

5. Program podniesienia atrakcyjności miejskiej komunikacji autobusowej

5.1. Propozycje działań zapewniających skrócenie czasów jazdy autobusów.

Wzrost przewozów w miejskiej komunikacji autobusowej uzyskać można wyłącznie poprzez znaczące uatrakcyjnienie transportu miejskiego względem komunikacji indywidualnej. W mieście bez tramwajów, jak również bez niekonwencjonalnych środków lokomocji poruszających się wydzielonymi z ruchu samochodów szlakami, najbardziej skuteczną możliwością zwiększenia przewozów autobusami miejskimi jest zapewnienie im wydzielonych tras przejazdu oraz innych priorytetów (głównie sterowanie sygnalizacją świetlną) na najbardziej zatłoczonych drogach w mieście. Brak zdecydowanych działań w tym zakresie nie przyniesie poprawy stanu istniejącego. Działania powyższe w pierwszym etapie skoncentrować należy na odcinkach łączących centrum miasta z największymi osiedlami: Armii Krajowej i Zaodrze, ponieważ na tych kierunkach liczyć można na najwyższy udział komunikacji zbiorowej w przemieszczaniu mieszkańców.

Kolejne najbardziej skuteczne działania zmierzające do podniesienia atrakcyjności komunikacji miejskiej to:

- zapewnienie dogodnych lokalizacji przystanków, w tym zwiększenie gęstości lokalizacji przystanków w centrum miasta, tak aby odległość pomiędzy kolejnymi przystankami nie przekraczała 400 m,
- zagwarantowanie synchronizacji godzin odjazdów poszczególnych linii na wspólnych odcinkach tras, tak aby najdłuższy czas oczekiwania na autobus w szczycie nie przekraczał 8 minut,
- ogólna poprawa komfortu oczekiwania na przystankach, w szczególności ograniczenie negatywnego wpływu złych warunków atmosferycznych (wiaty, ławki, zadaszenia),
- zmniejszenie odległości dojść pieszych pomiędzy różnymi środkami lokomocji w węzłach przesiadkowych,
- działania ograniczające dostępność centrum miasta komunikacją indywidualną (opłaty parkingowe, limitowanie ilości miejsc parkingowych, ograniczenia swobody przejazdu ulicami w ścisłym centrum (ulice jednokierunkowe i strefy piesze).

Analizując możliwość usprawnienia ruchu autobusów komunikacji miejskiej, należy zauważyć dwa podstawowe czynniki, których występowanie jest przyczyną obecnego stanu rzeczy w Opolu. Pierwszym z nich jest fakt utraty w godzinach szczytu przepustowości podstawowych ciągów ulicznych, wynikający z występowania zbyt dużej liczby samochodów osobowych. Drugi z nich to brak możliwości rozbudowy tych ciągów na obszarze śródmieścia poprzez ich poszerzenie, połączony z obserwacją braku jakiegokolwiek poprawy po otwarciu dodatkowego pasa do skrętu czy poszerzenia wylotu skrzyżowania.

Splot wymienionych wyżej czynników oznacza, że zatłoczenie układu drogowego Opola jest skutkiem zbyt łatwego dostępu samochodów osobowych do ścisłego centrum miasta i mało atrakcyjnej oferty przewozowej transportu zbiorowego. Skutkuje to nadmiernym udziałem komunikacji indywidualnej w ruchu wewnątrzmijskim i dojazdowym.

Na zbyt łatwy dostęp do miasta składają się:

- promieniste ulice wlotowe do miasta o dużej przepustowości o korzystnie ustawionej sygnalizacji świetlnej,
- stosunkowo duża podaż liczby miejsc parkingowych (legalnych i nielegalnych) w mieście,
- dostępność dla samochodów niemal dokładnie całego obszaru miasta, włączając w to ciasne ulice staromiejskie, podwórka i chodniki.

