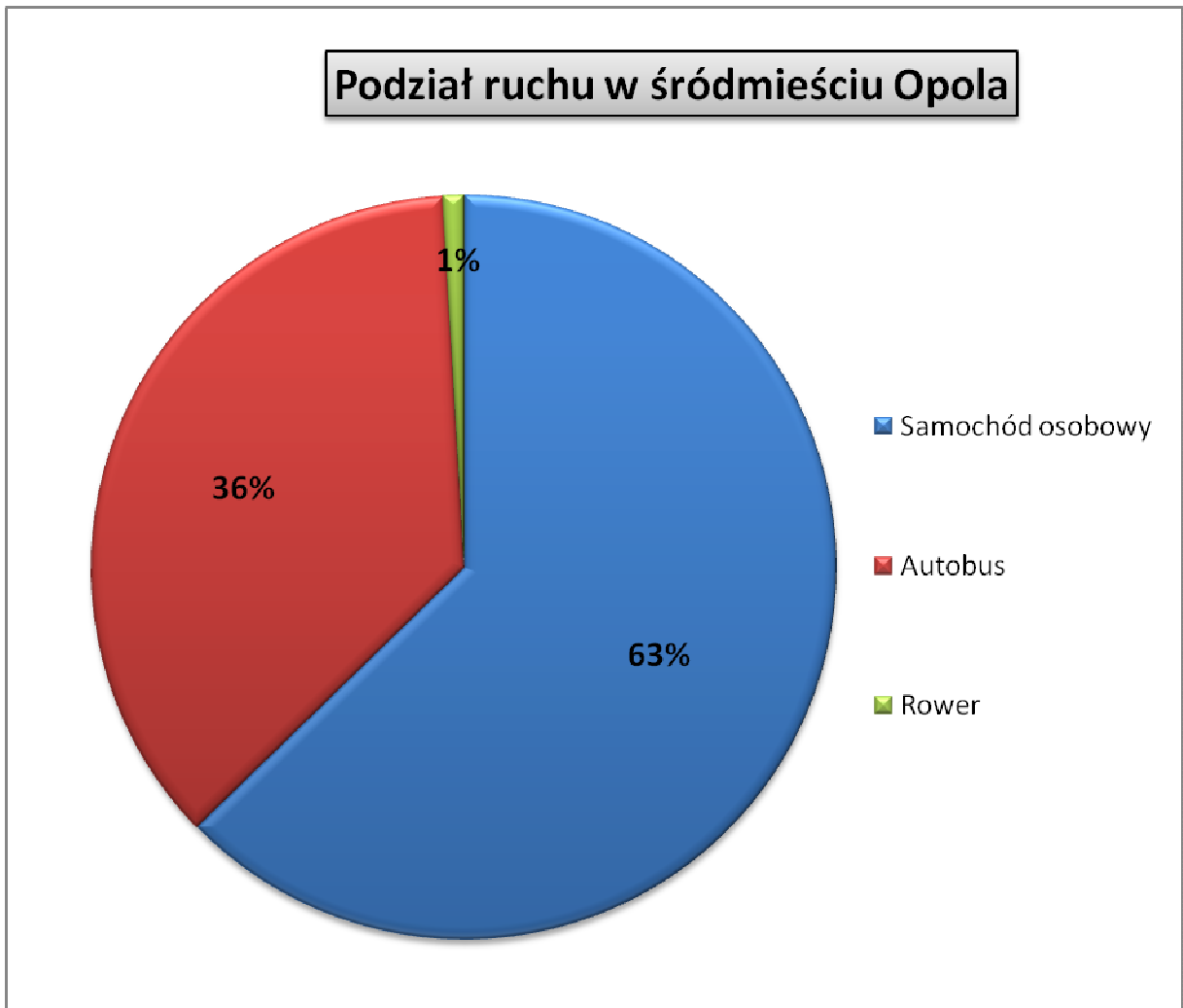


9. Model podziału ruchu w podróży wewnątrzmijskich oraz na trasach dojazdowych do Opolu

Strukturę ruchu wyznaczono na podstawie badań własnych wykonanych w wybranych przekrojach dróg miejskich oraz na wlotach do Opolu w godzinach szczytu. Następnie, zgodnie z zaleceniami Niebieskiej Księgi (Jaspers wrzesień 2008) przeliczono ruch szczytowy na ruch dobowy. Obserwatorzy zobowiązani byli do notowania numerów rejestracyjnych pojazdów oraz liczby osób w pojazdach. Liczbę osób przyjeżdżających do Opolu koleją zarejestrowano na podstawie zliczania liczby podróżnych wysiadających z pociągów na dworcu Opole Główne oraz na pozostałych stacjach. Powyższe pomiary ruchu wykonywano wiosną 2010 roku.

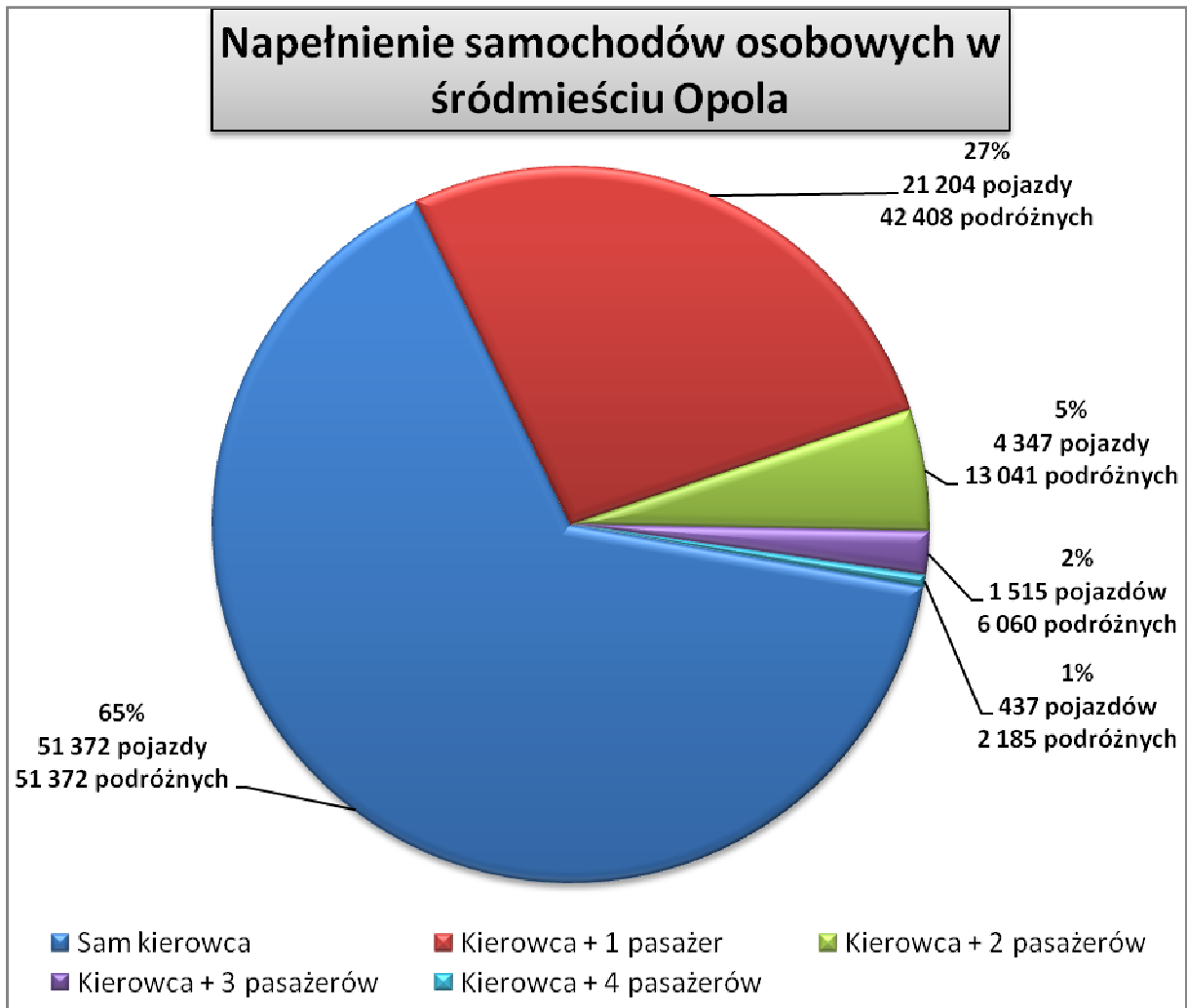
9.1. MODAL SPLIT - podróże wewnątrzmijskie

