

1. Zasady rozwoju zintegrowanego systemu transportu miejskiego w Opolu – elementy polityki transportowej miasta.

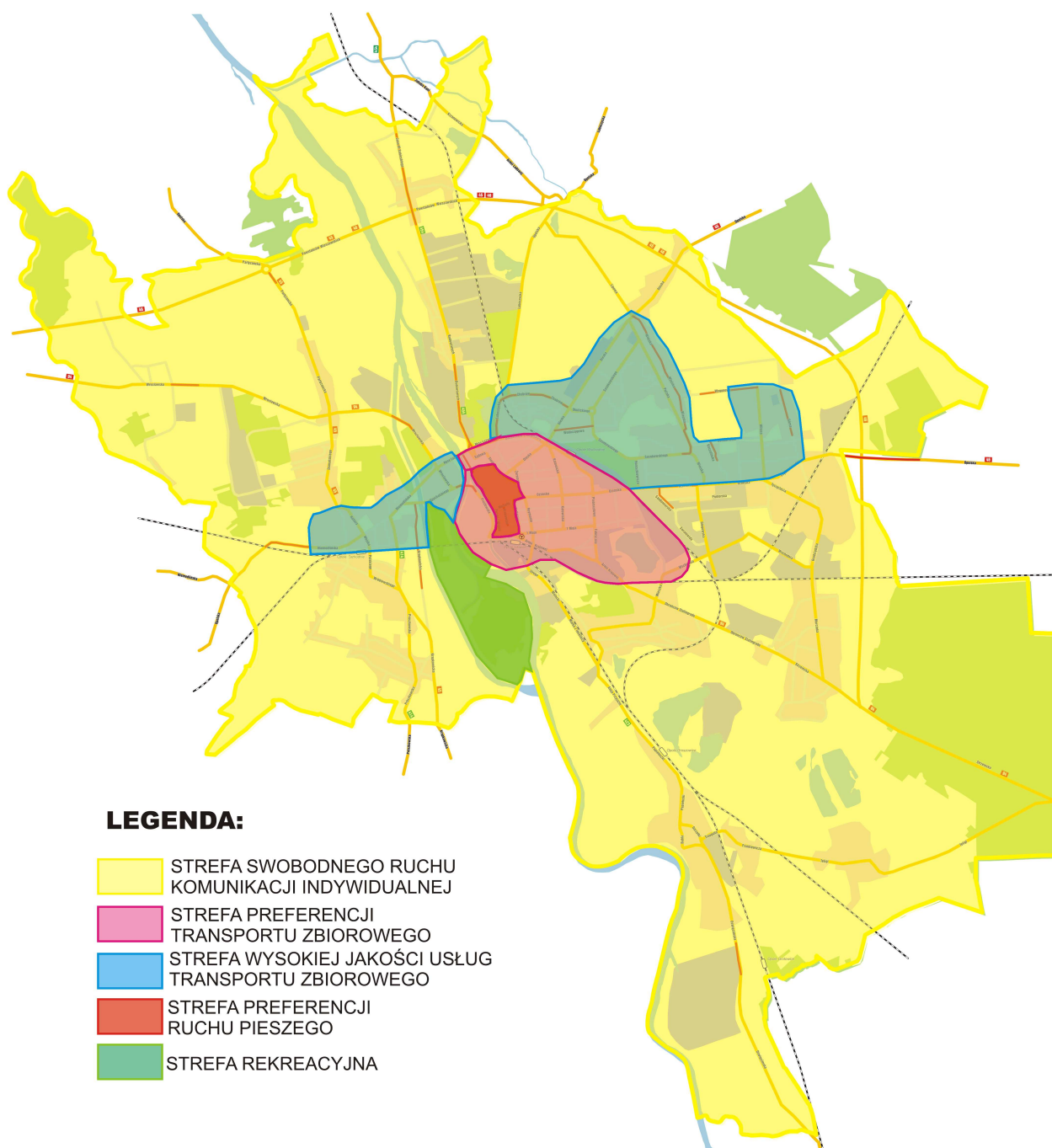
Opole należy do grupy historycznie ukształtowanych miast europejskich, w których jedynym sprawdzonym w praktyce sposobem rozwiązywania problemów transportowych jest polityka zrównoważonego rozwoju. Polityka ta mówi, że w centrach miast gdzie ilość przestrzeni jest zbyt mała aby pomieścić wszystkie samochody, należy rozwijać inne sposoby przemieszczania się, które dla sprawnego funkcjonowania nie zajmują tak dużo terenu. Najbardziej skutecznym miejskim środkiem lokomocji jest transport zbiorowy prowadzony niezależnie od ruchu samochodów wzdłuż tras o największych natężeniach ruchu. Rozbudowane systemy ścieżek rowerowych mogą również znacząco wpłynąć na zmniejszenie ruchu drogowego w mieście. Dla zmniejszenia natężeń ruchu drogowego w miastach konieczne są również równoległe działania regulacji ruchu, polegające na tym, że do centrum wpuszcza się tylko tyle pojazdów, ile jest w stanie pomieścić istniejąca infrastruktura drogowa. Wysokiej jakości systemy transportu publicznego są atrakcyjną alternatywą dla samochodów, dlatego przyciągają zdecydowanie więcej pasażerów wpływając na odczuwalne zmniejszenie ruchu pojazdów indywidualnych, co skutkuje poprawą przejezdności układu drogowego. Mieszkańcy mając do wyboru inne niż samochód atrakcyjne środki lokomocji częściej z nich korzystają, a na drogach miejskich natężenia ruchu pojazdów zmierzają do stanu równowagi, w którym poruszanie się samochodem przez pozostałych uczestników ruchu jest łatwiejsze.

