

5.3. Aktualizacja lokalizacji przystanków autobusowych w Opolu

5.3.1. Prezentacja rozwiązań nowoczesnych przystanków komunikacji miejskiej w innych miastach

Zintegrowane węzły przesiadkowe kolej – autobus

Stworzenie idealnego węzła przesiadkowego „autobus – kolej”, polega na zaplanowaniu w obrębie stacji kolejowej 3 stref: kolejowej, autobusowej i pieszej. Strefa kolejowa obejmuje tory, perony oraz przejścia dla podróżnych. Strefa autobusowa to stanowiska postojowe dla autobusów, przystanki i przejścia pomiędzy nimi, stacją i obszarem otaczającym stację. W ramach tej strefy znajdują się także pozostałe drogi i place dla pojazdów innych niż autobusy (samochody i rowery). Strefa piesza obejmuje budynek dworca (jeśli istnieje) oraz inne miejsca dla podróżnych oczekujących na swój kurs (i pojazd). Lokalizuje się tu punkty sprzedaży biletów (np. automaty) i informacje o systemie transportowym. W ramach tej strefy mogą znajdować się również obiekty gastronomiczne, handlowe lub inne usługi. Im większa stacja tym większe rozmiary i oferta strefy pieszej. Poszczególne strefy przenikają się ze sobą tworząc spójną całość, którą nazywamy węzłem przesiadkowym.

Przykładem dobrze zorganizowanych węzłów przesiadkowych „autobus – kolej”, na których można się wzorować projektując takie obiekty odnośnie dworca Opole Główne i przystanków Opole Zachodnie, Opole Goławice, Opole – Mieszka I, oraz nowe Opole Grotowice, są zagraniczne stacje kolejowe: Landeck – Zams (Tyrol – Austria), Salzburg Aighhof (Austria), Winterthur Hbf. (Szwajcaria), Esslingen Bf. (Szwajcaria), Hradec Králové (Czechy), które zostały przedstawione na kolejnych stronach.



Fot. 5.3 Węzeł przesiadkowy przy stacji Winterthur Hbf.

Na fot. 5.3. można zaobserwować najprostszą formę węzła przesiadkowego „kolej – autobus”. Dogodna lokalizacja przystanków autobusowych tuż przy ulicy prowadzącej pod budynek dworca stwarza dobre warunki do sprawnego przesiadania się. Warto zwrócić uwagę, że ulica ta jest wyłączona dla ruchu indywidualnego.



Fot. 5.4. Stacja Landeck – Zams.

Bardziej rozbudowany przykład powiązania komunikacji miejskiej z dworcem kolejowym o podobnej wielkości jak Opole Główne jest przedstawiony na fot. 5.4. Teren węzła jest autonomiczny względem sąsiednich terenów miejskich, odgradzony oszczędnym i zadbanym pasem zieleni.



Fot. 5.5. Stacja Landeck – Zams.

Na fot. 5.5. widzimy nadal tą samą stację. Bezpośrednio przy budynku dworca umieszczono przystanki autobusowe, które zadaszono wspólną wiatą, osłaniającą podróżnych przez działaniem złych warunków atmosferycznych. Zadaszenie jest kompletne, szczelne i czyste. Każdy przystanek wyposażono w ławkę, pojemnik na odpadki oraz tablicę informacyjną z rozkładem, schematem linii i informacjami taryfowymi. Całość wyposażono w głośniki informacji peronowej oraz w duży, widoczny z daleka zegar wskazówkowy. Zwraca uwagę estetyka wykonania, sprawiająca wrażenie jedności wszystkich elementów. Całość nawierzchni jest równa, wolna od brudu, chwastów i śmieci. Nie ma żadnych bazgrołów i nielegalnie umieszczonych reklam oraz ogłoszeń na konstrukcji wiaty i na budynku dworcowym. Brak śladów wandalizmu. Wszystko to otrzymano dzięki wysokiej kulturze osób korzystających z węzła przesiadkowego, ale również dzięki rozwiązaniom systemowym, zapewniającym szybkie i skuteczne likwidowanie działań wandalizmu oraz okresową pielęgnację przestrzeni publicznej węzła przesiadkowego.



Fot. 5. 6. Stacja Landeck – Zams.

Fot. 5. 6. przedstawia widok z innej strony na przystanki autobusowe przy stacji Landeck - Zams. Stanowiska postojowe zostały ułożone w układzie skośnym. Dzięki takiemu rozwiązaniu kierowcy nie muszą wykonywać manewru cofania chcąc opuścić stanowisko postojowe. Zadaszenie jest na tyle szerokie, że zakrywa częściowo autobusy, dzięki czemu podczas wsiadania pasażerowie nie są narażeni na opady deszczu. Uwagę zwracają wytyczone w nawierzchni przystanków dojścia do przednich drzwi autobusów, wykonane z elementów bruku o specjalnej fakturze, umożliwiających wygodne i bezpieczne prowadzenie laski dla niewiadomych z tradycyjną lub kulistą końcówką. Zastosowano podwyższone krawężniki, w celu dopasowania podłogi do peronów, tak żeby szczelina w wymiarze pionowym nie przekraczała 5 cm. Dostosowanie wysokości poziomu podłogi autobusów do wysokości krawędzi przystanków i peronów ułatwia niepełnosprawnym korzystanie z komunikacji zbiorowej, oraz przyspiesza wymianę pasażerów.



Fot. 5.7. Stacja S-Bahn Salzburg Aighhof.

Na fot. 5.7. można zaobserwować godne uwagi, alternatywne rozwiązanie prostego węzła przesiadkowego „kolej – komunikacja miejska”, wykorzystujące różnicę poziomów pomiędzy miejskim układem drogowym i torowiskiem kolejowym (możliwość zastosowania w przypadku nowego przystanku kolejowego Opole Groszowice i po przebudowie – w Opolu Zachodnim). Perony kolejowe zostały umieszczone na wiadukcie drogowym, a przystanki autobusowe komunikacji miejskiej pod nim – w wydzielonych zatokach. Przejście pomiędzy stacją i przystankami odbywa się przy pomocy schodów i wind. Uwagę zwracają płaskie ekrany wizualnej informacji dynamicznej, zbiorczo wyświetlającej rzeczywiste godziny odjazdów i przyjazdów zarówno najbliższych pociągów jak i autobusów, wraz z kierunkiem i numerem peronu lub linii.



Fot. 5.8. Stacja końcowa S-Bahn w Esslingen (koło Zurichu).

Kolejne rozwiązanie prostego, ale jakże skutecznego węzła przesiadkowego skoordynowanego czasowo i przestrzennie, gdzie przystanek autobusowy mieści się po prostu na peronie kolejowym przedstawiono na fot. 5. 8. Przesiadka z pociągu na autobus odbywa się praktycznie z drzwi do drzwi. Mimo to nie mogło zabraknąć zegara wskazówkowego i czytelnej tablicy przystankowej. Szczególną uwagę zwracają pojemniki na odpadki, które wymagają od użytkowników segregacji śmieci. Rozwiązanie warto do zastosowania w przypadku węzła przesiadkowego przy przystanku kolejowym Opole Gostawice.

Pojedyncze przystanki komunikacji miejskiej

W krajach Europy Zachodniej, oraz w niektórych miastach Polski wypracowano już bardzo dobre rozwiązania budowy przystanków komunikacji miejskiej, których elementy wpisują się w przestrzeń miejską, są dobrze powiązane z ciągami pieszymi oraz posiadają rozwiązania przyjazne osobom starszym i niepełnosprawnym. Warto je prześledzić i spróbować wprowadzić na ulice Opola zaprezentowane rozwiązania.

Podstawowe wyposażenie przystanku - wiaty przystankowe i oznakowanie

Podstawowym wyposażeniem przystanku powinna być wiatra przystankowa, wraz z miejscami do siedzenia. Konstrukcje wiat mogą przybierać różnorakie formy architektoniczne, ale muszą one zapewniać skuteczną ochronę przed złymi warunkami atmosferycznymi. Przystanek powinien mieć oznakowanie widoczne z daleka oraz tablicę z czytelną nazwą przystanku i numerami linii jakie na nim się zatrzymują. Przestrzeń przystanku musi być jak najbardziej otwarta i nie zastawiona obiektami typu automaty biletowe, pojemniki na odpadki (zaleca się umieszczać je poza wiatą – z boku, a nie w jej obrębie). Należy unikać stawiania konstrukcji wiat, które wymagają zastosowania dodatkowych słupów podtrzymujących, a które umieszczone są na otwartej stronie wiaty (odradza się konstrukcję przedstawioną na fot. 5.14.).



Fot. 5.9. Wzorowy przystanek komunikacji miejskiej „KEN pod kładką” w Lubinie (Polska).



Fot. 5.10. Typowy zespół przystankowy komunikacji miejskiej w Plauen (Niemcy).

W przypadku ograniczonej przestrzeni jaką można przeznaczyć na przystanek warto zastosować wiatę przystankową pozbawioną ścian bocznych (patrz fot. 5.11.)

W centrach miast przestrzeń miejska jest na tyle ograniczona, że postawienie wiaty przystankowej jest niemożliwe gdyż zawęzałaby istniejące ciągi piesze. W takim przypadku powinno się zastosować, zamiast wiat, inne zadaszenia (np. markizy) przymocowane do najbliższych budynków lub innych konstrukcji. Jedno z takich rozwiązań przedstawiono na fot. 5.12.