W celu określenia udziału poszczególnych środków transportu w podróży wewnątrzmijskich w Opolu zostały wyznaczone 9 ekranów pomiarowych na najważniejszych ulicach w Śródmieściu Opolu. Z przeprowadzonych badań wynika, że około 63% podróży pieszych w mieście realizowanych jest za pomocą transportu indywidualnego - samochody osobowe. Miejską komunikacją zbiorową realizowanych jest 36% podróży, natomiast 1% rowerami. Na rysunku 9.1. pokazano graficznie podział ruchu (modal split) dla podróży wewnątrzmijskich.



Rys. 9.1. Podział ruchu w śródmieściu Opola.

Średnie napętnienie samochodów osobowych w śródmieściu Opola kształtuje się na poziomie 1,46 pasażerów na pojazd. Dokładną strukturę napętnień pojazdów prezentuje wykres poniżej.

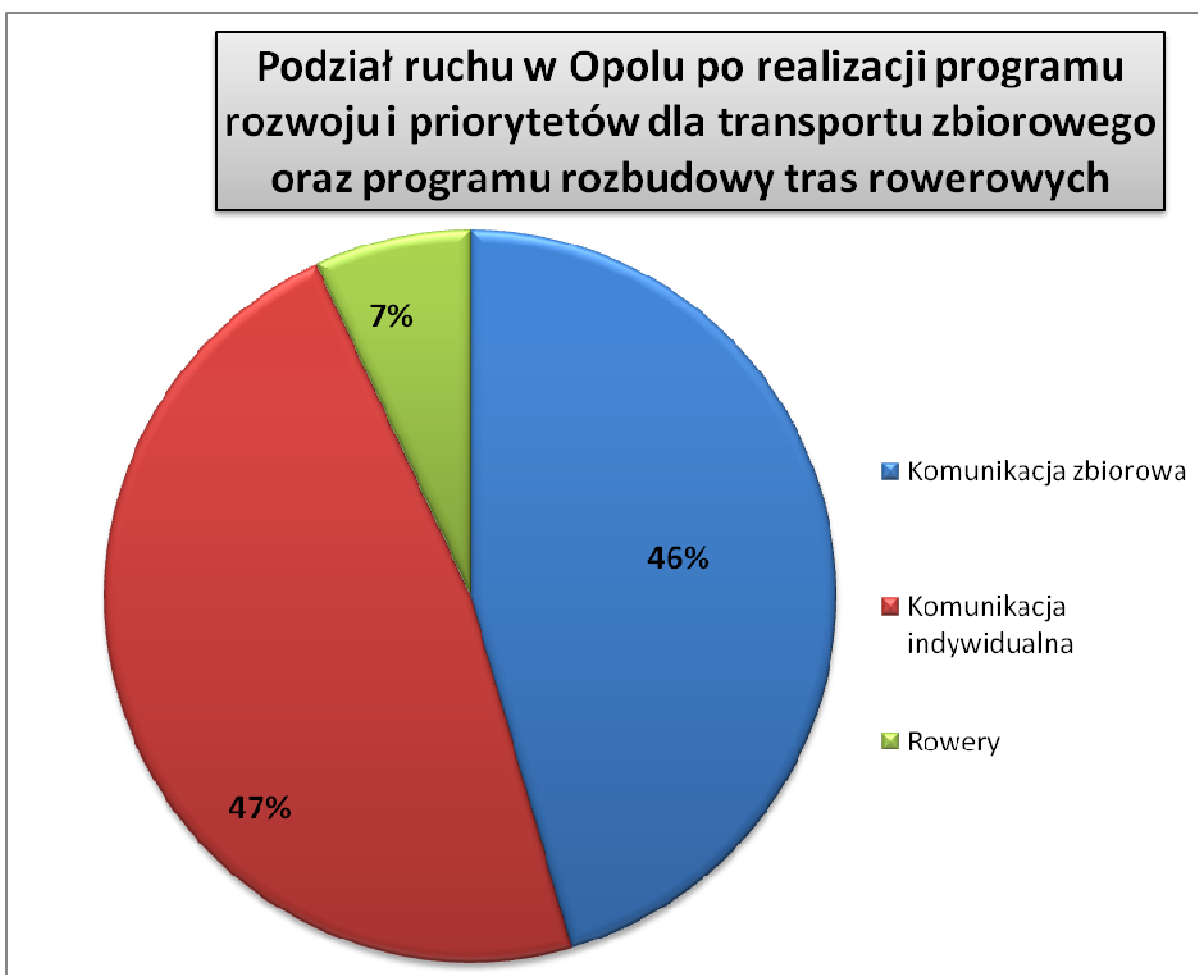


Rys. 9.2. Napętnienie samochodów osobowych w śródmieściu Opola.

Poprawiając zasadniczo jakość transportu zbiorowego w mieście, w szczególności poprzez budowę pasów ruchu dla autobusów doprowadzić można do wzrostu liczby podróży komunikacją miejską osiągając o około 8 – 12 % wzrost jej udziału kosztem samochodów osobowych. Dodatkowe ograniczenia swobody poruszania się samochodem w centrum miasta oraz podniesienie opłat za parkowanie mogą przysporzyć komunikacji zbiorowej kolejne 5 % podróży. Działania w zakresie rozbudowy systemu tras rowerowych, w cieplejszej połowie

