

This Project is implemented through the CENTRAL EUROPE Programme co-financed by the ERDF

Niniejszy projekt jest realizowany w ramach Programu dla Europy Środkowej współfinansowanego ze środków EFRR

Program rozwoju zintegrowanego systemu transportu miejskiego w Opolu – zarządzanie ruchliwością (mobility management)

STRESZCZENIE





SPIS TREŚCI

1. Program usprawnienia systemu transportowego w Opolu	3
2. Ciągi piesze w ścisłym centrum	5
3. Sposoby zwiększenia udziału rowerów w przewozach wewnętrznych	7
4. Projekt tras rowerowych na obszarze Śródmieścia	12
5. System BRT (Bus Rapid Transport)	14
6. Komunikacja miejska dla niepełnosprawnych	19
7. Nowa jakość przystanków	20
8. Integracja transportu zbiorowego: wspólna taryfa, węzły integracyjne .	24
9. Zmniejszenie ruchu pojazdów w centrum miasta	25
10. Infrastruktura parkingowa	27
11. Rekomendowany scenariusz wdrażania Programu	29
12. Wdrażanie Programu	31
13. Program działań w kierunku zwiększenia udziału kolei w przewozach dojazdowych do Opolu i wewnętrznych	33
14. Tramwaje jako alternatywny środek transportu	36
15. Podsumowanie	39



1. Program usprawnienia systemu transportowego w Opolu

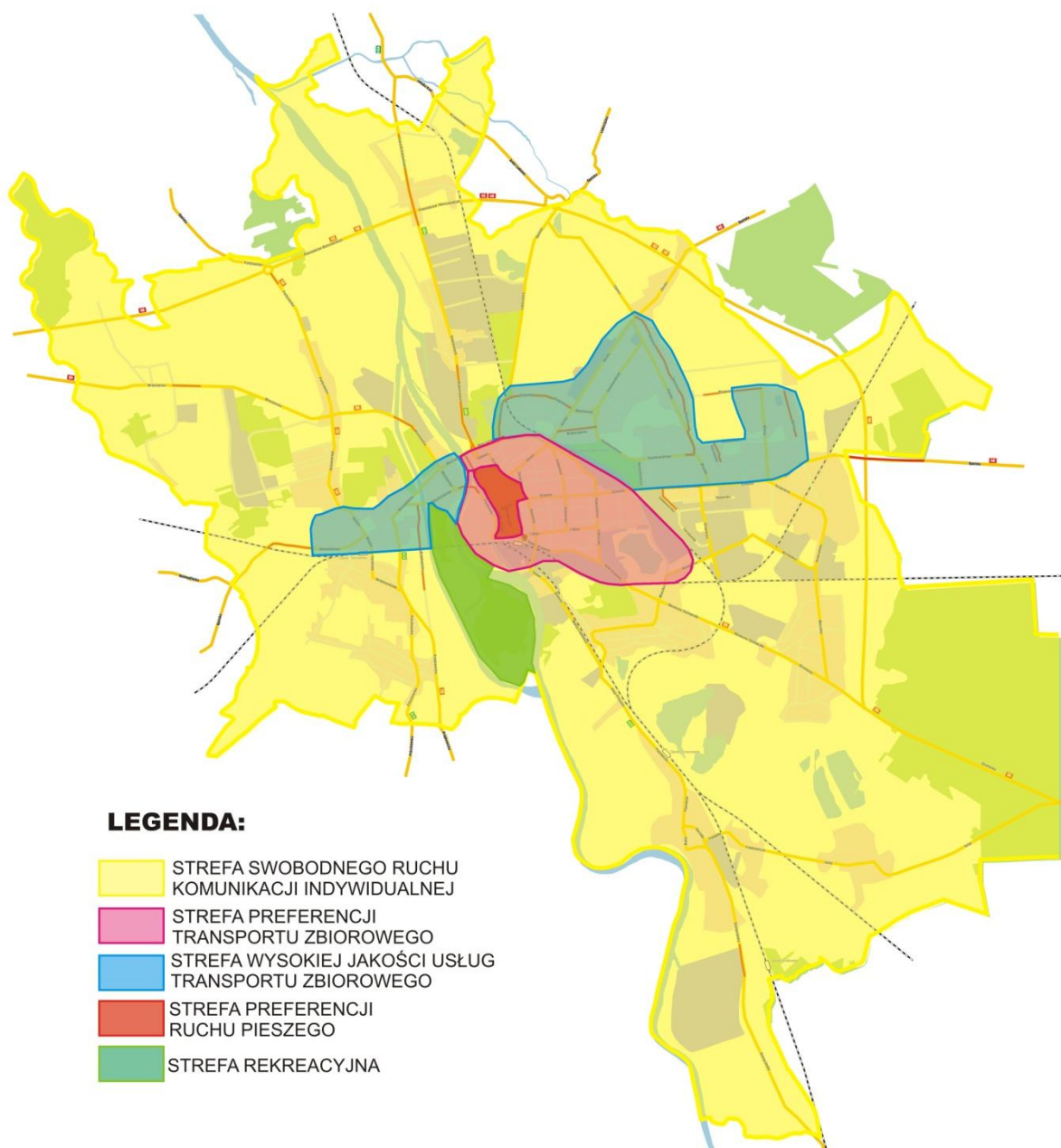
Opole należy do grupy historycznie ukształtowanych miast europejskich, w których jedynym sprawdzonym w praktyce sposobem rozwiązywania problemów transportowych jest polityka zrównoważonego rozwoju. Polityka ta mówi, że w centrach miast, gdzie ilość przestrzeni jest zbyt mała aby pomieścić wszystkie samochody, 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 tras 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.