Poprawa przepustowości ciągów ulicznych dla autobusów musi wiązać się z częściowym ograniczeniem nadmiernych przywilejów dla samochodów. Wynika to z faktu, że komunikacja zbiorowa, jako bardziej wydajna, jest w stanie w ciągu jednostki czasu przemieścić w tym samym przekroju ulicznym kilkakrotnie więcej pasażerów. Doświadczenia innych miast pokazują, że znaczące podniesienie jakości transportu zbiorowego prowadzi do zwiększenia ilości podróżnych i zmniejszenia częstotliwości korzystania z pojazdów przez część osób, co z kolei skutkuje zmniejszeniem natężenia ruchu na drogach w mieście.

Aby zachęcić pasażerów do korzystania z usług przewoźnika miejskiego, należy wydatnie podnieść szeroko rozumiane komfort i niezawodność podróży. Na te dwa pojęcia składają się między innymi:

- dostępność systemu (zasięg oddziaływania danego środka transportu, jego czas pracy, liczba ludzi w obszarze ciężenia, dogodność systemu taryfowego, różnorodność form oferty przewozowej),

- czas podróży (czas dojścia, czas oczekiwania, czas jazdy, czas tracony na przesiadki),
- warunki podróży (warunki i uciążliwość dojścia do przystanku, warunki oczekiwania na przystanku, łatwość i sprawność wsiadania i wysiadania, wygoda w pojeździe, bezpośredniość połączeń, dogodność przesiadania się)
- niezawodność (stabilność układu linii i rozkładów jazdy, regularność kursowania pojazdów, punktualność kursowania pojazdów, pewność uzyskania miejsca w pojeździe, pewność osiągnięcia celu podróży w spodziewanym czasie),
- kryterium ekologiczne (bezpieczeństwo osobiste pasażerów, zagrożenie pasażerów wypadkami drogowymi, oddziaływanie hałasu, wibracji, spalin, atrakcyjność i przyjazność przestrzeni ruchu).



Fot. 5.31. Przykład wydzielonego pasa przeznaczony do ruchu autobusowego (Regensburg, Niemcy)

Metody poprawy funkcjonowania komunikacji autobusowej powinny doprowadzić do powstania takich korytarzy ruchu w mieście, w których autobusy będą mogły poruszać się zgodnie z rozkładem jazdy. Oznacza to ograniczenie dostępności niektórych ciągów dla samochodów, bez zastępowania ich nowymi, równoległymi trasami. Tam, gdzie jest to jeszcze ze względów ruchowych możliwe, proponuje się usprawnianie ruchu komunikacji zbiorowej metodami organizacyjnymi, natomiast tam, gdzie takich możliwości już nie ma, metodami inżynierskimi. Metody organizacyjne obejmują kosmetyczne ingerencje w układ uliczny, możliwe do wprowadzenia w trybie natychmiastowym, polegające bardziej na zmianach w układzie pasów czy sterowaniu sygnalizacją świetlną. Metody inżynierskie polegają głównie na przebudowach układu zastanego w celu fizycznej separacji korytarzy ruchu transportu zbiorowego, należy je konsekwentnie i systematycznie realizować w miarę remontów i modernizacji układu drogowego w mieście. Wyznaczane pasy dla ruchu autobusowego mogą służyć również pojazdom uprzywilejowanym jadącym na sygnale w celu skrócenia czasu dojazdu do określonego miejsca wezwania. Drobne zadania znacząco usprawniające ruch autobusów należy realizować w pierwszej kolejności.



Fot. 5.32. Priorytet dla komunikacji publicznej – wykorzystanie prawoskrętu na przejazd autobusów na wprost w zatokę autobusową.