Fot. 5.11. Przystanek komunikacji miejskiej „Dworzec PKP – targowisko” w Lubinie (Polska) – konstrukcja bez ścian bocznych.



Fot. 5.12. Ciekawe rozwiązanie zadania przystanku – Salzburg (Austria).

Informacja pasażerska

Dla pasażera istotną kwestią jest informacja o kursowaniu komunikacji miejskiej. Z tego powodu każdy przystanek powinien być wyposażony w jasną, prostą i czytelną informację o rozkładach wszystkich kursujących linii, schematy linii komunikacji miejskiej, informacje taryfowe i o zmianach tymczasowych (m.in. objazdach) oraz dodatkowo mogłyby się pojawić plany miejscowości i regulamin przewozów.



Fot. 5.13. Tablica informacyjna na jednym z przystanków w Dreźnie (Niemcy).

Wraz z rozwojem technik informatycznych na przystanki komunikacji miejskiej zaczęto wprowadzać tablice dynamicznej informacji pasażerskiej. Zależnie od warunków jakie postawiono producentowi, tablice mogą wyświetlać numery linii, kierunki kursowania, numer stanowiska odjazdowego, rzeczywisty czas pozostały do odjazdu lub godzinę odjazdu, ewentualne opóźnienia. W krajach niemieckojęzycznych popularne jest umieszczanie przy takich tablicach dużych zegarów

wskazówkowych (niekiedy wraz z dodatkową wskazówką sekundową), co jest wartym rozważenia pomysłem.

Działanie takiej formy informacji pasażerskiej oparte jest przykładowo na systemie GPS, który zainstalowany w każdym autobusie może na bieżąco nadzorować pojazd i ustalać moment przyjazdu na dany przystanek.



Fot. 5.14. Wyświetlacz i zegar na przystanku przed stacją kolejową Winterthur Hbf. (Szwajcaria).



Fot. 5. 15. Przystanek „Niepodległości wiadukt” w Lubinie (Polska) – z prostym, ale skutecznym wyświetlaczem elektronicznym.



Fot. 5.16. Specyficzna tablica informacyjna umieszczona na znaku przystankowym – Drezno (Niemcy).



Fot. 5.17. Wyświetlacz elektroniczny na jednym z przystanków w Berlinie (Niemcy).



Fot. 5.18. Dreżno (Niemcy) – ogólny widok na przystanek autobusowo – tramwajowy ukazujący lokalizację tablicy informacyjnej w centralnym punkcie.

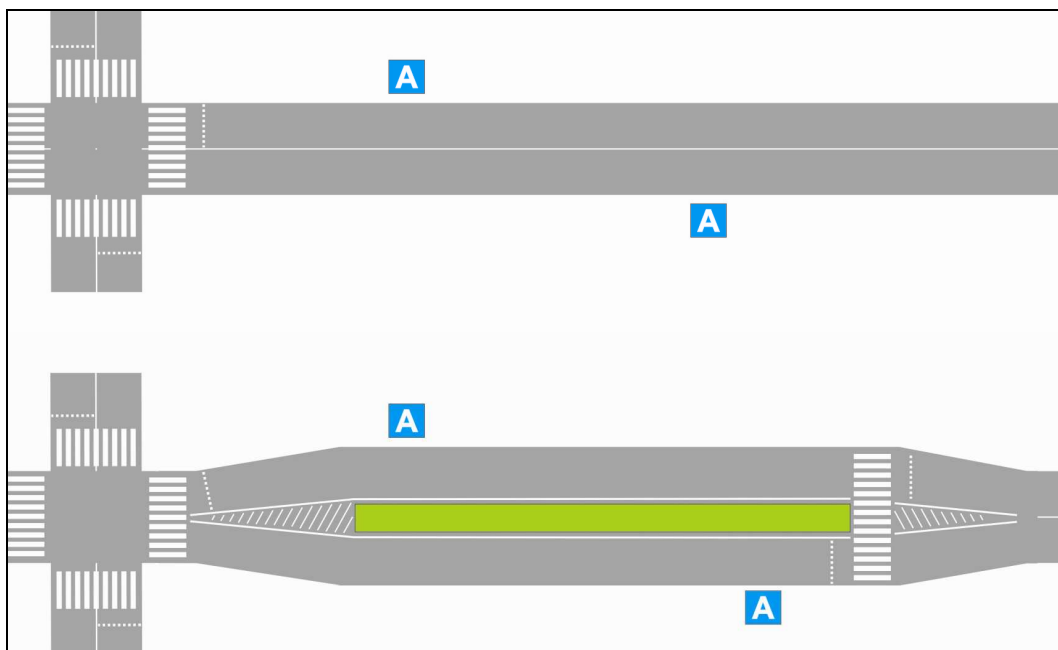
Powiązanie przystanków z układem drogowym

W poprzednich latach istniało przeświadczenie, że bezpieczniej jest jak przystanki są umieszczane w zatokach przystankowych. Obecnie, po kilkuletnich obserwacjach stwierdzono, że zatoki przystankowe nie poprawiają bezpieczeństwa w ruchu miejskim, ale wręcz je pogarszają. Wykazano, że autobus zatrzymujący się na pasie ruchu innych pojazdów pełni rolę „ruchomego progu zwalniającego”, który skutecznie dyscyplinuje kierowców indywidualnych i ogranicza im pole do brawurowej jazdy po mieście. Z tego powodu w wielu krajach porzucono koncepcję budowy zatok przystankowych powracając do postoju pojazdów komunikacji miejskiej bezpośrednio na pasie jezdni przy krawędzi przystankowej, niekiedy dodatkowo stosując nowe rozwiązania takie jak „bezpieczne przystanki” i antyzatoki.



Fot. 5.19. Przystanek komunikacji miejskiej w centrum Winterthur (Szwajcaria) – bez zatoki przystankowej.

Tak zwany „bezpieczny przystanek” to przystanek bez zatoki, zlokalizowany na pasie ruchu z azyłem pośrodku jezdni na całej jego długości, który uniemożliwia ominięcie autobusu. Taki przystanek jest skutecznym elementem uspokojenia ruchu oraz wpływa na podniesienie bezpieczeństwa pasażerów przechodzących przez jezdnię przed, lub za autobusem. Wykazano, że na przystankach, gdzie wcześniej dochodziło do częstych potrąceń pieszych przez pojazdy, po zastosowaniu takiego rozwiązania, nie odnotowuje się już w tym miejscu takiego rodzaju wypadków.



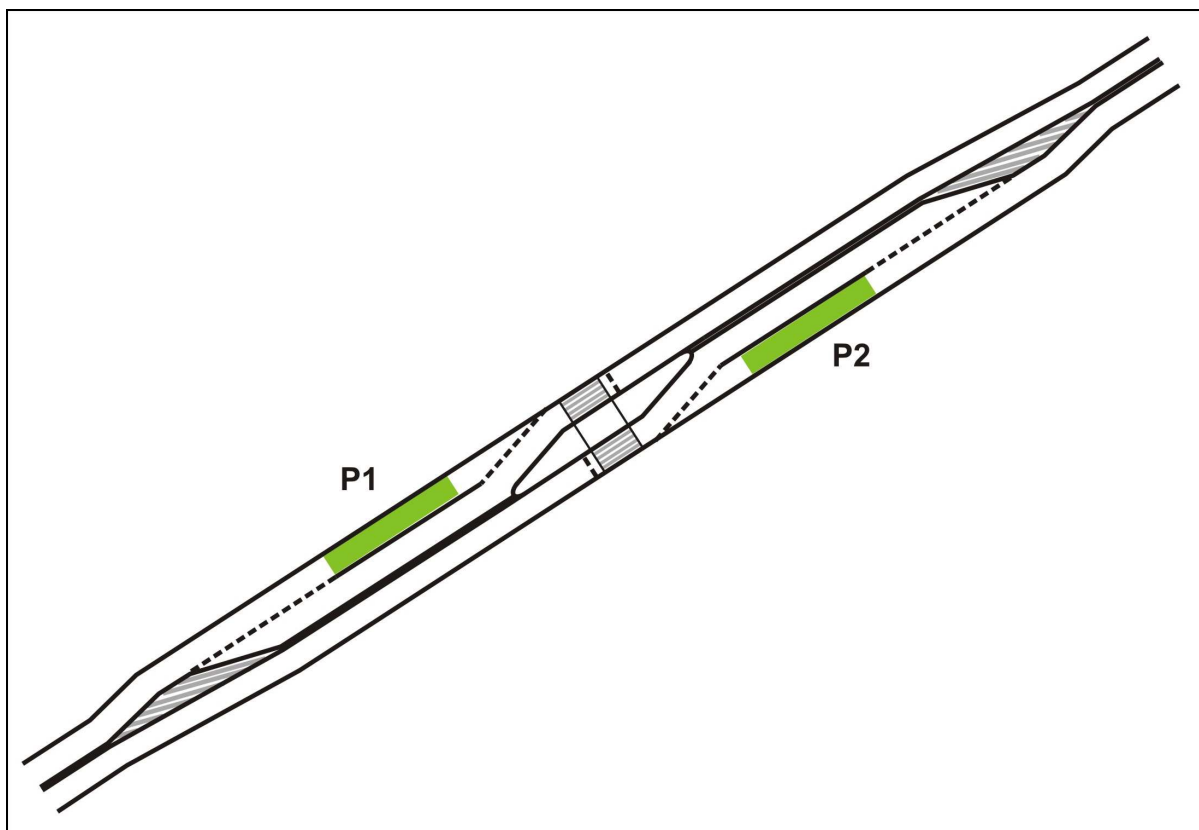
Rys. 5.9. Schemat ideowy „bezpiecznego przystanku” – z linią ciągłą (na górze) i z azyłem pośrodku jezdni (na dole).