System transportu miejskiego podobnie jak inne sfery życia społecznego wymaga szeregu działań i regulacji poprzez władze samorządowe, zgodnych z przyjętą polityką transportową, tak aby każdy z jego elementów właściwie pełnił należytą rolę. W różnych częściach miasta, w zależności od położenia, władze miasta powinny preferować wybór określonych zachowań komunikacyjnych polegających na podjęciu decyzji o wyborze środka lokomocji. Podział miasta na strefy pokazano na rysunku 1.1.

W strefach ścisłego centrum (w obszarach staromiejskich) ze względu na historyczną zwartą zabudowę, ciasny układ drogowy i wysokie walory obszaru jak również najwyższe ceny gruntów, najbardziej pożądaną formą przemieszczania się jest podróż piesza. W Opolu strefę ścisłego centrum wyznaczają: kanał Młynówki od zachodu, ul. Korfanteo i 1 Maja od południa, ulice Kołłątaja, Ozimska, Reymonta, Żeromskiego, Oleska, Sienkiewicza od wschodu oraz ulice Kominka i Konopnickiej od północy. Dla podniesienia atrakcyjności podróżowania pieszo w ścisłym

centrum, należy dążyć do wyznaczenia strefy ruchu pieszego i ciągów pieszych, na których zabrania się poruszania innym pojazdom. Priorytety w ruchu pieszym na ciągach pieszych to również usuwanie wszelkich barier i uciążliwości w postaci nierównej nawierzchni, zaparkowanych samochodów, krawężników ograniczających mobilność niepełnosprawnym oraz podnoszenie poziomu jezdni do poziomu chodnika w miejscach krzyżowania się ruchu pieszego z drogowym. Stworzenie przestrzeni dla pieszych wymaga również szeregu działań utrudniających swobodny przejazd samochodów przez obszar ścisłego centrum i ograniczania możliwości swobodnego parkowania na staromiejskim układzie drogowym.

Strefa ścisłego centrum z preferencjami ruchu pieszego musi być otoczona wydolnym układem komunikacji zbiorowej z dogodnie zlokalizowanymi przystankami na zakończeniach najważniejszych ciągów pieszych oraz w miejscach najkrótszego dojścia do centrum strefy pieszej. Na drogach okrążających centrum oraz na drogach dojazdowych do nich, dla sprawnego funkcjonowania komunikacji miejskiej niezbędne jest stosowanie priorytetów w ruchu dla transportu publicznego, tak aby ten środek lokomocji był możliwie najczęściej wybierany przez osoby podróżujące do centrum. Również dopiero poza obszarem ścisłego centrum wyznaczać można parkingi dla samochodów osobowych. Atrakcyjność i dostępność strefy pieszej można podnosić wprowadzając komunikację tramwajową wzdłuż głównych ciągów pieszych. Tramwaj jako miejski środek lokomocji ściśle związany z jasno określonym torem ruchu dobrze nadaje się do łączenia z ciągami pieszymi. Zwykle dopuszcza się nieskrępowany ruch pieszych po torach, po których tramwaje muszą poruszać się z ograniczoną prędkością. Strefa ścisłego centrum otoczona jest strefą szerokiego centrum, którą w Opolu wyznaczają: Kanał Ulgi od zachodu, linia kolejowa od mostu na Kanale Ulgi, przez Opole Główne do wiaduktu przy ul. Armii Krajowej od południa, ulice Armii Krajowej, Fabryczna, Plebiscytowa od wschodu oraz ulice Bohaterów Monte Casino, Batalionów Chłopskich, Nysy Łużyckiej i Odra od północy.