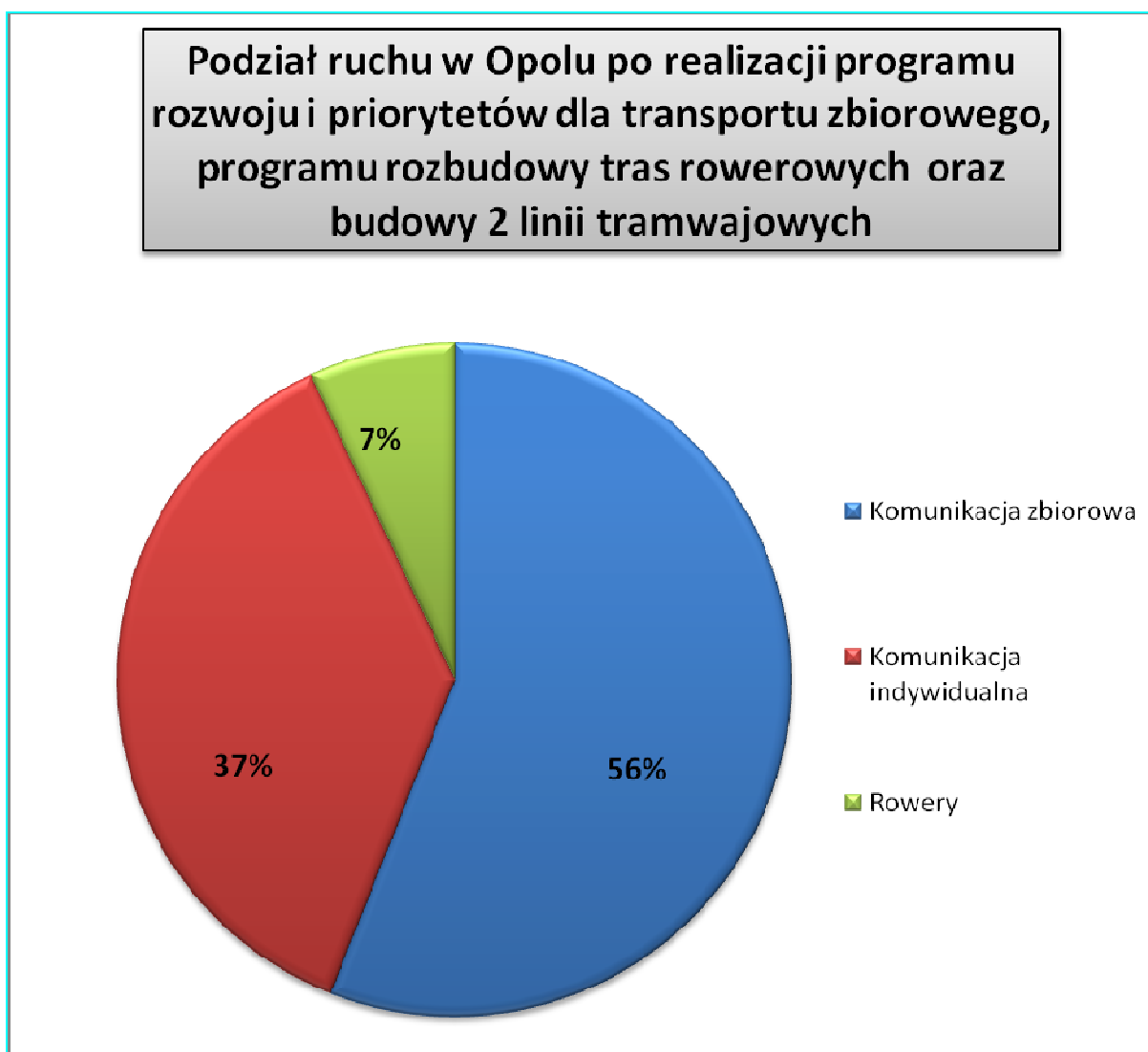
roku, przynieść mogą wzrost udziału rowerów o około 6 %, jednakże większość dodatkowych użytkowników rowerów stanowić będą pasażerowie ludzie młodszy, którzy są pasażerami komunikacji zbiorowej, zatem szacować można, że ruch samochodowy zmniejszy się o maksymalnie 2 % a przewozy komunikacją miejską zmniejszą się o 4 % . Wzrost sześcioprocentowy ruchu rowerowego będzie prawdopodobny po zakończeniu realizacji programu budowy tras rowerowych, natomiast w kolejnych latach należy spodziewać się dalszego, stopniowego wzrostu ruchu rowerów nawet do 10 % udziału w ruchu wewnątrzmięjskim.

Rysunek 9.3. przedstawia wykres podziału ruchu możliwego do uzyskania po realizacji programu rozwoju i priorytetów dla transportu zbiorowego oraz programu rozbudowy tras rowerowych.



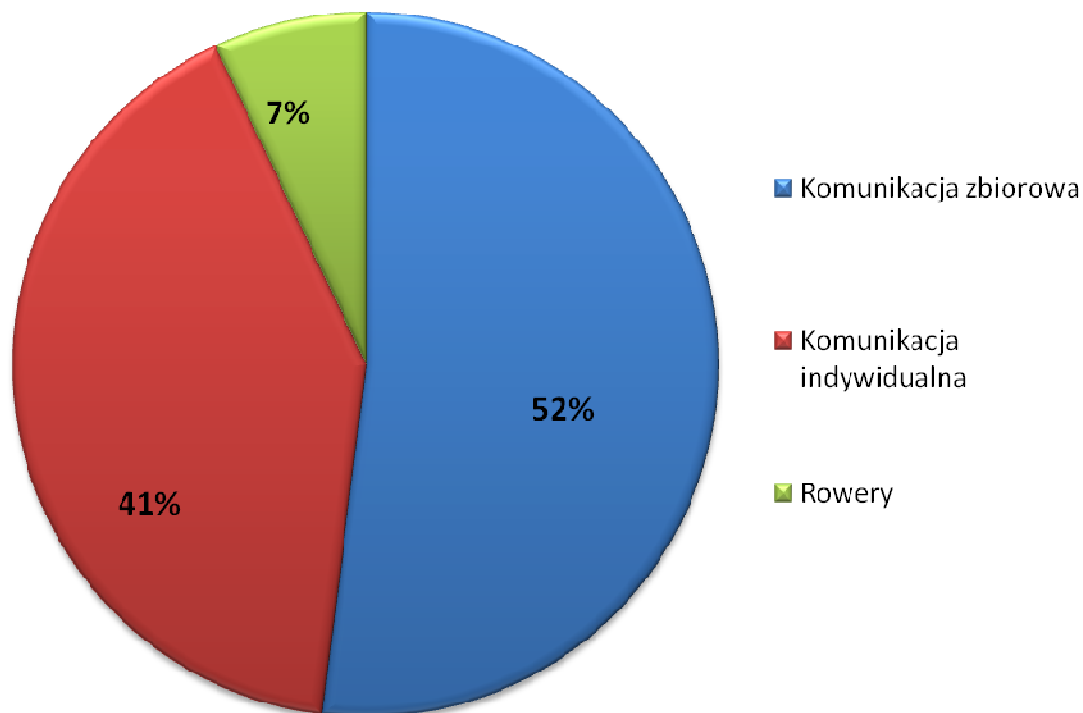
Rys. 9.3. Podział ruchu w Opolu po realizacji programu rozwoju i priorytetów dla transportu zbiorowego oraz programu rozbudowy tras rowerowych.

W efekcie powyższych zmian spodziewać się można zmniejszenia ruchu samochodów o około 18%. Większe zmiany są możliwe wyłącznie poprzez szersze działania w zakresie rozwoju komunikacji regionalnej dowożącej pasażerów spoza Opolu oraz poprzez wprowadzenie nowych atrakcyjnych środków transportu publicznego, np.: dwóch linii tramwajowych. Nowoczesne tramwaje w Opolu, powiązane z systemem sprawnych linii autobusowych, w którym jedne i drugie będą miały priorytety w ruchu, mogą przyciągnąć kolejne 8 - 10 % korzystających z komunikacji indywidualnej kształtując modal split na poziomie przedstawionym na rysunku nr 9.4.



Rys. 9.4. Podział ruchu w Opolu po realizacji programu rozwoju i priorytetów dla transportu zbiorowego, programu rozbudowy tras rowerowych oraz budowy 2 linii tramwajowych.