Fot. 5.20. Przystanek „Kamienna” we Wrocławiu (Polska) – przykład realizacji „bezpiecznego przystanku” z azyłem pośrodku jezdni.

Inną ciekawą formą przystanku jest antyzatoka (zátoka otwarta). Eliminuje ona wjazd i wyjazd autobusu z tradycyjnej zatoki – pozwala na zatrzymanie się autobusu na całej długości równoległe do peronu przystankowego i płynne włączenie się do ruchu. Antyzatoka jest przystankiem na pasie ruchu, który pozostali uczestnicy ruchu muszą ominąć. Takie przystanki realizować można na ulicach o przekroju jednojezdniowym i szerokości 2 pasów ruchu – wówczas w rejonie przystanku musi nastąpić poszerzenie jezdni o jeden pas, lub na jezdni o szerokości 3 pasów ruchu – wówczas pas środkowy służy do ominięcia autobusu stojącego na przystanku.

Dla przystanków z antyzatoką ruch ogólny kierowany jest znakami poziomymi. Wyjazd autobusu z takiego przystanku ułatwia oznakowanie poziome, które wyraźnie nadaje pierwszeństwo ruszającemu z przystanku autobusowi. Dodatkowo redukuje się do minimum manewrowanie autobusem, związane z wjazdem w standardową zatokę i wyjazdem z niej. Autobus ma wówczas możliwość podjechania do krawędzi przystanku równo na całej długości pojazdu. Do minimum ograniczone zostają również straty związane z włączaniem się autobusu do ruchu.



Rys. 5.10. Schemat ideowy antyzatoki.



Fot. 5.21. Przykład realizacji antyzatoki – Piotrków Trybunalski (Polska).

Rozwiązania przyjazne osobom starszym i niepełnosprawnym

Projektowanie przystanków z myślą o osobach starszych i niepełnosprawnych powinno być naczelną zasadą, jaką należy uwzględnić w rozwoju przyjaznej pasażerom komunikacji miejskiej, tym bardziej że proponowane rozwiązania ułatwiają korzystanie z niej wszystkim pasażerom.

Przyjazny przystanek oraz droga dojścia do niego powinna być pozbawiona przeszkód przestrzennych. Można to osiągnąć obniżając wysokie krawężniki oraz budując azyle na pobliskich przejściach dla pieszych oraz zmieniając lokalizację przystanków, przesuwając je bliżej źródeł i celów podróży. Nie można również zapomnieć o podwyższeniu peronów przystankowych do poziomu pierwszego stopnia w autobusie, tak aby zniwelować różnicę wysokości pomiędzy poziomem peronu przystankowego, a podłogą w pojeździe (maksymalna różnica nie powinna przekraczać 6 cm.)

Kolejnym ciekawym rozwiązaniem jest przystanek pozwalający na zatrzymanie się autobusu w tej samej odległości od peronu przystankowego na całej długości pojazdu. Można to uzyskać stosując innowacyjny krawężnik przystankowy. Widoczne na kolejnych fotografiach wyprofilowane elementy krawężnika zapewniają możliwie najbliższe podjechanie autobusem lub trolejbusem do krawędzi przystanku. Kierowca pojazdu najeżdża bocznym kołem na początek tego krawężnika, a profil odbija koło i prowadzi je odpowiednim torem. Dzięki temu uzyskuje się dopasowanie podłogi autobusu do nawierzchni przystanku, takie że szczelina w wymiarze poziomym nie przekracza 5 cm. Opisany sposób ustawienia autobusu przy przystanku znacznie ułatwia wymianę pasażerów.

Krawężń przystankową warto wykonać z elementów bruku o specjalnej fakturze, umożliwiających wyczucie końca peronu stopą lub w przypadku osób niewidomych – laską.



Fot. 5.22. Przystanek idealnie dopasowany do taboru niskopodłogowego – Drezno (Niemcy).



Fot. 5.23. Specjalny krawężnik przystankowy zastosowane w zintegrowanym węzle przesiadkowym przed głównym dworcem kolejowym w Hradec Králové (Czechy).



Fot. 5.24. Podwyższony peron przystankowy wraz z wyprofilowanym krawężnikiem – dworzec autobusowej komunikacji regionalnej w Hradec Králové (Czechy). Warto zwrócić na idealne połączenie przejścia pieszego z wejściem na przystanek.



Fot. 5.25. Podwyższony peron przystanku autobusowego wraz z antypoślizgowym zabezpieczeniem krawędzi – Wałbrzych (Polska).



Fot. 5.26. Praktyczne wykorzystanie innowacyjnej krawędzi peronowej – Brno (Czechy).



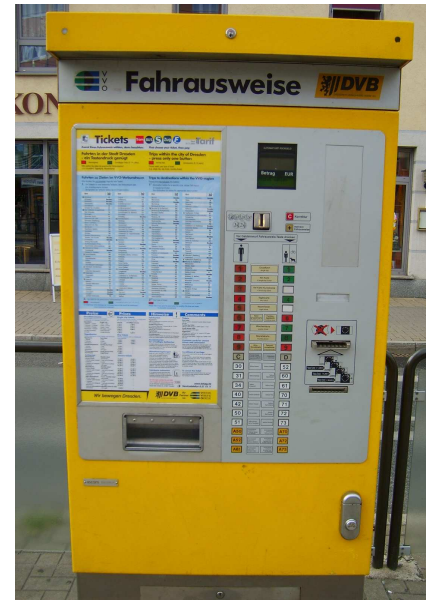
Fot. 5.27. Autobus ustawiony w tej samej odległości od peronu przystankowego na całej długości pojazdu – Drezno (Niemcy).



Fot. 5.28. Praktyczne wykorzystanie przystanku z podwyższonymi nawierzchniami.

Dystrybucja biletów komunikacji miejskiej

Coraz bardziej popularną formą sprzedaży biletów komunikacji miejskiej są automaty biletowe na przystankach i w pojazdach, umożliwiające dogodne zaopatrzenie się w bilet albo doładowanie konta na bilecie elektronicznym.



Fot. 5.29. Automat biletowy w Dreźnie (Niemcy).



Fot. 5.30. Przykład automatu sprzedającego i doładowującego bilety elektroniczne oraz tradycyjne (Wrocław – Polska).

5.3.2. Modelowe rozwiązania budowy przystanków dla Opolu

Główny model przystanku proponowany dla Opolu to wyznaczone miejsce, dobrze powiązane z najbliższymi ciągami pieszymi, które koniecznie musi być wyposażone w wiatę przystankową. Forma i kształt wiaty przystankowej mogłaby nawiązywać do hasła Opolu, tj. „Opole – Stolica Polskiej Piosenki”. Zaleca się ogłoszenie konkursu na formę architektoniczną nowych wiat przystankowych.

Bardzo ważną kwestią jest optymalizowanie dróg dojścia pieszego do przystanków. Należy zadbać aby przy analizie tego aspektu traktować priorytetowo ułatwienia dla pasażerów komunikacji miejskiej (możliwie najkrótsza odległość od przystanków do przejść dla pieszych i celów podróży). Przy przystankach położonych na obrzeżach miasta należy unikać prowadzenia poboczem dróg dojścia pieszego.

W przypadku przystanków położonych w centrum miasta odradza się budowania zatoki przystankowej. Od wykonywania zatok odstąpiono w wielu miejscach w Europie, a sama budowa zatoki to dodatkowe koszty oraz bezpowrotnie utracona przestrzeń, którą można inaczej zagospodarować – z myślą o pasażerach.

Przestrzeń przystanku, z której wsiada się do autobusu musi być odpowiednio podwyższona – do wysokości podłogi pojazdu, tak aby pasażerowie nie musieli wspinać się (szczególnie ułatwi i przyśpieszy wsiadanie oraz wysiadanie osobom starszym, niepełnosprawnym i matkom z dziećmi).

Krawędź przystanku mogłaby zostać odpowiednio wyprofilowana, dzięki czemu autobus mógłby na tyle blisko podjechać do niej, tak aby szczelina w wymiarze poziomym nie przekroczyła 5 cm. W taki sposób zostanie znacznie ułatwiona wymiana pasażerów.

Nie może zabraknąć rzetelnej i czytelnej informacji pasażerskiej, tj. rozkładów, schematu sieci, informacji taryfowych i opisu tymczasowych zmian kursowania. Warto również dołączyć plan miasta. Uzupełnieniem mogłyby być elektroniczne tablice informacji pasażerskiej podające rzeczywisty czas jaki pozostał do odjazdu najbliższych autobusów wszystkich linii kursujących przez dany przystanek. Całość informacji o opolskiej komunikacji miejskiej można byłoby przedstawić za pomocą bezpłatnych infokiosków.

Zespół przystankowy powinien być stale utrzymywany w czystości, a wszelkie „dzikie ogłoszenia” systematycznie usuwane. Pojemniki na odpadki powinny się estetycznie komponować z całością przystanku, najlepiej poza wnętrzem wiaty.

Kwestia powiązania przystanku z kioskami nie jest zbyt dobrym pomysłem, gdyż w skrajnych przypadkach może dojść do nieporozumień na tle spraw własnościowych. Kioski zajmują cenną przestrzeń przystanku a istnieje możliwość, że nie będzie ona w ogóle wykorzystywana, jeżeli nie znajdzie się najemca. Rolę dystrybutora biletów na najbardziej uczęszczanych przystankach powinny przejąć automaty biletowe.

