

6. Program działań w kierunku zwiększenia udziału kolei w przewozach dojazdowych do Opoli i wewnątrzmijskich

Ze względu na charakterystyczny układ przestrzenny miasta Opoli oraz rozmieszczenie wewnątrz jego obszaru linii kolejowych, zaleca się wykorzystywanie przewozów kolejowych raczej w relacjach aglomeracyjnych i podmiejskich, niż wewnątrzmijskich. Atutem sieci linii kolejowych na obszarze miasta jest centralne położenie Dworca Głównego. Jednocześnie stanowi to pewien mankament ze względu na sprzeczne interesy podróżnych tranzytowych przez Opole, którym zależy na co najmniej kilkuminutowym postoju pociągów dla możliwości dogodnej przesiadki, oraz podróżnych na trasach wewnątrzmijskich, którym ten postój jest najczęściej nie na rękę. Należy również zaznaczyć, że Opole nie jest jeszcze miastem o takiej wielkości, przy której budowa kolei miejskiej staje się opłacalna ze względu na zbyt małe, potencjalne potoki pasażerskie. Nacisk należy położyć na dopracowanie połączeń aglomeracyjnych i regionalnych oraz bardzo dobre skomunikowanie ich z obszarem całego miasta za pomocą komunikacji miejskiej. Temu celowi ma służyć rekomendowane w innych punktach tego opracowania wzmocnienie komunikacji autobusowej, budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego Dworzec Główny oraz budowa linii tramwajowej w bezpośredniej bliskości Dworca Głównego. We współpracy z gminami i powiatami otaczającymi Opole stworzyć należy system parkingów dla samochodów i rowerów przy stacjach kolejowych strefy podmiejskiej.

Kolej jest stosunkowo drogim w eksploatacji środkiem lokomocji, ze względu na wysokie koszty eksploatacji (około 18 zł netto za pociągokilometr²¹ eksploatacji szynobusu i około 28 zł netto za pociągokilometr eksploatacji pojedynczego zestawu elektrycznego), dodatkowo należy uwzględnić konieczność ponoszenia kosztów dostępu do infrastruktury kolejowej, które to koszty wynosić mogą od 6 do 8 zł za przejazd pociągiem 1 kilometra. Wynika z tego, że utrzymywanie przewozów kolejowych, których koszty są około 3 – 4 krotnie wyższe od kosztów komunikacji autobusowej uzasadnione jest wyłącznie wówczas gdy występują odpowiednio duże potoki pasażerskie, gwarantujące odpowiednie wypełnienie pociągów kursujących z akceptowalną przez pasażerów częstotliwością. W tej sytuacji, w województwie opolskim, jedynie pociągi o dłuższych trasach regionalnych z licznymi przystankami, zbierać mogą odpowiednio dużą liczbę pasażerów. Z podanych powyżej powodów ekonomicznych, kolej nie jest rozważana jako alternatywny środek lokomocji w opolskiej komunikacji miejskiej (zamykającej się granicach miasta Opoli i

²¹ Jednostka miary długości odpowiadająca przemieszczeniu się pociągu o jeden kilometr po linii kolejowej

otaczających je miejscowości). Ewentualne środki wydane na funkcjonowanie kolei miejskiej, z której skorzysta niewielu mieszkańców miasta efektywniej zainwestować można w poprawę jakości funkcjonowania miejskiej komunikacji autobusowej, z której korzystać mogą niemal wszyscy mieszkańcy.

6.1. Analiza możliwości zastosowania na wybranych trasach równoodstępowego ruchu pociągów przy jednoczesnej eliminacji dłuższych niż 5 minut postojów pociągów na dworcu Opole Główne w celu umożliwienia dogodnego przemieszczania się koleją przez miasto

Wprowadzenie ruchu równoodstępowego jest uzasadnione wyłącznie przy znacznych potokach pasażerskich, osiągniętych na liniach kolejowych o korzystnych parametrach geometrycznych i eksploatacyjnych. Zanim więc zostanie podjęta decyzja o zwiększeniu częstotliwości przewozów, powinny zostać uzgodnione możliwości techniczne prowadzenia ruchu kolejowego po takich szlakach. Obecnie, przy intensywnej konkurencji ze strony indywidualnego transportu samochodowego, komunikacja kolejowa musi wygrywać konkurencyjnym czasem podróży. W związku z tym, zastane prędkości szlakowe wynoszące 30 czy 50 km/h muszą zostać w znaczącym stopniu poprawione. Docelowo proponuje się prowadzenie ruchu równoodstępowego w następujących relacjach: Wrocław – Opole – Kędzierzyn, oraz Opole – Strzelce Opolskie – (Bytom). Ponadto, w dalszej perspektywie czasowej proponuje się wprowadzenie ruchu równoodstępowego w formie tramwaju dwusystemowego na trasie Karłowice – Opole – Gogolin – Krapkowice.