Podział ruchu w Opolu po realizacji programu rozwoju i priorytetów dla transportu zbiorowego, programu rozbudowy tras rowerowych oraz budowy systemu BRT



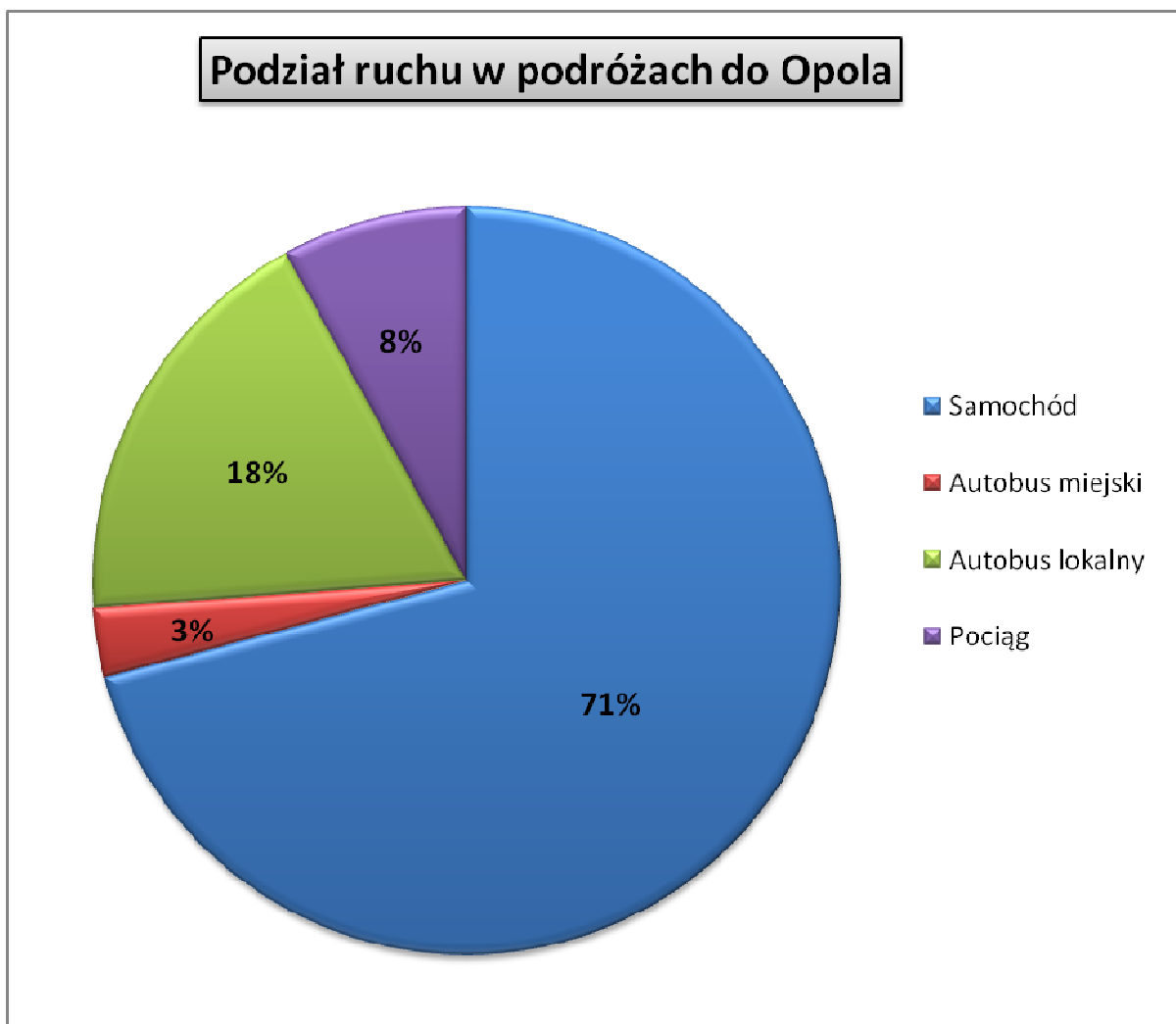
Rys. 9.4a. Podział ruchu w Opolu po realizacji programu rozwoju i priorytetów dla transportu zbiorowego, programu rozbudowy tras rowerowych oraz budowy systemu BRT.

9.2. MODAL SPLIT - podróże do Opola

W celu wyznaczenia podziału ruchu dojazdowego do Opola wykonano pomiary ruchu na wszystkich drogach wjazdowych. Pasażerów wjeżdżających do miasta pociągami przydzielono do odpowiadających im wlotów drogowych. W niektórych przypadkach, z uwagi na różny przebieg tras drogowych i kolejowych oraz wynikające z tego różne strefy ciążenia do układu drogowego oraz do linii kolejowych, wielkość przewozów kolejowych może być nieporównywalna z wielkością przewozów drogowych, szczególnie wówczas gdy przejazdy dalekobieżne kolejowe i drogowe realizowane są innymi wlotami do Opola (np.: Kolej od Krakowa – linią od Kędzierzyna Koźła wzdłuż Oświęcimskiej a transport drogowy wlotem od Strzelec Opolskich).

Głównym środkiem transportu w podróżach do Opola jest samochód osobowy, z którego korzysta 71 % przyjezdnych. Ze wszystkich środków lokomocji komunikacji zbiorowej korzysta 29 %, z czego 18 % z komunikacji autobusowej regionalnej i dalekobieżnej, 8 % z komunikacji kolejowej i oraz 3 % z linii autobusowych miejskich wyjeżdżających poza granice Opola.

Podział ruchu, obliczony łącznie, dla wszystkich kierunków wjazdowych do Opola (dane z badań na wlotach do miasta i stacjach kolejowych) prezentuje wykres poniżej.