Tak wyposażony przystanek to model maksimum. Zaleca się aby wdrożyć go w przypadku budowy nowych przystanków w ścisłym centrum miasta, z docelowym zastosowaniem w przypadku wszystkich przystanków w tej części miasta. Poza centrum miasta przystanki mogą wybiórczo być pozbawione niektórych powyższych rozwiązań, ale zawsze przystanki komunikacji miejskiej muszą posiadać wiatę przystankową, czytelną informację pasażerską (rozkłady, schemat sieci, informacje taryfowe, itp.) oraz powinny być oznakowane widoczną z daleka tablicą z nazwą przystanku i numerami linii, które na nim się aktualnie zatrzymują. Taki przystanek można określić jako model minimum. W przypadku ważniejszych przystanków położonych poza centrum miasta warto zastosować część przedstawionych rozwiązań.

Warto też dokonać analizy istniejących przystanków pod kątem przekwalifikowania ich jako przystanki na żądanie (dotyczy to szczególnie obszaru Groszowic i Maliny). Analiza powinna zostać wykonana na podstawie badań frekwencji i opóźnień przeprowadzonych w tych rejonach miasta. Przystanki wytypowane do zmiany statusu powinny zostać odpowiednio do tego przygotowane. Wystarczy zadbać o usunięcie pobliskich drzew i krzewów, które zasłaniają widok z wiaty na jezdnię.

Podsumowując – proponuje się realizację 40 elektronicznych tablic dynamicznej informacji pasażerskiej, w tym po dwa przy zintegrowanych węzłach przesiadkowych przy dworcu Opole Główne i Opole Zachodnie, jeden przy zintegrowanym węźle przesiadkowym przy przystanku Opole Gosławice oraz 37 pozostałych, na przystankach wskazanych na rysunku 5.11. Do realizacji podwyższonych peronów powinno się wyznaczyć 40 przystanków położonych w centrum miasta (szczególnie przy Szpitalu Wojewódzkim i Dworcu Głównym PKP). Na terenie miasta powinno się zamontować co najmniej 20 automatów biletowych.

Proponowane zróżnicowanie w wyposażeniu części przystanków przedstawiono na rys. 5.11 i 5.12.



Rys. 5. 11. Proponowane inwestycje w infrastrukturę przystankową na terenie miasta Opola.



Rys. 5.12. Proponowany nowy układ przystanków w centrum Opolu, wraz z odniesieniem do ciągów pieszych oraz z wyznaczoną nową trasą linii 11, której głównym zadaniem przewozowym będzie obsługa Szpitala Wojewódzkiego przy ul. Katowickiej.

5.3.3. Zmiany w sieci opolskich przystanków komunikacji miejskiej

5.3.3.1. Nowe i zmienione lokalizacje przystanków - rozszerzenie obszaru działania opolskiego transportu publicznego

5.3.3.1.1. Rejon Dworca Gł. PKP, Dworca PKS i centrum miasta

W niniejszym opracowaniu proponuje się przeorganizować trasy kursowania autobusów na odcinku ulic Kołłątaja i Reymonta, oraz w rejonie Dworca PKS i PKP przy ul. Armii Krajowej. Zmieniona organizacja ruchu w tym rejonie, umożliwi rezygnację z trasowania ul. Reymonta linii komunikacji miejskiej (autobusy będą dwukierunkowo jeździły tylko ul. Kołłątaja). Powyższa koncepcja wymaga zmiany lokalizacji wybranych przystanków komunikacji miejskiej.

Nowe przystanki:

- **Dworzec PKP (w kierunku ul. Piastowskiej)**

Proponuje się zajęcie części przydworcowych miejsc parkingowych na stworzenie nowego przystanku autobusowego. Przystanek ten funkcjonowałby dla linii 5, 9, 13 i 15 (kierunek Zaodrze) i byłby położony naprzeciwko wejścia do dworca PKP.

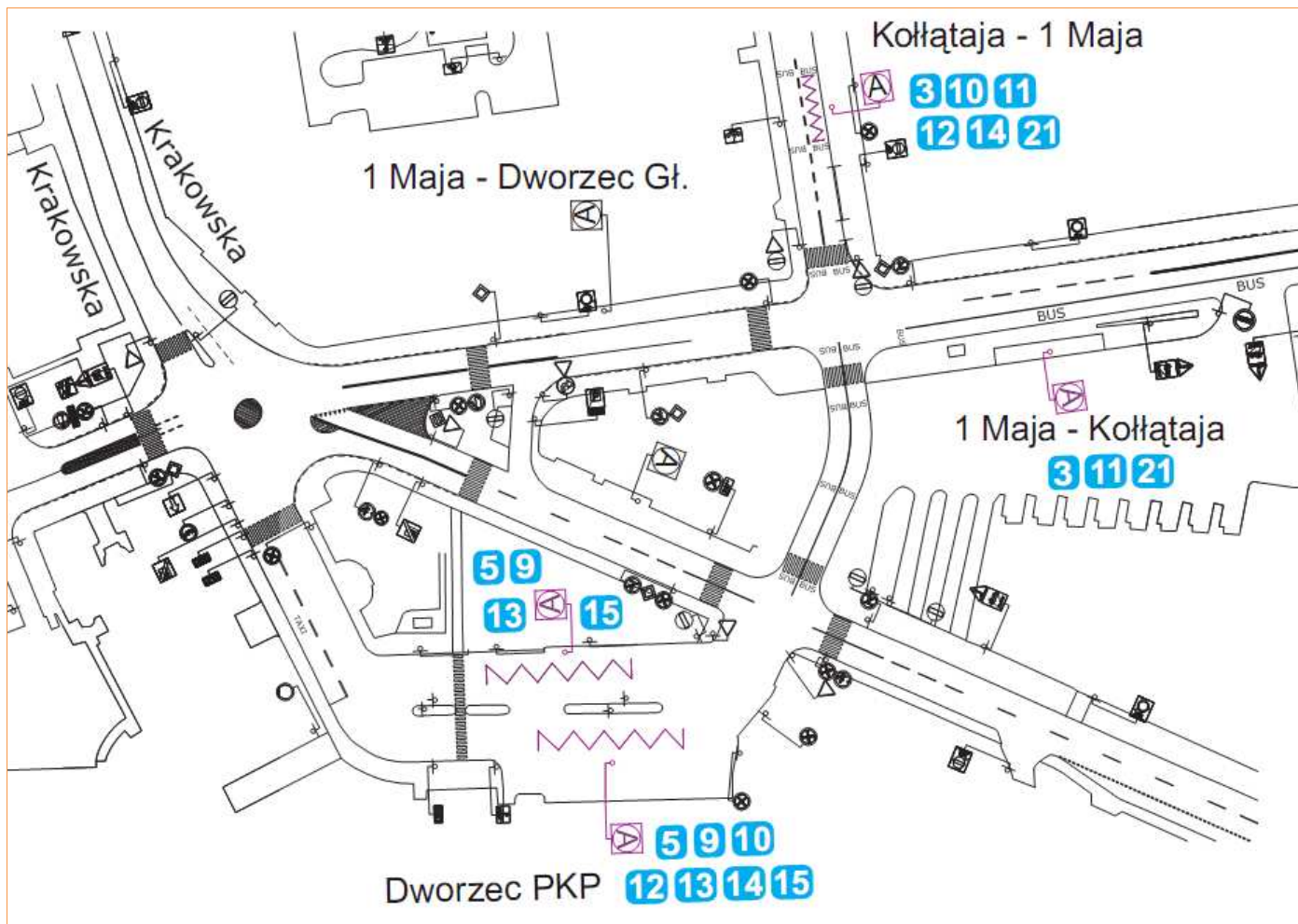
- **Dworzec PKP (w kierunku ul. 1 Maja)**

Bardzo ważną kwestią związaną ze stworzeniem sprawnie funkcjonującego węzła przesiadkowego kolej – autobus przy Dworcu PKP jest jak najkrótsza droga dojścia pieszego pomiędzy obydwooma środkami transportu zbiorowego. Wykorzystując część miejsc postojowych taksówek znajdujących się po jednej ze strony głównego wejścia Dworca Głównego PKP można stworzyć nowy przystanek autobusowy. Dostosowując wysokość krawężników można otrzymać prawie idealny sposób przysiadek „z drzwi do drzwi”. Przystanek ten funkcjonowałby dla linii 5, 9, 13 (kierunek Pużaka), 12, 14 (kierunek Groszowice), 15 (kierunek Witosa) i 10 (oba kierunki).

- **Kołłątaja – 1 Maja (w kierunku ul. Ozimskiej)**

Układ drogowy przy skrzyżowaniu ulic 1 Maja, Kołłątaja i Armii Krajowej nie pozwala na swobodny wjazd pod Dworzec PKP w przypadku linii, które skręcają z ul. 1 Maja w ul. Kołłątaja. Wymaga to budowy nowego przystanku na ul. Kołłątaja,

tj. Kołłątaja – 1 Maja, który przejąłby rolę obecnego przystanku Reymonta. Zostałby zlokalizowany naprzeciwko obecnego przystanku położonego po drugiej stronie ulicy Kołłątaja, przy ciągu pieszym przed budynkiem Kołłątaja 6. Autobus zatrzymywałby się na pasie autobusowym, więc nie ma potrzeby budowania w tym miejscu zatoki przystankowej.



Rys. 5.13. Proponowany układ przystanków i linii autobusowych w rejonie Dworców PKP i PKS.

