o ok. 4 cm względem poziomu chodnika i oddzielona od chodnika krawężnikiem ze ściętą krawędzią,
- w uzasadnionych przypadkach (np. mały ruch pieszych, warunki terenowe) dopuszcza się oddzielanie drogi dla rowerów od chodnika na jednolitej powierzchni za pomocą poziomej linii; w celu uniknięcia konfliktów pieszy – rowerzysta zaleca się stosowanie barwy czerwonej dla nawierzchni przeznaczonej do ruchu rowerowego; w uzasadnionych przypadkach zaleca się montaż barier metalowych lub wysp rozdzielających ciąg pieszy od drogi dla rowerów,
- oznakowanie drzew i krzewów występujących w bliskim sąsiedztwie drogi dla rowerów,
- skrajnia pozioma drogi dla rowerów powinna wynosić 0,5 m licząc od krawędzi drogi, pionowa zaś 2,5 m,
- w bezpośrednim sąsiedztwie drogi rowerowej nie mogą być montowane ławki dla pieszych,

⁸ Wymagana jest zgoda Ministra Infrastruktury na odstępstwo od warunków technicznych, na podstawie Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. Nr 43 poz. 430 z dnia 14 maja 1999 r.)

- pochylenie podłużne niwelety nowej drogi dla rowerów powinno być wynosić maksymalnie 5%, na krótkich odcinkach wyjątkowo dopuszcza się stosowanie niwelety do 15%,
- zjazdy z drogi rowerowej powinny zapewniać rowerzystom bezpieczne i sprawne włączanie się do ruchu na jezdni.

Drogi dla rowerów zgodnie z zasadami prawa dopuszczają tylko ruch rowerów jednośladowych⁹, w związku z czym poza obszarem Śródmieścia w przypadku tras rekreacyjnych zaleca się tworzenie systemu komunikacji rowerowej opartego na ciągach pieszo – rowerowych.



Fot. 4.1. Jednokierunkowa droga dla rowerów o nawierzchni w barwie czerwonej, równoległa do chodnika (Hradec Kralove, Czechy).

⁹ Art. 2 pkt 5 Ustawy z dnia 20 czerwca 1997 roku Prawo o ruchu drogowym, Dz. U. 1997 Nr 98 poz. 602 z późniejszymi zmianami.

CIĄG PIESZO - ROWEROWY

Ciąg pieszo – rowerowy to droga, na której dopuszczony jest ruch zarówno rowerów, jak i pieszych. Podobnie jak w przypadku drogi dla rowerów, jej atrybutem jest fizyczne oddzielenie od jezdni, na której prowadzony jest ruch pojazdów samochodowych.

Ciągi pieszo – rowerowe zaleca się stosować na trasach, na których przewidziany będzie ruch rekreacyjny, głównie poza obszarem Śródmieścia. Rozwiązanie to umożliwia:

- jazdę rowerzystów w podróżach codziennych oraz rekreacyjnych,
- uprawianie sportów takich jak bieganie, wrotkarstwo, nordic walking oraz jazdę na nartorolkach,
- odbywanie spacerów.

Zalecana minimalna szerokość ciągów pieszo – rowerowych wynosi:

- w przypadku ciągów jednokierunkowych – 2,5 m (w uzasadnionych przypadkach dopuszcza się punktowe i inne zwężenia do 2 m),
- w przypadku ciągów dwukierunkowych – 3 m (w uzasadnionych przypadkach dopuszcza się punktowe i inne zwężenia do 2,5 m).¹⁰

Dla ciągów pieszo – rowerowych powinny być stosowane rozwiązania konstrukcyjne zalecane dla dróg rowerowych.



Fot. 4.2. Przykład ciągu pieszo – rowerowego o nawierzchni bitumicznej (Opole, Polska).

¹⁰ Wymagana jest zgoda Ministra Infrastruktury na odstępstwo od warunków technicznych, na podstawie Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. Nr 43 poz. 430 z dnia 14 maja 1999 r.)

PRZEJAZDY ROWEROWE

Przejazd dla rowerzystów to powierzchnia jezdni lub torowiska przeznaczona do przejeżdżania przez rowerzystów, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi¹¹.

Przejazdy rowerowe stanowią uzupełnienie sieci tras rowerowych, stosowane są w celu utrzymania ciągłości drogi rowerowej lub ciągu pieszo – rowerowego. Winny być prawidłowo oznakowane – w ramach oznakowania pionowego oraz poziomego.

Nowe drogi rowerowe oraz ciągi pieszo – rowerowe tworzone od podstaw oraz wydzielane z istniejących chodników powinny być obligatoryjnie uzupełniane o:

- przejazdy rowerowe przechodzące przez poprzeczne drogi, w przypadku dróg głównych powinny posiadać nawierzchnię w kolorze czerwonym,
- przejazdy rowerowe przecinające drogi lokalne powinny zostać wyniesione wraz z przejściem dla pieszych do poziomu ścieżki rowerowej lub ciągu pieszo – rowerowego, zaleca się stosowanie nawierzchni wykonanej z kostki betonowej w kolorze czerwonym lub bitumicznej z malowaniem w kolorze czerwonym.

Pozostałe wytyczne do tworzenia przejazdów rowerowych:

- zabrania się instalowania przycisków dla rowerzystów wzbudzających zielone światło,
- wysokość krawężników na przejazdach rowerowych (oraz biegnących równolegle przejść dla pieszych) powinna być równa 0,0 cm,
- dla komfortowego oczekiwania rowerzystom na światło zielone zaleca się stawianie przed wszystkimi przejazdami przebiegającymi przez skrzyżowania z sygnalizacją świetlną podpórek, o które może oprzeć się lub trzymać rowerzysta; podpórki i „rączki” eliminują konieczność zsiadania z roweru przy oczekiwaniu na światło zielone;
- w zamian za podpórki dopuszcza się montaż specjalnych uchwytów na słupach oświetleniowych lub sygnalizacyjnych,

¹¹ Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 roku Prawo o ruchu drogowym, Dz. U. 1997 Nr 98 Poz. 602, z późniejszymi zmianami.

- przejazdy rowerowe przez skrzyżowania powinny być zaprojektowane tak, aby przejazd rowerem przez skrzyżowanie był jak najmniej kolizyjny, np. projektując przejazdy prowadzone w jezdni bez przecinania wlotów skrzyżowania,
- w przypadku skrzyżowań dróg rowerowych biegnących poza jezdnią proponuje się stosowanie mini rond rowerowych bądź skrzyżowań w kształcie litery Y z łagodnymi promieniami wlotów,
- w miejscach konfliktów z pieszymi (np. przejście dla pieszych o dużym natężeniu ruchu pieszego przecinające drogę dla rowerów) proponuje się budowę specjalnych progów zwalniających – tzw. multimuld.

Drogi dla rowerów oraz ciągi pieszo rowerowe w przypadku prowadzenia tylko po jednej stronie jezdni oprócz przejazdów rowerowych zapewniających ich ciągłość powinny posiadać także tzw. „sięgacze” – przejazdy rowerowe przechodzące przez jezdnię, na drugą stronę drogi. Pełniłyby one funkcję akumulowania ruchu rowerowego na drodze dla rowerów, eliminując poruszanie się rowerzystów po chodniku lub jezdni.

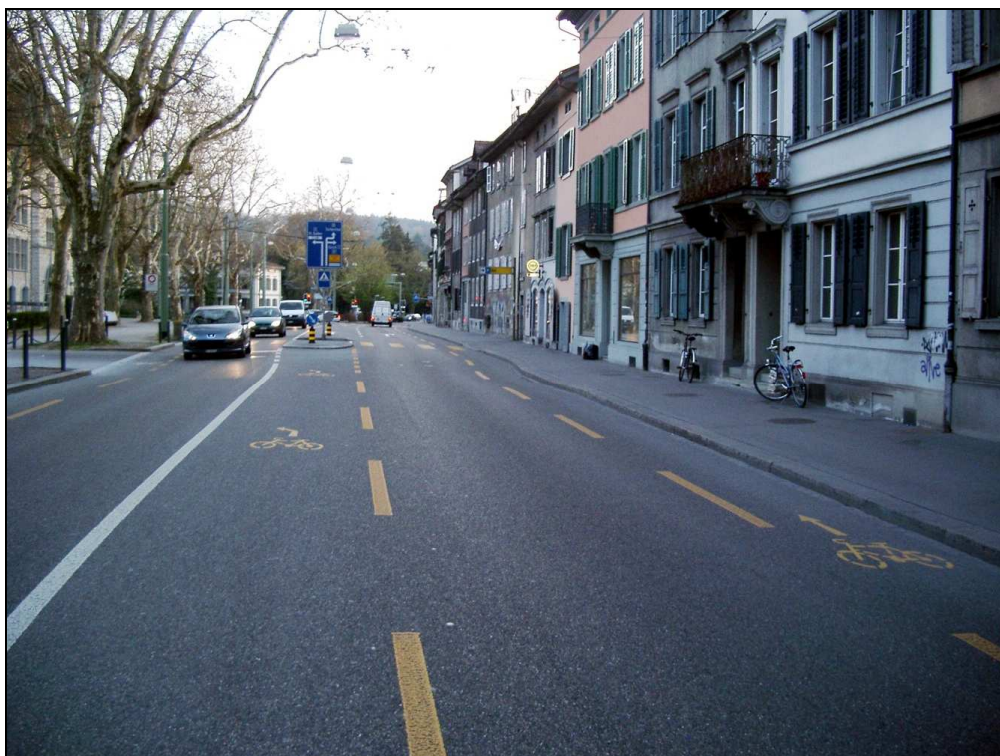
PASY DO RUCHU ROWEROWEGO WYTYCZONE W JEZDNI

Pas przeznaczony do jazdy rowerem jezdnią stanowi alternatywę dla budowy dróg rowerowych w przypadku braku możliwości prawno – technicznych wytyczenia nowych ciągów rowerowych. Szerokość pasa dla rowerzystów w jezdni powinna wynosić:

- co najmniej 1,5 metra,
- w przypadku braku możliwości wytyczenia pasów o szerokości wynoszącej co najmniej 1,5 metra ze względu na ograniczenia terenowe, dopuszcza się wytyczenie pasów, których szerokość będzie wynosić co najmniej 1,25 metra¹².

Wydzielone pasy dla rowerzystów, w zależności od natężenia ruchu samochodowego i miejsc, w których mogą powstawać konflikty z pieszymi i pojazdami samochodowymi powinny posiadać nawierzchnię w barwie czerwonej. Możliwe jest także zainstalowanie separatorów oddzielających ruch samochodowy od ulicznego.

Swoistym rodzajem pasa rowerowego wytyczonego w jezdni jest kontrapas.



Fot. 4.3. Pasy rowerowy wytyczone w jezdni, na skrzyżowaniu (Winterthur, Szwajcaria).

¹² Wymagana jest zgoda Ministra Infrastruktury na odstępstwo od warunków technicznych, na podstawie Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. Nr 43 poz. 430 z dnia 14 maja 1999 r.)

KONTRAPASY

To wydzielone pasy przeznaczone dla ruchu rowerowego w kierunku przeciwnym do obowiązującego na ulicach jednokierunkowych. Uprawniają one do jazdy „pod prąd” rowerem na ulicy jednokierunkowej. Są one sposobem na otwarcie dróg jednokierunkowych dla rowerzystów, ułatwiając poruszanie się rowerem w przestrzeni miejskiej. W przypadku dużego natężenia ruchu samochodowego zaleca się oddzielanie kontrapasów od jezdni za pomocą separatorów. W celu podkreślenia obowiązującego – przeciwnego kierunku ruchu dla rowerzystów proponuje się oznaczać nawierzchnię kontrapasów malowaniem w kolorze czerwonym. Szerokość kontrapasa rowerowego powinna wynosić co najmniej 1,5 metra. W przypadku, gdy kontrapas rowerowy graniczyć będzie z miejscami postojowymi zlokalizowanymi na jezdni, powinna zostać wyznaczona specjalna strefa buforowa (np. w postaci oznakowania poziomego), w świetle której mogą pojawić się otwarte drzwi samochodu.

Zaleca się także zezwolenie na korzystanie z wybranych ulic jednokierunkowych bez stosowania oznakowania poziomego w jezdni.



Fot. 4.4. Kontrapas rowerowy na ulicy jednokierunkowej (Salzburg, Austria).

ULICE JEDNOKIERUNKOWE DOSTĘPNE DLA ROWERZYSTÓW W OBU KIERUNKACH (TABLICZKA T-22)

Kolejnym sposobem umożliwiającym otwarcie przestrzeni miejskiej dla rowerzystów jest zezwolenie na korzystanie z ulic jednokierunkowych w obie strony. Oprócz wspomnianego wcześniej wytyczania kontrapasów na ulicach jednokierunkowych możliwe jest również dopuszczenie ruchu rowerowego w obu kierunkach za pomocą tabliczki T-22 („Nie dotyczy rowerów”) umieszczonej pod znakiem B-2 (zakaz wjazdu). Dodatkowo, proponuje się umieszczanie tabliczki T-22 pod znakiem D-3 (droga jednokierunkowa) przy wjeździe na drogę jednokierunkową zgodnie z obowiązującym kierunkiem dla pojazdów samochodowych. Zamiennie może być umieszczany znak nieformalny informujący o ruchu rowerowym, np. „strefa ruchu rowerowego” na jasnoczerwonym tle.



Fot. 4.5. Przykład dopuszczenia dwukierunkowego ruchu rowerowego na ulicy jednokierunkowej przy użyciu znaku T-22, bez oznakowania poziomego jezdni (Wrocław, Polska).

ŚLUZA ROWEROWA

Stanowi rozwiązanie zapewniające rowerzystom bezpieczny przejazd przez skrzyżowanie z sygnalizacją świetlną. Jest ona wyznaczonym obszarem na skrzyżowaniu przed sygnalizatorem, gdzie rowerzyści oczekują na zmianę świateł przed pojazdami samochodowymi. Śluza pozwala wjechać rowerzystom na skrzyżowanie przed samochodami – zapewnia pierwszeństwo rowerzystom przy wjeździe na tarczę skrzyżowania. Przejazd rowerów przez skrzyżowanie odbywa się ze zbliżoną prędkością w porównaniu do samochodów. Skrzyżowanie z wyznaczoną śluzą rowerową oprócz sygnalizatorów świetlnych dla pojazdów samochodowych powinno posiadać również sygnalizatory umieszczone w polu widzenia rowerzystów. Dojazd do śluzy rowerowej powinien być zapewniany przede wszystkim przez wyznaczony w jezdni pas dla rowerzystów. W przypadku śluz umożliwiających jazdę na wprost oraz w lewo, dochodzący pas rowerowy na wlocie do skrzyżowania powinien być wyznaczony z prawej strony pasa prowadzącego do lewoskrętu. Dopuszcza się tworzenie śluz, do których nie będą prowadziły pasy rowerowe, w przypadku gdy szerokość pasa drogowego nie będzie mniejsza niż 3,5 metra. Zaleca się tworzenie śluz rowerowych o nawierzchni w barwie czerwonej.



Fot. 4.6. Przykład śluzy rowerowej (Wrocław, Polska).

DEPTAKI DOSTĘPNE DLA ROWERZYSTÓW

W obszarach centralnych miast często spotykane są ulice lub ich odcinki wyłączone z ruchu kołowego. Dozwolony jest na nich tylko ruch pieszych. Deptaki w takiej formie stanowią barierę w poruszaniu się rowerem po mieście. Ograniczają dostęp komunikacji rowerowej do atrakcyjnych celów podróży zlokalizowanych w obszarach centralnych miasta. Dlatego też zaleca się umożliwienie poruszania się rowerami po wszystkich strefach pieszych w Śródmieściu, na których będzie wyłączony ruch pojazdów samochodowych.

Zakłada się wspólne poruszanie się pieszych i rowerzystów na całej szerokości deptaka. Na tych ciągach ze względów bezpieczeństwa należy unikać wydzielania dróg dla rowerów.

Dopuszcza się stosowanie ograniczeń w ruchu rowerowym na deptakach, jak np. ograniczenie prędkości z jaką poruszać się mogą rowerzyści, w celu zachowania bezpieczeństwa osób poruszających się pieszo.



Fot. 4.7. Deptak, na którym dopuszczony jest ruch rowerowy. Wjazd i parkowanie samochodów przed deptakiem uniemożliwiają dwa słupki (Hradec Kralove, Czechy).

PARKINGI ROWEROWE

a) stojaki

Stanowią element punktowej infrastruktury rowerowej. Mogą przybierać różnorodne formy. Najpopularniejszą spotykaną formą jest stojak w kształcie odwróconej litery U, umożliwiający przypięcie jednocześnie za ramę i oba koła. Jeden stojak w kształcie litery U zapewnia miejsce parkingowe dla dwóch rowerów. W zabytkowych centrach miast spotykane są wyszukane i osobliwe formy stojaków.

Zaleca się budowę stojaków w kształcie odwróconej litery U. Na obszarze „EkoStrefy” proponuje się budowę stojaków o innych, stylizowanych kształtach, z możliwością przypięcia za ramę roweru. Lokalizacja stojaków powinna być ustalona na podstawie wniosków od mieszkańców. Montaż stojaków powinien następować w miejscach w promieniu 10 metrów od potencjalnego celu podróży, które są oświetlone i łatwo dostępne. Lokalizacja miejsc parkingowych ma zapewniać dobrą widoczność pozostawionych rowerów. Stojaki mogą być montowane zarówno na chodnikach (pod warunkiem nieutrudniania komunikacji pieszej), jak i w jezdni, np. zatokach postojowych dla samochodów osobowych. Stojaki wbudowane w przestrzeń jezdni powinny być odseparowane od ruchu samochodowego za pomocą wysp buforowych.

W celu uzyskania propozycji Opolan dotyczących miejsc, w których powinny pojawić się stojaki, proponuje się stworzenie kampanii promocyjno - medialnej zachęcającej mieszkańców do składania wniosków. Program budowy stojaków należy traktować nie jako projekt, lecz jako proces nieograniczony w czasie. Forma oraz ich kształt powinny być uzgadniane z urbanistami oraz architektami. Ponadto należy dążyć do spójności wyglądu stojaków z otaczającą zabudową.

Polityka rowerowa miasta Opole powinna zakładać także wymóg wobec każdego inwestora planującego budowę centrum handlowego lub administracyjno - biurowego, w myśl którego będzie on musiał zapewnić określoną ilość miejsc parkingowych dla rowerzystów.



Fot. 4.8. Stojaki rowerowe umieszczone w jezdni (Wrocław, Polska). Uwagę zwracają dwie wysepki buforowe, wydzielające przestrzeń przeznaczoną tylko dla rowerów.

b) zadaszone parkingi rowerowe

Stojaki rowerowe mogą być również zlokalizowane w zadaszonych pomieszczeniach, chroniących rowery przed niekorzystnymi zjawiskami atmosferycznymi. Formy pomieszczeń mogą być różne – począwszy od klasycznych wiat a skończywszy na zamykanych boksach (np. lokarach). Tego rodzaju parkingi powinny być lokalizowane w pobliżu zakładów pracy oraz szkół, do których rowerzyści będą mogli dojeżdżać rowerem, pozostawiając go w bezpiecznym i krytym parkingu, bez obaw o jego stan w przypadku pogorszenia pogody.