Techniczna możliwość prowadzenia równoodstępowego ruchu na wymienionych szlakach zależy wprost od ich przepustowości. Jedynym kompetentnym w tej dziedzinie organem jest zarządca infrastruktury torowej, czyli PKP PLK. Sugerowana częstotliwość docelowa powinna wynosić w zależności od rzeczywistego, mierzonego zapotrzebowania od 20 do 30 minut w szczycie przewozowym i 30 do 60 minut w pozostałych porach. Oferta przewozów aglomeracyjnych czy podmiejskich powinna czasowo uzupełniać się z przewozami międzyregionalnymi czy dalekobieżnymi, tak aby wszystkie pociągi włączyć w jednolity system taryfowy i zapewnić podróżnym bardziej atrakcyjną częstotliwość kursowania na trasach ich dojazdów w oparciu o jeden zakupiony bilet.

Aktualna infrastruktura linii kolejowych z Opola do Kluczborka i z Opola do Nysy uniemożliwia wprowadzenie równoodstępowego ruchu pojazdów. Zły stan techniczny torów oraz

brak możliwości mijania się pociągów jadących w przeciwnych kierunkach nie pozwalają na zwiększenie częstotliwości a zbyt małe prędkości pociągów są przyczyną małego zapotrzebowania na przewozy kolejowe.

Podsumowując, ruch równoodstępowy pociągów może być wprowadzony jedynie na trasie z Brzegu do Kędzierzyna Koźła oraz z Opolą do Strzelec Opolskich.

W dalszej perspektywie czasowej, można rozważać wprowadzenie ruchu równoodstępowego na trasie Karłowice – Opole – Gogolin, jednakże dopiero po zastąpieniu tradycyjnej kolei systemem lekkiej kolei miejskiej, która na obszarze miasta Opolą pełniła by rolę tramwaju poruszając się wspólnie z ruchem drogowym.

6.2. Poprawa powiązań kolei z komunikacją miejską na istniejących stacjach i przystankach w Opolu.

Stacja kolejowa Opole Główne jest stacją węzłową, pośrednią, przechodnią. Wyposażona jest w pięć peronów i osiem krawędzi peronowych. Przez stację przechodzi jedna linia kolejowa (nr 132 czyli magistrała E30), natomiast zaczyna się lub kończy pięć kolejnych linii (136 do Kędzierzyna – Koźła, 144 do Tarnowskich Gór, 277 do Jelcza – Laskowice, 287 do Nysy oraz 301 do Namysłowa przez Kluczbork). Według dzisiejszego rozkładu jazdy na stację docierają codziennie 172 połączenia, zestawione w poniższej tabeli.

Tab. 6.1. Ilość kolejowych połączeń pasażerskich docierających do Opolą w 2010 r.

Lp	Linia nr	Pociągi do Opolą [szt]	Pociągi z Opolą [szt]
1	132 kierunek Wrocław	20	21
2	132 kierunek Bytom	18	17
3	136 kierunek Kędzierzyn Koźle	20	17
4	144 kierunek Tarnowskie Góry	12	12
5	277 kierunek Jelcz Laskowice	1	1
6	287 kierunek Nysa	11	10
7	301 kierunek Kluczbork	6	6

Najważniejszym węzłem komunikacji zbiorowej powinny zostać okolice Dworca Głównego. Znaczne nagromadzenie linii autobusowych oraz planowanych tramwajowych, centralne położenie dworca oraz jego dobre powiązanie z całym miastem stanowią o wysokim

znaczeniu tego obszaru dla transportu zbiorowego. W stosunku do układu istniejącego, konieczne jest przewartościowanie obecnej hierarchii dostępu w bezpośrednie pobliże dworca rozmaitych środków transportu. Bezwzględnie należy dopuścić ruch autobusowy tak blisko wejścia do budynku dworcowego, jak tylko to jest możliwe. W tym celu należy przeznaczyć obszar wykorzystywany obecnie jako parking dla samochodów i postój taksówek na urządzenie wygodnego przystanku komunikacji miejskiej. Ze względu na dużą liczbę połączeń kolejowych i autobusowych, nie jest ani konieczna, ani możliwa sensowna korelacja rozkładów jazdy przewoźników kolejowych i miejskich.

Na małych stacjach i przystankach kolejowych postuluje się wprowadzanie nowoczesnych rozwiązań, znacznie ułatwiających przepływ potoków pasażerskich oraz skracających czas potrzebny na przesiadkę. W kilku wybranych miejscach miasta możliwe jest wprowadzenie bezpośrednich przesiadek z autobusu na kolej przy dwóch krawędziach jednego peronu, wymaga to jednak znacznej ingerencji w układ uliczny oraz wprowadzenie nowej, wyższej jakości w dziedzinie zarówno infrastruktury przystanków, jak i taboru.