Rys. 1.1. Obszary, w których preferowane będą określone sposoby przemieszczania się.

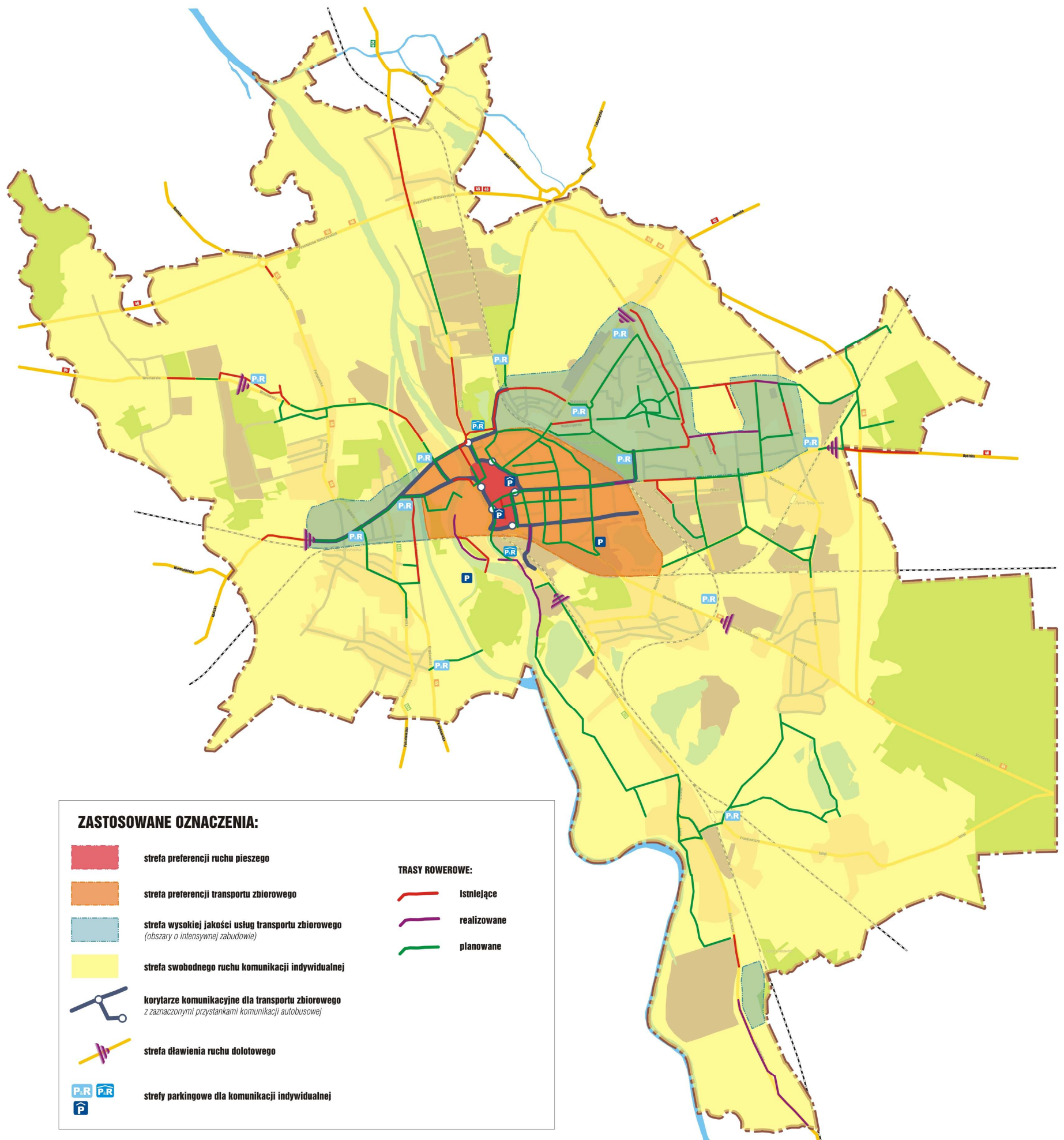
Centra większości europejskich miast posiadają tak silne oddziaływanie przyciągające, że prowadzi to do powstawania silnych ciężarów dośrodkowych w szczycie porannym i odśrodkowych w szczycie popołudniowym. Rozbudowa układu drogowego centrum miasta i dróg doprowadzających jest najczęściej ograniczona terenowo ze względu na możliwości rozbudowy układów drogowych w strefie szerokiego centrum okalającej ściśle centrum, ponieważ są zwykle ograniczone przez gęstą zabudowę tego obszaru. Wciąż wysokie ceny gruntów w tej strefie również nie uzasadniają przeznaczania zbyt dużej ilości terenu na cele komunikacyjne. Zachowanie stanu równowagi w układzie transportowym wymaga prowadzenia konsekwentnych działań ograniczających intensywność ruchu drogowego samochodów i dostępność centrum oraz preferencje transportu publicznego – miejskich środków lokomocji o większej zdolności przewozowej niż komunikacja indywidualna (autobusy, tramwaje, koleje itp.).