Zadaszone parkingi rowerowe powinny znajdować się na monitorowanych i oświetlonych obszarach, podnosząc poczucie bezpieczeństwa rowerzystów parkujących rowery. Zadaszenie parkingu powinno być przezroczyste, zapewniające dostęp oświetlenia.



Fot. 4.9. Przykład zadaszonego parkingu rowerowego (Lubin, Polska).

c) parkingi typu B+R

Parking typu B+R (Bike and Ride) jest zadaszonym zespołem stojaków zlokalizowanym w pobliżu przystanków i stacji komunikacji zbiorowej. Parking B+R umożliwia poruszanie się na rowerze nawet przy długich podróżach. Po pozostawieniu roweru na parkingu B+R podróż można kontynuować pojazdem komunikacji zbiorowej (autobus, tramwaj, pociąg itd.).

Parkingi B+R powinny charakteryzować się:

- lokalizacją bezpośrednio przy pętli komunikacji miejskiej, przystanku komunikacji miejskiej, stacji kolejowej,
- pojemnością co najmniej 10-20 miejsc parkingowych dla rowerów,
- stojakami w kształcie odwróconej litery U, umożliwiającymi przypięcie do ramy roweru,
- przezroczystym zadaszeniem umożliwiającym dostęp promieni słonecznych,
- oświetleniem po zmroku,

- monitorowaniem przez kamery CCTV,
- widocznym, dobrym oznakowaniem – znakami B+R.

Budowa systemu parkingów typu B+R może zaowocować zwiększoną ilością podróży komunikacją zbiorową, dzięki czemu zmniejszy się ilość samochodów osobowych wjeżdżających do Śródmieścia.



Fot. 4.10. Przykład parkingu B&R w pobliżu pętli autobusowej (Regensburg, Niemcy).

WYPOŻYCZALNIE ROWERÓW

Wypożyczalnia rowerów to punkt, w którym za określoną kaucją lub opłatą, można wypożyczyć rower, traktowany jako dobro publiczne.

Wypożyczalnie rowerów w Opolu powinny być punktami bezobsługowymi, w których oferowana będzie możliwość wypożyczenia roweru charakteryzującego się wysoką trwałością wykonania i ergonomią.

Sieć wypożyczalni miejskich rowerów powinna być traktowana jako uzupełnienie systemu komunikacji rowerowej w Opolu. Uruchomienie publicznego roweru powinno nastąpić po wdrożeniu rozwiązań infrastrukturalnych umożliwiające bezpieczne i sprawne korzystanie z tego środka lokomocji na terenie Śródmieścia oraz pozostałych osiedli. Proponowany termin rozpoczęcia prac nad wprowadzeniem wypożyczalni miejskich rowerów to 2016 rok. Zaleca się wybór prywatnego operatora na drodze przetargu nieograniczonego, który będzie zarządzał całym systemem roweru publicznego. Wysokość opłat za wynajem roweru powinna być symboliczna, wpisując się w program zmniejszania podróży samochodowych na rzecz alternatywnych środków transportu.



Fot. 4.11. Przykład bezobsługowej wypożyczalni dla rowerów wbudowanej w jezdnię w strefie uspokojonego ruchu. Aby skorzystać z miejskiego roweru, należy zbliżyć kartę elektroniczną do terminala oznaczonego nazwą systemu wypożyczalni - „bicing” (Barcelona, Hiszpania).

PASY AUTOBUSOWE DOSTĘPNE DLA ROWERZYSTÓW

Pasy autobusowe służą usprawnianiu w poruszaniu się autobusów komunikacji zbiorowej na głównych trasach, szczególnie prowadzących do obszarów centralnych miasta.

Na wyznaczonych pasach autobusowych proponuje się zezwalać na korzystanie z nich również rowerzystom. Otworzą one możliwość szybkiego dojazdu do centrum komunikacją rowerową, dzięki czemu może zostać obniżona ilość samochodów osobowych wjeżdżających do Śródmieścia. Rozwiązanie to jest praktykowane w wielu miastach europejskich. Główną zaletą jest eliminacja konieczności budowy dróg dla rowerów na ciągach komunikacyjnych, wzdłuż których biegną pasy autobusowe.

Szerokość buspasa, po którym będą mogły poruszać się także rowery powinna być nie mniejsza niż 3,75 m.



Fot. 4.12. Pas autobusowy, z którego mogą korzystać również rowerzyści (Salzburg, Austria).

STREFA „TEMPO 30”

Strefa „tempo 30” jest popularnym rozwiązaniem uspokajania ruchu samochodowego w miastach europejskich (np. Wrocław, Barcelona). Opiera się na zasadzie wprowadzającej ograniczenie prędkości na wyznaczonym obszarze. Wyznaczenie strefy uspokojonego ruchu może spowodować zmniejszenie liczby wypadków z udziałem zarówno pojazdów mechanicznych, jak i pieszych oraz rowerzystów. Wewnątrz stref „tempo 30” eliminuje się potrzebę budowy dróg dla rowerów lub wytyczania pasów rowerowych w jezdni. Obniżona prędkość, z jaką poruszają się samochody osobowe zachęca rowerzystów do bezpiecznego podróżowania po ulicach. Organizacja ruchu wewnątrz strefy „tempo 30” powinna zakładać występowanie wyłącznie skrzyżowań równorzędnych, na których obowiązuje zasada pierwszeństwa z prawej strony. Zasada ta stanowi element uspokojenia ruchu. Ponadto proponuje się stosowanie następujących rozwiązań konstrukcyjnych:

- instalowanie progów zwalniających – tylko w postaci progów wyspowych popularnie nazywanych poduszkami berlińskimi. Stanowią one element uprzywilejowania autobusów oraz rowerów, gdyż te pojazdy są w stanie ominąć próg wyspowy (autobus na zewnątrz progów, rowerzysta z prawej strony)
- podnoszenie poziomu skrzyżowania – wyniesienie skrzyżowania wraz z przyległymi przejściami dla pieszych do poziomu chodników. Rozwiązanie to można zaliczyć do grupy progów zwalniających. Jest ono przyjazne dla pieszych przechodzących przez jezdnię, ponieważ pokonują ją bez różnicy poziomów.



Fot. 4.13. Wyniesione skrzyżowanie w strefie „tempo 30”. Podniesienie poziomu skrzyżowania skutecznie obniża prędkość, z jaką poruszają się samochody osobowe. Co więcej, przejścia dla pieszych są na równym poziomie w stosunku do chodników. (Barcelona, Hiszpania).

- podnoszenie poziomu przejścia dla pieszych – wyniesienie przejścia dla pieszych do poziomu chodników, stanowiące próg zwalniający. Jest ono przyjazne dla pieszych przechodzących przez jezdnię, ponieważ pokonują ją bez różnicy poziomów.



Fot. 4.14. Wyniesione przejście dla pieszych (Lubin, Polska).

- szykana w postaci zawężenia jezdni z progiem zwalniającym o zmiennym przekroju – pas przeznaczony dla ruchu samochodowego zostaje zawężony przez słupki postawione naprzeciwko siebie. Prześwit zewnętrznych części ulicy (skrajna wobec słupków) pozwala na sprawny i komfortowy przejazd tylko dla rowerzystów.
- mini rondo – skrzyżowanie z przejezdnią wyspą centralną, po którym poruszanie się jest zgodne z zasadami na skrzyżowaniach o ruchu okrężnym. Zaletą takiego skrzyżowania jest redukcja liczby punktów kolizji.



Fot. 4. 15. Przykład mini ronda (Chorzów, ul. Karpacka). Źródło: MZUiM Chorzów
http://mzuim.chorzow.eu/index.php?option=com_content&view=article&id=56&Itemid=58&limitstart=4

Proponuje się wyznaczanie stref „tempo 30” etapami, rozpoczynając program od wdrożenia pilotażowego na jednym obszarze, w celu sprawdzenia funkcjonalności i efektywności tegoż rozwiązania w opolskich warunkach.

STANOWISKO OFICERA ROWEROWEGO

W ostatnich latach coraz częściej w polskich (Gdańsk, Tczew, Warszawa, Wrocław, Zielona Góra) i zagranicznych urzędach miejskich tworzone są stanowiska tzw. oficera rowerowego. Przed rozpoczęciem budowy systemu komunikacji rowerowej Opolu należy utworzyć takie stanowisko w Urzędzie Miasta jako oficer ds. komunikacji rowerowej oraz pieszej w jednostce odpowiedzialnej za transport miejski.

Do zadań oficera rowerowego powinno należeć:

- koordynowanie programu tworzenia systemu tras rowerowych,
- usprawnianie komunikacji rowerowej w Opolu np. poprzez inicjowanie działań mających na celu poprawę jakości istniejących elementów komunikacji rowerowej,
- opiniowanie projektów budowy lub przebudowy dróg,
- prowadzenie dialogu z mieszkańcami zainteresowanymi tematyką komunikacji rowerowej,
- reprezentowanie interesów grup zainteresowanych tematyką komunikacji rowerowej w rozmowach z władzami miasta,
- poszukiwanie innowacyjnych rozwiązań w celu usprawniania poruszania się rowerem po Opolu.

Oficer rowerowy powinien być wybrany na drodze konkursu, w którym podstawowe wymagania stanowić będą posiadana wiedza i doświadczenie z zakresu logistyki oraz techniki drogowej a także konieczność codziennego poruszania się na rowerze

DZIAŁANIA PROMOCYJNE

Wszelkim działaniom organizacyjnym oraz inwestycyjnym powinny towarzyszyć kampanie promocyjne. Należy cyklicznie dokonywać wydruku folderów informacyjnych oraz map tras rowerowych w celu propagowania podejmowanych inwestycji oraz zachęcania mieszkańców do korzystania z tej formy transportu. Kolportaż ulotek i map powinien odbywać się w mieszkaniach oraz w obiektach użyteczności publicznej. Proponuje się także organizowanie imprez prorowerowych w dniu 22 września – w Europejskim Dniu bez Samochodu.

4.2. Projekt rozwoju systemu komunikacji rowerowej w Opolu

4.2.1. Założenia projektu.

Istniejąca sieć tras rowerowych w Opolu, składająca się z 31 odcinków znakowanych dróg o łącznej długości 20,8 km nie tworzy spójnego systemu komunikacji rowerowej. W celu połączenia osiedli mieszkaniowych ze Śródmieściem Opola oraz zwiększenia ilości podróży opracowano koncepcję rozwoju system tras rowerowych o wysokich parametrach użytkowych.

Proponowany projekt rozwoju systemu komunikacji rowerowej umożliwi mieszkańcom Opola:

- w sprawny i bezpieczny sposób dojeżdżać do miejsc pracy i szkół w Śródmieściu,
- aktywnie wypoczywać na peryferyjnych trasach rekreacyjno – krajoznawczych.

Założenia koncepcji rozwoju systemu komunikacji rowerowej:

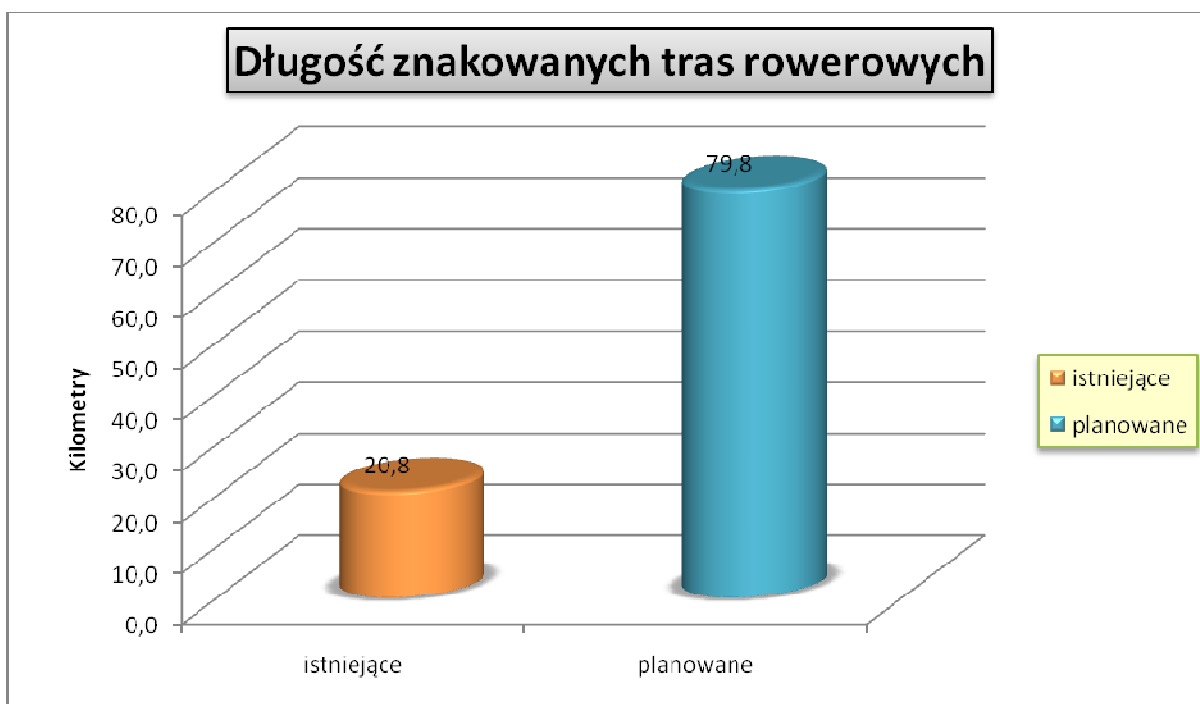
- prowadzenie ruchu rowerowego na jezdni w Śródmieściu (pasy dla rowerów, kontrapasy, ulice jednokierunkowe dostępne w dwie strony dla rowerzystów etc.),
- budowa lub oznaczenie dróg dla rowerów łączących osiedla mieszkaniowe ze Śródmieściem,
- tworzenie stref uspokojonego ruchu wewnątrz osiedli mieszkaniowych,
- budowa ciągów pieszo – rowerowych na obszarach peryferyjnych, pełniących przede wszystkim funkcje rekreacyjne, jednocześnie zapewniając atrakcyjne połączenia międzyosiedlowe,
- włączenie istniejących znakowanych tras rowerowych do spójnego systemu komunikacji rowerowej,

Koncepcja przewiduje pewne odstępstwa od wyżej wymienionych założeń w przypadku ograniczeń technicznych i własnościowych.

Projekt rozwoju systemu komunikacji rowerowej zakłada stworzenie 79,8 km znakowanych tras dla rowerów, na które składają się następujące rozwiązania inżynieryjne:

- drogi dla rowerów,
- ciągi pieszo – rowerowe,
- pasy rowerowe w jezdni,
- kontrapasy,
- ulice jednokierunkowe dostępne dla rowerzystów w obie strony bez oznakowania poziomego,
- przejazdy rowerowe,
- deptaki, na których dozwolony będzie ruch rowerowy,
- pasy dla autobusów, z których będą mogli korzystać rowerzyści.

Realizując plan, długość znakowanych tras rowerowych wzrośnie z 20,8 km do 100,6 km.

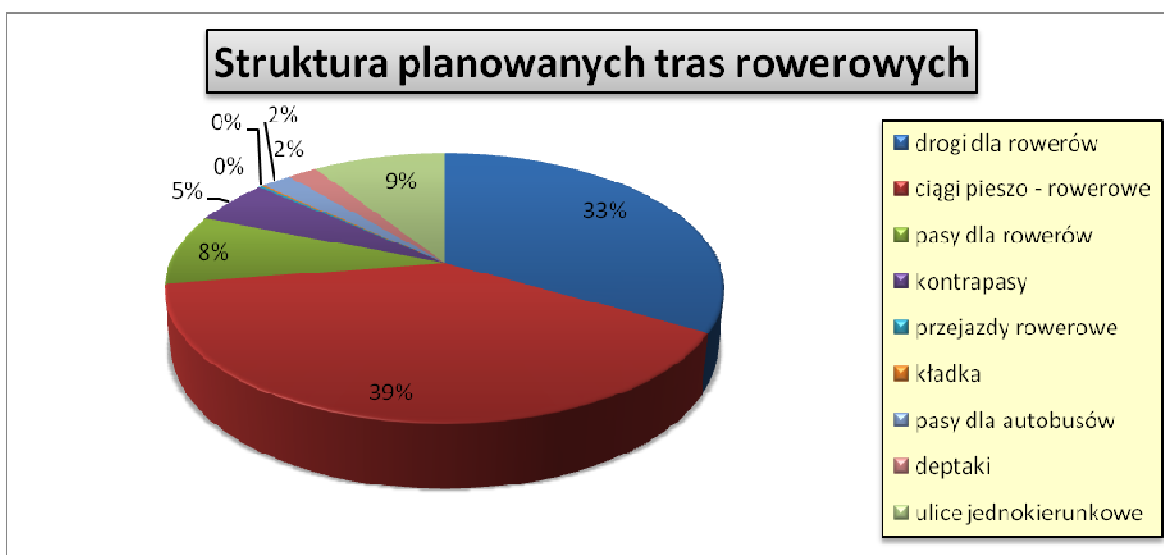


Rys. 4.1. Długość planowanych znakowanych tras rowerowych.

Wśród planowanych tras rowerowych pod względem długości największy udział stanowią ciągi pieszo – rowerowe (39%). Planowane drogi dla rowerów stanowią 33% całości systemu komunikacji rowerowe. Rozwiązania miękkie, czyli pasy dla rowerów w jezdni, kontrapasy, deptaki i pasy autobusowe otwarte dla rowerzystów oraz ulice jednokierunkowe dostępne w dwie strony dla rowerzystów stanowią 27% proponowanych tras rowerowych.

Tab. 4.1. Długość planowanych znakowanych tras rowerowych z podziałem na rodzaj trasy.

rodzaj	[w km]
drogi dla rowerów	26,4
ciągi pieszo - rowerowe	31,4
pasy dla rowerów	6,8
kontrapasy	4,3
przejazdy rowerowe	0,2
kładka	0,1
pasy dla autobusów	1,6
deptaki	1,7
ulice jednokierunkowe	7,3
suma	79,8



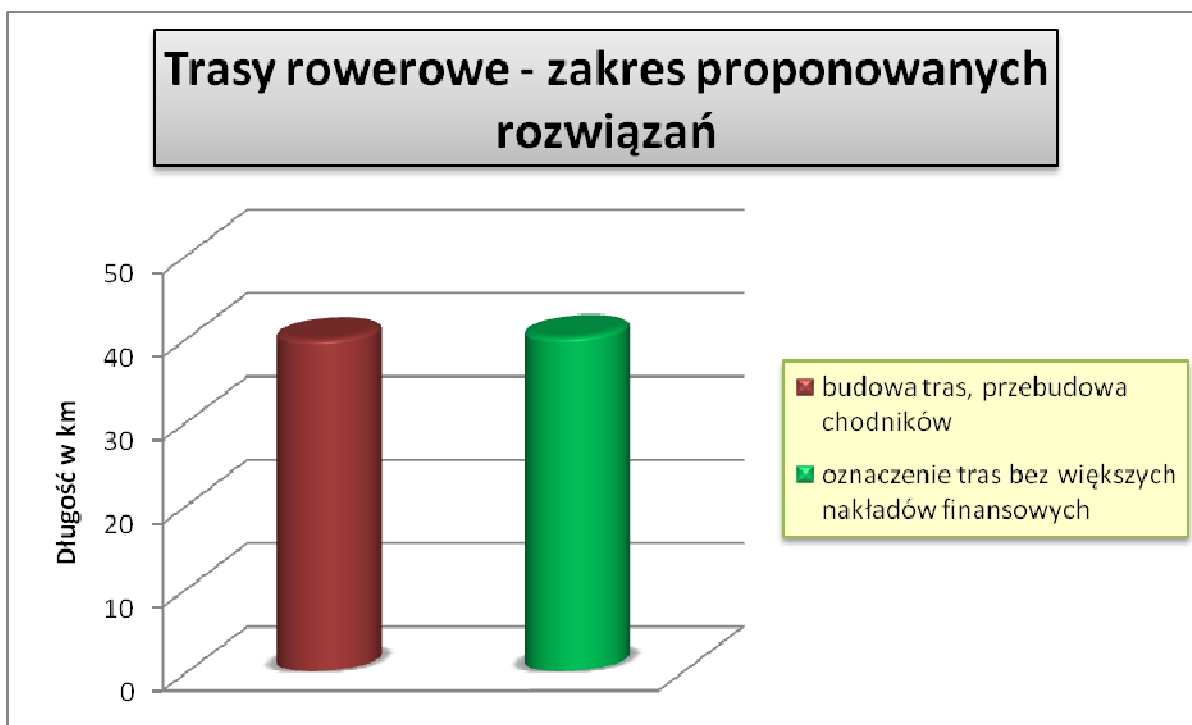
Rys. 4. 2. Struktura planowanych znakowanych tras rowerowych pod względem długości.