Do środków poprawiających skuteczność komunikacji miejskiej na obszarze centrum Opolu należy zaliczyć również zmniejszenie dostępności tego obszaru dla samochodów poprzez:

- zwiększenie ilości dróg w strefie staromiejskiej dostępnych jedynie dla wąskiej grupy mieszkańców, ale już nie właścicieli oraz pracowników lokali handlowych, gastronomicznych czy biurowych, w tym urzędów miejskich,
- wyznaczenie na obszarze staromiejskim z szerokim otoczeniem strefy ruchu uspokojonego (Tempo 30), tzw. ekostrefy – obszaru ścisłego centrum z uprzywilejowaniem ruchu pieszych i rowerzystów wraz z takimi zmianami w organizacji ruchu, aby niemożliwe stało się wykorzystywanie tych ciągów jako przelotowych (tranzytowo przez ścisłe centrum),
- wymuszenie rotacji pojazdów na miejscach parkingowych przez wprowadzenie progresywnej stawki opłat oraz określenie maksymalnego czasu parkowania,
- ograniczenie liczby miejsc parkingowych, zakaz wyznaczania kolejnych oraz konsekwentne karanie kierowców pojazdów zaparkowanych w miejscach niewłaściwych lub w sposób nieprawidłowy, w tym na chodnikach. Wraz z rozwojem inwestycyjnym miasta należy promować podczas budowy dużych obiektów kubaturowych projektowanie garaży, do których należy przenosić miejsca parkingowe likwidowane na chodnikach, placach i ulicach.

Proponowane powyżej działania są elementem „Polityki zrównoważonego rozwoju” stosowanej w zdecydowanej większości miast europejskich. Podstawowe założenia tej polityki to konsekwentne nadawanie priorytetów w ruchu dla transportu publicznego i wyciszenie ruchu pojazdów indywidualnych w rejonach centralnych miast oraz obszarach o intensywnej zabudowie, gdzie nie ma możliwości terenowych rozwoju układu drogowego. Rozbudowę układu drogowego i nieskrępowane warunki użytkowania pojazdów indywidualnych umożliwia się na obszarach o mniejszej intensywności zabudowy dążąc do kierowania pojazdów na trasy obwodowe względem centrum. Polityka zrównoważonego rozwoju stosowana w miastach europejskich skutecznie doprowadziła do zmniejszenia zatłoczenia dróg w centrum, dlatego też bazując na powyższych doświadczeniach, również w Opolu można osiągnąć podobne efekty dzięki konsekwentnym działaniom.

5.1.1. Szczegółowe propozycje rozwiązań z zakresu priorytetów w ruchu dla komunikacji autobusowej w Opolu

Kluczowym elementem priorytetów w ruchu są wydzielone z ruchu ogólnego odcinki dróg, ponieważ, żaden ze środków sterowania czy usprawniania komunikacji autobusowej nie będzie mógł nawet częściowo funkcjonować, jeżeli na podstawowych odcinkach nie powstaną wydzielone pasy dla autobusów. Dzisiejsze natężenie ruchu samochodowego na obszarze centrum oraz na drogach dojazdowych sprawia, że niemożliwe jest osiągnięcie zadowalających efektów innymi metodami. W przypadku braku możliwości fizycznego wydzielania pasów ruchu dla autobusów należy dążyć do zmniejszenia ruchu na drogach, którymi poruszają się autobusy poprzez tłumienie wlotów pojazdów na te drogi, tak aby ruch po nich odbywał się płynniej.

Zestawienie orientacyjnych długości wydzielonych pasów dla autobusów:

1. Ul. 1 Maja – 585 m w kier. wschodnim i 200 m w kier. Zachodnim,
2. Ul. Horoszkiewicza – 360 m w kier. Południowym,
3. Ul. Luboszycka – 250 m w kier. Południowym,
4. Ul. Niemodlińska – 1630 m w kier. do centrum ,
5. Ul. Nysy Łużyckiej – 280 m w kierunku z centrum,
6. Ul. Ozimska – 180 m w kier. wschodnim i 1030 m w kier. Zachodnim,
7. Ul. Kołłątaja – 220 m w kier. południowym i 500 m w kier. Północnym,
8. Ul. Spychalskiego – 335 m w kier. do centrum,
9. Ul. Sienkiewicza – Oleska – Żeromskiego – 600 m w kier. Dworca.