Kołątaja – Ozimska (w kierunku ul. Ozimskiej)

Wprowadzając na ul. Kołątaja kontrapas autobusowy na jezdni w kierunku ul. Ozimskiej, uzyskuje się warunki umożliwiające wprowadzenie przystanku autobusowego, który znacznie polepszy dostępność komunikacji miejskiej w ścisłym centrum miasta. Proponowana lokalizacja to ciąg pieszy, częściowo używany jako miejsca parkingowe, przy ogrodzeniu posesji Kołątaja 18, naprzeciwko budynków Kołątaja 21 i 23. Miejsce postoju autobusu będzie mieściło się na buspasie, co wyklucza budowę zatoki przystankowej.

- **Ozimska – Kołątaja (w kierunku Dworca PKP)**

Nowy przystanek jednostronny (bliźniaczy wobec Kołątaja – Ozimska) dla kierunku Dworzec PKP proponuje się zlokalizować przy ul. Ozimskiej, wykorzystując ciąg pieszy i pas zieleni przy parkingu przed biurowcem Ozimska 19, naprzeciwko budynków Ozimska 18 i 18a. Nie ma powodów budowy zatoki przystankowej w tym miejscu. Proponuje się stworzenie antyzatoki.

- **Piastowska – Korfantego (w kierunku Dworca PKP)**

W celu polepszenia dostępności do komunikacji miejskiej na wyspie Pasięka, powinno się utworzyć nowy przystanek jednostronny (z kierunku Zaodrza do dworca PKP) w okolicy skrzyżowania ulic Piastowskiej, ks. Jana Dobrego i Korfantego. Proponowana lokalizacja znajduje się na ciągu pieszym przed murem ogrodu posesji Niedziałkowskiego 15, w pobliżu domu mieszkalnego Piastowska 22 (za przejściem dla pieszych). Nie jest wskazane umieszczanie tego przystanku w zatoce.

- **Piastowska – Instytut Śląski (w kierunku Zaodrza)**

Nowy przystanek jednostronny (w kierunku Zaodrza) proponuje się zlokalizować naprzeciw Instytutu Śląskiego (Piastowskiego 17), po lewej stronie wejścia na kładkę dla pieszych przerzuconej przez kanał Młynówka (łązącą ul. Piastowską z ul. Mozarta). Nie jest wskazane umieszczanie tego przystanku w zatoce.

- **Sienkiewicza – Sądowa (w kierunku Ronda)**

Obecnie na ul. Sienkiewicza istnieje tylko jeden przystanek (w kierunku ul. Ozimskiej). Proponuje się powstanie nowego przystanku na tej ulicy, który obsłuży przeciwny kierunek. Proponowana lokalizacja dla niego to fragment chodnika, położony przed zespołem domów mieszkalnych o adresach Sienkiewicza 24, 26 i 28, a który obecnie jest zajmowany jako miejsca parkingowe. Nie zaleca się budowy zatoki przystankowej.

Zmiana lokalizacji istniejącego przystanku:

- **Plac Kopernika - Kamienna (w kierunku ul. Ozimskiej)**

Obecnie przystanek ten funkcjonuje tylko jako postój dla linii 11 (jadącej w kierunku Grudziec). Jest on zlokalizowany na uboczu – poza głównym ciągiem pieszym w tej okolicy. Dlatego proponuje się jego przesunięcie o 70 m. w kierunku centrum handlowego „Solaris”, tak aby powiązać go z ciągiem pieszym na Placu Kopernika – rozpoczynającym się przy pobliskich zabudowaniach Uniwersytetu Opolskiego. Położony byłby naprzeciwko kamienic o adresie Plac Kopernika 3 i 4. W miejscu tym planuje się wytyczenie pasa autobusowego i nie ma potrzeby budowy zatoki przystankowej.

W przypadku odłożenia w czasie budowy kontrapasa na ul. Kołłątaja, nie pojawi się możliwość przetrasowania linii autobusowych kursujących w rejonie Dworców PKP i PKS – wówczas proponuje się inny wariant, tj. zlokalizowanie nowego jednostronnego przystanku na ul. Reymonta, który po wprowadzeniu docelowego kursowania komunikacji miejskiej tylko ul. Kołłątaja, zostałby zlikwidowany. Proponowana lokalizacja to pas chodnika, przed budynkiem Reymonta 21, w pobliżu wejścia na targowisko miejskie. Przystanek nie wymaga budowy zatoki i mógłby się nazywać „Reymonta – Ozimska”.

5.3.3.1.2. Koncepcja obsługi Szpitala Wojewódzkiego przy ul. Katowickiej przez komunikację miejską

Koncepcja ta składa się z 2 etapów. Pierwszy dotyczy bliższej przyszłości, terminowo nieokreślonej. Nie zakłada ona żadnych prac inwestycyjnych, poza budową 2 nowych przystanków. Obsługę Szpitala Wojewódzkiego przejąłaby linia nr 11. Drugi etap, którego

rozpoczęcie trudno umiejscowić w czasie wymaga zbudowania lewoskrętu z ul. Katowickiej w ul. Bohaterów Monte Cassino, który wykorzystywałaby linia 11.

Oba etapy zakładają wycofanie linii 8 z obecnej trasy po ul. Katowickiej. Nowa trasa linii 11 w czasie trwania etapu I przebiegałaby następująco:

- w obu kierunkach po obecnej trasie: pętla Pużaka – Wiejska – Sosnkowskiego - Oleska (do skrzyżowania ul. Bohaterów Monte Cassino) oraz skrzyżowanie ul. Ozimskiej z ul. Reymonta - 1 Maja - Grudzice;
- w kierunku Grudziec po nowej trasie ulicami Bohaterów Monte Cassino, Katowicką i Ozimską;
- w kierunku pętli Pużaka po nowej trasie ulicami Ozimską, Katowicką, Grunwaldzką, i Czaplaka, z której prawoskrętem autobus wjeżdżałby na dotychczasową trasę na ul. Oleskiej.

W etapie II zakłada się całkowite wycofanie komunikacji miejskiej (tj. tylko linii 11) z ciągle zakorkowanego fragmentu ul. Oleskiej, co oznaczałoby dwukierunkowe kursowanie nową trasą ulicami Bohaterów Monte Cassino, Katowicką i Ozimską.

Opisana koncepcja zapewnia sprawny dojazd w obu kierunkach na odcinkach: południowa i północna część miasta (w tym dworzec PKP i PKS) – Szpital Wojewódzki oraz częściowo niweluje duże opóźnienia jakie dziś doznają w okresie szczytu przewozowego autobusy linii 11, kursując ul. Oleską od Ronda rtm. Pileckiego do ul. Bohaterów Monte Cassino.

Linia 11 powinna obsługiwać istniejące przystanki, tj. jednokierunkowy „Katowicka - Szpital” oraz następujące 2 nowe przystanki:

– **Grunwaldzka - Szpital (w kierunku pętli Pużaka)**

Nowy jednostronny przystanek proponuje się umiejscowić na ul. Grunwaldzkiej, tuż za skrzyżowaniem z ul. Katowicką naprzeciwko budynku Grunwaldzka 42. Przystanek zająłby część pasu zieleni przy ciągu pieszym, tuż za przejściem dla pieszych. Wyklucza się budowę zatoki przystankowej w tym miejscu.

– **Oleska – Uniwersytet (w kierunku pętli Pużaka)**

W celu polepszenia dostępności linii 11 dla studentów Uniwersytetu Opolskiego chcących skorzystać z tej linii jadąc w kierunku osiedla Armii Krajowej, proponuje się stworzenie nowego, bliźniaczego przystanku, który zostałby usytuowany przed wejściem do budynku Uniwersytetu (Oleska 48), naprzeciwko domu mieszkalnego Oleska 39 (za przejściem dla pieszych).

W chwili wdrożenia etapu II powinien zostać uruchomiony kolejny nowy przystanek:

– **Katowicka - Szpital (w kierunku pętli Pużaka)**

Nowy jednostronny przystanek, będący przystankiem bliźniaczym wobec obecnie istniejącego, proponuje się zlokalizować przy jednym z obiektów Szpitala Wojewódzkiego (Katowicki 66), za skrzyżowaniem z ul. Grunwaldzką. Przystanek zająłby obecne miejsce kilku miejsc postojowych. Wyklucza się budowę zatoki przystankowej w tym miejscu.

5.3.3.1.3. Osiedle Malinka

Obecnie komunikacja miejska kursuje ulicami Wiejską i Ozimską. Przystanki położone przy tych ulicach są znacznie oddalone od bloków osiedla Malinka. Mieszkańcy przyjeżdżający z centrum miasta, po opuszczeniu autobusu, muszą pokonać ul. Wiejską i Ozimską, na których panuje duży ruch drogowy. Dlatego proponuje się wprowadzenie linii autobusowych bliżej zabudowań osiedla poprzez poprowadzenie ich ulicami Piotrkowską i Cieszyńską zamiast ul. Ozimską. Warto zaznaczyć, że tymi ulicami jeżdżą autobusy linii szkolnej MZK.

Zmiana trasy dotyczyłaby linii autobusowych nr 10, 15, 17, 18, N. Jest to wariant minimalny. W wariantcie maksymalnym proponuje się poprowadzenie ul. Piotrkowską i ul. Cieszyńską również linii nr 14, 21. Za wariantem maksymalnym przemawia możliwość całkowitej rezygnacji mieszkańców osiedla z korzystania z przystanków przy ul. Ozimskiej z racji tego, że bliżej będą mieli do przystanków z większą ilością linii autobusowych, przez co kursowanie linii 14, 21 nie miałyby sensu na omawianym odcinku ul. Ozimskiej.