Projekt rozwoju systemu tras rowerowych przewiduje różne zakresy prac w odniesieniu do poszczególnych ciągów komunikacyjnych. Można wskazać następujące typy przedsięwzięć:

- budowa nowych dróg dla rowerów i ciągów pieszo – rowerowych, przebudowa istniejących chodników na drogi dla rowerów lub ciągi pieszo – rowerowe – są to rozwiązania kapitałowe – i czasochłonne,
- oznaczenie istniejących chodników na ciągi pieszo – rowerowe lub drogi dla rowerów, wyznaczanie pasów dla rowerów w jezdni, zezwolenie na ruch rowerów po buspasach, deptakach i ulicach jednokierunkowych w dwie strony – rozwiązania nie wymagające dużych nakładów finansowych, pozwalające w krótkim okresie wdrożyć nowe trasy rowerowe.

Proponowany system tras rowerowych zakłada:

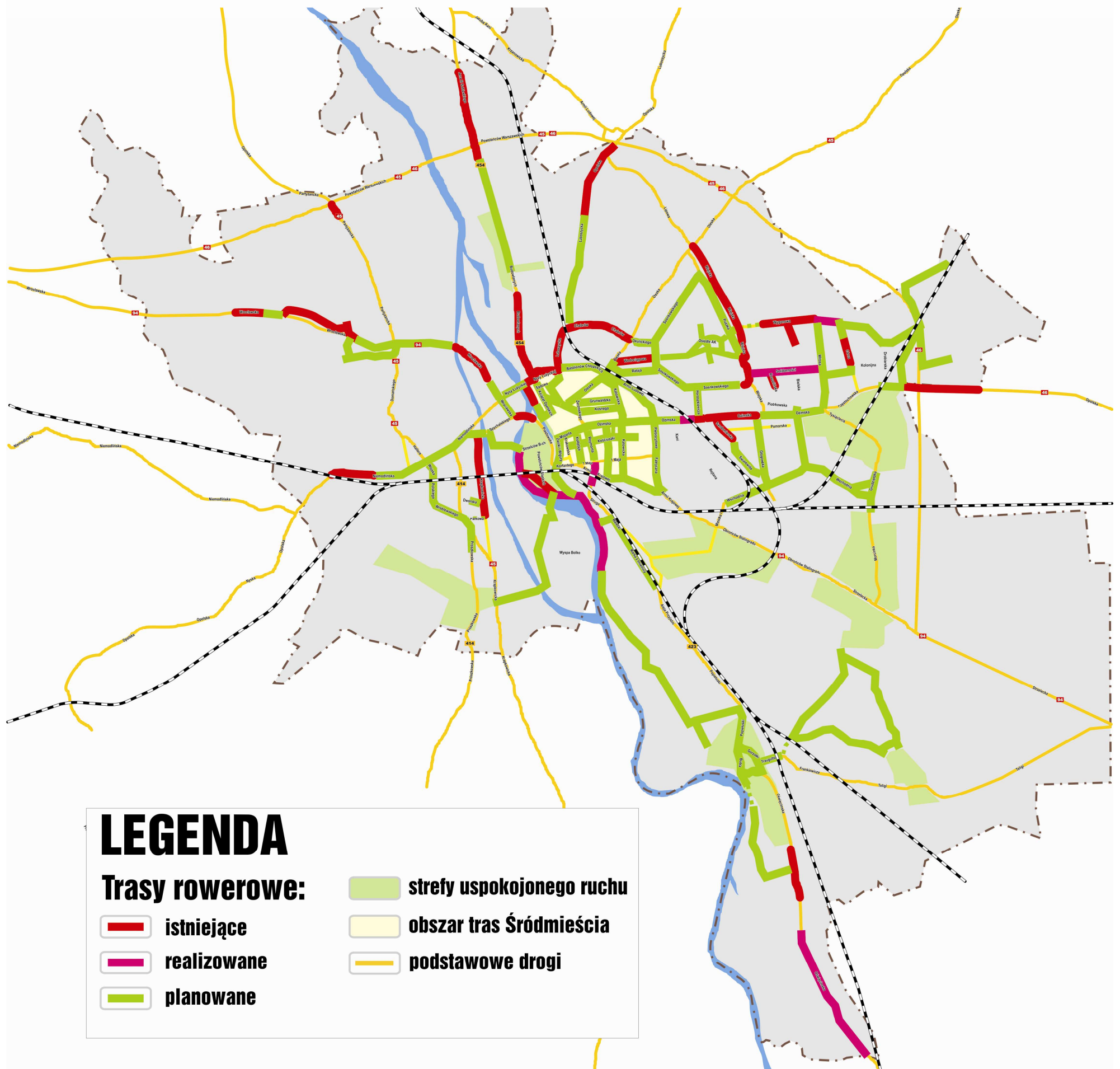
- 40,9 km tras rowerowych wymagających wysokonakładowych rozwiązań infrastrukturalnych (budowa, przebudowa),
- 38,9 km tras rowerowych, które mogą powstać w krótkim okresie przy małych nakładach finansowych.



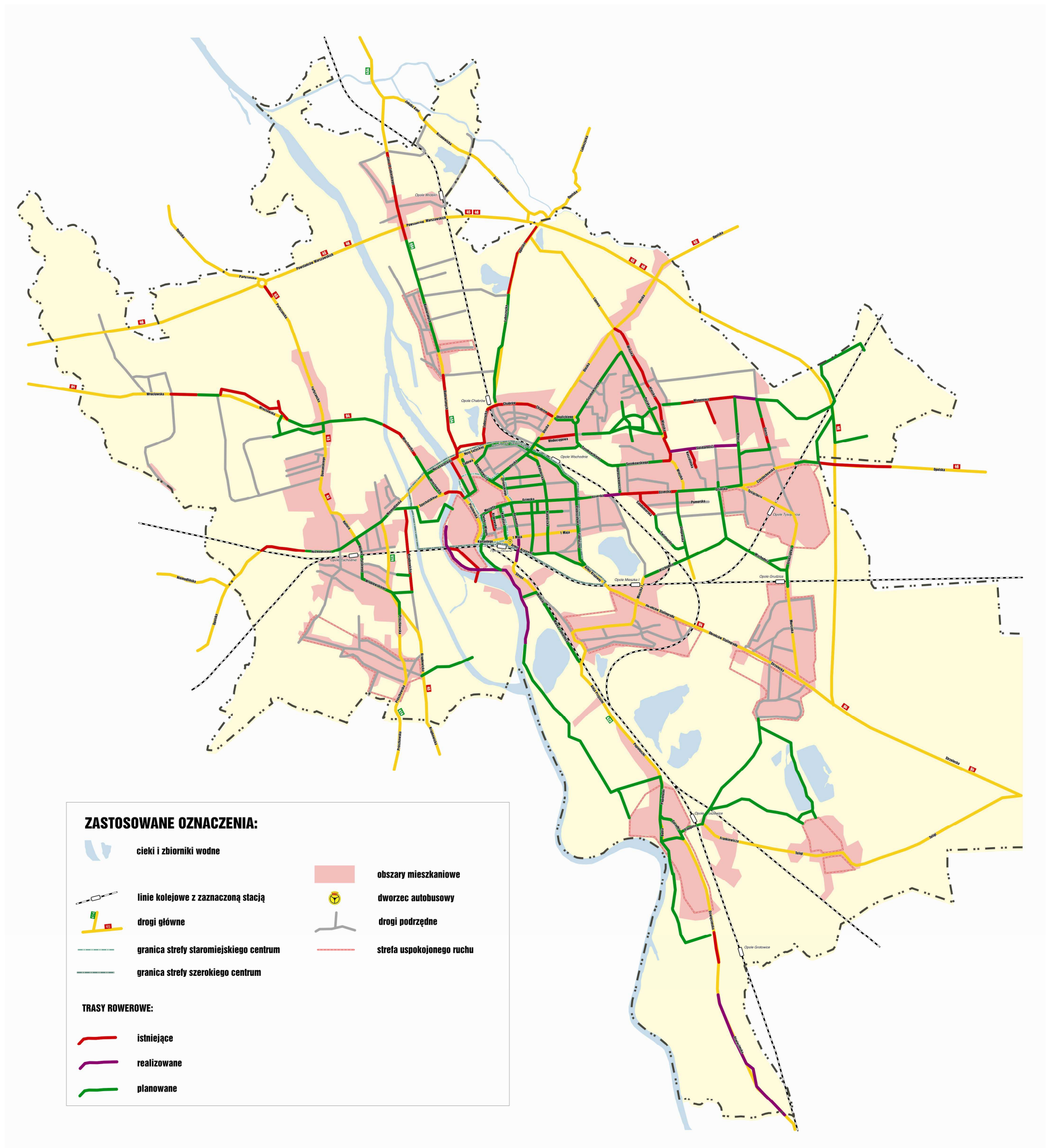
Rys. 4.3. Struktura planowanych tras rowerowych z podziałem na zakres robót.

Szczegółowy wykaz tras rowerowych wraz z etapowaniem zależnym od wyboru scenariusza wdrażania Programu... planowanych do realizacji przedstawiono w tabeli 4.10., w końcowej części niniejszego rozdziału.

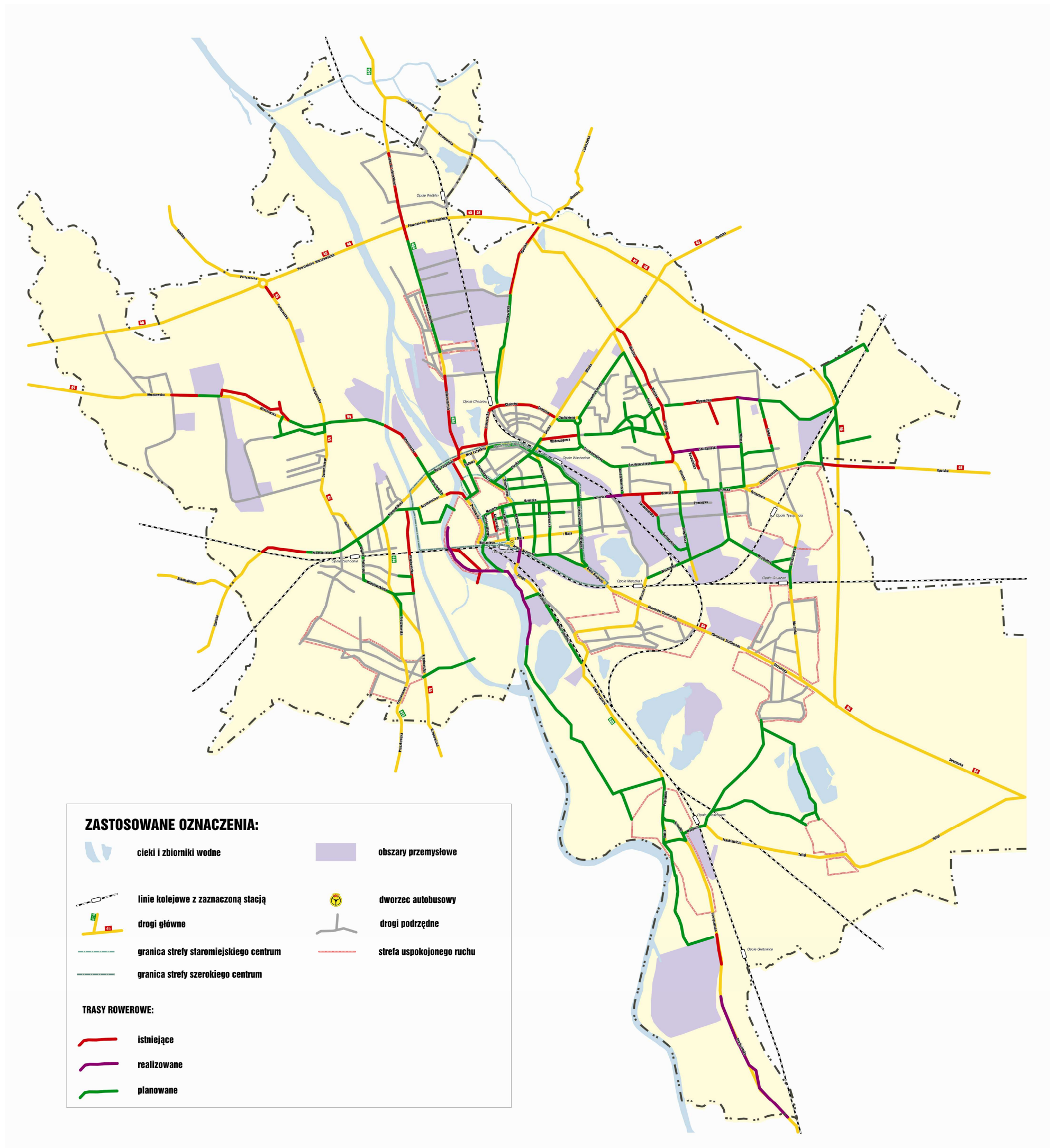
Koncepcja rozwoju tras rowerowych



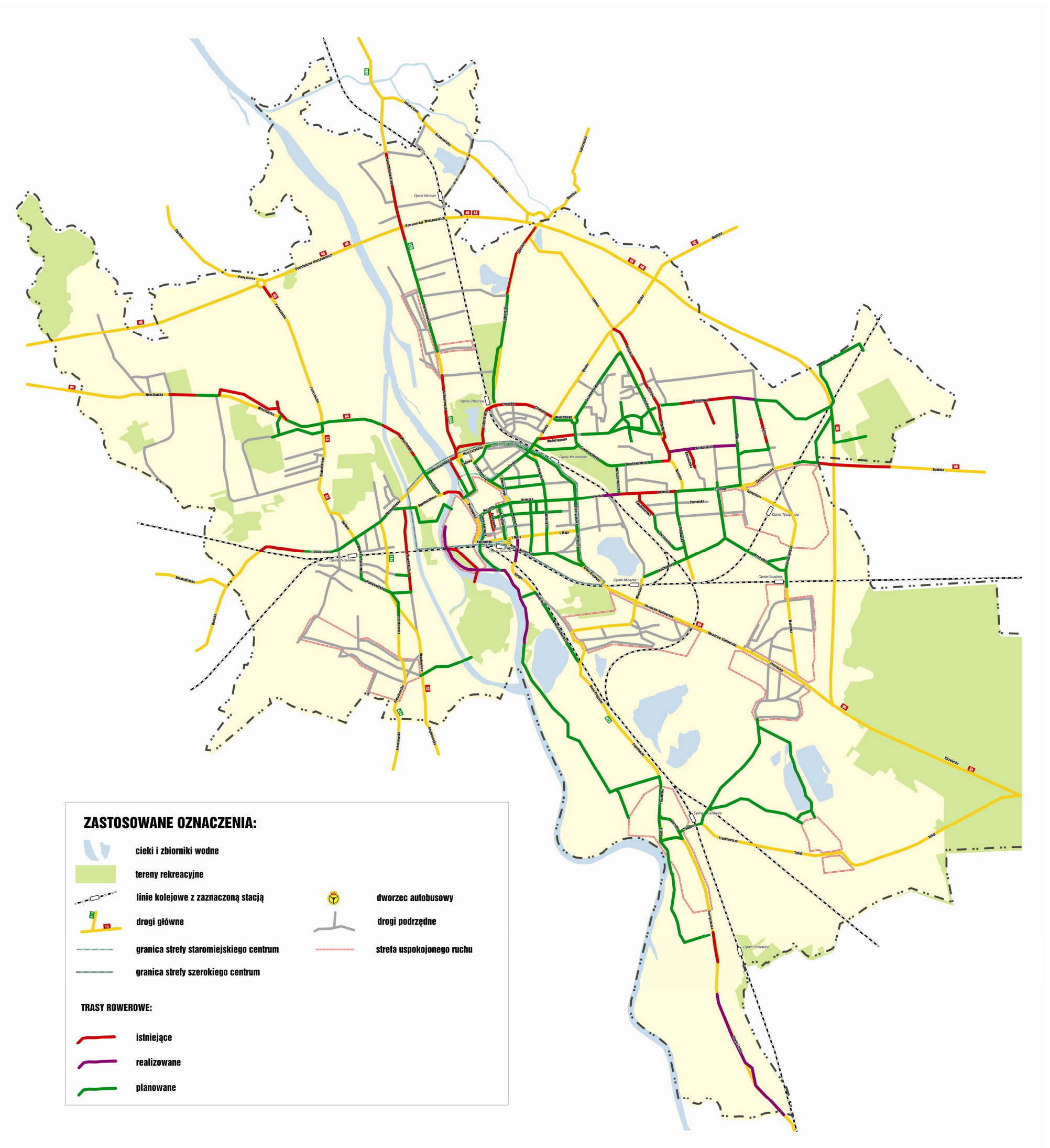
Rys. 4.4. Koncepcja rozwoju systemu tras rowerowych w Opolu.



Rys. 4.5. Koncepcja rozwoju systemu tras rowerowych w Opolu – powiązanie z obszarami mieszkaniowymi.



Rys. 4.6. Koncepcja rozwoju systemu tras rowerowych w Opolu – powiązanie z obszarami przemysłowymi.



Rys. 4.7. Koncepcja rozwoju systemu tras rowerowych w Opolu – powiązanie z terenami rekreacyjnymi.