Razem: około 6170 m

5.1.1.1. Trasa Dworzec PKP Opole Główne – ul. Niemodlińska / Wojska Polskiego przez ul. Piastowską

Ciągiem tym poruszają się autobusy linii podstawowych 5, 9, 13, 15 łączących lewobrzeżną część Opola z rejonem Dworca Głównego PKP, które kierowane są następnie do największego osiedla w wschodniej części miasta. W godzinach szczytu autobusy kursują co 7-8 minut. Zatory w ruchu na trasach tych linii znacząco obniżają atrakcyjność komunikacji miejskiej pomiędzy Dworcem Głównym a Zaodrzem oraz Dworcem Głównym a osiedlami Armii Krajowej i Malinka. Celowe wydaje się wyznaczenie pasów ruchu wyłącznie dla autobusów na ul. Niemodlińskiej w kierunku centrum już od Dambonia do Spychalskiego za wyjątkiem krótkiego odcinka w pobliżu Prószkowskiej, ze względu na konstrukcję przejścia podziemnego wykluczającą poszerzenie jezdni. Dlatego też na zakończeniu pasa autobusowego przy skrzyżowaniu z Prószkowską proponuje się założyć detekcję w celu umożliwienia przyznania autobusom możliwości przejazdu na kilka sekund przed samochodami w tym samym kierunku. Dodatkowo dopuszcza się skręt samochodów w prawo z pasa autobusowego z kierunku zachodniego w Wojska Polskiego. Za skrzyżowaniami z Prószkowską, Spychalskiego i Chopina pas autobusowy na krótki odcinek zanika, żeby umożliwić włączenie się do ruchu skręcającym w prawo w Niemodlińskiej w kierunku do centrum. Następnie proponuje się skierować wszystkie autobusy ul. Spychalskiego do pl. Piłsudskiego, gdzie istnieje możliwość wydzielenia pasa autobusowego na odcinku pomiędzy ul. Licealną a drogą dojazdową do bloku mieszkalnego nr 3. Przy skrzyżowaniu z Chopina należy wprowadzić detekcję dla autobusów i jeden sygnalizator świetlny, dla chwilowego zatrzymywania strumienia samochodów równoległego do autobusów. W czasie, gdy w pobliżu nie ma żadnego autobusu, ruch na skrzyżowaniu Spychalskiego i Chopina powinien odbywać się na dotychczasowych zasadach. W kierunku wyjazdowym z centrum zaleca się umożliwienie jazdy autobusów prawym pasem ul. Nysy Łużyckiej przez most na Odrze do Wrocławskiej, a następnie zastosowanie służy i przeprowadzenie autobusów przed wyświetleniem sygnału zielonego na wprost do pl. Jana Kazimierza. Kolejnym rozwiązaniem usprawniającym kursowanie komunikacji miejskiej jest zbudowanie sygnalizacji świetlnej zatrzymującej pojazdy i wypuszczającej autobus z zatoki przystankowej przy pl. Jana Kazimierza w kierunku Niemodlińskiej.

Na powyższym ciągu o płynności ruchu autobusów decyduje zatłoczenie ulic: Piastowskiej oraz Niemodlińskiej. W celu upłynnienia ruchu komunikacji autobusowej na Piastowskiej w kierunku do Dworca proponuje się wprowadzić następujące zmiany organizacyjne:

- wydzielić pas ruchu dla autobusów w ul. Spychalskiego, na końcu której zastosować służę wpuszczającą autobus przed samochodami w momencie otwarcia ruchu do Piastowskiej sygnalizacją świetlną,
- regulować długością sygnału zielonego dopływ pojazdów ul. Wrocławską od strony północnej na pl. Piłsudskiego tak aby minimalnie tamować przepływ pojazdów ciągiem ul. Spychalskiego,
- wprowadzić ruch jednokierunkowy na ul. Katedralnej w kierunku od Malczewskiego do Piastowskiej.