Jeżeli chodzi o ul. Piotrkowską, dwukierunkowy ruch autobusów jest możliwy już dziś. Wprowadzenie autobusów na ul. Cieszyńską wymaga jednak prac inwestycyjnych w ciągu al. Witosa, tj. zbudowanie lewoskrętu z ul. Cieszyńskiej w al. Witosa (wariant minimalny),

a w przypadku wybrania wariantu maksymalnego również lewoskrętu z al. Witosa w ul. Cieszyńską.

W przypadku wykonania tych prac należałoby uruchomić następujące przystanki:

- **Piotrkowska – Malinka**

Przystanek w kierunku al. Witosa proponuje się zlokalizować na ciągu pieszym, przy tylnym ogrodzeniu obiektu Ozimska 189, naprzeciwko środkowych klatek schodowych bloku Piotrkowska 1.

Na przystanek w kierunku centrum miasta powinien zostać zaadaptowany obecny przystanek linii szkolnej „Piotrkowska”, wraz z zbudowaniem odpowiedniego dojścia do niego i zajęciem części pasa zieleni na miejsce przystankowe z porządną nawierzchnią i wiatą.

Proponuje się zorganizowanie nowych przystanków bez budowy zatok dla autobusów.

- **Cieszyńska – Malinka**

Na przystanek w kierunku al. Witosa zostanie zaadaptowany obecny przystanek linii szkolnej „Cieszyńska 7”. Nie ma potrzeby budowy zatoki przystankowej.

Nowy przystanek w kierunku centrum miasta powinien zostać zlokalizowany naprzeciw obecnego przystanku linii szkolnej „Cieszyńska 7”, wykorzystując pas zieleni pomiędzy garażami i ul. Cieszyńską, położony przed przejściem dla pieszych.

- **Cieszyńska – Chełmska (jednostronny na żądanie)**

Nowy przystanek (tylko w kierunku al. Witosa), to obecny przystanek linii szkolnej „Cieszyńska 10”. Nie ma potrzeby budowy zatoki przystankowej.

- **Wiejska – Ozimska (w kierunku ul. Ozimskiej)**

Obecnie przystanek ten jest położony zbyt blisko skrzyżowania ul. Wiejskiej z ul. Piotrkowską i w przypadku skierowania linii autobusowych przez ul. Piotrkowską trzeba będzie go przesunąć o 120 m. w stronę ul. Sosnkowskiego lub wycofać postój na nim. Miejscem nowej lokalizacji mógłby być ciąg pieszy przy ogrodzeniu

posesji Wiejska 132. Brak miejsca wyklucza budowanie w tym miejscu zatoki przystankowej.

Powyższy plan zakłada pozostawienie obecnych przystanków: Witosa – Cieszyńska (na żądanie) i Witosa – Osiedle (w kierunku pętli na al. Witosa) oraz Wiejska – Ozimska (w kierunku centrum miasta) w teraźniejszych lokalizacjach.

5.3.3.1.4. Grudzice

Obecnie osiedle Grudzice jest tylko częściowo obsługiwane przez komunikację miejską. Dodatkową niedogodnością przy podróży z centrum miasta jest fakt, że mieszkańcy są zmuszeni odstać ok. 8 – 10 min. na pętli w Grudzicach, które są przeznaczone na postój techniczny linii 11. W niniejszym opracowaniu zaplanowano również stworzenie nowego przystanku kolejowego „Opole Grudzice” na trasie do Ozimka, który zlokalizowany byłby przy przejeździe kolejowym na ul. Morcinka.

Istnieje więc wystarczająco dużo powodów, żeby wprowadzić komunikację miejską na całą ul. Morcinka. Jednym z pomysłów na spełnienie tego zamierzenia byłaby zmiana trasy obecnej linii 11. Linia ta mogłaby zostać wydłużona do pętli Wschodnia. W takim przypadku wjazd na pętlę Grudzice byłby nieuzasadniony. Zastąpienie postoju na pętli Grudzice, postojem na pętli Wschodnia usunąłby problem postoju na pętli z tymi pasażerami, którzy jadą z centrum miasta do Grudzic.

W przyszłości, w celu zapewnienia jak najlepszej dostępności do komunikacji miejskiej z nowoutworzonego przystanku kolejowego „Opole Grudzice” należy również zastanowić się nad zmianą trasy linii 21 (lub utworzeniem nowej linii), którą można byłoby wydłużyć po ul. Morcinka z zakończeniem trasy na pętli Grudzice. Dzięki temu zapewnione zostałyby połączenie tego nowego przystanku kolejowego z opolskimi osiedlami (Malinka, Os. Armii Krajowej).

Na ul. Morcinka proponuje się stworzenie przystanków:

- **Morcinka – PKP**

W przypadku uruchomienia proponowanego w niniejszym opracowaniu przystanku kolejowego „Opole Grudzice”, należałoby tuż przy przyjeździe

kolejowym na ul. Morcinka zlokalizować przystanki w obu kierunkach. Grunty, na których można byłoby je umieścić należą do PKP S.A. Zapewniałyby to sprawną przesiadkę kolej – autobus. Nie ma potrzeby budowania dla nich zatok przystankowych.

- **Morcinka – Baczyńskiego (oba na żądanie)**

Przystanek w kierunku pętli Wschodnia można zlokalizować na szerokim ciągu pieszym przy ogrodzeniu posesji Morcinka 95. Wykluczona jest budowa zatoki przystankowej.

Przystanek w kierunku ul. Strzeleckiej proponuje się zlokalizować na chodniku przy terenie zielonym sąsiadującym z posesją Morcinka 82, naprzeciwko posesji Morcinka 103. Budowa zatoki przystankowej jest bezzasadna.

- **Morcinka – Prosta**

Przystanek, w kierunku pętli Wschodnia już istnieje. Należałoby tylko uściślić jego nazwę, nadając mu taką samą jaką otrzyma nowy przystanek bliźniaczy.

Nowy przystanek w kierunku ul. Strzeleckiej proponuje się zlokalizować na ciągu pieszym przy ogrodzeniu posesji Morcinka 50c. Brak potrzeby budowy zatoki przystankowej.

- **Morcinka – Makuszyńskiego (oba na żądanie)**

Przystanek w kierunku pętli Wschodnia można zlokalizować przy ogrodzeniu obiektu Morcinka 43. Brak miejsca na budowę zatoki przystankowej, która i tak nie byłaby potrzebna w tym miejscu.

Przystanek w kierunku ul. Strzeleckiej proponuje się zlokalizować przy terenie zielonym sąsiadującym z posesją Morcinka 28, przy kapliczce. Budowa zatoki przystankowej w tym miejscu jest wykluczona.

- **Grudzice – Morcinka**

Zastąpiłby przystanek na obecnej pętli w Grudzicach i zostałby ulokowany w pobliżu skrzyżowania ul. Morcinka z ul. Strzelecką. Proponowane lokalizacje:

1) w kierunku pętli Wschodnia – za skrzyżowaniem ulic Morcinka i Modrzejewskiej, przy murze kościoła pw. Matki Boskiej Fatimskiej, po lewej stronie bramy wejściowej. Jest to idealne miejsce na przystanek (centralne miejsce osiedla plus szeroki ciąg pieszy). Proponuje się wyznaczenie nowego przystanku bez budowy zatok dla autobusów komunikacji zbiorowej.

2) w kierunku centrum miasta – na ciągu pieszym przy ul. Strzeleckiej, przy ogrodzeniu posesji Strzelecka 44a, w pobliżu parkingu przez sklepem „Lewiatan” (Strzelecka 44). Z braku miejsca nie wskazana jest budowa zatoki przystankowej.

5.3.3.1.5. Wójtowa Wieś

Dzielnica Wójtowa Wieś obecnie jest obsługiwana 2 liniami komunikacji miejskiej, które kończą jazdę na pętli położonej na początku zabudowań tego osiedla. Na pętli nie mieszczą się więcej niż 2 autobusy, a pojazdy przegubowe mają trudności w zawróceniu. Dzielnica ta ma charakter wsi łańcuchowej, dlatego większość mieszkańców ma znacznie wydłużoną drogę dojścia pieszego na obecny przystanek przy pętli. Jednym ze sposobów rozwiązania tych problemów mogłoby być wydłużenie kursów linii kończących na pętli we Wójtowej Wsi poprzez stworzenie jednokierunkowej pętli ulicznej. Autobusy mogłyby kończyć bieg na obecnej pętli, ale wcześniej wykonywałyby kurs objazdowy ulicami osiedla. Wydaje się, że najlepszą trasą powyższej pętli ulicznej jest przejazd: pętla Wójtowa Wieś (ul. Prószkowska) – ul. Kwoczka – ul. Poliwody – ul. Mehla – pętla Wójtowa Wieś. Na tej trasie można zlokalizować 2 nowe przystanki, które ułatwiłyby okolicznym mieszkańcom korzystanie z komunikacji miejskiej. Proponuje się stworzenie przystanków:

- **Kwoczka – sklep (jednostronny)**

Zlokalizowany przy ul. Kwoczka, przed pawilonem handlowym i zakładem fryzjerskim (Kwoczka 18 i 20). W tym miejscu jest dostępny szeroki plac wyłożony płytami chodnikowymi. Dodatkowo za tym miejscem przemawia fakt, że są to jedyne niezamieszkałe zabudowania w tej okolicy. W pobliżu tego miejsca od ul. Kwoczka odchodzą uliczki ułatwiające dojście do ulic równoległych. Nie ma potrzeby budowy zatoki przystankowej.