4.2.2. Koncepcja lokalizacji parkingów B+R

Parkingi typu B+R (Bike and Ride) powinny być usytuowane w pobliżu stacji kolejowych oraz pętli autobusowych. Zaleca się stworzenie systemu złożonego z 9 parkingów B+R, z czego 6 będzie zlokalizowanych w pobliżu przystanków i stacji kolejowych, natomiast pozostałe 3 – w sąsiedztwie pętli autobusów komunikacji miejskiej. Tego rodzaju parkingi można zlokalizować w Opolu:

- przy stacji kolejowej Opole Główne (o minimalnej ilości 70 miejsc parkingowych)
- przy stacji kolejowej Opole Zachodnie,
- przy nowej lokalizacji stacji kolejowej Opole Groszowice przy ul. Traugutta,
- przy stacji kolejowej Opole Gostawice,
- przy nowej stacji kolejowej Opole Grudzice (ul. Grudzicka),
- przy nowej stacji kolejowej Opole Mieszka I
- pętli autobusowej Bierkowice,
- pętli autobusowej Wójtowa Wieś,
- pętli autobusowej Grotowice.

W pierwszej kolejności proponuje się budowę parkingów B+R przy pętlach autobusowych. Równocześnie powinny rozpocząć się prace nad parkingami w pobliżu stacji kolejowych, które wymagają rozmów z właścicielami infrastruktury kolejowej. Zarządcy linii kolejowych oraz dworców kolejowych mogą być partnerami strategicznymi w projekcie budowy parkingów B+R na stacjach kolejowych.

W przypadku powodzenia systemu – dużego zainteresowania parkingami tego typu w Opolu zaleca się tworzenie kolejnych parkingów B+R w pobliżu pętli i przystanków komunikacji miejskiej, przestrzegając wytycznych uwzględnionych w rozdziale 4.1.9.

4.2.3. Strefy „tempo 30”

Koncepcja proponowanych tras rowerowych zakłada również włączenie wewnętrznych obszarów osiedli do systemu komunikacji rowerowej, w których z przyczyn terenowych niemożliwa jest budowa nowych dróg dla rowerów. Niektóre strefy uspokojonego ruchu będą pełniły rolę tras rowerowych łączących drogi dla rowerów oraz łączników pomiędzy opolskimi osiedlami. Oprócz ograniczenia dozwolonej prędkości wewnątrz stref do 30 km/h i wprowadzenia zasady skrzyżowań równorzędnych w pierwszej kolejności zaleca się podjęcie robót budowlanych takich jak:

- przebudowa skrzyżowań na tzw. skrzyżowania wyniesione,
- instalacja wyspowych progów zwalniających.

Proponuje się utworzenie następujących stref uspokojonego ruchu:

- EkoStrefa (ściśle centrum miasta),
- Wyspa Pasieka (na obszarze całego osiedla, z wyłączeniem ulicy Piastowskiej),
- Wójtowa Wieś (na obszarze całego osiedla z wyłączeniem ulicy Krapkowickiej),
- Grudzice (na obszarze całego osiedla z wyłączeniem ulicy Strzeleckiej),
- Malina (na obszarze całego osiedla z wyłączeniem ulicy Teligi),
- Zakrzów (ulice św. Anny, Mieleckiego, Napieralskiego, Ligudy, Klimasa, Wiśniowa, Glenska oraz na obszarze zamkniętym ulicami Prudnicką, Chorzowską i Gliwicką),
- Groszowice (na całym osiedlu po lewej stronie linii kolejowej do Grotowic za wyjątkiem ulic Popiełuszki, Gorzołki, Buhla, Traugutta, Oświęcimskiej),
- Kolonia Gosławicka (na obszarze zamkniętym ulicami Częstochowską, Obwodnicą Północną, Gosławicką, Nowowiejską, Broniewskiego),
- Nowa Wieś Królewska (na obszarze zamkniętym ulicami Przyjaźni, Solskiego, Łokietka, Obrońców Stalingradu, Polną, Królowej Jadwigi, Kazimierza Wielkiego, Zieloną, Szczeszyńskiego za wyjątkiem ul. Przyjaźni, Jagiellonów i Obrońców Stalingradu).

Zaleca się systematycznie rozwijać system stref uspokojonego ruchu, wprowadzając do niego kolejne opolskie osiedla.

Tab. 4.2. Propozycja przebudowy skrzyżowań na tzw. skrzyżowania wyniesione.

Lp.	Rejon	Lokalizacja	scenariusz	
			I	II
			etap	etap
1	Pasieka	Barlickiego/ Niedziałkowskiego	1	1
2	Pasieka	Barlickiego/ Powstańców Śląskich	1	1
3	Pasieka	Strzelców Bytomskich/ Niedziałkowskiego	1	1
4	Pasieka	Strzelców Bytomskich/ Powstańców Śląskich	1	1
5	Pasieka	Strzelców Bytomskich/ Pasieczna	1	1
6	Pasieka	Pasieczna/ Konsularna	1	1
7	Pasieka	ks. Dobrego/ Pasieczna	1	1
8	Pasieka	ks. Dobrego/ Powstańców Śląskich	1	1
9	Pasieka	ks. Dobrego/ Niedziałkowskiego	1	1
10	Śródmieście	Kościuszki/ Dubois	3	1
11	Śródmieście	Dubois/ Targowa	3	1
12	Kolonia Gośławicka	Tysiąclecia/ Poziomkowa/ Wrzosowa	4	2
13	Kolonia Gośławicka	Grudzicka/ Środkowa/ Nowowiejska	4	2
14	Grudzice	Morcinka/ Baczyńskiego/ Gombrowicza	5	3
15	Wójtowa Wieś	Prószkowska/ Kwoczka	4	2
16	Wójtowa Wieś	Odrodzenia/ Wyszomirskiego	4	2

Tab. 4.3. Propozycja lokalizacji progów wyspowych

Lp.	Rejon	Lokalizacja	Ilość szt.	scenariusz	
				I etap	II etap
1	Gosławice	Wygonowa przy posesji nr 7	2	4	2
2	Gosławice	Łącznik Pużaka - Wiejska (przy Pużaka 47)	2	4	2
3	Grudzice	Morcinka między Makuszyńskiego a Przybosia	2	5	3
4	Grudzice	Prosta między Przybyszewskiego a Stanisławskiego	2	5	3
5	Grudzice	Prosta przy skrz. z Lechonia	2	5	3
6	Śródmieście	Czapłaka przy posesji nr 2	2	3	1
7	Pasieka	Powstańców Śląskich przy posesji nr 11	2	1	1
8	Pasieka	Niedziałkowskiego (przy posesji nr 12)	2	1	1
9	os. AK	Grota - Roweckiego przy posesji 2f	2	2	2
10	Grudzice	Leśmiana pomiędzy Lechonia a Dobisa	2	5	3
11	Grudzice	Młodej Polski przy posesji nr 15	2	5	3
12	Grudzice	Podlesie przed posesją 25 od Grudzic	2	5	3
13	Malina	Świątokrzyska między ul. Małgorzaty a ul. Kosynierów	2	5	3
14	Malina	Miodowa przy posesji 2A	2	5	3
15	Groszowice	Brzegowa przy boisku sportowym	2	4	2
16	Groszowice	Rudzkiego przy posesji 2	2	4	2
17	Groszowice	Augustyna przy posesji 7a	2	4	2
18	Zakrzów	Św. Anny przy posesji 10	2	5	3
19	Wójtowa Wieś	Kwoczka przy kaplicy	2	4	2
20	Nowa Wieś Królewska	Zielona przy cmentarzu	2	5	5
21	Nowa Wieś Królewska	Panzy 60 m przed skrz. z Ostroroga	2	5	5
		SUMA	42		

Zaproponowana ilość i lokalizacje rozwiązań technicznych wskazanych w tabelach należy traktować jako minimalny zakres prac przy uspokajaniu ruchu, dzięki któremu umożliwiona będzie bezpieczna jazda rowerem na wybranych osiedlach. Istniejące progi zwalniające w przypadku zużycia mogą zostać wymienione na progi wyspowe. Z biegiem czasu należy zwiększać ilość istniejących narzędzi a także wprowadzać nowe, jak np. szykany.

4.2.4. Działania dodatkowe

Należy systematycznie poszukiwać i wdrażać niskonakładowe działania podnoszące komfort jazdy rowerem po opolskich trasach rowerowych.

Śluzy rowerowe

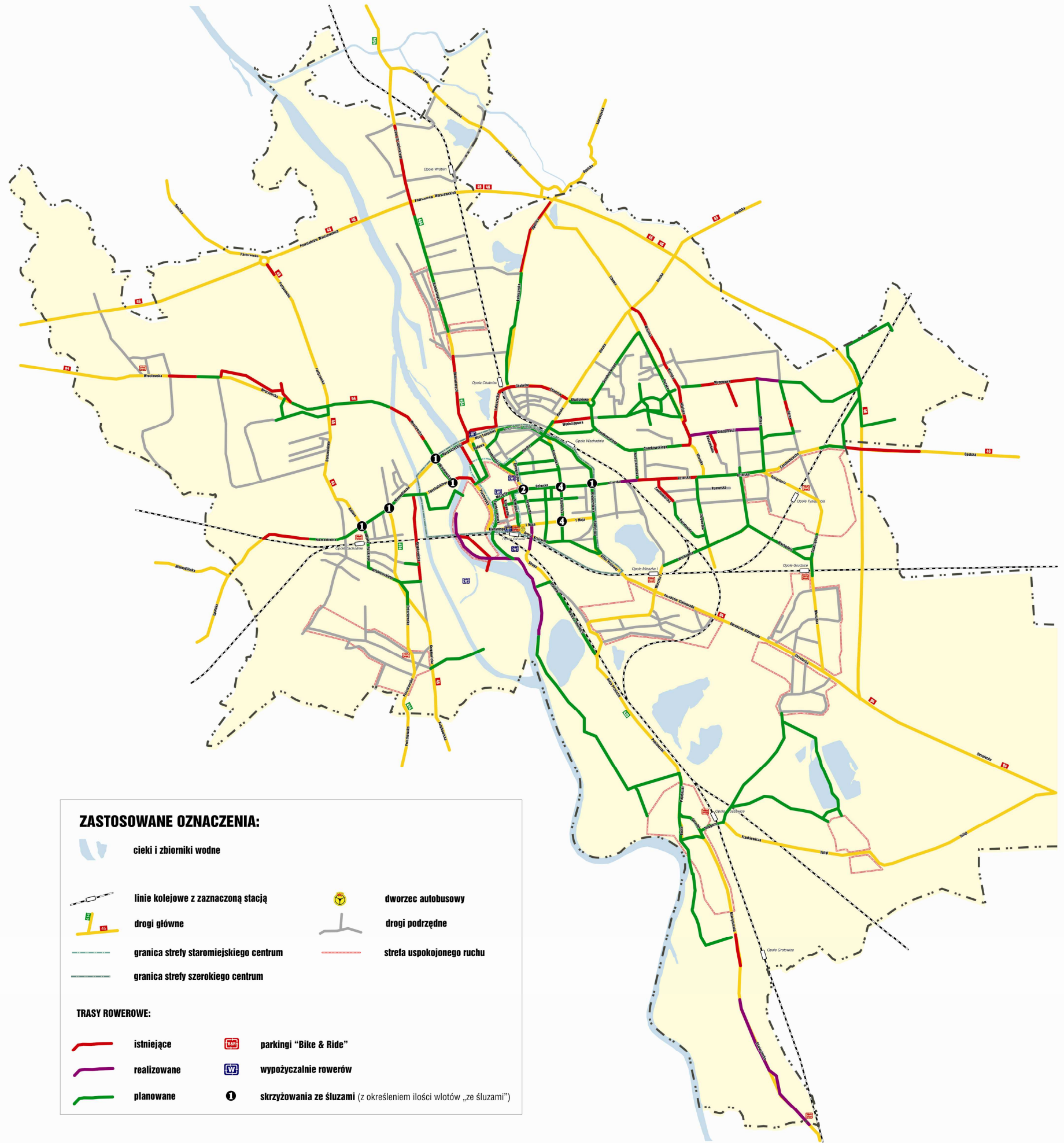
Jednym z rozwiązań zapewniających bezpieczne i sprawne poruszanie się rowerzystów przez skrzyżowania jest śluza rowerowa. Zaleca się stworzenie 15 śluz rowerowych na terenie miasta:

- 11 śluz na terenie Śródmieścia – usprawniające poruszanie się rowerem po ulicy Ozimskiej, Katowickiej i 1 Maja,
- 4 śluzy na terenie Zaodrza – z lokalizacją na ulicach Niemodlińskiej, Nysy Łużyckiej oraz Wrocławskiej.

Szczegółowe lokalizacje proponowanych śluz rowerowych wskazano poniżej w tabeli 4.4.

Tab. 4.4. Propozycja lokalizacji śluz rowerowych.

Lp.	Rejon	Skrzyżowanie	Lokalizacja	scenariusz	
				I	II
				etap	etap
1	Śródmieście	Katowicka/ Ozimska	wlot od Katowickiej z północy (w lewo, w prawo i na wprost)	1	1
2	Śródmieście	Katowicka/ Ozimska	wlot od Katowickiej z południa (w lewo, w prawo i na wprost)	1	1
3	Śródmieście	Katowicka/ Ozimska	wlot od Ozimskiej ze wschodu (w lewo i prosto)	1	1
4	Śródmieście	Katowicka/ Ozimska	wlot od Ozimskiej z zachodu (w lewo i prosto)	1	1
5	Śródmieście	Katowicka/ 1 Maja	wlot od Katowickiej z północy	5	5
6	Śródmieście	Katowicka/ 1 Maja	wlot od Katowickiej z południa	5	5
7	Śródmieście	Katowicka/ 1 Maja	wlot od 1 Maja ze wschodu	5	5
8	Śródmieście	Katowicka/ 1 Maja	wlot od 1 Maja z zachodu	5	5
9	Zaodrza	Wrocławska/ Nysy Łużyckiej	wlot od Wrocławskiej z południa (w lewo, prosto)	2	1
10	Zaodrza	Niemodlińska/ Hallera/ Wojska Polskiego	wlot od Niemodlińskiej ze wschodu (w lewo, prosto)	1	2
11	Zaodrza	Niemodlińska/ Prószkowska	wlot od Niemodlińskiej ze wschodu (w lewo, prosto)	1	2
12	Zaodrza	Wrocławska/ Spychalskiego	Wlot od Wrocławskiej z północy (w lewo, w prawo)	2	1
13	Śródmieście	Reymonta/ Ozimska	wlot od Reymonta z południa (w lewo, w prawo i prosto)	3	1
14	Śródmieście	Ozimska/ Reymonta	wlot od Ozimskiej ze wschodu (w lewo, w prawo i na wprost)	1	3
15	Śródmieście	Ozimska/ Plebiscytowa	wlot od Ozimskiej ze wschodu (prosto, w lewo)	1	1



Rys. 4.8. Koncepcja rozwoju systemu tras rowerowych w Opolu – parkingi Bike and Ride.

System informacji rowerowej

W celu ułatwienia poruszania się rowerzystów po mieście należy stworzyć system informacji o trasach rowerowych w postaci drogowskazów lub informacji poziomych w pasie drogi rowerowej. Powinny być tworzone w przypadku wytyczania nowej trasy rowerowej a także istniejących ścieżek.

Obniżanie krawężników

Kolejnym proponowanym rozwiązaniem jest obniżanie krawężników na przejazdach rowerowych. W tabeli nr 4.5., na następnych stronach wskazano szczegółowe lokalizacje przejazdów rowerowych na istniejących przejazdach rowerowych, na których owe krawężniki powinny być obniżone, czasami też wyprofilowane. Aktualnie ich wysokość jest różna: waha się w przedziale od 1,5 cm (np. na ul. Luboszyckiej na os. Chabrów) do 6,5 cm (skrzyżowanie ulicy Ozimskiej z Sandomierską). Likwidacja krawężników poprzez obniżenie ich do poziomu 0,0 cm nie musi stwarzać problemów związanych z koniecznością zapewnienia odwodnienia. Rozwiązanie to powinno sukcesywnie objąć również przejścia dla pieszych w celu likwidacji barier dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej oraz poruszających się na wózkach inwalidzkich.

W tabeli 4.5. wskazano, które krawężniki powinny zostać najszybciej obniżone (I priorytet) – zaliczają się do nich najwyższe krawężniki. Grupa krawężników, które mogą zostać obniżone w ostatniej kolejności, została zakwalifikowana do III priorytetu.

Do obniżenia zakwalifikowano ogółem 100 krawężników na 56 przejazdach:

- 35 krawężników w etapie I na 18 przejazdach rowerowych,
- 35 krawężników w etapie II na 19 przejazdach rowerowych,
- 30 krawężników w etapie III na 19 przejazdach rowerowych.

Tab. 4.5. Propozycja lokalizacji przejazdów rowerowych, na których zaleca się obniżenie krawężników do poziomu 0,0.