Gdyby to nie przyniosło rezultatów, w następnym etapie powinno się poprzez metody inżynierskie doprowadzić do likwidacji zatok postojowych wzdłuż ul. Piastowskiej i zastosować odcinkowo trzy pasy ruchu, w tym jeden tylko dla autobusów.

W celu przyspieszenia komunikacji autobusowej na tym ciągu w kierunku od Dworca do Niemodlińskiej należy wprowadzić następujące zmiany organizacyjne:

- w pierwszym etapie wprowadzić możliwość jazdy na moście i ul. Zamkowej tylko w stronę Placu Wolności,
- w następnym etapie należy zastosować sygnalizację świetlną ograniczającą ilość pojazdów wyjeżdżających z ul. Katedralnej w celu upłynnienia ruchu w relacji Piastowska – pl. Piłsudskiego,
- sugerowane powyżej, zastosowanie trzeciego pasa ruchu dla autobusów w ciągu ul. Piastowskiej mogłoby być kolejnym krokiem w kierunku upłynnienia przejazdu komunikacji miejskiej.

5.1.1.2. Trasa Dworzec PKP Opole Główne – ul. Niemodlińska / Wojska Polskiego przez ul. Książąt Opolskich.

Jest to najważniejszy w Opolu korytarz komunikacyjny, ponieważ poruszają się nim wszystkie linie komunikacji miejskiej (3, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 21). Jego przejezdność wpływa na kursowanie każdej z linii.

Ze względu na znaczne natężenie ruchu szczytowego w parze ulic jednokierunkowych: Reymonta i Kołłątaja oraz spodziewany dalszy wzrost tego ruchu po otwarciu wiaduktu w ciągu ulic Struga i Reymonta proponuje się wprowadzenie ograniczeń w ruchu pojazdów na ul. Kołłątaja i skierowanie tam autobusów w obu kierunkach wycofując wszystkie linie z ul. Reymonta.

W kierunku północnym od Dworca Głównego PKP do pl. Konstytucji 3 Maja proponuje się zastosowanie następujących priorytetów w ruchu dla komunikacji autobusowej:

- wprowadzenie pasa ruchu wyłącznie dla autobusów całą długością ul. Kołłątaja do Ozimskiej oraz na odcinku ul. Ozimskiej od Kołłątaja do Reymonta,
- ze względu na akceptowalną płynność ruchu w ul. Żeromskiego a następnie Sienkiewicza, nie planuje się stosowania priorytetów w ruchu do pl. Konstytucji 3 Maja.

W kierunku południowym od pl. Konstytucji 3 Maja do Dworca Głównego PKP proponuje się zastosowanie następujących priorytetów w ruchu dla autobusów:

- skierowanie autobusów przez ul. Książąt Opolskich i Kominka do Sienkiewicza przy założeniu ograniczenia ruchu w ul. Kominka wyłącznie do pojazdów mieszkańców i obsługi posesji w kierunku zgodnym z autobusami,
- wyznaczenie metodami organizacji ruchu pasa ruchu tylko dla autobusów na odcinku od zatoki przystankowej w ul. Sienkiewicza do wjazdu na parking centrum handlowego „Solaris”,
- wybudowanie pasa ruchu tylko dla autobusów kosztem trawnika po północno – wschodniej stronie centrum handlowego „Solaris”,
- wyznaczenie metodami organizacji ruchu wydzielonego pasa ruchu na odcinku ul. Żeromskiego pomiędzy Oleską a Kośnego,

- wybudowanie pasa ruchu tylko dla autobusów w miejscu chodnika na wysokości parkingu przy pl. Kopernika z przesunięciem chodnika na dzisiejsze miejsca parkingowe oraz wyznaczenie pasa ruchu na odcinku dzisiejszego przystanku linii 11, z możliwością przedłużenia do ul. Ozimskiej,
- korekta prawoskrętu z ul. Reymonta w ul. Ozimską z wykonaniem wydłużonej zatoki przystankowej po skrócie,
- dopuszczenie do ruchu wyłącznie autobusów na odcinku ul. Kołłątaja pomiędzy ul. Damrota i 1 Maja.