- **Kwoczka – Poliwody (jednostronny)**

Przystanek, którego powstanie wymaga pewnych prac inwestycyjnych na gruncie rolnym, należącym do Miasta Opola (władającym jest Prezydent Miasta) położonym wzdłuż ul. Poliwody i ogrodzenia posesji Kwoczka 58. Część tego terenu przy skrzyżowaniu ul. Kwoczka i Poliwody można zająć na przystanek autobusowy, który byłby zlokalizowany na nowej jezdni oddzielnej pasem zieleni od istniejącego układu drogowego. Tak zbudowany przystanek nie utrudniałby ruchu na ul. Poliwody i Kwoczka, dlatego mógłby ewentualnie zastąpić rolę obecnej pętli Wójtowa Wieś.

5.3.3.1.6. Kolonia Gośławicka (ul. Wilsona)

Obszar zurbanizowany położony po wschodniej stronie torów kolejowych linii Opole – Namysłów, ograniczony ulicami Tysiąclecia i Częstochowska nigdy nie był obsługiwany przez komunikację miejską. Proponuje się włączenie go w obszar działania komunikacji miejskiej poprzez zmianę końcówki obecnej trasy linii autobusowej nr 14 z pętli Wschodnia na pętlę autobusową, jaka powstanie w ramach zintegrowanego węzła przesiadkowego przy przystanku kolejowym Opole Gośławice (w okolicy obecnej Częstochowska – pętla). Linia 14 przebiegałaby dwukierunkowo ulicami T. Wilsona, Tysiąclecia i Jesienną, następnie przez przystanek Tysiąclecia – Szkoła obecną trasą do centrum miasta. Rolę linii nr 14 obsługującej ul. Grudziicką i pętlę Wschodnia przejęłaby wówczas wzmocniona linia nr 21.

W ramach wprowadzenia linii 14 na ul. Wilsona należałoby poprawić nawierzchnię ul. Jesiennej oraz uporządkować skrzyżowanie ulic Wilsona i Tysiąclecia.

Przystanki linii nr 14 na jej nowej trasie:

- **Wilsona – Modrzewiowa**

Nowy przystanek w kierunku węzła przesiadkowego powinien zostać zlokalizowany w miejscu kilku stanowisk parkingowych przy terenie zielonym położonym pomiędzy budynkami Wilsona 56 i Wilsona 58. Proponuje się rezygnację z budowy zatoki przystankowej.

Przystanek w kierunku centrum miasta proponuje się umiejscowić przy terenie zielonym obok budynku Wilsona 9. Racji braku miejsca, powinno się zrezygnować z budowy zatoki przystankowej.

- **Wilsona – Tysiąclecia**

Oba przystanki umieścić w tym samym miejscu, naprzeciwko siebie. Ich lokalizacja wymaga ułożenia nawierzchni bitumicznej na obecnie gruntowym łączniku na skrzyżowaniu ulic Wilsona i Tysiąclecia oraz namówienia właściciela sąsiedniego nieużytkowanego terenu zielonego do jego zagospodarowania,

- **Tysiąclecia – przy linii kolejowej 301**

W przypadku budowy przystanku kolejowego Opole Tysiąclecia należy uruchomić nowe przystanki komunikacji miejskiej na ulicy Tysiąclecia przy linii kolejowej nr 301, prowadzącej w kierunku Kluczborka.

5.3.3.1.7. Gostawice (ul. Oleska)

Na odcinku ul. Oleskiej od skrzyżowania z ul. Wiejską do granic administracyjnych miasta kursują wyłącznie autobusy przewoźników regionalnych (PKS i przewoźnicy prywatni), dlatego proponuje się włączyć ten odcinek w trasę jednej z obecnych linii miejskich lub uruchomić nową. Z obecnie kursujących mogłaby to być np. linia nr 9, której trasa mogłaby zostać wydłużona z obecnego krańca, tj. pętli Pużaka, do nowopowstałej pętli na końcu ul. Oleskiej.

Nowe przystanki:

- **Pużaka – Oleska (w kierunku centrum miasta)**

Zlokalizowany naprzeciwko istniejącego przystanku o tej samej nazwie (używany obecnie tylko w jedną stronę przez linię 11), obok boiska piłkarskiego na ciągu pieszym przy ul. Pużaka.

- **Oleska – Nowa (w kierunku pętli końcowej)**

Zlokalizowany na ciągu pieszym przy gruntach rolnych pomiędzy posesjami Oleska 184 i Oleska 188, przy istniejącym przejściu dla pieszych. Brak miejsca wyklucza powstanie zatoki przystankowej.

- **Oleska – Nowa (w kierunku centrum miasta)**

Zlokalizowany na poboczu przy ogrodzeniu posesji Oleska 177. Należy zbudować w tym miejscu krótki ciąg pieszy. Brak miejsca wyklucza powstanie zatoki przystankowej.

- **Oleska – Pętla**

Proponowana lokalizacja to teren przyległy do skrzyżowania ul. Oleskiej i Ustronnej, położony przed mostem na Swornicy. Miejsce przeznaczone na pętle wymaga niwelacji terenu, przebudowania skrzyżowania i usunięcia kilku drzew. Pojedynczy przystanek byłby zlokalizowany na pętli. Niewielka ilość miejsca daje możliwość jednorazowego postoju tylko 1 pojazdu o długości do 12 metrów.

Wspomniany problem niedostatecznej ilości miejsca na proponowanej pętli, może doprowadzić do porzucenia planów wprowadzenia komunikacji miejskiej w ten rejon miasta. Wówczas należałoby zastanowić się nad zachęceniem Opolskiego PKS i przewoźników prywatnych do wprowadzenia na wspomnianych nowych przystankach postojów dla swoich autobusów. Wówczas to oni wykonywaliby dowóz do centrum mieszkańców tego rejonu.

5.3.3.2. Proponowane zmiany lokalizacji przystanków obecnie istniejących (poza centrum miasta)

- **Zintegrowany węzeł przesiadkowy przy ul. Częstochowskiej i Drobiarskiej (obok przystanku kolejowego Opole Goślawice)**

Jego budowa zakłada zastąpienie obecnych przystanków Częstochowska – Pętla i Drobiarska – Częstochowska zintegrowanym węzłem przesiadkowym autobus – kolej, z zachowaniem możliwości zawracania autobusów dla wszystkich kierunków.

- **Zintegrowany węzeł przesiadkowy przy stacji Opole Chabrów**

W przypadku planów rozszerzenia oferty kolejowych przewozów pasażerskich na linii nr 277 (trasa do Wrocławia przez Czarnowąs, Karłowice i Jelcz Laskowice) należy rozważyć wybudowanie kolejnego zintegrowanego węzła przesiadkowego łączącego kolej z komunikacją miejską. Z racji, że obecnie nie ma takich planów (Urząd Marszałkowski Województwa Opolskiego ponownie złożył zamówienie tylko na 1 parę pociągów) nie wyznaczaliśmy dokładnych lokalizacji nowych przystanków przy tej stacji, lecz jedynie sygnalizujemy możliwość poprawienia warunków przesiadania się na węźle Opole Chabrów – jeżeli zajdzie taka potrzeba w przyszłości.

- **Wygonowa (w kierunku centrum miasta)**

Przesunięcie przystanku z jego obecnej lokalizacji przy ul. Wygonowej w nowe miejsce przy ul. Górnej, naprzeciwko posesji o adresie Górna 51 - przy skrzyżowaniu obu ulic (przed przejściem dla pieszych). Przeniesiony przystanek usytuowany byłby się przy ciągu pieszym, na terenie lepiej dostępnym dla mieszkańców nowopowstałego osiedla domów szeregowych (Osiedle Medyk i Zawada). Jest to bezpieczniejsze miejsce niż obecna lokalizacja zarówno dla pasażerów jak i pozostałych uczestników ruchu drogowego. Zaleca się rezygnację z budowy zatoki w nowej lokalizacji.

- **Obrońców Stalingradu (w kierunku Grudzie)**

Obecne położenie tego przystanku na poboczu ul. Strzeleckiej, na której panuje duży ruch drogowy, w miejscu znacznie oddalonym zarówno od przejścia dla pieszych jak i od skrzyżowania ul. Tuwima z ul. Strzelecką jest irracjonalne. Przy ul. Tuwima w ostatnich latach powstało duże osiedle domów jednorodzinnych. Jediną drogą dojścia do niego z przystanku jest ścieżka prowadząca przez grunty rolne wzdłuż ogrodzenia posesji Strzelecka 55. Dlatego zaleca się przeniesienie go jak najbliżej skrzyżowania ul. Tuwima z ul. Strzelecką, przed mur posesji Strzelecka 61. Dzięki temu zostanie skrócona obecna niebezpieczna droga dojścia do przystanku. Miejsce nowej lokalizacji powinno zostać utwardzone kostką brukową. Brak terenu wyklucza powstanie zatoki przystankowej.

- **Jagiellonów – Pobożnego (w kierunku al. Przyjaźni)**

Obecna lokalizacja wydłuża drogę dojścia mieszkańców Nowej Wsi Królewskiej do domostw z przystanku. Proponuje się przenieść ten przystanek o 150 metrów w kierunku

ul. Pobożnego - przed budynek, w którym mieści się obecnie cukiernia (Jagiellonów 42). Nowa lokalizacja znajduje się w centralnym miejscu osiedla Nowa Wieś Królewska, naprzeciw bliźniaczego przystanku (w kierunku centrum miasta) i jest lepiej dostępna dla mieszkańców okolicznych zabudowań.