Lp	Ulica	Lokalizacja	Do obniżenia od strony	Ilość przejazdów	Ilość krawężników do obniżenia	Niezbędne dodatkowe zadania	etap
1	Wiejska	przy SP 25	S	1	1		2
2	Rondo przy Castoramie	wlot od Pużaka	E (skrajne)	1	1		2
3	skrz. Wiejska/ Pużaka	przejazd przez Wiejską w k. Gosławic	S (skrajne)	1	1		2
4	Koszalińska	wjazd na drogę dla rowerów od Piotrkowskiej		1	2		3
5	Budowlanych	przy Obi	S,N	1	2	wymiana nawierzchni na bitumiczną	1
6	Budowlanych	przy posesji 6	S,N	2	4	wymiana nawierzchni na bitumiczną	2
7	Budowlanych	pod kładką z Cementowni		0	0	wymiana nawierzchni na bitumiczną	3
8	Budowlanych	przy posesjach 8,12	S,N	3	6	wymiana nawierzchni na bitumiczną	3
9	Budowlanych	przez ul. Budowlanych przed końcem ścieżki	E,W	1	2		3
10	Budowlanych	wjazd do posesji 4a	S,N	1	2		2
11	Budowlanych	przed przejazdem kolejowym - przez jezdnię	W	1	1		2
12	Pl. Konstytucji 3 Maja	wlot od Budowlanych	E,W	1	2		1
13	Pl. Konstytucji 3 Maja	wylot na Budowlanych	E,W	1	2		1
14	Pl. Konstytucji 3 Maja	pod wiaduktem	S,N,S,N	2	4		1
15	Krapkowicka	skrz. z Dworską	S,N	1	2		3
16	Krapkowicka	przejazd za Sychalskiego	E	1	1		3
17	Luboszycka	przy posesji 11 (od południa)	S,N	1	2		1
18	Luboszycka	przy posesji 11 (od północy)	S,N	1	2		1
19	Luboszycka	przy posesji 22	S,N	1	2		2
20	Luboszycka	przy posesji 28 (wjazd do garaży)	S,N	1	2		2
21	Luboszycka	przy posesji 32a	S,N	1	2		2
22	Luboszycka	przy posesji 36	S,N	1	2		2
23	Luboszycka	za wiaduktem kolejowym, przed skrz.z Chabrów	W,E	1	2		1
24	Luboszycka	skrz. z Chabrów - wlot i wylot z obwodnicy	W,E,W,E	2	4		2
25	Chabrów	przez Chabrów przy posesji 67	S	1	1		2

26	Chabrów (str. południowa)	przy posesji 67	W,E	1	2		2
27	Chabrów (str. południowa)	przy ul. Konwalii	W,E	1	2		1
28	Chabrów	przez ul. Chabrów przy u. Konwalii	S,N	1	2	likwidacja przycisków dotykowych	1
29	Chabrów	przez ul. Chabrów przy Jaśminów	S	1	1		2
30	Chabrów (str. południowa)	przez ul. Jaśminów	W,E	1	2	wymiana nawierzchni na bitumiczną	1
31	Chabrów	przed przystankiem MZK "Chabrów" od wschodu	N	1	1		2
32	Chabrów (str. południowa)	przy posesji 15	W,E	1	2		1
33	Chabrów (str. północna)	na rozpoczęciu ścieżki od Oleskiej	E,W	1	2		2
34	Chabrów (str. północna)	przy parkingu policyjnym (skrz. z ul. Niezapominajek)	E,W	1	2		2
35	Chabrów	przez ul. Chabrów przy Niezapominajek 23	S,N	1	2		2
36	Chabrów (str. północna)	przy wjeździe do komisariatu	E,W	1	2		2
37	Chabrów (str. północna)	przed budynkiem nr 98	E	1	2		1
38	Chabrów (str. północna)	przed wjazdem do Milei	E,W	1	2		1
39	Chabrów (str. północna)	przy wjeździe do Chabrów 161	W	1	1		1
40	Wrocławska	przy Zamkniętej	N,S	1	2		1
41	Ozimska (pd)	wjazd do posesji 72a	E	1	1		1
42	Ozimska (pd)	przy Sandomierskiej	W,E	1	2		1
43	Sandomierska	przy Budziszynskiej 15	N,S	1	2		3
44	Sandomierska	przejazd przez ulicę	E,W	1	2		3
45	Sandomierska	wjazd techniczny do hipermarketu	N,S	1	2		3
46	Niemodlińska	boczna brama wjazdowa do jednostki wojskowej	E,W	1	2	złagodzenie podjazdów	3
47	Niemodlińska	brama główna jednostki wojskowej	E,W	1	2	złagodzenie podjazdów	3
48	Niemodlińska	przy posesji 86	E,W	1	2	złagodzenie podjazdów	3
49	Niemodlińska	przy posesji 86	W	1	1	złagodzenie podjazdu	3
50	Niemodlińska (wiadukt)	przy wjeździe na wiadukt	W,E,W,E	2	4	do oznakowania jako przejazdy rowerowe	3
51	Oświęcimska	Przy wjeździe na ścieżkę od Złotej	N	1	1		1

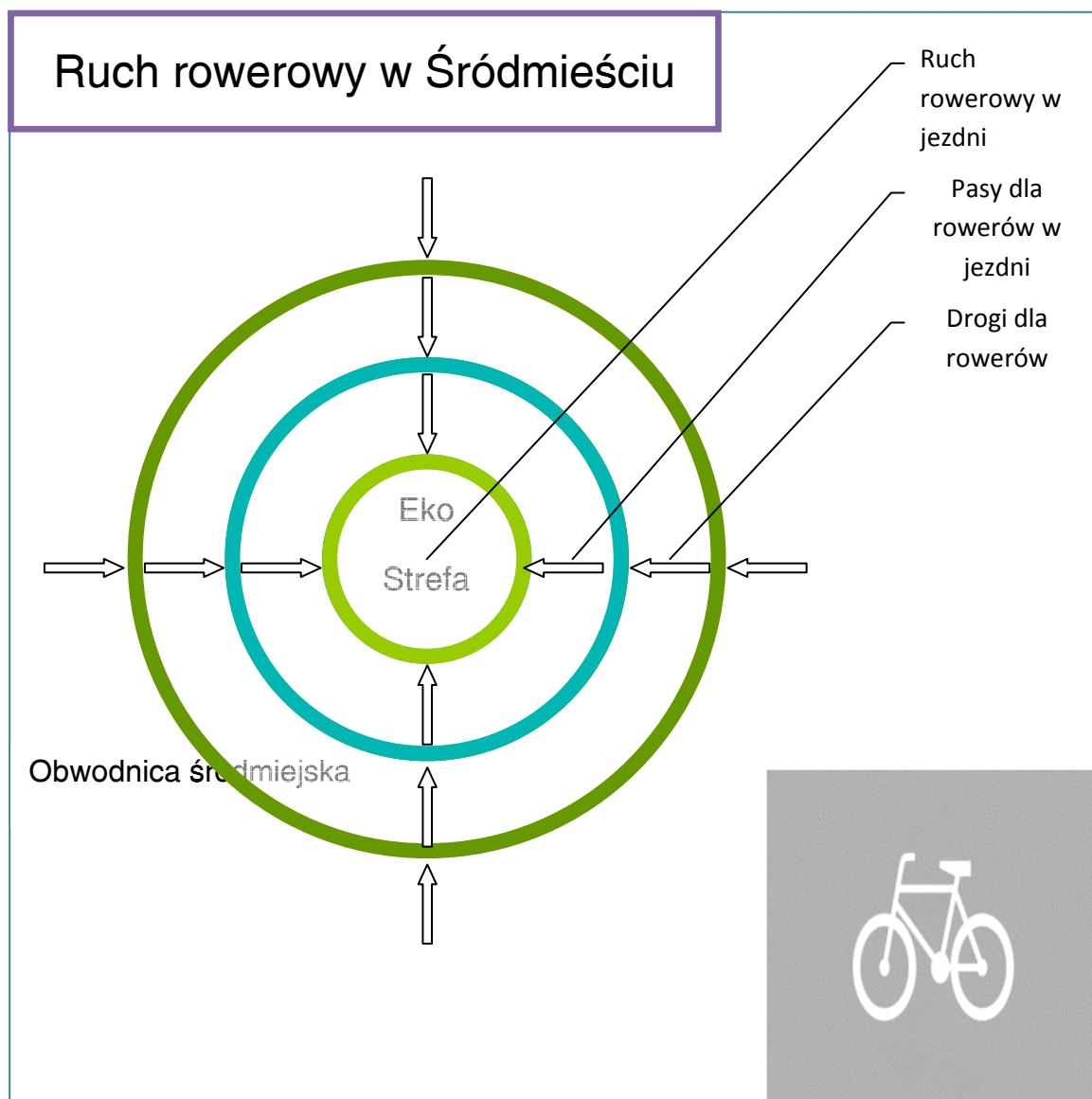
4.3. Projekt rozwoju systemu komunikacji rowerowej w Śródmieściu oraz na Wyspie Pasiece.

Zaprojektowany układ tras rowerowych w Śródmieściu pozwoli mieszkańcom Opolu bezpiecznie i sprawnie dojechać do zakładów pracy, urzędów, szkół oraz centrów handlowych. Założeniem koncepcji tras rowerowych w Śródmieściu jest:

- umożliwienie dojazdu do centrum miasta z dzielnic mieszkaniowych oraz
- zapewnienie możliwości podróży rowerem po obszarze Śródmieścia i wyspy Pasieki.

Stworzenie nowych tras rowerowych w Śródmieściu zakłada wdrożenie wielu rodzajów rozwiązań technicznych z zakresu inżynierii drogowej przyjaznej dla cyklistów. Projekt systemu komunikacji rowerowej w Śródmieściu zakłada, że:

- wjazd do Śródmieścia możliwy będzie głównie drogami rowerowymi,
- w pobliżu EkoStrefy – centralnej części Śródmieścia dominować będą wydzielone pasy dla rowerzystów ze względu na zwartą zabudowę tegoż obszaru,
- w obszarze EkoStrefy i wyspy Pasieki ruch rowerowy odbywać się będzie na ulicach i deptakach, przeważnie bez stosowania oznakowania poziomego jezdni,
- szybki przejazd w relacjach międz dzielnicowych przez Śródmieście będzie możliwy dzięki wydzieleniu tras rowerowych na tzw. obwodnicy śródmiejskiej (drogi rowerowe i ciągi pieszo – rowerowe),
- na obszarze Śródmieścia i wyspy Pasieki ulice jednokierunkowe będą dostępne w obie strony dla rowerzystów.



Rys. 4.9a. Idea organizacji ruchu rowerowego w Śródmieściu.

4.3.1. Infrastruktura liniowa komunikacji rowerowej w Śródmieściu

Trzonem systemu tras rowerowych w obszarze Śródmieścia będą drogi dla rowerów, wytyczane poza obszarem EkoStrefy. Zapewnią one szybki wjazd do Centrum na najbardziej popularnych ciągach, po których poruszają się aktualnie rowerzyści. Oferta dróg dla rowerów w Śródmieściu zezwoli także na sprawne podróże międz dzielnicowe z ominięciem EkoStrefy.

Koncepcja tras rowerowych przewiduje stworzenie lub wydzielenie dróg dla rowerów na następujących ulicach:

- Katowicka (konieczna będzie zmiana sposobu parkowania samochodów na chodnikach),
- Sienkiewicza (na odcinku od Kominka do Luboszyckiej niezbędna będzie zmiana sposobu parkowania samochodów na chodniku),
- Ozimska (od pływalni do wiaduktu),
- Batalionów Chłopskich,
- Armii Krajowej (od Dubois do Fabrycznej),
- Fabryczna, Plebiscytowa,
- Oleska (na odcinku od przystanku MZK „Oleska” do Placu Staszica).

Stworzenie systemu tras rowerowych opartych na drogach dla rowerów wymaga wydatkowania znacznych środków finansowych oraz niezabudowanych przestrzeni, na których mogłyby zostać zbudowane ścieżki rowerowe. Zwarta zabudowa charakteryzująca układ przestrzenny Śródmieścia w wielu miejscach wyklucza możliwość budowy nowych dróg dla rowerów. Rozwiązaniem pozwalającym na stworzenie tras rowerowych w tego typu obszarach jest wytyczanie pasów do jazdy na rowerze w jezdni. Główną rolą systemu pasów rowerowych w jezdni będzie połączenie dróg rowerowych dochodzących do Śródmieścia z obszarem EkoStrefy, na którym planuje się zezwolić rowerzystom na nieograniczone korzystanie z jezdni oraz deptaków.

Proponuje się wytyczyć pasy dla ruchu rowerowego w jezdni na następujących ulicach w Śródmieściu:

- Książąt Opolskich (od Sądowej do Kominka),
- Miarki (od Katowickiej do Mickiewicza),
- Sienkiewicza (od Luboszyckiej do Kominka),
- Oleska (od Czaplaka do Żeromskiego),

- Ozimska (od Bohaterów Monte Cassino do Kołłątaja).

W celu usprawnienia poruszania się rowerem po Śródmieściu i wyspie Pasiece zaleca się otwarcie wszystkich ulic jednokierunkowych w tym obszarze w obie strony dla rowerzystów. Rozwiązanie to pozwoli cyklistom omijać ruchliwe ulice oraz stworzy możliwość jazdy „na skrót” przez ulice jednokierunkowe. Standardowym, proponowanym rozwiązaniem jest umieszczanie tabliczki T-22 pod znakiem B-2 bez oznakowania poziomego jezdni. Na wybranych drogach jednokierunkowych, na których przewiduje się duże natężenie ruchu drogowego lub planuje się eksploatować jako drogi dwujezdniowe, zaleca się wyznaczanie kontrapasów w jezdni, które uprawniają do jazdy rowerem pod prąd.

Kontrapasy uprawniające rowerzystów do jazdy w kierunku przeciwnym do obowiązującego na drodze jednokierunkowej proponuje się wyznaczyć na następujących ulicach:

- Luboszycka (od Pułaskiego do Sienkiewicza),
- Książąt Opolskich (od Kominka do Katedralnej),
- Katedralna i Łangowskiego,
- Ks. Baldego,
- Żwirki i Wigury,
- Zamkowa, Koraszewskiego,
- Ozimska (od placu Wolności do Kołłątaja),
- Grunwaldzka,
- Kośnego,
- Kościuszki (od Katowickiej do Kołłątaja),
- Dubois.

Na pozostałych ulicach jednokierunkowych charakteryzujących się mniejszym natężeniem ruchu (zarówno aktualnym jak i prognozowanym) proponuje się zezwolić korzystanie rowerzystom w obie strony bez stosowania oznakowania poziomego w jezdni, umieszczając tabliczkę T-22 (nie dotyczy rowerów) pod znakiem B-2 (zakaz wjazdu). Rozwiązanie to wymaga minimalnych nakładów finansowych i pozwala w krótkim okresie zwiększyć dostępność komunikacyjną centrum dla rowerzystów. Dlatego też proponuje się zastosować tą metodę na 26 ulicach w Śródmieściu oraz 8 na Wyspie Pasiece przy istniejącej organizacji ruchu. Szacunkowa

długość ulic wytypowanych do otwarcia dla ruchu rowerowego w dwie strony wynosi 6,9 km. Po wprowadzeniu proponowanej organizacji ruchu w Śródmieściu długość tego typu ulic zmieni się nieznacznie. Szczegółowy wykaz dróg jednokierunkowych zalecanych do otwarcia w obie strony dla rowerzystów przedstawiają poniższe tabele.

Tab. 4.6. Wykaz dróg jednokierunkowych w Śródmieściu zalecanych do otwarcia w obie strony dla rowerzystów (T-22).

Lp.	ulica	długość (w m)
1	Bończyka (od Lompy do Pl. Piłsudskiego)	150
2	Luboszycka (od Waryńskiego do Nysy Ł.), Nysy Łużyckiej (od Luboszyckiej do Pułaskiego), Pułaskiego	520
3	Krakowska (od 1 Maja do Damrota)	150
4	Damrota	291
5	Plac Daszyńskiego	127
6	Targowa	227
7	Miarki (od Słowackiego do Ligonii)	90
8	Ligonii (od Ozimskiej do Kraszewskiego)	320
9	Kraszewskiego (od Ligonii do Słowackiego)	90
10	Sempołowskiej	197
11	Plac Kopernika (zachodnia pierzeja)	100
12	św. Wojciecha (przy Placu Kopernika)	70
13	Podgórna	131
14	Studzienna	132
15	Słowackiego	190
16	Robotnicza	241
17	Zapolskiej	252
18	Dekabrystów	198
19	Dzierżonia	140
20	Mały Rynek	190
21	Staromiejska	280
22	Minorytów	162
23	Szpitalna (od Katedralnej do Młyńskiej)	130
24	Koraszewskiego	196
25	Krupnicza (od Koraszewskiego do Rzemieślniczej)	165
26	Malczewskiego	131
	SUMA	4870

Uwaga: podane wielkości są długościami szacowanymi.

Struktura omawianych dróg jednokierunkowych na terenie Śródmieścia ulegnie zmianie przy wprowadzaniu nowej organizacji ruchu, co przedstawia poniższa tabela.

Tab. 4.7. Wykaz proponowanych dróg jednokierunkowych w Śródmieściu dostępnych dla rowerzystów w obie strony, po wprowadzeniu nowej organizacji ruchu (T-22).

Lp.	ulica	długość (w metrach)
1	Bończyka (od Lompy do Pl. Piłsudskiego)	150
2	Luboszycka (od Waryńskiego do Nysy Ł.), Nysy Łużyckiej (od Luboszyckiej do Pułaskiego), Pułaskiego	520
3	Krakowska (od 1 Maja do Damrota)	150
4	Damrota	291
5	Plac Daszyńskiego	127
6	Targowa	227
7	Miarki (od Słowackiego do Ligonia)	90
8	Ligonia (od Ozimskiej do Kraszewskiego)	320
9	Kraszewskiego (od Ligonia do Słowackiego)	90
10	Sempołowskiej	197
11	św. Wojciecha (przy Placu Kopernika)	70
12	Podgórna	131
13	Studzienna	132
14	Słowackiego	190
15	Robotnicza	241
16	Zapolskiej	252
17	Dekabrystów	198
18	Dzierżonia	140
19	Mały Rynek	190
20	Staromiejska	280
21	Minorytów	162
22	Szpitalna (od Katedralnej do Młyńskiej)	130
23	Koraszewskiego	196
24	Krupnicza (od Koraszewskiego do Rzemieślniczej)	165
25	Malczewskiego	131
26	Konopnickiej	121
	SUMA	4891

Uwaga: podane wielkości są długościami szacowanymi.

Tab. 4.7a. Wykaz dróg jednokierunkowych na wyspie Pasiece zalecanych do otwarcia w obie strony dla rowerzystów (T-22).

Lp.	ulica	długość (w m)
1	11 Listopada	364
2	Księcia Jana Dobrego (od Odrowążów do Pasiecznej)	120
3	Konsularna	141
4	Odrowążów	230
5	Powstańców Śląskich (od Barlickiego do ks. Dobrego)	400
6	Pasieczna	262
7	Niedziałkowskiego	366
8	Ostrówek	152
	SUMA	2035

Uwaga: podane wielkości są długościami szacowanymi.

Koncepcja tras rowerowych w Śródmieściu zakłada również dopuszczenie ruchu rowerowego na odcinkach ulic wyłączonych z ruchu samochodowego (deptaki). Należy przeprowadzić następujące działania:

- przed wprowadzeniem nowej organizacji ruchu zaleca się dopuszczenie ruchu rowerowego na 4 deptakach o długości ok. 850 m,
- oznakowanie poziome pasa dla rowerów na ulicy Krakowskiej powinno zostać zlikwidowane. Obserwowane są liczne kolizje rowerzystów z pieszymi, którzy przechodzą przez pas rowerowy. Zjawisko to jest potęgowane przez wysoką prędkość, do osiągnięcia której zachęca wyznaczony pas. Zaleca się zezwolić rowerzystom na korzystanie z całej szerokości deptaka, co zmusi ich do obniżenia prędkości z jaką się poruszają.
- po wprowadzeniu nowej organizacji ruchu rowerzyści powinni być uprawnieni do poruszania się na 11 deptakach w porównaniu do stanu istniejącego, o długości ok. 1700 m.

Szczegółowy wykaz deptaków, na których powinien być dozwolony ruch rowerowy, został przedstawiony w tabelach 4.8 i 4.9.

Tab. 4.8. Deptaki dostępne dla rowerzystów zalecane do wdrożenia przy istniejącej organizacji ruchu.

ulica	długość (w metrach)
Rynek	427
Krakowska (od Pl. Wolności do Damrota)*	310
Muzealna (od Krawieckiej do św. Wojciecha)	60
Osmańczyka (od Rynku do Staromiejskiej)	50
SUMA	847

* - likwidacja oznakowania poziomego. Uwaga: podane wielkości są długościami szacowanymi.

Tab. 4.9. Deptaki dostępne dla rowerzystów po wdrożeniu EkoStrefy.

ulica	długość (w metrach)
Rynek	427
Krakowska (Pl. Wolności do Damrota)	310
Mozarta	126
Krawiecka	64
Św. Wojciecha	104
Krupnicza (od Koraszewskiego do Książąt Opolskich)	55
Muzealna	105
Osmańczyka	205
Malczewskiego (od Krupniczej do Osmańczyka)	50
Książąt Opolskich (od Katedralnej do Rynku)	130
Franiciszkańska	96
SUMA	1672

Uwaga: podane wielkości są długościami szacowanymi.