Istniejące stacje i przystanki kolejowe wytypowane do skorelowania rozkładów to: Opole Wschodnie (tylko przy założeniu zwiększenia liczby pociągów), Opole Zachodnie, Grotowice, Groszowice i Gosławice.

6.3. Propozycja lokalizacji nowych przystanków kolejowych na terenie Opola

Nowe przystanki kolejowe powinny być lokalizowane w pobliżu największych generatorów ruchu. Ze względu na przebieg linii kolejowych na obszarze miasta, często nie jest możliwy dojazd bezpośrednio pociągiem do celu podróży. Wynika to z faktu znacznego oddalenia szlaków kolejowych od zabudowy. Co za tym idzie, również miejskie stacje i przystanki kolejowe, nie licząc dworca Opole Główne są dość znacznie oddalone od największych osiedli, zakładów pracy, centrów handlowych i innych generatorów ruchu. Dla utworzenia załączka przyszłej kolei miejskiej, konieczne jest zmniejszenie odległości między sąsiednimi przystankami oraz znaczne zbliżenie zabudowy (niekoniecznie mieszkaniowej w pierwszej linii od torów) dzięki konsekwentnemu planowaniu urbanistycznemu. Jest to zdecydowanie długotrwały proces, jednak konieczny, jeśli chce się zwiększyć udział kolei w podróżach do miasta i wewnątrzmijskich. W takiej sytuacji oprócz zapewnienia powiązania z bezpośrednio przyległą zabudową, niezbędne staje się ścisłe

powiązanie przystanku kolejowego z komunikacją miejską. Dlatego proponuje się następujące lokalizacje nowych przystanków kolejowych (w pełni zintegrowanych z komunikacją miejską) :

- **ul. Tysiąclecia** – powiązanie bezpośrednie z rozległym osiedlem mieszkalnym, połączonym z miastem bardzo obciążonym wlotem, oraz z dzisiejszą linią 14,
- **Grudzicka/Morcinka** – planowana lokalizacja przystanku może być powiązana ze strefą atrakcyjną dla inwestorów przemysłowych w obszarze południowej części Kolonii Gosławickiej. Dla większej aktywizacji tego obszaru korzystne może stać się zaprojektowanie połączenia ze wschodnim odcinkiem obwodnicy Opola.
- **Mieszka I** – ponieważ obszar zamknięty ulicami Strzelecką, Mieszka I, Wschodnią i Morcinka, jako położony w odległości niewiele ponad kilometra od układu torowego Dworca Głównego powinien zostać zagospodarowany i wykorzystywany znacznie intensywniej. Dojazd koleją z największego węzła przesiadkowego w mieście do tej dzielnicy powinien trwać poniżej pięciu minut,
- **Luboszycka/ Chabrów** – w przypadku zwiększenia kolejowych przewozów pasażerskich na linii nr 277 w kierunku Karłowic i Jelcza Laskowic powinien zostać utworzony węzeł przesiadkowy, integrujący kolej regionalną z miejską komunikacją autobusową. Przez terminal powinny przejeżdżać autobusy linii 3, 7 i 21, docierające do osiedla Armii Krajowej, Centrum oraz Zaodrza,
- **Wróblin (ul. Sołtysów)** – zapewnienie obsługi komunikacją kolejową dla osiedla Wróblin, w pobliżu pętli autobusowej linii nr 10 (w przypadku zwiększenia kolejowych przewozów pasażerskich na linii nr 277)
- **Traugutta** – w celu przybliżenia stacji kolejowej Opole Groszowice do obszarów mieszkaniowych należy zmienić jej lokalizację, przenosząc ją w okolice ulicy Traugutta.



Rys. 6.11. Propozycja docelowej lokalizacji przystanków kolejowych.

6.4. Budowa linii tramwaju regionalnego

W potocznym rozumieniu tramwaj dwusystemowy jest utożsamiany z Modelem Karlsruhe, czyli wykorzystaniem czynnej infrastruktury kolejowej przez pojazdy o charakterze tramwajowym. W rzeczywistości liczba przypadków, a co za tym idzie ich założenia techniczne, stopień integracji infrastruktury i przyjęte standardy różnią się dość znacznie. Należy zaznaczyć, że stulecie niezależnego rozwoju systemów kolejowych i tramwajowych, zwłaszcza w dziedzinach wykorzystujących najnowsze zdobycze techniki, tak jak elektroniczne systemy sterowania ruchem, ale też inne wymogi bezpieczeństwa spowodowało, że łączenie tych dwóch sieci jest obecnie znacznie bardziej skomplikowane, niż wiek temu. Również założenie, że tramwaj dwusystemowy łączy wyłącznie zalety kolei i tramwaju, jest nadużyciem. W rozbudowanych sieciach transportowych i tak nie ma możliwości całkowitego wyeliminowania konieczności przesiadek; tym samym analiza technicznych możliwości wprowadzenia tramwaju dwusystemowego nie jest równoważna ze szczegółowym określeniem rachunku zysków i kosztów.