Wydzielenie dodatkowego pasa ruchu tylko dla autobusów w kierunku południowym na ciągu ulic Sienkiewicza i Żeromskiego, który pozwoli na uniezależnienie ruchu autobusów od natężenia ruchu pojazdów można zrealizować wprowadzając drobne korekty krawędzi jezdni, wysp rozdzielających ruch i oznakowania pionowego kosztem rozbudowanych pasów do lewoskrętu oraz niewykorzystywanych pasów ruchu w kierunku przeciwnym. Opcjonalnie, ruch autobusowy można również skierować w obie strony przez Plac Kopernika (po południowo – zachodniej pierzei centrum handlowego „Solaris”).

W ul. Niemodlińskiej koncentruje się niemal cały ruch pomiędzy lewo- i prawobrzeżną częścią miasta, kursuje nią 10 na 15 linii opolskiej komunikacji miejskiej, dlatego też, tak ważnym problemem jest usprawnienie tam przejazdu dla autobusów. Częstotliwość kursowania autobusów – co 2 minuty. Z uwagi na ograniczone możliwości terenowe, jako generalną zasadę proponuje się przyjąć priorytet dla autobusów na kierunku do centrum z dławieniem ruchu ogólnego oraz mniejsze priorytety dla autobusów jadących z centrum w celu zachowania sprawnego opuszczania przez pojazdy centralnego obszaru miasta. Szczegółowy opis postulowanych rozwiązań na tym ciągu znajduje się w punkcie 5.1.1.1.

5.1.1.3. Trasa Dworzec PKP Opole Główne – ul. Sosnkowskiego trasą przez ul. 1 Maja

Trasą powyższą poruszają się autobusy linii łączących rejon Dworca Głównego PKP z dzielnicami południowymi i wschodnimi: 3, 5, 9, 11, 13, 16, 21, kursujące co około 3 minuty.

Poprawę na odcinku ul. 1 Maja od Reymonta do Krakowskiej powinno przynieść zakazanie bezpośredniego lewoskrętu przy zjeździe z wiaduktu na Reymonta w 1 Maja i przeniesienie tej relacji przez ul. Damrota oraz przez połączenie Armii Krajowej – Dubois – 1 Maja. Postuluje się

również wprowadzenie zakazu prawoskrętu z ul. 1 Maja w kierunku wschodnim na wiadukt w ciągu ul. Reymonta, za wyjątkiem autobusów komunikacji miejskiej. W kierunku przeciwnym możliwe jest wydzielenie pasa autobusowego na odcinkach: Kołłątaja – Reymonta i Dubois – Katowicka (kosztem miejsc parkingowych). Możliwe jest również utworzenie trzeciego pasa dla autobusów na odcinku Katowicka – Plebiscytowa, przy czym na odcinku Katowicka – Zapolskiej pas służyłby autobusom jadącym na zachód, natomiast od Zapolskiej do Plebiscytowej – na wschód.

Na skrzyżowaniu ulicy 1 Maja z Katowicką, należy zastosować sygnalizację świetlną z priorytetem dla komunikacji miejskiej, wzbudzaną przez przyjeżdżające autobusy, przy zbliżeniu się do zakończenia pasa autobusowego (sygnalizatory typu SB).

5.1.1.4. Trasa Dworzec PKP Opole Główne – ul. Sosnkowskiego trasą przez ul. Ozimską

Ciąg powyższy jest główną trasą łączącą centrum Opola z największymi osiedlami – Armii Krajowej i Malinka położonymi we wschodniej i północno – wschodniej części miasta. Kursują tam linie: 10, 14, 15, 16, 17 co 3 minuty w szczycie, dodatkowo wschodnim odcinkiem od Rejtana do Horoszkiewicza linie: 5, 9, 13. Problem odcinka od Dworca Głównego do Ozimskiej rozwiązano w punkcie 5.1.1.2.