Kolejnym rozwiązaniem tworzącym system komunikacji rowerowej w Śródmieściu jest zezwolenie na korzystanie rowerzystów z pasów autobusowych. Zapewnią one możliwość jazdy rowerem po głównych ciągach komunikacyjnych wykorzystywanych tylko przez autobusy. W komunikacji rowerowej dostępne będą następujące pasy autobusowe:

- na ul. Ozimskiej od Plebiscytowej do Katowickiej i od Orzeszkowej do Reymonta (kierunek centrum),

- na ul. Ozimskiej od Kołłątaja do Reymonta (kierunek Reymonta),
- na ulicy Żeromskiego między CH Solaris a Ozimską (kierunek południowy),
- na ul. Sienkiewicza od Kominka do Placu Kopernika (kierunek południowy),
- na ul. Kołłątaja od Damrota do Ozimskiej (kierunek Ozimska),
- na ul. Kołłątaja między Damrota a 1 Maja.

Istotnym działaniem w celu otwarcia Śródmieścia dla komunikacji rowerowej będzie ograniczenie dozwolonej prędkości, z jaką mogą poruszać się samochody osobowe na bocznych ulicach oraz wewnątrz EkoStrefy. Obniżenie prędkości powinno odbywać się także przy pomocy technicznych rozwiązań. Zaleca się:

- instalację 1 zestawu wyspowych progów zwalniających w Śródmieściu na ul. Czaplaka oraz 2 na wyspie Pasiece, na ul. Powstańców Śląskich i Niedziałkowskiego,
- przebudowę 2 skrzyżowań w Śródmieściu (Dubois/ Kościuszki, Dubois/ Targowa) oraz 9 na wyspie Pasiece (na ul. Ks. Jana Dobrego, Pasiecznej, Strzelców Bytomskich, Barlickiego) na tzw. skrzyżowania wyniesione.

Propozycje szczegółowych rozwiązań technicznych dla EkoStrefy zostały przedstawione w rozdziale 2.

Uzupełnieniem całego systemu, ułatwiającym poruszanie się zarówno osób pieszych, jak i rowerzystów, będzie most lub kładka nad rzeką Odrą łączący ulicę Barlickiego z Lubiniecką. Termin realizacji budowy przeprawy powinien być ustalony po podjęciu ostatecznych decyzji dotyczących budowy linii tramwajowej, od których zależna byłaby konstrukcja przeprawy. W przypadku budowy tramwaju na moście należy umieścić torowisko, ciąg pieszy oraz drogę dla rowerów.

4.3.2. Infrastruktura punktowa komunikacji rowerowej w Śródmieściu

Poza infrastrukturą liniową komunikacji rowerowej (drogi dla rowerów) na obszarze Śródmieścia powinna zostać stworzona także infrastruktura punktowa, do której można zaliczyć:

- śluzy rowerowe,
- parkingi rowerowe (stojaki, parkingi zadaszone, parkingi typu B+R),
- wypożyczalnie rowerów.

Śluzy rowerowe

W celu zapewnienia bezpiecznego poruszania się rowerzystów po skrzyżowaniach, przez które przebiegają trasy rowerowe, zaleca się stworzenie 11 śluz rowerowych na 4 skrzyżowaniach w Śródmieściu:

- skrzyżowaniu ulicy Ozimskiej z Reymonta (2 śluzy),
- skrzyżowaniu ulicy Ozimskiej z Katowicką (4 śluzy),
- skrzyżowaniu ulicy Ozimskiej z Plebiscytową (1 śluza),
- skrzyżowaniu ulicy Katowickiej z 1 Maja (4 śluzy).

Parametry wyżej wymienionych śluz zostały szczegółowo wskazane z rozdziale 2.2. „Projekt systemu komunikacji rowerowej w Opolu”

Parkingi rowerowe

Koncepcja lokalizacji klasycznych parkingów rowerowych (grupy stojaków) powinna być opracowana na podstawie wniosków składanych od mieszkańców Opola. Proponuje się, żeby poszczególne stojaki były stawiane w zależności od potrzeb zgłaszanych przez mieszkańców, rezygnując z ustalania jakichkolwiek harmonogramów czy ewentualnych programów ich budowy. Zaleca się zagwarantowanie środków finansowych w budżecie miasta na budowę minimum 100 nowych stojaków rocznie.

Na placu przed dworcem głównym PKP zaleca się budowę parkingu B+R (Bike and Ride) o pojemności minimum 70 miejsc parkingowych. Przeprowadzone obserwacje terenowe wykazały,

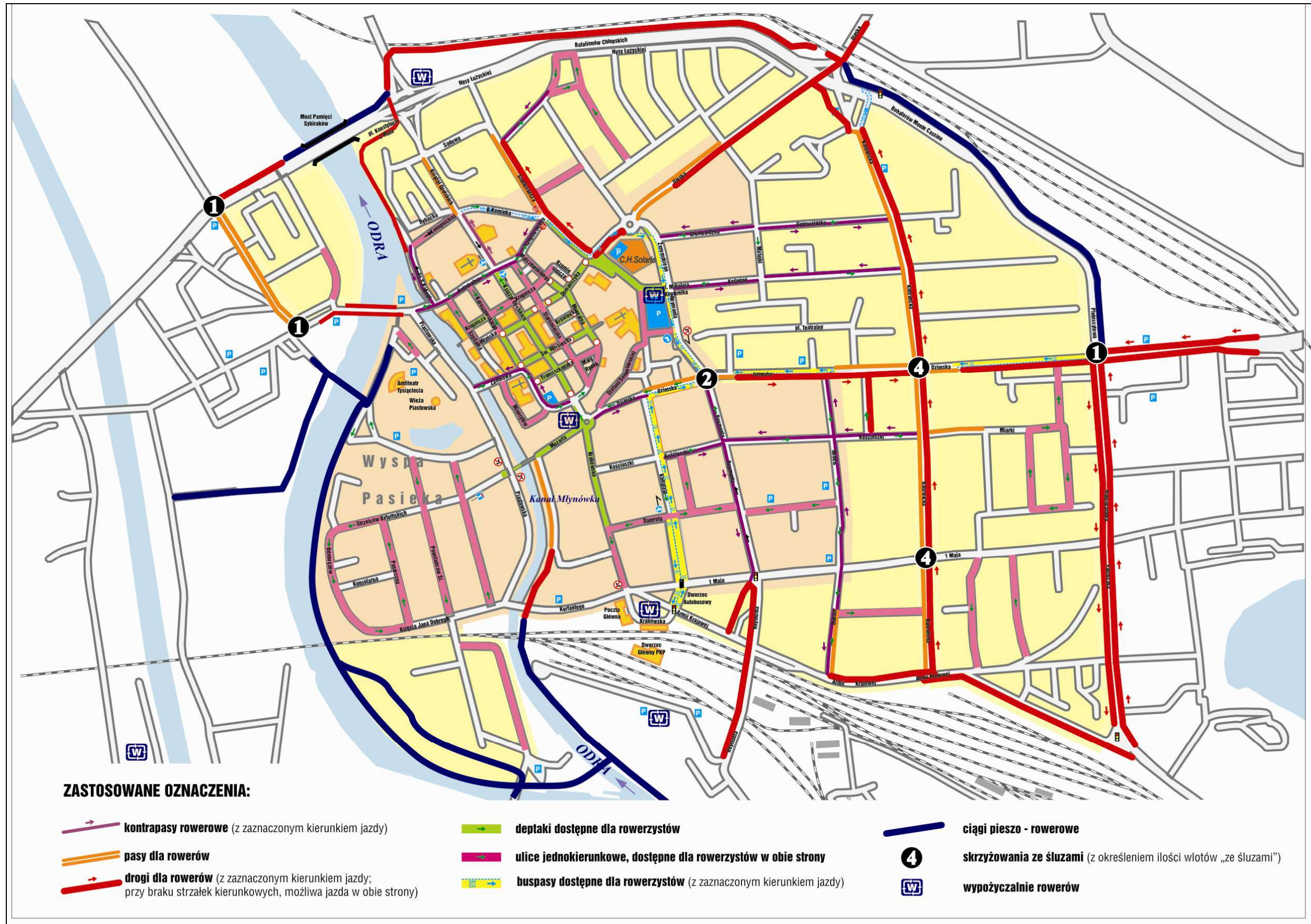
iż w rejonie stacji Opole Główne występuje niedobór miejsc parkingowych dla rowerzystów. Opolanie dojeżdżający koleją do pracy i szkół w innych miejscowościach zmuszeni są do przypinania rowerów do ogrodzeń i znaków drogowych. Parking B+R pod dworcem głównym pozwoli mieszkańcom Opola pozostawić rowery przed podróżą pociągiem, bez obaw o stan techniczny i bezpieczeństwo swoich pojazdów.

Wypożyczalnie rowerów

Na terenie Śródmieścia Opola proponuje się utworzyć 6 punktów bezobsługowych wypożyczalni rowerów:

- na placu przed dworcem głównym PKP – co najmniej 15 rowerów publicznych,
- na placu Wolności – co najmniej 5 rowerów publicznych,
- na placu Kopernika – co najmniej 5 rowerów publicznych,
- na parkingu w okolicy Placu Konstytucji 3 Maja – co najmniej 20 rowerów publicznych,
- na parkingu przy ulicy Parkowej (Wyspa Bolko) – co najmniej 15 rowerów publicznych,
- na parkingu kubaturowym przy Dworcu Głównym – co najmniej 20 rowerów publicznych.

W wypożyczalniach dostępnych będzie w sumie 80 rowerów. System roweru publicznego powinien być ostatnim etapem stworzenia sieci komunikacji rowerowej w Opolu. W przypadku dużego popytu na tę usługę należy zwiększać ilość wypożyczalni oraz dostępnych pojazdów.



Rys. 4.9b. Koncepcja rozwoju systemu komunikacji rowerowej w Śródmieściu.

Tab. 4.10. Szczegółowy wykaz planowanych tras rowerowych z propozycją etapowania.

Odcinek	Rodzaj	Prace	Długość (w m)	Działki ewidencyjne - własność	Scenariusz I	Scenariusz II
					Etap	Etap
Park na Osiedlu Armii Krajowej	Droga dla rowerów	Wydzielenie dróg dla rowerów na istniejących chodnikach	3570	Nie dotyczy	2	2
	Droga dla rowerów	Przebudowa chodnika przy pętli autobusowej od posesji 48 do ul. Pużaka w celu wydzielenia drogi dla rowerów	180	Obręb Gostawice: 1284/6 G, 1284/7 G, 1278/2 G	2	2
	Droga dla rowerów	Budowa drogi dla rowerów od ul. Skautów Opolskich do Parku	200	Obręb Gostawice: 1339 F, 1303/6 GS, 1296/5 G	2	2
	Droga dla rowerów	Przebudowa chodnika na ul. Skautów Opolskich po południowej stronie od ul. Pużaka w celu wydzielenia drogi dla rowerów	100	Obręb Gostawice: 1317/20 G, 1306/1 G, 1305/4 G	2	2
	Droga dla rowerów	Przebudowa chodnika po południowej stronie pętli autobusowej od Parku AK do ul. Pużaka (przy posesji 110a) w	180	Gostawice: 1294/6 G, 1294/8 G, 1317 GS, 1292/2 G, 1291/5 G, 1292/5 G	2	2

		celu wydzielenia drogi dla rowerów				
Wygonowa od Wiejskiej do posesji nr 19	Przejazd rowerowy	Budowa przejazdu rowerowego łączącego ciąg pieszo – rowerowy na ul. Wiejskiej z ul. Wygonową	10	Nie dotyczy	4	2
Łącznik Wiejska - Pużaka	Przejazd rowerowy	Budowa dwóch przejazdów rowerowych (po obu stronach skrzyżowania – połączenie łącznika z drogą dla rowerów na ul. Pużaka)	10	Nie dotyczy	4	2
Wygonowa od Górnej do Obwodnicy Północnej	Ciąg pieszo - rowerowy	Budowa ciągu pieszo – rowerowego, zgodnie z MPZP po południowej stronie ulicy pomiędzy rzeką Maliną a obwodnicą północną, pozostały odcinek – stroną północną	1170	Kolonia Gosławicka: pas drogowy: 160 G, 154 G, 159/1 G, 159/2 G; strona południowa: 1/6 G	5	3
Arki Bożka – wzdłuż linii kolejowej – do przedłużenia ulicy Wygonowej przy ogrodach działkowych	Ciąg pieszo - rowerowy	Budowa ciągu pieszo – rowerowego, zgodnie z MPZP ul. Arki Bożka – Obwodnica w Opolu	865	Kolonia Gosławicka 32/4 SP, 32/3 G, 30/2 G, 32/1 G, 31 G, 148/1 G, 149 K, Gosławice: 710 G, 829 G, 806 G	5	3
Obwodnica Północna od Zawady do okolic ogrodów działkowych	Ciąg pieszo - rowerowy	Budowa ciągu pieszo – rowerowego, zgodnie z MPZP ul. Arki Bożka – Obwodnica w Opolu po stronie wschodniej,	1100	Gosławice: 678/4 G, 680/2 G, 682/6 G, 682/4 G, 683/4 G, 684/8 G, 685/6 G, 686/6 G, 687/4 G, 688/6 G, 689/4 G, 690/4 G, 713/1 G, 713/2 G, 713/3 G, 712/2 G, 711/2 G,	5	3

				Kolonia Gośławicka: 4/4 G, 5/4 G, 6/4 G, 7/8 G, 8/4 G, 9/4 G, 10/4 G, 11/4 G,		
Wzdłuż granicy miasta od obwodnicy przy Zawadzie do linii kolejowej	Ciąg pieszo - rowerowy	Budowa ciągu pieszo – rowerowego, zgodnie z MPZP ul. Arki Bożka – Obwodnica w Opolu	840	Gośławice: 768 G, 727 G, 679/1 G,	5	3
Obwodnica Północna pomiędzy Częstochowską a drogą techniczną	Ciąg pieszo - rowerowy	Budowa ciągu pieszo – rowerowego po wschodniej stronie drogi	100	Kolonia Gośławicka: 39/3, 37/2	5	3
Częstochowska od Arki Bożka do Drobiarskiej	Ciąg pieszo - rowerowy	Budowa ciągu pieszo – rowerowego (dwukierunkowego) po północnej stronie ulicy	230	Kolonia Gośławicka: 123/1 G	4	2
Łącznik Witosa – Górna (równolegle do ulicy Sosnowej)	Ciąg pieszo - rowerowy	Budowa ciągu pieszo – rowerowego (dwukierunkowego)	410	Kolonia Gośławicka: 112/2 SP	4	2
Witosa	Droga dla rowerów	Budowa drogi dla rowerów (dwukierunkowej) po zachodniej stronie ulicy wraz z chodnikiem; przed skrzyżowaniem z ul. Częstochowską wymagana przebudowa drogi – przesunięcie jezdni zachodniej w kierunku osi jezdni – likwidacja pasa	1250	Kolonia Gośławicka: 422/4 G, 422/3 G,	4	2

		zieleni w celu wygospodarowania powierzchni na drogę dla rowerów				
Ozimska od Wiejskiej do Częstochowskiej	Droga dla rowerów	Budowa drogi dla rowerów (dwukierunkowej) z równoległym chodnikiem z 3 przejazdami rowerowymi	960	Opole: 88/4 G, 88/2 G, 89/8 G, 23 SP; Kolonia Gośławicka: 2/1 G, 2/2 G, 2/3 G	1	2
Łącznik Kamińskiego - Wschodnia	Ciąg pieszo - rowerowy	Budowa ciągu pieszo – rowerowego (dwukierunkowego)	450	Kolonia Gośławicka: 45 SP, 44 SP, 24/12 G, 23/4 G, 22/4 G, Opole: 88/135 G, 89/6 G, 89/2 G, 88/111 G, 89/3 G	5	3
Cmentarna	Ciąg pieszo - rowerowy	Rozbudowa chodnika na ciąg pieszo – rowerowy przystosowany do jazdy rowerów po południowej stronie ulicy (poszerzenie o 70 cm do szerokości równej 300 cm)	730	Półwieś (28) 4/13 G, 14/4 G, 15/1 G, 15/7 G, 15/10 G, 21/6 G, 21/30 G, 14/5 G, 21/28 G, 23/15 G, 23/2 G, 22/2 G, 26/2 G,	5	3
Domańskiego od Cmentarnej do Wrocławskiej	Droga dla rowerów	Budowa drogi dla rowerów (dodatkowo wyznaczenie dwóch przejazdów dla rowerów – na skrz. z Wrocławską oraz ze ścieżką prowadzącą do ul. Hallera)	100	Półwieś: 125/2 (26) SP, 113/1 (26) SP	5	3
Wrocławska od posesji 108 do Karolinki	Droga dla rowerów	Budowa dwukierunkowej drogi dla rowerów	550	95/3 SP, 94/2 G, 93/3 SP, 92/2 SP, 86/9 G, 87 SP, 89 SP, 85/5 SP, 83/2 SP, 84/2 SP, 79/2 SP, 80/2 SP, 81/2 SP, 74/5 SP, 72/15 SP	4	2

Wrocławska od Partyzanckiej do posesji 108	Ciąg pieszo - rowerowy	Oznaczenie ciągu pieszego jako ciągu pieszo – rowerowego z 2 wyniesionymi przejazdami rowerowymi	100	Półwieś (arkusz 93): 97/2 SP, 97/4 G, 97/6 G, 99/2 SP, 96/2 G	4	2
Wrocławska od Karolinki do Muzeum Wsi Opolskiej	Droga dla rowerów	Budowa nowej drogi dla rowerów po północnej stronie ulicy (pas między ulicą a parkingiem)	210	Półwieś (arkusz 61): 15/1 SP, 16/6 SP, 16/4 SP, 18/2 SP, 2/2 SP	4	2
Batalionów Chłopskich od Luboszyckiej do stacji paliw	Droga dla rowerów	Oznaczenie ciągu pieszego o nawierzchni bitumicznej jako drogi dla rowerów od Luboszyckiej do stacji paliw	550	Opole (arkusze 19,20,21): 162/4 GP, 3 GP, 163/2 GP, 164/2 SP, 165/2 SP, 167/2 SP, 168/2 GP, 169/2 GP, 127/1 GP, 127/2 GP	2	1
Bohaterów Monte Cassino, Plebiscytowa do Ozimskiej	Ciąg pieszo - rowerowy	Oznaczenie chodnika jako ciągu pieszo – rowerowego po wschodniej stronie ulicy	1015	Opole (Ar 46-47): 22/2 SP, 28/1 SP, 30/2 SP, 31/4 SP, 33/13 SP	2	1
Plebiscytowa od Drzymały do Ozimskiej	Droga dla rowerów	Budowa drogi dla rowerów po wschodniej stronie ulicy	250	Opole (Ar 47): 3 SP	3	1
Ciąg Fabryczna - Plebiscytowa od Armii Krajowej do Drzymały	Droga dla rowerów	Wydzielenie jednokierunkowej drogi dla rowerów po wschodniej stronie ulicy z jednoczesnym zastosowaniem czerwonej barwy nawierzchni przeznaczonej dla ruchu rowerowego	770	Opole: 173/21 GP, 173/16 GP, 173/13 GP, 176 W, 162 SP	3	1
Ciąg Plebiscytowa – Fabryczna od Ozimskiej do Armii	Droga dla rowerów	Wydzielenie jednokierunkowej drogi dla rowerów po zachodniej stronie ulicy z zastosowaniem czerwonej	900	Opole (Ar 47): 43/26 GP, 45/9 S, 45/10 S, 45/18 S, 45/11 S, 45/22 SP, 90/23 GP, 128 G, 127/6 GP, 145	3	1