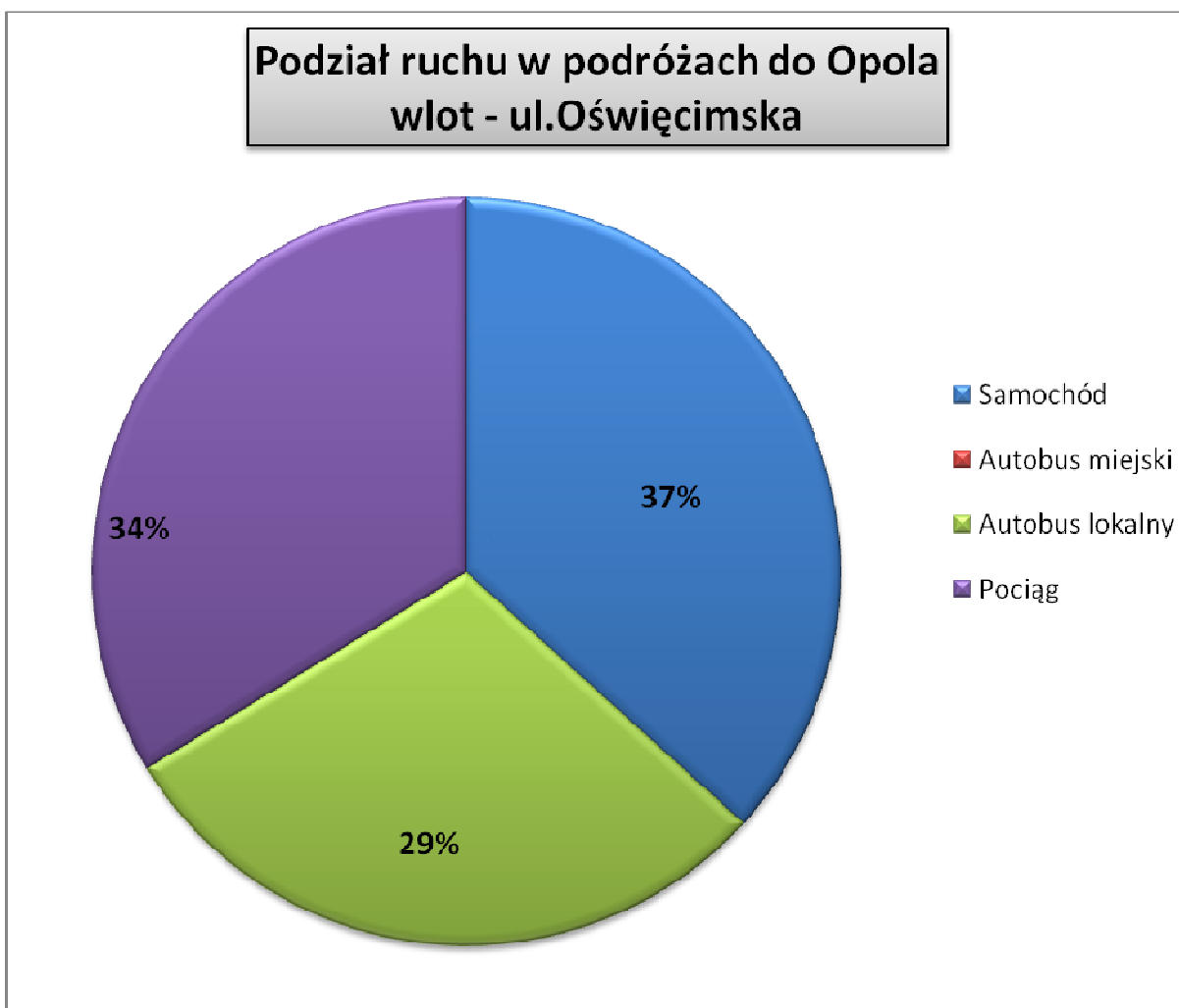


Rys.9.5. Podział ruchu w podróżach do Opola.

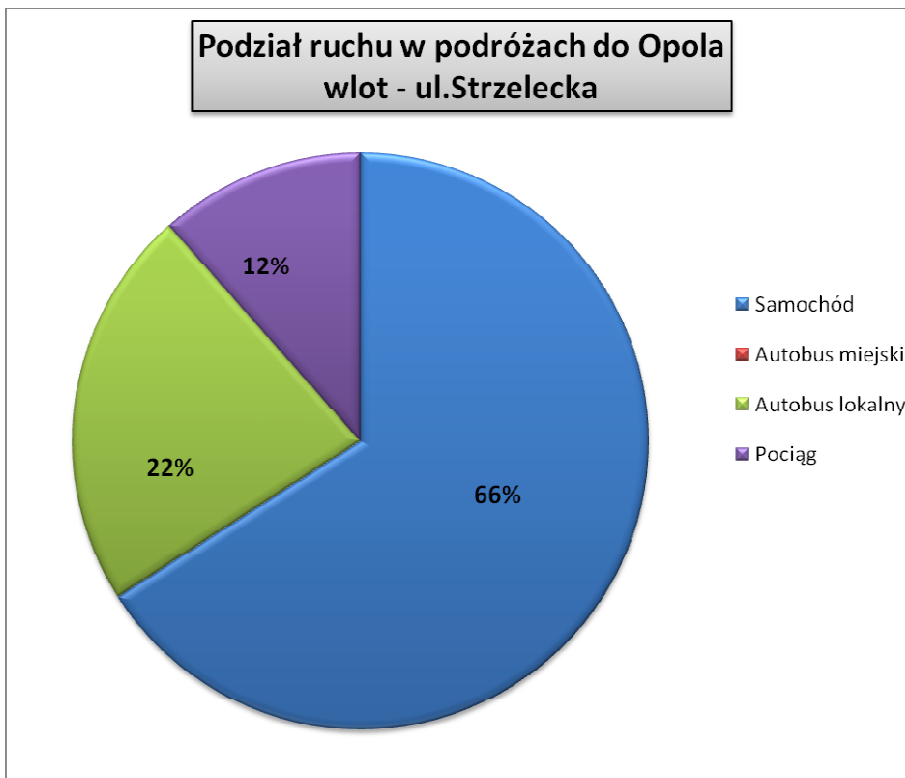
Poniżej przedstawiono indywidualnie podział ruchu dla wlotów do miasta odniesionych do następujących ulic:

- Oświęcimskiej,
- Strzeleckiej,
- Ozimskiej,
- Oleskiej,
- Opolskiej,
- Sobieskiego,
- Partyzanckiej,

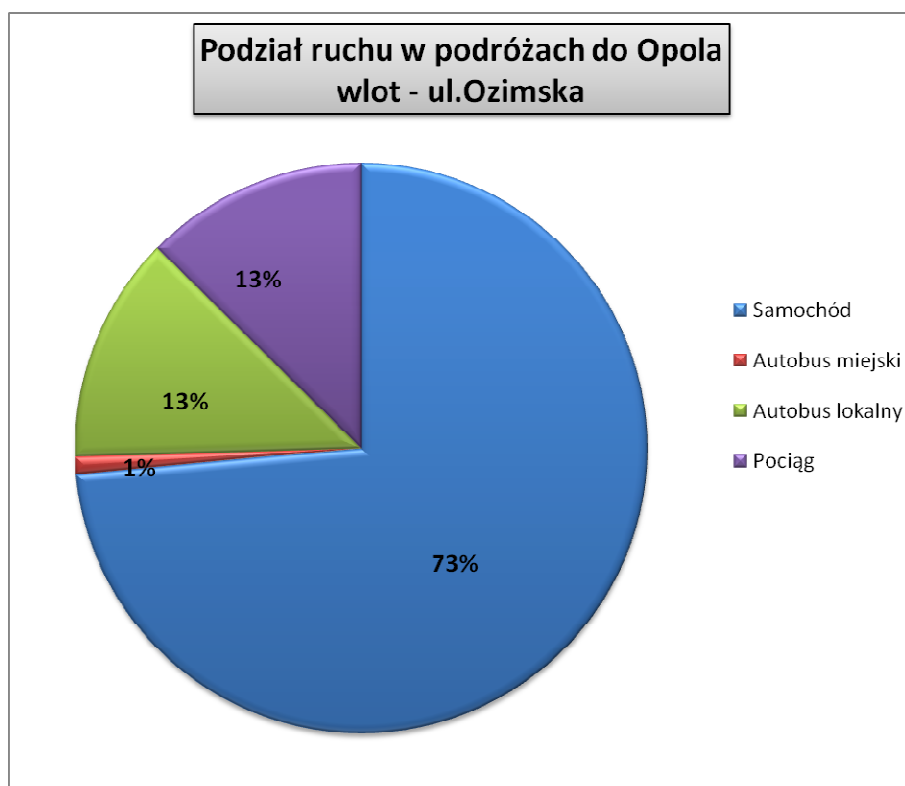
- Wrocławskiej,
- Niemodlińskiej,
- Prószkowskiej,
- Krapkowickiej.