Wprowadzenie drugiej generacji systemów tramwajowo – kolejowych pozwoliło na szersze i świeższe spojrzenie względem Modelu Karlsruhe, ponieważ projektanci byli bogatsi już o niemal dwie dekady doświadczeń eksploatacyjnych. Analiza innych przypadków modelowych pozwala stwierdzić, że odmiennosc zastosowanych rozwiązań miała służyć lepszemu dopasowaniu systemu transportowego do specyficznych warunków lokalnych oraz że bezrefleksyjne przeszczepianie istniejących rozwiązań technicznych może nie przynieść oczekiwanych rezultatów.

Na osobny od pozostałej części systemu tramwajowego opis zasługuje w świetle powyższego projekt wprowadzenia linii 33 - tramwaju dwusystemowego. Docelowo ma on połączyć Karłowice na linii kolejowej nr 277 z Gogolinem i Krapkowicami na linii 136. Najistotniejszą cechą wyróżniającą ten rodzaj transportu od szynobusu i tramwaju jest jego zdolność do poruszania się zarówno po torach kolejowych, jak i tramwajowych. Linia ta ma przejąć przewozy pasażerskie z gęsto zaludnionych obszarów położonych na północ od Opola dając im możliwość dogodnego, bezpośredniego dojazdu do centrum miasta przez Luboszycką, Stare Miasto do Dworca Głównego, jednocześnie uzupełniając miejski transport zbiorowy w granicach miasta. Za Dworcem Głównym, tramwaj włączyłby się w linię kolejową nr 136 w kierunku Gogolina, gdzie po opuszczeniu torów kolejowych należałoby skierować go do Krapkowic, jednocześnie przejmując funkcję głównego środka transportu w tych miejscowościach. Rozwiązanie powyższe zaproponowano w celu istotnej poprawy oferty przewozowej w regionie, w stopniu wystarczającym dla zmniejszenia napływu pojazdów indywidualnych od strony wyżej

wymienionych kierunków, którymi codziennie wjeżdża do Opolu około 20 tysięcy osób. Inwestycja powyższa powinna być wspólną inicjatywą miasta i samorządu wojewódzkiego.

6.5. Zintegrowane taryfy opłat

Zintegrowane taryfy opłat za przejazdy koleją i komunikacją miejską wprowadza się w celu podniesienia atrakcyjności transportu zbiorowego dowożącego pasażerów z regionu do miast.

Nie wszystkie osoby, skłonne do korzystania z komunikacji kolejowej mają wystarczająco blisko stację kolejową od celu podróży. Dlatego też po przyjeździe do Opolu zmuszone są do korzystania z komunikacji miejskiej. Suma ceny biletu miesięcznego na dojazd do Opolu koleją oraz ceny biletu na komunikację miejską często jest wartością nie do zaakceptowania przez wielu podróżnych, którzy z tego powodu pokonują znaczne odległości pieszo lub podejmują decyzję o skorzystaniu z samochodu osobowego. Jedyną grupą, która w oparciu o bilety ulgowe częściej korzysta z połączeń przesiadkowych kolej – komunikacja miejska w codziennych dojazdach jest młodzież szkolna.

Dla podniesienia atrakcyjności cenowej oraz faktycznego zwiększenia zasięgu obsługi kolei wprowadzono bilety zintegrowane kolej + autobus, które w pakiecie kosztować będą mniej o około 20 % niż kupowane oddzielnie. Wprowadzenie tych biletów powinno zwiększyć atrakcyjność kolei w dojazdach spoza Opolu.

Dodatkowo, w celu zainteresowania mieszkańców połączeniami kolejowymi wewnątrz Opolu proponuje się wprowadzenie nieznacznej dopłaty, rozszerzającej ważność biletu sieciowego na komunikację miejską o wszystkie połączenia kolejowe w granicach miasta Opolu.

Docelowo należy też dążyć do wprowadzenia jednakowych biletów w komunikacji kolejowej regionalnej i komunikacji autobusowej, dzięki czemu możliwe będzie korzystanie przez pasażera posiadającego bilet zintegrowany z korzystaniem ze wszystkich dostępnych połączeń kolejowych i autobusowych na trasie jego przejazdu. Pojawi się wówczas problem zarządzania zintegrowanym systemem przewozowym, który realizować powinna specjalistyczna jednostka powołana przez właściwe jednostki samorządu terytorialnego.

Szczegółowy opis proponowanych rozwiązań taryfowych podano w rozdziale 5.3. a sposoby zarządzania zintegrowanym systemem transportowym opisano w punkcie 5.4.