Krajowej		barwy nawierzchni		SP, 169/3 GP, 43/25 SP,		
Armii Krajowej od Dubois do Katowickiej	Droga dla rowerów	Wydzielenie drogi dla rowerów po północnej stronie ulicy z zastosowaniem czerwonej barwy nawierzchni	240	Nie dotyczy	3	1
Armii Krajowej od Katowickiej do Plebiscytowej	Droga dla rowerów	Budowa nowej drogi dla rowerów po południowej stronie ulicy	550	Opole: 35 SP	3	1
Katowicka między Kościuszki a Ozimską	Droga dla rowerów	Wydzielenie jednokierunkowej drogi dla rowerów po wschodniej stronie ulicy z zastosowaniem czerwonej barwy nawierzchni	140	Opole: 45 GP, 61/3 G, 63 G, 64 GP Długość: 140	5	5
Katowicka między Armii Krajowej a Kościuszki	Droga dla rowerów	Wydzielenie jednokierunkowej drogi dla rowerów po wschodniej stronie ulicy z zastosowaniem czerwonej barwy nawierzchni. Warunkiem inwestycji jest ograniczenie parkowania samochodów na chodniku.	580	Opole: 24 GP, 34 GP Długość: 580	5	5
Katowicka między Ozimską a Placem Staszica	Droga dla rowerów	Wydzielenie jednokierunkowej drogi dla rowerów po wschodniej stronie ulicy z zastosowaniem czerwonej barwy nawierzchni. Warunkiem inwestycji jest ograniczenie parkowania samochodów na	610	Opole: 19/12 GP, 24/3 GP, 23/22 GP, 23/23 GP, 34/1 F, 32/1 F, 37/1 F, 40 GP, 42/1 GP, 44 GP, 40/2 GP, 24/10 GP, 65/2 F, 26/3 GP, 29/2 S, 29/3 GP, 12/3 GP, 12/4 GP, 12/7	5	5

		chodniku.		GP, Długość: 610		
Katowicka	Pas dla rowerów	Wydzielenie pasa rowerowego w kolorze czerwonym po zachodniej stronie ulicy	1330		5	5
Bohaterów Monte Cassino od Katowickiej do Pl. Staszica	Droga dla rowerów	Budowa nowej ścieżki rowerowej (z tyłu stacji paliw)	100	Opole: 26/2 GP, 22/3 GP	5	5
Plac Staszica	Przejazd rowerowy	Budowa nowych przejazdów umożliwiających przejazd pomiędzy wlotami skrzyżowania bez zatrzymania wzdłuż ulicy Oleskiej (wschodnia strona) i pomiędzy Batalionów Chłopskich a Bohaterów Monte Cassino	90	Nie dotyczy	2	1
Oleska od Placu Staszica do przystanku MZK „Oleska”	Droga dla rowerów	Wydzielenie drogi dla rowerów na chodniku po południowej stronie ulicy (dwukierunkowej do Czaplaka od Pl. Staszica)	400	Opole: 1 SP	2	1
Oleska od Żeromskiego do przystanku MZK „Oleska”	Pas dla rowerów	Wydzielenie pasa rowerowego w kolorze czerwonym po południowej stronie ulicy (wymagane zwiększenie szerokości jezdni z likwidacją pasa włączeniowego)	110	Nie dotyczy	2	1

Oleska od Czaplaka do posesji nr 11	Pas dla rowerów	Wydzielenie pasa rowerowego w kolorze czerwonym po północnej stronie ulicy	200	Nie dotyczy	2	1
Oleska od Żeromskiego do Sienkiewicza	Droga dla rowerów	Wydzielenie drogi dla rowerów na chodniku po południowej stronie ulicy	110	Opole: 78/2 GP	2	1
Sienkiewicza od Oleskiej do Kominka	Droga dla rowerów	Wydzielenie jednokierunkowej drogi dla rowerów na chodniku po wschodniej stronie ulicy	140	Opole: 76/4 GP, 8 SP	3	1
Sienkiewicza od Luboszyckiej do Kominka	Pas dla rowerów	Wydzielenie pasa do ruchu rowerowego w jezdni po zachodniej stronie ulicy o nawierzchni w kolorze czerwonym.	200	Nie dotyczy	3	1
Sienkiewicza od Kominka do Luboszyckiej	Droga dla rowerów	Wydzielenie jednokierunkowej drogi dla rowerów na chodniku po wschodniej stronie ulicy z zastosowaniem czerwonej barwy (obowiązuje w kierunku północnym) Warunkiem inwestycji jest ograniczenie parkowania samochodów osobowych na chodniku.	190	Opole: 85/1 G, 109/1 G, 109/2 F	3	1
Nysy Łużyckiej od Placu Konstytucji 3 Maja do ul. Bończyka	Ciąg pieszo - rowerowy	Oznaczenie ciągu pieszego jako ciągu pieszo – rowerowego po północnej stronie ulicy (mostu Pamięci Sybiraków) z jednoczesnym	330	Opole: 33/3 GP	2	1

		wydzieleniem czerwonego pasa przeznaczanego dla ruchu rowerowego.				
Nysy Łużyckiej od Bończyka do Wrocławskiej	Droga dla rowerów	Przebudowa chodnika na drogę rowerową z równoległym chodnikiem	140	Opole: 35/12 GP, 35/14 GP, 36 SP, 37/2 GP, 37/5 GP, 18/5 SP	2	1
Łącznik Żwirki i Wigury – Korfatego (wzdłuż Młynówki)	Droga dla rowerów	Wydzielenie drogi rowerowej na chodniku (w na odcinku ok. 60m poszerzyć do min. 3 metrów).	150	Opole: 80/2 G, 79/3 GP	3	1
Wrocławska od pl. Piłsudskiego do Nysy Łużyckiej	Pas dla rowerów	Wydzielenie pasów rowerowych po obu stronach ulicy.	660	Nie dotyczy Długość: 2x330	2	1
Luboszycka od Sienkiewicza do Waryńskiego	Kontrapas	Wydzielenie pasa rowerowego po północnej stronie ulicy jednokierunkowej w kierunku ul. Sienkiewicza w przypadku zmiany organizacji ruchu	125	Nie dotyczy	3	1
Ks. Baldego	Kontrapas	Wydzielenie pasa rowerowego po zachodniej stronie ulicy jednokierunkowej w kierunku ul. Katedralnej w przypadku zmiany organizacji ruchu	140	Nie dotyczy	1	1
Książąt Opolskich od Kominka do	Kontrapas	Wydzielenie pasa rowerowego po wschodniej stronie ulicy	150	Nie dotyczy	1	1

Katedralnej		jednokierunkowej w kierunku placu Konstytucji 3 Maja w przypadku zmiany organizacji ruchu				
Książąt Opolskich od Kominka do Sądowej	Pas dla rowerów	Wydzielenie pasa rowerowego po zachodniej stronie ulicy	170	Nie dotyczy	1	1
Katedralna od Piastowskiej do Malczewskiego	Kontrapas	Wydzielenie pasa rowerowego po południowej stronie ulicy jednokierunkowej w kierunku ulicy Łangowskiego w przypadku zmiany organizacji ruchu	300	Nie dotyczy	1	1
Łangowskiego	Kontrapas	Wydzielenie pasa rowerowego po północnej stronie ulicy jednokierunkowej w kierunku ulicy Katedralnej	100	Nie dotyczy	1	1
Grunwaldzka od Matejki do Żeromskiego	Kontrapas	Wydzielenie pasa rowerowego po północnej stronie ulicy jednokierunkowej w kierunku ulicy Żeromskiego. Warunkiem inwestycji jest zmiana sposobu parkowania samochodów osobowych (na parkowanie równoległe).	240	Nie dotyczy	3	1
Grunwaldzka od Matejki do Katowickiej	Kontrapas	Wydzielenie pasa rowerowego po południowej stronie ulicy jednokierunkowej w kierunku ulicy Katowickiej.	330	Nie dotyczy	3	1

Kośnego od Żeromskiego do Matejki	Kontrapas	Wydzielenie pasa rowerowego po południowej stronie ulicy jednokierunkowej w kierunku ulicy Katowickiej.	220	Nie dotyczy	3	1
Kośnego od Katowickiej do Matejki	Kontrapas	Wydzielenie pasa rowerowego po północnej stronie ulicy jednokierunkowej w kierunku ulicy Żeromskiego.	330	Nie dotyczy	3	1
Zamkowa – pl. Wolności (do Zwierzynieckiej)	Kontrapas	Wydzielenie pasa rowerowego po północnej stronie ulicy jednokierunkowej w kierunku ulicy Piastowskiej.	300	Nie dotyczy	1	1
Żwirki i Wigury	Pas dla rowerów	Wydzielenie pasa rowerowego po zachodniej stronie ulicy. Pas obowiązuje w kierunku południowym.	300	Nie dotyczy	1	1
Reymonta od Ozimskiej do 1 Maja	Kontrapas	Wydzielenie pasa rowerowego po zachodniej stronie ulicy jednokierunkowej w kierunku ulicy 1 Maja.	500	Nie dotyczy	3	1
Reymonta od 1 Maja do Armii Krajowej	Droga dla rowerów	Budowa nowej drogi dla rowerów po zachodniej stronie ulicy	140	Opole: (Arkusz 49) 60 G	3	1
Kościuszki od Kołłątaja do Reymonta	Kontrapas	Wydzielenie pasa rowerowego po południowej stronie ulicy jednokierunkowej w kierunku ulicy Reymonta. Warunek przeprowadzenia	150	Nie dotyczy	3	1

		inwestycji stanowi zmiana sposobu parkowania pojazdów samochodowych.				
Kościuszki od Katowickiej do Reymonta	Kontrapas	Wydzielenie pasa rowerowego po północnej stronie ulicy jednokierunkowej w kierunku ulicy Reymonta. Warunek przeprowadzenia inwestycji stanowi zmiana sposobu parkowania pojazdów samochodowych pomiędzy ul. Reymonta a Dubois.	500	Nie dotyczy	3	1
Miarki od Mickiewicza do Katowickiej	Pas dla rowerów	Wydzielenie pasa rowerowego po północnej stronie jezdni. Warunkiem przeprowadzenia inwestycji jest zmiana sposobu parkowania.	140	Nie dotyczy	3	1
Orzeszkowej	Droga dla rowerów	Oznaczenie wschodniego chodnika jako drogi dla rowerów.	135	Opole: 78 G	3	1
Dubois od Dekabrystów do Ozimskiej	Kontrapas	Wydzielenie pasa rowerowego po wschodniej stronie ulicy jednokierunkowej w kierunku ulicy Ozimskiej	580	Nie dotyczy	3	1
Dubois od Armii Krajowej do Dekabrystów	Pas dla rowerów	Wydzielenie pasa rowerowego po wschodniej stronie ulicy	150	Nie dotyczy	3	1

Dubois od Dekabrystów do Armii Krajowej	Kontrapas	Wydzielenie pasa rowerowego po zachodniej stronie ulicy jednokierunkowej w kierunku ulicy Armii Krajowej	150	Nie dotyczy	3	1
Ozimska od Plebiscytowej do przystanku MZK Ozimska - Katowicka	Pas autobusowy z dopuszczeniem ruchu dla rowerzystów	Obowiązuje w kierunku ul. Reymonta.	300	Nie dotyczy	1	3
Ozimska od Katowickiej do pl. Jana Pawła II	Pas dla rowerów	Wydzielenie pasa dla rowerów po północnej stronie ulicy o nawierzchni w kolorze czerwonym (szerokość 1,25 m).	170	Nie dotyczy	1	3
Ozimska od pływalni do Plebiscytowej	Droga dla rowerów	Przebudowa chodnika w parku polegająca na wydzieleniu jednokierunkowej drogi dla rowerów o nawierzchni w kolorze czerwonym (w kierunku wiaduktu). Inwestycja zakłada również budowę przejazdu rowerowego przez ul. Plebiscytową.	260	Opole: 48/2 GP, 48/4 SP, 48/3 SP, 47/2 SP, 42/1 SP, 42/2 SP	1	1
Ozimska od Reymonta do posesji 30	Pas dla rowerów	Wydzielenie pasa dla rowerów po południowej stronie ulicy o nawierzchni w kolorze czerwonym.	110	Nie dotyczy	1	3
Ozimska od posesji 30 do Katowickiej	Droga dla rowerów	Przebudowa chodnika w celu wydzielenia jednokierunkowej drogi dla rowerów z nawierzchnią w kolorze	380	Opole (Ark. 46): 76 F	1	3

		czerwonym po południowej stronie drogi (obowiązuje w kierunku ul. Katowickiej). Warunkiem przeprowadzenia inwestycji jest likwidacja miejsc parkingowych.				
Ozimska od Katowickiej do pływalni	Pas dla rowerów	Wydzielenie pasa dla rowerów po południowej stronie ulicy o nawierzchni w kolorze czerwonym (szerokość 1,25 m)	150		1	3
Ozimska od Placu Wolności do Kołłątaja	Kontrapas	Wydzielenie kontrapasa rowerowego po południowej stronie jezdni (obowiązuje w kierunku ul. Reymonta) z instalacją separatorów.	170	Nie dotyczy	1	2
Ozimska od Reymonta do Kołłątaja	Pas dla rowerów	Wydzielenie pasa dla rowerzystów po północnej stronie ulicy z nawierzchnią w kolorze czerwonym.	150	Nie dotyczy	1	3
Ozimska od pl. Jana Pawła II do pl. Teatralnego	Pas autobusowy z dopuszczeniem ruchu dla rowerzystów	Obowiązuje w kierunku Placu Wolności.	240	Nie dotyczy	1	3
Ozimska od wiaduktu do Plebiscytowej	Droga dla rowerów	Przebudowa chodnika w celu wydzielenia jednokierunkowej drogi dla rowerów po północnej stronie drogi (obowiązuje w kierunku ul. Plebiscytowej) . Inwestycja zakłada budowę zjazdu na ulicę przed	260	Opole: (55) 1/4 SP, 1/5 SP, (46) 43/1 GP, 35/13 GP, 35/12 SP, 38/2 SP, 34/5 GP	1	1

		skrzyżowaniem z ul. Plebiscytową.				
Ozimska od Kołłątaja do Reymonta	Pas autobusowy z dopuszczeniem ruchu dla rowerzystów	Obowiązuje w kierunku ul. Reymonta.	140	Nie dotyczy	1	3
Kołłątaja od Damrota do Ozimskiej	Pas autobusowy z dopuszczeniem ruchu dla rowerzystów	Obowiązuje w kierunku ul. Ozimskiej.	300	Nie dotyczy	1	3
Kołłątaja od Damrota do 1 Maja	Pas autobusowy z dopuszczeniem ruchu dla rowerzystów	Obowiązuje w obu kierunkach.	160	Nie dotyczy	1	3
Ciąg Żeromskiego – Reymonta od ronda do Ozimskiej	Pas autobusowy z dopuszczeniem ruchu dla rowerzystów	Obowiązuje w kierunku ul. Ozimskiej.	380	Nie dotyczy	2	4
Sienkiewicza od Kominka do Osmańczyka	Pas autobusowy z dopuszczeniem ruchu dla rowerzystów	Obowiązuje w kierunku Placu Kopernika.	120	Nie dotyczy	1	3
Wyspa Pasieka: 11 Listopada, Ks. Jana Dobrego (od Odrowążów do Pasiecznej), Konsularna, Odrowążów,	Ulice jednokierunkowe dostępne dla rowerów w obu kierunkach	Umieszczenie tabliczki T-22 (nie dotyczy rowerów jednośladowych) pod znakiem B-2 (zakaz wjazdu).	2035	Nie dotyczy	1*	1*

Powstanców Śl. (od Barlickiego do ks. Dobrego), Pasieczna, Niedziałkowskiego, Ostrówek						
Rynek, Muzealna, Osmańczyka, Krakowska (od Pl. Wolności do Damrota)	Ulice niedostępne dla ruchu samochodowego	Umieszczenie tabliczki T-22 (nie dotyczy rowerów jednośladowych) pod znakiem B-1 (zakaz ruchu w obu kierunkach) do momentu wprowadzenia docelowej organizacji ruchu w Śródmieściu	847	Nie dotyczy	*	*
Rynek, Krakowska (od Pl. Wolności do Damrota), Mozarta, Krawiecka, Św, Wojciecha, Krupnicza (od Koraszewskiego do Księżąt Opolskich), Muzealna, Osmańczyka, Malczewskiego (od Krupniczej do Osmańczyka)	Ulice niedostępne dla ruchu samochodowego	Umieszczenie tabliczki T-22 (nie dotyczy rowerów jednośladowych) pod znakiem B-1 (zakaz ruchu w obu kierunkach) przy wprowadzeniu docelowej organizacji ruchu w Śródmieściu	1672	Nie dotyczy	1	1
Śródmieście	Ulice jednokierunkowe dostępne dla rowerów	Umieszczenie tabliczki T-22 (nie dotyczy rowerów jednośladowych)	4980	Nie dotyczy	*	*

	w obu kierunkach	pod znakiem B-1 (zakaz ruchu w obu kierunkach) do momentu wprowadzenia docelowej organizacji ruchu w Śródmieściu				
Śródmieście	Ulice jednokierunkowe dostępne dla rowerów w obu kierunkach	Umieszczenie tabliczki T-22 (nie dotyczy rowerów jednośladowych) pod znakiem B-1 (zakaz ruchu w obu kierunkach) przy wprowadzeniu docelowej organizacji ruchu w Śródmieściu	5001	Nie dotyczy	1	1
Krakowska	Ścieżka rowerowa (dywestycja!)	Likwidacja drogi dla rowerów ze względu na liczne kolizje z pieszymi przechodzącymi przez nią. W zamian proponuje się zezwolenie na poruszanie się rowerzystów po całej szerokości deptaka (co zmusi rowerzystów do obniżenia prędkości i zachowywania szczególnej ostrożności).	-310	Nie dotyczy	*	*
Dworska	Ciąg pieszo - rowerowy	Wyłączenie z ruchu pojazdów samochodowych odcinka od posesji nr 59a (Prószkowska) do Krapkowickiej w celu przebudowy na ciąg pieszo - rowerowy	220	Szczepanowice: 74 GP	4	2
Wrocławska od Partyzanckiej do	Ciąg pieszo - rowerowy	Oznaczenie chodnika jako ciągu pieszo	820	Półwieś: 124/1 SP, 98/1 SP, 99/1 SP, 97/14 SP, 12/5 S, 12/3 S, 12/4	4	2

wjazdu na most nad kanałem Ulgi)		– rowerowego.		F, 124/3 SP		
Wrocławska – most nad kanałem Ulgi	Droga dla rowerów	Wyznaczenie nawierzchni przeznaczonych dla rowerzystów czerwoną barwą.	190	Nie dotyczy	4	2
Wrocławska od Zamkniętej do Nysy Łużyckiej	Droga dla rowerów	Przebudowa ciągu pieszego w celu wydzielenia dwukierunkowej drogi dla rowerów po wschodniej stronie ulicy, z zastosowaniem czerwonej barwy nawierzchni przeznaczonych dla ruchu rowerowego.	370	Opole: 2/1 G, 1 SP	2	1
Droga od skrz. ul. Krapkowickiej z Odrodzenia do mostu nad kanałem Ulgi	Pas dla rowerów	Wydzielenie pasa dla rowerów w stronę Wyspy Bolko po południowej stronie drogi	570	Nie dotyczy	4	2
Skrzyżowanie ul. Krapkowickiej z Odrodzenia	Przejazd rowerowy	Budowa dwóch przejazdów rowerowych łączących ul. Odrodzenia z drogą do wyspy Bolko	20	Nie dotyczy	4	2
Niemodlińska od Dambonia do posesji 71	Droga dla rowerów	Przebudowa ciągów pieszych po obu stronach ulicy w celu wydzielenia jednokierunkowych dróg dla rowerów.	1140	Nie dotyczy Długość: 2x570	1	3
Niemodlińska posesji 71 do Prószkowskiej	Droga dla rowerów	Przebudowa ciągów pieszych po obu stronach ulicy w celu wydzielenia jednokierunkowych dróg dla rowerów.	1220	Nie dotyczy	1	2