Na pozostałym odcinku, zatory tworzą się głównie na ulicy Ozimskiej w kierunku do centrum, na lewoskręcie z Ozimskiej w Horoszkiewicza oraz na południowym odcinku ulicy Horoszkiewicza przed skrzyżowaniem z Ozimską. Na odcinku tym proponuje się następujące działania organizacji ruchu:

- wydzielenie prawego pasa ruchu dla autobusów na długości ul. Horoszkiewicza w kierunku południowym,
- wydzielenie jednego pasa ruchu tylko dla autobusów w ul. Ozimskiej na odcinkach: Kołłątaja – Reymonta i Dubois – Orzeszkowej w kierunku wschodnim
- wydzielenie pasa ruchu dla autobusów na ul. Ozimskiej w kierunku zachodnim na odcinkach Rejtana – Plebiscytowa, Plebiscytowa – przystanek przed Katowicką i od Dubois do następnego przejścia dla pieszych,

- umożliwienie autobusom jadącym na zachód jazdy na wprost z pasa do skrętu w prawo na skrzyżowaniu Ozimska – Reymonta i przedłużonej zatoki z pierwszeństwem wyjazdu na zachód od tego skrzyżowania.

5.1.1.5. Trasa Dworzec Główny PKP – ul. Sosnkowskiego przez ul. Księżąt Opolskich, Luboszycką, Chabrów, Oleską.

Na odcinku pomiędzy pl. Konstytucji 3 Maja a ul. Luboszycką ruch autobusów powinny ułatwić zmiany w oznakowaniu poziomym, wprowadzające pas ruchu wychodzący z Księżąt Opolskich zamiast prawego pasa schodzącego z estakady. Dodatkowo powinna zostać zbudowana sygnalizacja świetlna organizująca ruch zjeżdżających z estakady w kierunku wschodnim, w celu umożliwienia jadącym od Księżąt Opolskich przedostanie się ze skrajnego prawego na skrajny lewy pas jezdni. W ramach tej sygnalizacji wytworzy się śluza dla autobusów. Konstrukcja tej śluzy pozwoli autobusom na skręcanie w Luboszycką ze skrajnego, zanikającego - prawego pasa ulicy Nysy Łużyckiej z ominięciem zatorów drogowych.

Sygnalizacja świetlna ułatwi również wyjazd wszystkim pojazdom z ul. Luboszyckiej. W godzinach szczytu tworzą się kolejki pojazdów w ul. Luboszyckiej przed skrzyżowaniem z obwodnicą śródmiejską. Przyspieszenie przejazdu autobusów w tym kierunku osiągnąć można metodami inżynierskimi poprzez poszerzenie drogi do szerokości umożliwiającej wyznaczenie trzech pasów ruchu, w tym jeden tylko dla autobusów na odcinku od ul. Zakopiańskiej do skrzyżowania z ulicą Nysy Łużyckiej.

Ul. Oleska w stronę centrum Opola jest bardzo często blokowana na odcinku od ul. Mikołajczyka do Chabrów przez intensywny napływ pojazdów z kierunku Olesna i Kluczborka. W związku z powyższym proponuje się skierowanie linii nr 3 podobnie jak 7 i 18 trasą przez Sosnkowskiego i Okulickiego do Chabrów.

5.1.1.6. Skrzyżowanie ul. Ozimskiej z ul. Głogowską oraz ul. Wiejską

Utrudnienia w ruchu autobusów na skrzyżowaniu ul. Głogowskiej i Ozimskiej dotyczą niewielkiej ilości linii autobusowych o mniejszym znaczeniu. Z Głogowskiej w prawo kursują dwie linie 7 i 21 z częstotliwością co około 20 minut, z Głogowskiej w lewo linia 16 co 30 minut a wzdłuż ul. Ozimskiej linia 14 co około 30 minut. Priorytety w ruchu autobusów na tym skrzyżowaniu mają zatem mniejsze znaczenie niż na opisanych wyżej ciągach komunikacyjnych.