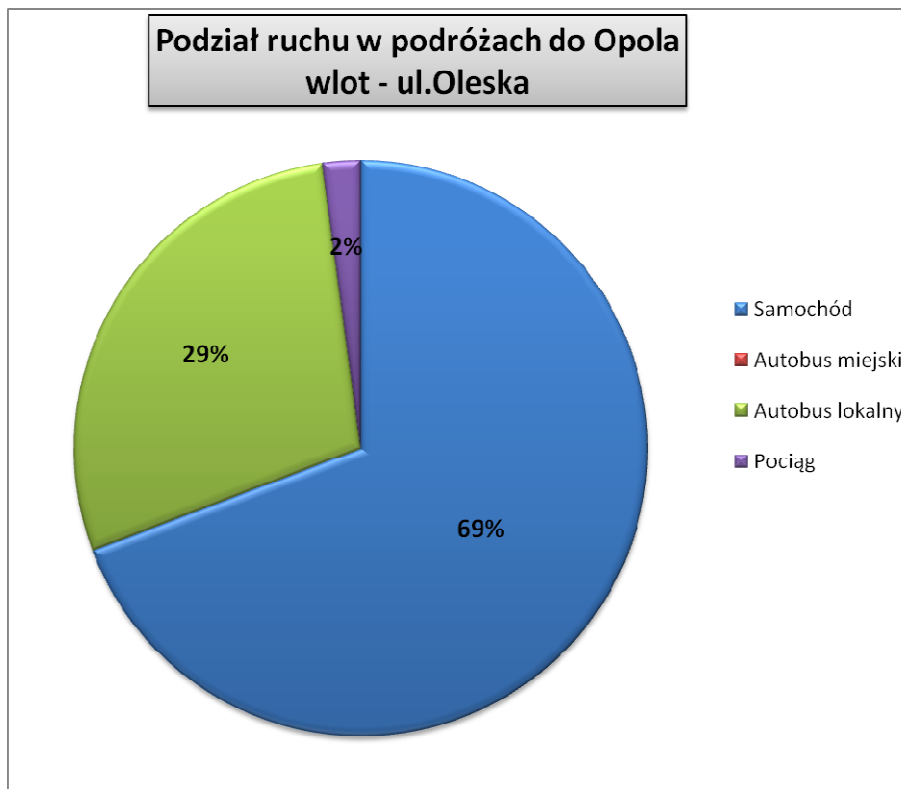
Rys.9.6. Podział ruchu w podróżach do Opolu - wlot ul. Oświęcimska .



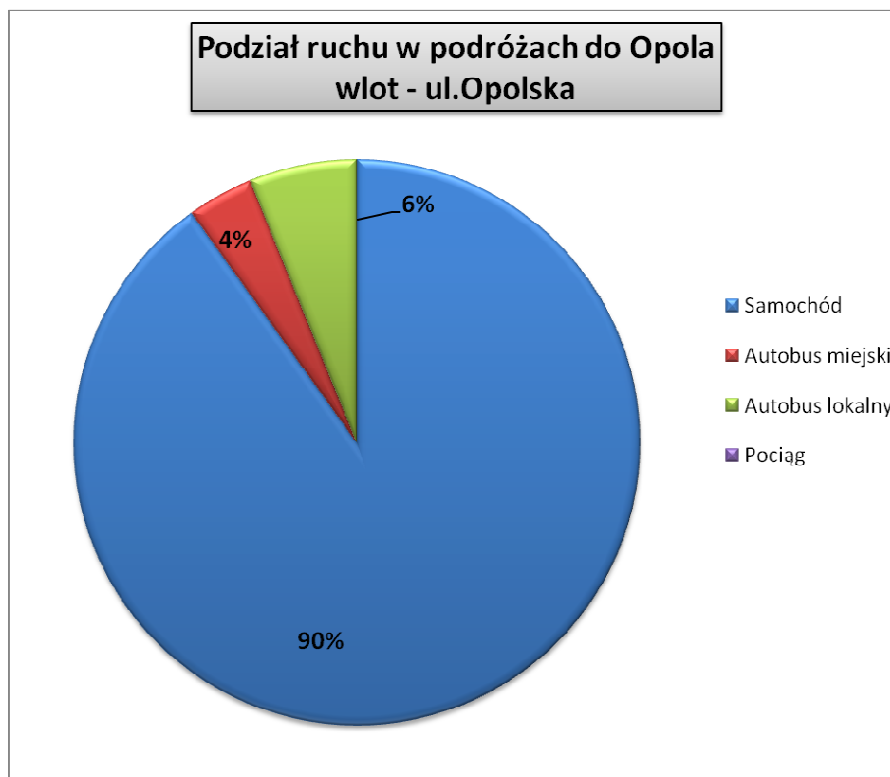
Rys.9.7. Podział ruchu w podróżach do Opola - wlot ul. Strzelecka



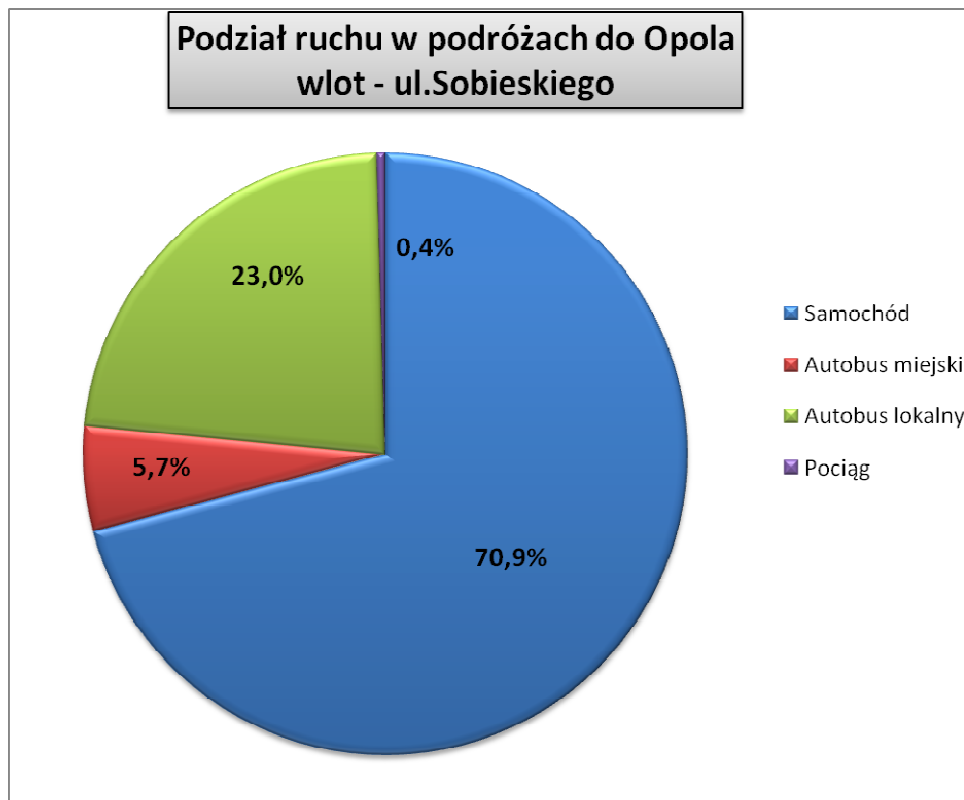
Rys.9.8. Podział ruchu w podróżach do Opola - wlot ul. Ozimska