- **Niemodlińska – Dambonia (w kierunku Chmielowic)**

Obecna lokalizacja tego przystanku jest nieodpowiednia. Wiata przystankowa położona jest na ciągu pieszo – rowerowym i zawęża ten ciąg do szerokości ok. 80 cm. Jest to niebezpieczna sytuacja, gdyż wiata utrudnia ruch pieszo-rowerowy, a osoby wysiadające z autobusu mogą nie zauważyć rowerzystów i spowodować kolizję. Wobec tego proponuje się przenieść przystanek o 150 m. kierunku pętli „Dambonia”, na teren zielony oddzielający chodnik od ul. Niemodlińskiej położony w pobliżu bloku o adresie Dambonia 165. Dzięki temu poprawi się bezpieczeństwo osób korzystających z drogi pieszo-rowerowej łączącej ogrody działkowe z Osiedlem XXV-lecia (ul. Dambonia), a przystanek otrzyma lokalizację bardziej dostępną dla mieszkańców tego osiedla. Nie istnieje konieczność budowy zatoki przystankowej w nowej lokalizacji.

5.3.3.3. Proponowane nowe lokalizacje przystanków autobusowych (poza centrum miasta)

- **Zintegrowany węzeł przesiadkowy na ul. Traugutta i Frankiewicza**

Dwupoziomowy węzeł przesiadkowy kolej – autobus, w którego skład wchodziłby projektowany nowy przystanek osobowy „Opole Groszowice” na linii kolejowej Opole – Kędzierzyn Koźle (pomiędzy obecnymi stacjami Groszowice i Grotowice). W pobliżu obecnego wiaduktu kolejowego nad ul. Traugutta powinny powstać przystanki miejskiej komunikacji autobusowej realizujące ideę integracji obu systemów transportu.

- **1 Maja – Zapolskiej**

Proponuje się zlokalizowanie nowego jednokierunkowego przystanku przy ul. 1 Maja w kierunku pętli 1 Maja - Szkoła, który uzupełniłby drugi kierunek obecnie jednostronnego przystanku 1 Maja – Plebiscytowa. Proponowane miejsce to fragment ciągu pieszego i kilku miejsc parkingowych na pasie pomiędzy budynkami mieszkalnymi o adresach 1-Maja 28a i Zapolskiej 48. Wyklucza się budowę w tym miejscu zatoki przystankowej.

- **Rejtana – Urząd Skarbowy**

W ostatnich latach oddano do użytku, w nowej lokalizacji przy ul. Rejtana 3a i 3b, kompleks Pierwszego Urzędu Skarbowego (dla mieszkańców Opolu) i Opolskiego Urzędu Skarbowego (dla mieszkańców województwa opolskiego). Po zakończeniu remontu wiaduktu w ciągu ul. Ozimskiej i przywróceniu stałych tras kursowania linii autobusowych, koło wspomnianych obiektów użyteczności publicznej będzie ponownie kursowała komunikacja miejska. Z tego powodu należałoby przy obu Urzędach Skarbowych uruchomić 2 przystanki, po jednym w obu kierunkach. Proponowane lokalizacje to:

- 1) w kierunku ul. Ozimskiej – na ciągu pieszym przed budynkiem Rejtana 3a;
- 2) w kierunku ul. 1 Maja – na ciągu pieszym przed budynkiem Rejtana 2 lub Rejtana 4.

Na obu przystankach nie zaleca się budowy zatok przystankowych.

- **Wojska Polskiego (w kierunku centrum miasta)**

W bezpośredniej bliskości stacji kolejowej Opole Zachodnie funkcjonuje stale tylko jeden przystanek – Wojska Polskiego (w kierunku Wójtowej Wsi). Po drugiej stronie ulicy Wojska Polskiego została zbudowana zatoka przystankowa i ustawiono znak drogowy D-15 (Przystanek Autobusowy), jednakże z racji względnej bliskości przystanku Niemodlińska – Szkoła zrezygnowano z rozkładowych postojów na nim. Należy uznać to za błąd, gdyż odległość „stacja kolejowa – Niemodlińska Szkoła” to ponad 300 metrów. W ramach ułatwienia korzystania z przesiadek kolej – autobus proponuje się uruchomić ten obecnie funkcjonujący tylko w sytuacjach awaryjnych przystanek i wprowadzić na nim postój na żądanie dla linii kursujących z Wójtowej Wsi. W przyszłości zakłada się zbudowanie w tym miejscu nowego zintegrowanego węzła przesiadkowego, który objąłby oba przystanki (ich lokalizacja zostałaby przesunięta jeszcze bliżej stacji).

- **Walecki - Nutrica (w kierunku Groszowic)**

Od kiedy skierowano linię 12 i 14 przez Nową Wieś Królewską, ul. Walecki jest pozbawiona komunikacji miejskiej. Stan ten będzie trwał dopóki nie zakończy się remont kapitalny wiaduktu w ciągu ul. Struga. Po oddaniu go do użytku, obie linie powinny powrócić na trasę przez ul. Walecki. W związku z tym, dawny przystanek Walecki Ovita (obecnie Nutricia), którego wiata przystankowa stoi do dziś na przeciwko domu o adresie Walecki 18, powinien zostać ponownie uruchomiony. Zastąpi on obecny przystanek Marka z

Imielnicy – Walecki (w kierunku Groszowic), który stoi zbyt blisko proponowanego do reaktywacji przystanku.

- **Walecki – Struga (w kierunku centrum miasta)**

Ulica Walecki przez 8 ostatnich lat była pozbawiona komunikacji miejskiej, dlatego nie jest dziwna sytuacja usunięcia z przestrzeni publicznej opisywanego przystanku. Po ponownym skierowaniu tą ulic tras linii 12 i 14 proponuje się odtworzyć ten przystanek, ale w nowej lokalizacji, tj. na styku ul. Walecki i Struga, na niezagospodarowanym miejscu przy obiekcie Struga 11, obok budynku mieszkalnego Walecki 2.

Nowy przystanek będzie znajdował się w miejscu znacznie oddalonym od skrzyżowania ul. Waleckiego, Marka z Imielnicy i al. Przyjaźni, dlatego w przeciwieństwie do swego „bliźniaka”, zaleca się pozostawienie obecnego przystanku Marka z Imielnicy – Walecki (w kierunku centrum miasta), jako przystanku na żądanie. Zapewni on nadal dostęp mieszkańcom al. Przyjaźni do linii 12 i 14, po ich przetrasowaniu.

- **Jagiellonów – Kazimierza Wielkiego (w kierunku al. Przyjaźni)**

Uzupełnieniem obecnej siatki przystanków w Nowej Wsi Królewskiej powinno być zlokalizowanie nowego jednostronnego przystanku na ul. Jagiellonów, w okolicy skrzyżowania z ul. Londzina, przed ogrodzeniem posesji Jagiellonów 74, w pobliżu zakładu fryzjerskiego. Przystanek ten uzupełniłby istniejący już przystanek Kazimierza Wielkiego. Nie ma potrzeby budowy zatoki przy tym przystanku.

- **Prószkowska – osiedle (w obu kierunkach)**

Obecnie przy ul. Prószkowskiej, na pograniczu dzielnic Szczepanowice i Wójtowa Wieś budowane jest nowe osiedle mieszkalne. Prawdopodobnie w ciągu najbliższych kilkunastu miesięcy zostanie ono oddane do użytku, wówczas powinno się w jego pobliżu stworzyć nowe przystanki komunikacji miejskiej.

Przystanek dla kierunku do centrum miasta powinien zostać zlokalizowany przy zabudowaniach powstającego osiedla, po wschodniej stronie ul. Prószkowskiej, w okolicy posesji Prószkowska 121a. Wyjątkowo zaleca się tutaj budowę zatoki przystankowej.

Przystanek w kierunku Wójtowej Wsi powinien zostać zlokalizowany na chodniku w pobliżu posesji Prószkowska 94. Odradza się budowę zatoki przystankowej.

- **Rejtana – osiedle (w kierunku ul. Mieszka I)**

Obecnie przy skrzyżowaniu ulic Rejtana, Mieszka I i Wschodnia budowane jest osiedle mieszkalne. Po oddaniu go do użytku powinno się ulokować w jego pobliżu nowe przystanki dla komunikacji miejskiej.

Proponowane lokalizacje to:

1) w kierunku ul. Mieszka I – na przyszłym ciągu pieszym przy zabudowaniach powstającego osiedla, za skrzyżowaniem z ul. Wschodnią, a przed wiaduktem nad torami kolejowymi – tak zlokalizowany przystanek zostanie powiązany z proponowanym w pkt. 6.3 zintegrowanym węzłem przesiadkowym kolej – autobus „Opole - Mieszka I”.

2) w kierunku centrum miasta – na ciągu pieszym i pasie zieleni pomiędzy ul. Rejtana i parkingiem naprzeciwko powstającego osiedla. Fragment ciągu pieszego należałoby przesunąć zajmując kilka stanowisk na tym bardzo dużym i słabo wykorzystywanym parkingu.

Na obu przystankach zaleca się budowę zatok przystankowych, gdyż zatrzymujący się autobus stwarzałby zagrożenie dla pojazdów zjeżdżających z wiaduktu kolejowego.