		Warunkiem inwestycji jest likwidacja miejsc parkingowych po południowej stronie ulicy.		Długość: 2x610		
Niemodlińska od Prószkowskiej do Spychalskiego	Droga dla rowerów	Przebudowa ciągu pieszego po stronie południowej w celu wydzielenia drogi dla rowerów	260	Opole: 8/3 GP Szczepanowice: 23/2 GP, 26/17 GP, 8/10 GP, 7/3 GP, 7/6 GP	1	2
Spychalskiego od Niemodlińskiej do mostu nad Kanałem Ulgi	Droga dla rowerów	Budowa drogi dla rowerów po południowej stronie ulicy	140	Szczepanowice: 7/4 GP, 7/5 GP, 6/1 GP, 7/2 GP, 6/2 GP, 5/2 SP, 4/2 GP, 4/5 GP, 4/7 GP	1	2
Wojska Polskiego od Niemodlińskiej do stacji Opole Zachodnie	Droga dla rowerów	Modernizacja nawierzchni ciągu pieszego w celu przekształcenia na drogę dla rowerów z równoległym chodnikiem.	240	Szczepanowice: 5/1 SP, 6/1 GP, 10/2 GP, 8/1 GP, 9/1 GP, 16 SP, 14/2 F, 14/3 F,	4	2
Wojska Polskiego od stacji Opole Zachodnie do Wróblewskiego przy Gospodarczej	Droga dla rowerów	Wydzielenie dwukierunkowej drogi dla rowerów na chodniku po zachodniej stronie ulicy przy zastosowaniu czerwonej barwy nawierzchni przeznaczonej dla ruchu rowerowego. Oznaczenie przejazdu pod stacją kolejową jako ciągu pieszo – rowerowego.	400	Szczepanowice: 2 SP, 12/2 GP, 14 SP, 32 SP, 40/1 G, 39/2 GP, 49/1 SP	4	2
Wróblewskiego od Gospodarczej do	Ciąg pieszo - rowerowy	Przebudowa chodnika polegająca na poszerzeniu do szerokości min. 250	400	Szczepanowice: 49/1 SP, 87/2 S	4	2

Prószkowskiej		cm w celu utworzenia ciągu pieszo - rowerowego				
Prószkowska od Wróblewskiego do Chmielowickiej	Ciąg pieszo - rowerowy	Przebudowa chodnika polegająca na poszerzeniu min. o 80 cm (docelowa szerokość – min. 3,0 m) w celu utworzenia ciągu pieszo - rowerowego	180	Szczepanowice: 87/2 S , 21/1 SP	4	2
Prószkowska od Chmielowickiej do posesji nr 78	Ciąg pieszo - rowerowy	Oznaczenie ciągu pieszego jako ciągu pieszo – rowerowego po zachodniej stronie ulicy	260	Szczepanowice: 21/1 SP, 21/2 W	4	2
Skrz. Prószkowskiej z Wróblewskiego	Przejazd rowerowy	Budowa przejazdu rowerowego przez ul. Prószkowską oraz ścieżki rowerowej do ul. Parkowej	45	Szczepanowice: 21/1 SP, 22/2 SP, 81 GP	4	2
Rataja	Ciąg pieszo - rowerowy	Oznaczenie ciągu pieszego jako ciągu pieszo – rowerowego po północnej stronie ulicy	642	Opole: 2/3 SP, 18/1 SP, 19/2 GP, 3/3 SP, 19/8 GP, 13/21 SP,	2	2
Grota Roweckiego (od posesji 2) do ul. Wodociągowej	Droga dla rowerów	Budowa drogi dla rowerów na ul. Grota Roweckiego między ul. Sosnkowskiego a posesją nr 2 (strona południowa) oraz na ul. Wodociągowej od ciągu pieszo-rowerowego do ul. Sosnkowskiego (strona północna) z przejazdem rowerowym łączącym oba ciągi	120	Gosławice: 15 GP, 47 GP, 48 GP	2	2
Oleska od Wodociągowej do pl.	Droga dla rowerów	Przebudowa chodnika w celu wydzielenia dwukierunkowej drogi dla	200	Opole: 23 SP, 21/6 K, 21/11 K, 26/1	2	1

Staszica		rowerów po wschodniej stronie ulicy, przy zastosowaniu czerwonej barwy nawierzchni przeznaczonej dla ruchu rowerowego		GP,		
Okulickiego, Sosnowskiego od Grota – Roweckiego do Okulickiego	Ciąg pieszo - rowerowy	Oznaczenie ciągów pieszych jako ciągi pieszo – rowerowe.	950	Opole: 35/16 SP, 36/1 SP, 36/2 SP, 39/16 SP, 35/17 SP, 67/2 GP, 38/1 SP, 39/5 SP, 45/8 SP, 49/8 SP, 45/9 SP, 39/17 SP, 39/2 SP, 45/9 SP, 49/9 SP, 50/2 GP, 51/2 GP, 52/2 SP, 53/2 SP, 54/2 GP, 55/2 SP, 56/2 GP	2	2
Sosnkowskiego od działki 52/2 (przy markecie) do Wodociągowej	Ciąg pieszo - rowerowy	Przebudowa i poszerzenie chodnika w celu wyznaczenia ciągu pieszo - rowerowego	130	Opole: 100 GP	2	2
Sosnkowskiego od Okulickiego do Pużaka	Ciąg pieszo - rowerowy	Oznaczenie ciągu pieszego jako ciągu pieszo – rowerowego po wschodniej i zachodniej stronie ulicy	2100	Gosławice: 1172 GP, 1177 GP, 1180 GP, 1185 GP, 1186 GP, 1163/6 GP Opole: 2/6 SP, 4/13 SP, 5/5 SP, 5/16 SP, 6/4 SP, 6/6 SP, 7/3 SP, 7/5 SP, 9/18 SP, 9/19 SP, 9/21 SP, 14/4 SP, 17/2 SP, 18/2 SP, 19/2 SP, 21/1 SP, 20/2 SP, 64/2 SP, 23/2 SP, 24/2 SP, 26/2 SP, 28/4 SP, 30/2 SP, 34/2 SP, 35/8 SP, 8/5 SP, 8/3 SP, 72 SP	2	2

				Długość: 2x1050		
Pużaka od Sosnkowskiego do Wiejskiej	Droga dla rowerów	Przebudowa chodnika po zachodniej stronie ulicy w celu wydzielenia dwukierunkowej drogi dla rowerów	1300	Gosławice: 1313/1 GP, 1312/4 GP, 1311/3 GP, 1310/7 GP, 1310/9 GP, 1308/4 GP, 1307/4 GP, 1305/4 GP, 1306/1 GP, 1304/3 GP, 1301/1 GP, 1299/3 GP, 1291/2 GP, 1294/2 GP, 1295/5 GP, 1295/8 GP, 1295/11 GP, 1286/2 GP, 1284/2 GP, 1278/2 GP, 1274/3 GP, 1273/3 GP, 1272/3 GP, 1256/3 GP, 1237/2 GP, 1235/2 GP, 1230/2 GP, 1229/2 GP, 1225 GP, 1223/4 GP, 1212/2 GP, 1210/2 GP, 1203/8 GP, 1202 GP, 1192 GP, 1189 GP, 1188 GP, 1183 GP, 1182 GP, 1175 GP	4	2
Sosnkowskiego od Wodociągowej do Horoszkiewicza	Ciąg pieszo - rowerowy	Przebudowa chodnika po południowej stronie ulicy – poszerzenie i przekształcenie w ciąg pieszo - rowerowy	750	Opole: 18/4 SP, 18/39 SP	4	2
Horoszkiewicza	Droga dla rowerów	Przebudowa chodnika po zachodniej stronie ulicy w celu wydzielenia dwukierunkowej drogi dla rowerów	380	Opole: 18/40 SP	1	2
Sosnkowskiego od Horoszkiewicza do	Droga dla rowerów	Przebudowa chodnika po północnej stronie ulicy w celu wydzielenia dwukierunkowej drogi dla rowerów	500	Opole: 15/165 SP, Gosławice: 1317/41 GP, 1336/2 GP,	4	2

Szarych Szeregów				1337/1 SP		
Sosnkowskiego od Szarych Szeregów do Wiejskiej	Droga dla rowerów	Budowa drogi dla rowerów po północnej stronie ulicy (w pasie zieleni)	190	Gosławice: 1337/1 SP	4	2
Wschodnia od Grudzickiej do „zakrętu” (granica obszarów ew. Opole, Nowa Wieś Kr., Kolonia Gosławicka)	Ciąg pieszo - rowerowy	Przebudowa chodnika po północnej stronie ulicy na ciąg pieszo – rowerowy	940	Nowa Wieś Królewska: 12/1 GP, 14/1 SP, 15/1 SP, 16/3 SP, 18/2 SP, 19/3 SP, 20/3 SP, 50/1 GP, 51/2 GP, 52/2 GP, 53/2 GP Kolonia Gosławicka: 200/4 GP, 35/2 SP, 34/2 GP, 202/4 GP, 44/2 GP, 64/3 SP, 63/3 GP, 61/3 GP, 59 GP, 204/1 GP, 58/2 GP, 56/2 GP, 54 GP, 37/2 SP	4	2
Wschodnia od Grudzickiej do „zakrętu” (granica obszarów Ew. Opole, Nowa Wieś Kr., Kolonia Gosławicka)	Pas dla rowerów	Wydzielenie pasów dla rowerów po obu stronach ulicy z instalacją separatorów oddzielających pas rowerowy od jezdni	940	Nie dotyczy	4	2
Wschodnia od Grudzickiej do „zakrętu” (granica obszarów ew. Opole, Nowa Wieś Kr.,	Ciąg pieszo - rowerowy	Oznaczenie chodnika po południowej stronie ulicy jako ciąg pieszo – rowerowy obowiązujący w kierunku ul. Głogowskiej	940	Nie dotyczy	4	2

Kolonia Gośławicka)						
Gośławicka od Wschodniej do Grudzickiej	Droga dla rowerów	Budowa drogi dla rowerów	180	Kolonia Gośławicka: 204/1 GP, 61/3 GP	4	2
Grudzicka od przejazdu kolejowego do posesji 65	Droga dla rowerów	Budowa drogi dla rowerów po wschodniej stronie ulicy	230	Kolonia Gośławicka: 212 SP, 101/1 PP, 130/1 SP, 131/1 SP, 132/1 SP, 133/1 GP, 136/1 SP, 137/1 SP, 141/1 SP, 142/1 SP, 144/1 SP	4	2
Wschodnia od „zakrętu” do Rejtana	Ciąg pieszo - rowerowy	Przebudowa chodnika po południowej stronie ulicy na ciąg pieszo – rowerowy z budową zjazdu do ulicy Głogowskiej	1350	Nowa Wieś Królewska: 9 SP, 132/3 SP, 5/1 SP, 6/1 SP, 7/1 GP	4	2
Głogowska od Ozimskiej do Wschodniej	Ciąg pieszo - rowerowy	Oznaczenie ciągu pieszego jako ciągu pieszo – rowerowego po wschodniej stronie ulicy	970	Opole: 273 SP, 267/33 SP, 267/14 SP, 280/9 GP, 137 SP	4	2
Światowida, Sandomierska (od Światowida do TESCO)	Ciąg pieszo - rowerowy	Poszerzenie chodnika po południowej stronie ulicy o 40 – 70 cm w celu przekształcenia w ciąg pieszo - rowerowy	900	Opole: 241 GP, 280/3 GP, 242/1 GP, 282 GP, 277/5 G, 277/4 G, 284/2 G, 285/2 G, 286/1 G, 267/8 G	4	2
Traugutta	Pas dla rowerów	Wydzielenie pasa dla rowerów po północnej stronie drogi	320	Nie dotyczy	4	2
Buhła	Pas dla rowerów	Wydzielenie pasa dla rowerów po południowej stronie drogi	610	Nie dotyczy	4	2

Gorzołki, Oświęcimska od Buhła do Gorzołki	Pas dla rowerów	Wydzielenie pasa dla rowerów po południowej stronie drogi	497	Nie dotyczy	4	2
Drogi polne: od Łukasiewicza do Przeskok, od Świętokrzyskiej do Przeskok oraz wzdłuż stawu na ul. Olimpijskiej (od strony zachodniej), łącznik Olimpijska – Świętokrzyska, łącznik Podlesie - Przeskok	Ciąg pieszo - rowerowy	Budowa ciągów pieszo – rowerowych (Długości poszczególnych odcinków: 1560 + 1500 +1000+ 430+480)	4970	Groszowice: 211 GP, Grudzice: 93 GP,898/96 GP, 899/96 GP, 901/86 F, 228/14 GP Malina: 735 GP, 134 GP, 192 GP, 193 GP, 194 GP, 197 GP, 199 GP, 200 GP, 201 GP, 203 GP, 204 GP, 207 GP, 208 GP, 209 GP, 210 GP, 211 GP, 212 GP, 213 GP, 214 GP, 191 F, 195 F, 198 F, 202 F, 205 F, 206 F, 146 GP	5	3
Ozimska od Plebiscytowej do wiaduktu	Droga dla rowerów	Wydzielenie dwukierunkowej drogi dla rowerów na chodniku po południowej stronie ulicy z zastosowaniem czerwonej barwy nawierzchni przeznaczonej dla ruchu rowerowego. W miejscu zatoki przystankowej budowa nowej drogi dla rowerów – z tyłu wiaty.	300	Opole: (AR 55) 1/4 SP, 1/5 SP	1	1
Pomiędzy ul. Strzelców Bytomskich a ulicą Lubliniecką	Kładka	Budowa kładki nad Odrą	120	Nie dotyczy	5	3

Ciąg: Parkowa od mostu Spychalskiego przez groblę między ogrodami działkowymi do planowanej nowej kładki	Ciąg pieszo - rowerowy	Budowa ciągu pieszo – rowerowego, z poszerzeniem chodnika wzdłuż Odry	850	Szczepanowice: 19/1 SP, 19/2 SP, 18 S, 146/2 GP, 20 SP, 63/1 GP, Opole: 1/3 GP	1	2
Groszowice – od Brzegowej do Oświęcimskiej	Ciąg pieszo - rowerowy	Budowa ciągu pieszo - rowerowego	1300	Groszowice: 81/2 GP, 76/2 GP, 177/1 GP, 177/2 GP, 171/2 GP, 34/2 GP, 31/2 GP, 35/2 GP, 170/2 F, 32/2 F, 33/2 SP, 30/2 SP, 29/2 SP, 28/2 SP, 27/2 SP, 35/8 S, 35/7 S, 227 GP	4	2
Groszowice – Józefa od Gołębiej do Augustyna z przedłużeniem do MSO	Ciąg pieszo - rowerowy	Budowa ciągu pieszo - rowerowego	650	Groszowice: 62 G, 134 G	4	2
Groszowice - od Popiełuszki 54 przez MSO, kamionkę Bolko do ciągów Odra uRzeka	Ciąg pieszo - rowerowy	Budowa ciągu pieszo - rowerowego	3000	Groszowice: 112 GP, 134 GP, 1/22 GP, 18/2 GP, 19/4 GP, 61 F, 55/3 GP, 55/4 GP, 56/1 GP, 2/1 GP, 61 SF Nowa Wieś Królewska: 39/4 GP, 18 GP, 5/46 GP, 4 GP, 3 GP, 6/2 GP, 6/6 GP, 66/7 S	4	2

Luboszycka od Kępskiej do Chabrów	Ciąg pieszo - rowerowy	Budowa ciągu pieszo – rowerowego po zachodniej stronie ulicy	1600	Zakrzów: 385 GP, 1154 GP, 1155 SP	5	3
Walecki (od Granicznej) – Marka z Imielnicy (do Przyjaźni)	Droga dla rowerów	Budowa drogi dla rowerów po zachodniej stronie ulicy	1200	Nowa Wieś Królewska: 2 SP, 1 S/PKP, 58 S/PKP, 1/4 S/PKP, 20 GP, 2/1 SP, 2/2 SP, 37 SP	5	5
Łącznik Graniczna – „Odra uRzeka”	Ciąg pieszo - rowerowy	Oznaczenie chodnika jako ciąg pieszo – rowerowy	120	Nie dotyczy	5	5
Wzdłuż Młynówki od Korfanteo do śluzy (po wschodniej stronie)	Droga dla rowerów	Budowa drogi dla rowerów z równoległym chodnikiem	450	Opole: 62 GP, 2 K, 63 GP	3	2
Popiełuszki od posesji 52 do Buhla	Droga dla rowerów	Przebudowa (poszerzenie chodnika) po zachodniej stronie ulicy w celu wytyczenia drogi dla rowerów	500	Groszowice: 39 SP, 84/4 GP	4	2
Mieleckiego	Ulica jednokierunkowa dostępna dla rowerów w obu kierunkach	Umieszczenie tabliczki T-22 (nie dotyczy rowerów jednośladowych) pod znakiem B-2 (zakaz wjazdu).	271	Nie dotyczy	5	3
Budowlanych od Mieleckiego do Głowackiego	Droga dla rowerów	Przebudowa ciągu pieszego w celu wydzielenia dwukierunkowej drogi dla rowerów równoległej do chodnika.	880	Zakrzów: 331 SP	5	3
Budowlanych od Głowackiego do Jana	Droga dla rowerów	Budowa nowej drogi dla rowerów po wschodniej stronie ulicy	580	Zakrzów: 709 SP	5	3

III Sobieskiego (nr 1)						
Aleja Solidarności	Droga dla rowerów	Budowa drogi dla rowerów	900	Nie dotyczy	–	–
Wiadukt ul. Reymonta	Droga dla rowerów	Budowa drogi dla rowerów po obu stronach wiaduktu	580	Nie dotyczy (w realizacji)	–	–

*- możliwość realizacji przed rozpoczęciem wdrażania „Programu...”

Podane odległości są odległościami szacowanymi

Oznaczenia własności działek ewidencyjnych:

SP - właściciel Skarb Państwa, władający Prezydent Miasta Opola; **S** – właściciel Skarb państwa; **SF** – właściciel Skarb Państwa, władający – osoba fizyczna lub przedsiębiorstwo; **F** – właściciel osoba fizyczna lub przedsiębiorstwo; **G** – właściciel Gmina Opole; **GP** – właściciel Gmina Opole, władający – Prezydent Miasta Opole; **W** – właściciel Województwo Opolskie; **PP** – właściciel Powiat Opolski, władający Prezydent Miasta Opole; **K** – tereny kolejowe – właściciel Skarb Państwa