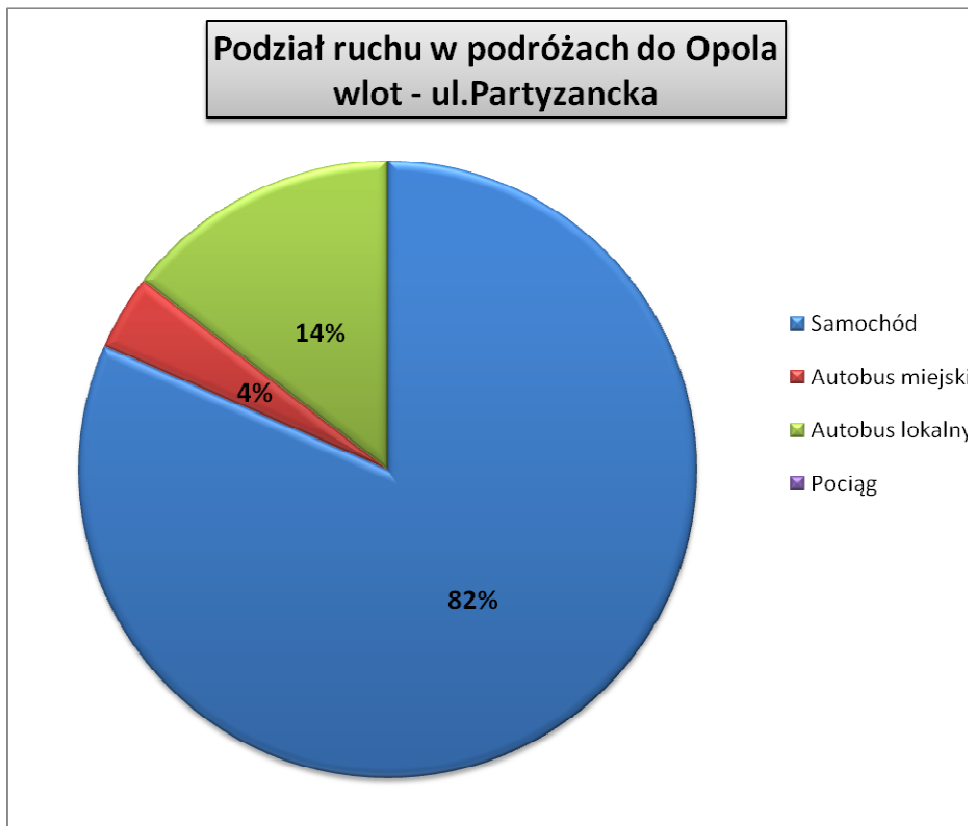
Rys.9.9. Podział ruchu w podróżach do Opola - wlot ul. Oleska



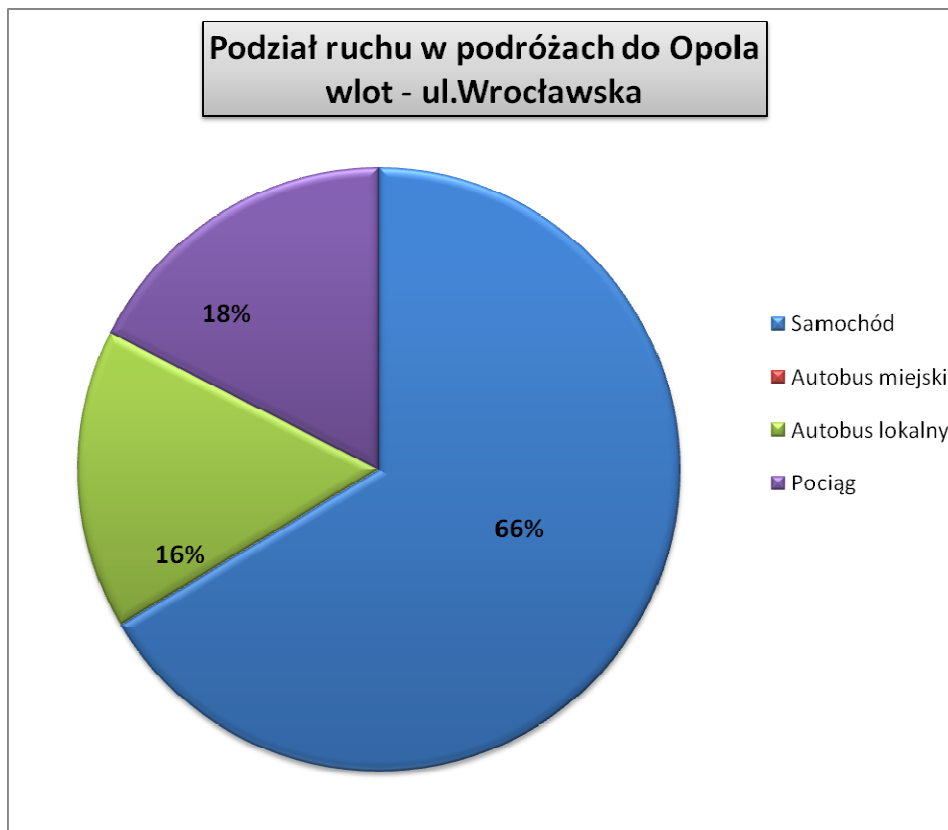
Rys.9.10. Podział ruchu w podróżach do Opola - wlot ul. Opolska



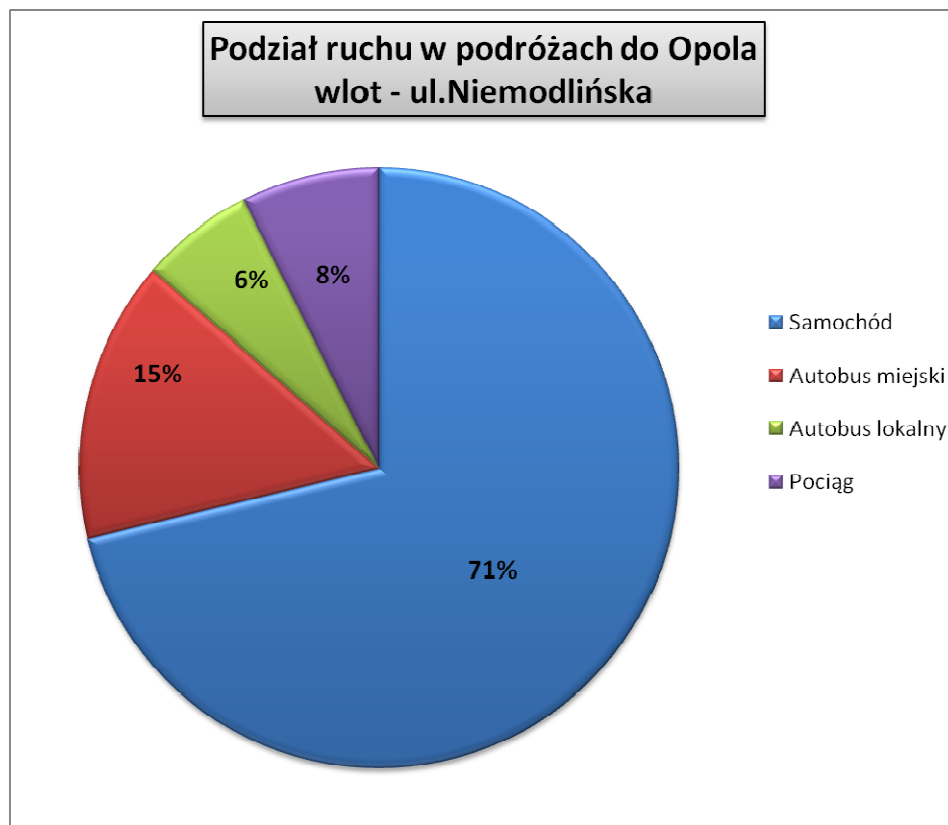
Rys.9.11. Podział ruchu w podróżach do Opola - wlot ul. Sobieskiego.