Zapobieganie nadmiernemu zatłoczeniu dróg w centrum miasta jest możliwe wyłącznie poprzez realizację następujących działań regulujących ruch drogowy:

- dławieniu ruchu dojazdowego pojazdów do centrum na drogach dojazdowych aby nie dopuścić do całkowitego zakorkowania układu drogowego w centrum,
- wprowadzanie priorytetów w ruchu dla komunikacji publicznej, szczególnie na drogach dojazdowych do centrum aby zachęcić jak największą ilość osób do korzystania z transportu publicznego,
- udrażnianie wylotów z centrum w celu uwolnienia układu drogowego od nadmiaru pojazdów i przyspieszenia opuszczania miasta przez wszystkie pojazdy,
- limitowanie miejsc parkingowych i wprowadzanie opłat za parkowanie w celu powstrzymania napływu nadmiernej ilości pojazdów do centrum,
- regulowaniu ruchu wlotowego do miasta tak aby liczba napływających samochodów spoza miasta nie zatkała miejskiego układu drogowego.

Rozbudowa układu drogowego doprowadzającego ruch do centrum i swoboda parkowania są czynnikami zwiększającymi napływ zbyt dużej ilości pojazdów, która może sparaliżować funkcjonowanie układu drogowego w centrum narażając wszystkich uczestników ruchu na długie oczekiwanie na rozładowanie korków. Umiejętna regulacja napływem pojazdów potrafi zachować przejezdność dróg w centrum.

Właściwe funkcjonowanie układu komunikacyjnego to nie konkurencja lecz symbioza i współpraca wszystkich dostępnych środków lokomocji: komunikacji pieszej w ścisłym centrum powiązanej z układem dowozowym miejskim transportem zbiorowym z priorytetami w ruchu na drogach dojazdowych, który powiązany jest z transportem indywidualnym dogodnymi parkingami P&R na obrzeżach szerokiego centrum. Systemem komunikacji regionalnej autobusowej i kolejowej powiązanych z transportem indywidualnym siecią parkingów P&R na obrzeżach centrum wraz systemem buspasów na wlocie do miasta pozwalającym na ominięcie tworzących się tam korków i zapewnienie sprawnego dojazdu od parkingów P&R do centrum. Jednym z podstawowych warunków powodzenia całego systemu transportu zbiorowego jest integracja wszystkich środków lokomocji polegająca na przebudowie punktów styku różnych rodzajów transportu tak aby wyeliminować jak najwięcej niedogodności przesiadania się oraz na likwidacji przeszkód organizacyjnych przesiadania się takich jak niedopasowane rozkłady jazdy oraz mało atrakcyjne taryfy opłat, zbyt drogie w sytuacji zmiany przewoźników. Integracja wszystkich środków transportu publicznego wymaga wprowadzenia zintegrowanego zarządzania transportem miejskim i regionalnym. Schemat funkcjonowania zintegrowanego systemu transportowego przedstawiono na rysunku 1.2.



Rys. 1.2. Schemat funkcjonowania zintegrowanego systemu transportu miejskiego w Opolu.