Proponuje się ograniczenie działań do sterowania sygnalizacją świetlną wydłużającą fazy sygnału zielonego przed zbliżającymi się pojazdami komunikacji miejskiej. Wprowadzenie detekcji autobusów w szerokim rejonie omawianych skrzyżowań (500 – 800 m), umożliwi im przejazd bez zbędnego oczekiwania.

Proponuje się zmienić trasy przebiegu linii 10, 15, 17 i 18 pomiędzy ulicami Wiejską i Witosa przez Piotrkowską i Cieszyńską. Rozwiązanie to wymaga likwidacji pasa rozdziału pomiędzy jezdniami ul. Witosa w celu umożliwienia przejazdu autobusów od ul. Cieszyńskiej w lewo w Witosa. Dzięki temu poprawić można obsługę obszarów wysokiej zabudowy osiedla Malinka. Jednocześnie większość autobusów komunikacji miejskiej ominie zatłoczone skrzyżowania ulicy Ozimskiej z Wiejską i Witosa. Pozostałe linie 14 i 21 kursujące wzdłuż Ozimskiej oraz linia 7 skręcająca z Ozimskiej w lewo na Wiejską dzięki zastosowaniu detekcji będą mogły automatycznie otrzymywać sygnał zielony. Częstotliwość kursowania tych linii nie uzasadnia wprowadzania wydzielonych z ruchu ogólnego buspasów.

5.1.1.7. Skrzyżowanie ul. Domańskiego z ul. Hallera

Przez skrzyżowanie ul. Hallera z Domańskiego kursują autobusy linii 5, 9, 13 i 18 z częstotliwością co około 10 minut. Jednak przejazd autobusem wzdłuż ul. Domańskiego w stronę cmentarza jest utrudniony i niebezpieczny z uwagi na „łamane pierwszeństwo przejazdu” (przystępuje pojazdom skręcającym) na tym skrzyżowaniu i konieczność wyjazdu z drogi podporządkowanej. Duże natężenie ruchu z Hallera w Domańskiego znacząco spowalnia przejazd autobusów. W związku z powyższym proponuje się zmienić pierwszeństwo przejazdu zgodnie z przebiegiem tras linii autobusowych. Zmiana powyższa nie skomplikuje sytuacji ruchowej na ww. skrzyżowaniu, co więcej zniesienie łamanego pierwszeństwa przejazdu powinno wpłynąć na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego.

5.1.1.8. Skrzyżowanie ul. Budowlanych z obwodnicą północną.

Autobusy na tym skrzyżowaniu pojawiają się tylko na jednej relacji, prowadzącej na wprost ulicą Budowlanych, z częstotliwością szczytową co 15 minut. W takiej sytuacji nie zaleca się wyznaczać pasów dla autobusów, tylko zastosować odległą detekcję, na około 200 m od skrzyżowania, dalej niż przeciętna długość korka, oraz wprowadzić akomodację w programie sterowania sygnalizacją świetlną na skrzyżowaniu, polegającą na utrzymaniu sygnału zielonego aż do przejazdu autobusu. Jeżeli autobus nie przejedzie za pierwszym razem ze względu na przekroczenie maksymalnej długości cyklu (120 s), należy w kolejnych cyklach tak długo przedłużać sygnał zielony dla ul. Budowlanych, aż autobus zostanie wykryty za skrzyżowaniem z obwodnicą.

Docelowo, dla podwyższenia przepustowości skrzyżowania rozważyć należy wybudowanie skrzyżowania wielopoziomowego z bezkolizyjną relacją wzdłuż obwodnicy lub ronda.

Proponowane pasy dla autobusów przedstawiono graficznie na schematach organizacji ruchu w Załączniku nr 1 do opracowania – „Koncepcja priorytetów dla autobusów - rysunki”.

Ponadto na kilku skrzyżowaniach (rysunki w Załączniku nr 1) wprowadzono udogodnienie dla autobusów, polegające na umożliwieniu jazdy na wprost z pasa do skrętu w prawo.