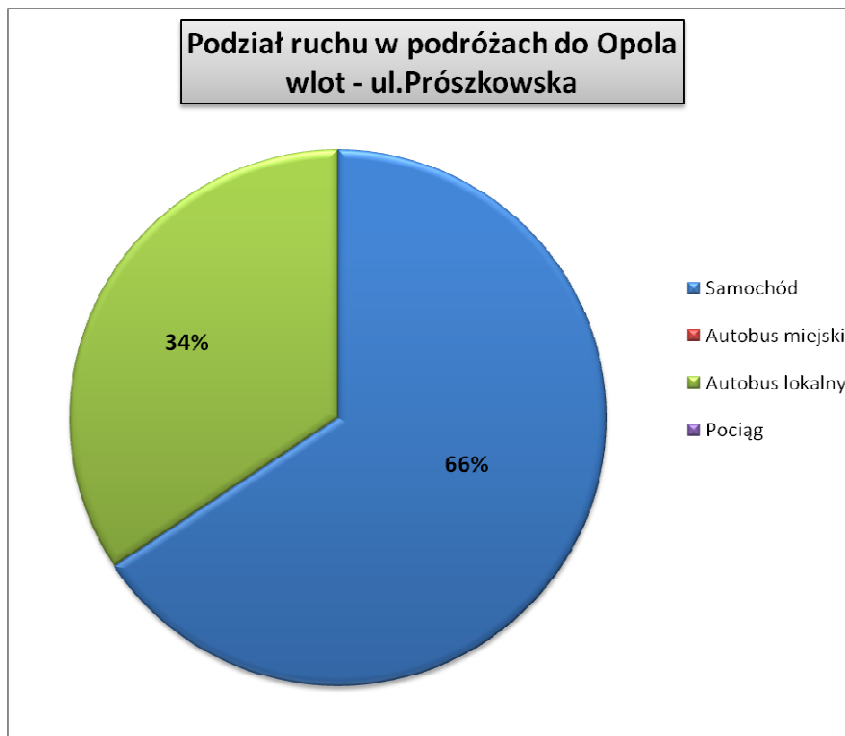
Rys.9.12. Podział ruchu w podróżach do Opola - wlot ul. Partyzancka.



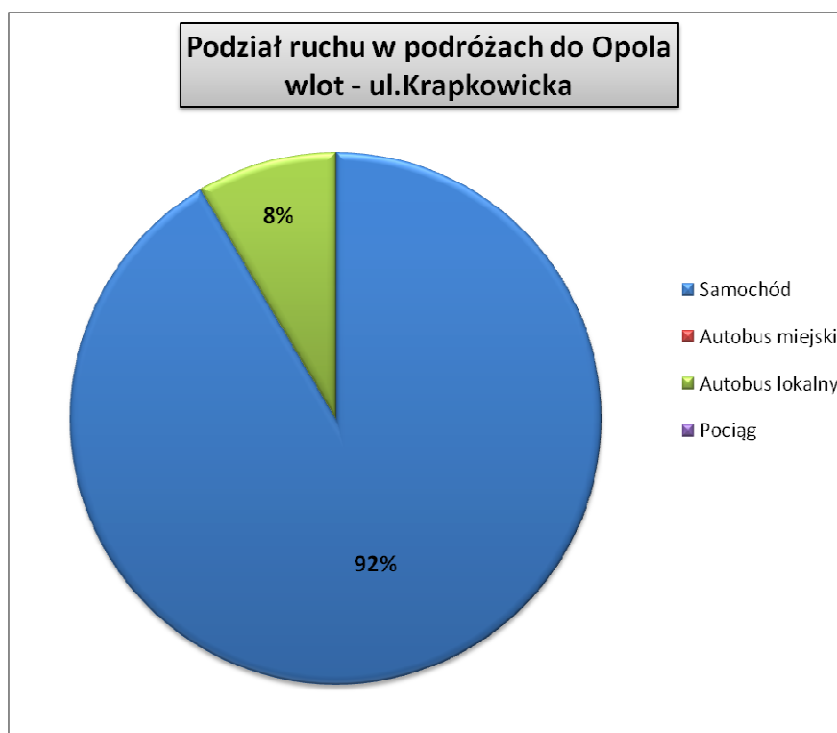
Rys.9.13. Podział ruchu w podróżach do Opola - wlot ul. Wrocławska



Rys.9.14. Podział ruchu w podróżach do Opola - wlot ul. Niemodlińska

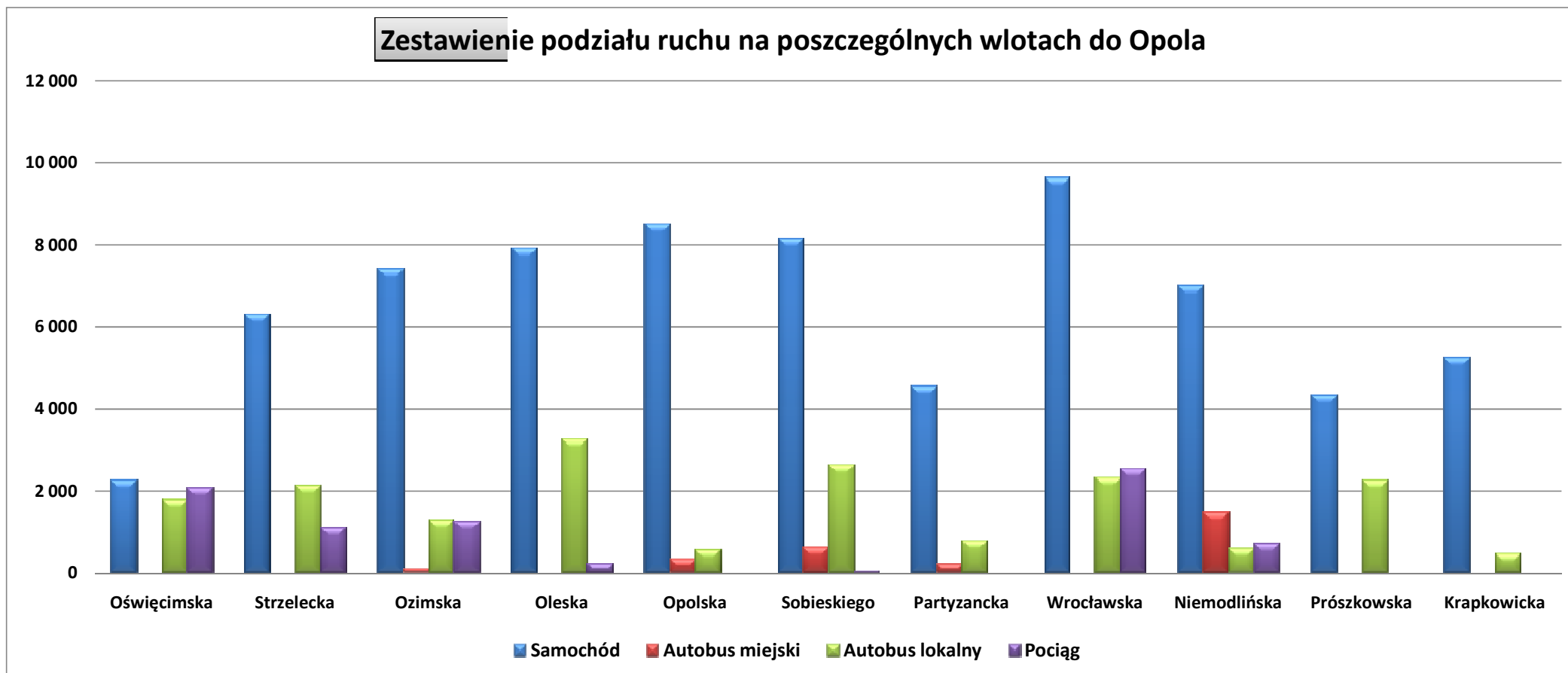


Rys.9.15. Podział ruchu w podróżach do Opolu - wlot ul. Prószkowska



Rys.9.16. Podział ruchu w podróżach do Opolu - wlot ul. Krapkowicka.

Zbiorcze zestawienie wszystkich wlotów do miasta przedstawiono na następnej stronie w postaci wykresu.



Rys.9.17. Zestawienie podziału ruchu na wszystkich wlotach do Opola.