Najbardziej skuteczną i sprawdzoną w wielu miastach metodą walki z zatłoczeniem dróg jest uatrakcyjnienie innych niż samochód sposobów przemieszczania się. Zgodnie z polityką zrównoważonego rozwoju, w zależności od struktury miasta, należy dokonać podziału na rejony, w których preferowane będą określone sposoby przemieszczania się:

- pieszo i rowerem w strefie ścisłego centrum (Starego Miasta),

- transportem zbiorowym przy podróżach do centrum oraz w obszarach wysokiej zabudowy,
- dowolnie w pozostałych rejonach miasta.

Rysunek 1 przedstawia proponowany podział Opolu na strefy preferencji.



Rysunek 1: Obszary w Opolu, w których preferowane będą określone sposoby przemieszczania się.



2. Ciągi piesze w ścisłym centrum

W dzisiejszym Opolu staromiejskie centrum miasta jest dość swobodnie dostępne dla ruchu samochodowego. Autem, bez żadnych dodatkowych zezwoleń można podjechać nawet pod Ratusz w Rynku. Jednocześnie, jeśli zachodzi potrzeba można to auto, za relatywnie niewielką opłatą pozostawić na którejś z uliczek w rejonie Rynku. Z uwagi na brak możliwości rozbudowy infrastruktury drogowej w ścisłym centrum miasta proponuje się wprowadzenie specjalnych restrykcji w zakresie ograniczeń ruchu i parkowania. Proponuje się wykreowanie układu ulic jednokierunkowych, mając na celu zarówno zniechęcanie kierowców do tranzytowych przejazdów przez ten rejon, jak i uregulowanie sposobu parkowania wzdłuż ulic po jednej stronie. Posługując się metodami inżynierii ruchu należy dążyć do wprowadzenia kilkupoziomowej gradacji ulic. Od całkowitego zamykania dla ruchu poprzez ciągi pieszo jezdne, ulice jednokierunkowe oraz wydzielone pasy busowe. Podobne sposoby organizacji ruchu poprzez częściowe wyłączenie wybranych fragmentów ulic na deptaki lub ciągi pieszo-jezdne oraz stosowanie układu ulic jednokierunkowych wykorzystywane były z sukcesem już przez inne miasta w Polsce, co zaowocowało wytworzeniem przestrzeni publicznej sprzyjającej pozytywnemu wizerunkowi miasta. Najwygodniejsze dla ruchu pieszego i rowerowego są ulice z całkowitym zakazem ruchu ogólnego. Takie rozwiązania sprzyjają jednocześnie rozwojowi usług turystyczno-gastronomicznych, co z kolei wpływa pozytywnie na jakość życia mieszkańców i atrakcyjność turystyczną miasta. Na takie działania miasto może sobie pozwolić właśnie w staromiejskim centrum, gdzie opór przed wprowadzaniem restrykcji wobec kierowców jest zawsze bilansowany poprawą jakości życia i satysfakcją mieszkańców miasta.



Rysunek 2: Propozycja stworzenia głównych ciągów pieszych w ścisłym centrum Opola.



3. Sposoby zwiększenia udziału rowerów w przewozach wewnątrzmijskich

Rower - w pełni ekologiczny, stosunkowo tani, zajmujący mało przestrzeni, pozwalający utrzymać kondycję fizyczną, powinien odgrywać większą rolę, stanowiąc jeden z fundamentów systemu transportu w Opolu.

Istniejąca sieć tras rowerowych w Opolu, składająca się z 31 odcinków znakowanych dróg o łącznej długości 20,8 km nie tworzy spójnego systemu komunikacji rowerowej. W celu połączenia osiedli mieszkaniowych ze Śródmieściem Opola oraz zwiększenia ilości podróży opracowano koncepcję rozwoju system tras rowerowych o wysokich parametrach użytkowych.

Założenia koncepcji rozwoju systemu komunikacji rowerowej:

- prowadzenie ruchu rowerowego na jezdni w Śródmieściu (pasy dla rowerów, kontrapasy, ulice jednokierunkowe dostępne w dwie strony dla rowerzystów etc.),
- budowa lub oznaczenie dróg dla rowerów łączących osiedla mieszkaniowe ze Śródmieściem,
- tworzenie stref uspokojonego ruchu wewnątrz osiedli mieszkaniowych,
- budowa ciągów pieszo – rowerowych na obszarach peryferyjnych, pełniących przede wszystkim funkcje rekreacyjne, jednocześnie zapewniając atrakcyjne połączenia międzysiedlowe,
- włączenie istniejących znakowanych tras rowerowych do spójnego systemu komunikacji rowerowej.

Program zakłada stworzenie systemu tras rowerowych, pozwalających na bezpieczne i sprawne poruszanie się rowerem po Opolu, z naciskiem na drogi prowadzące do Śródmieścia.



Spięcie Opola trasami rowerowymi ze względu na zwartą zabudowę Śródmieścia wymaga zastosowania rozwiązań dotychczas nie stosowanych. Opracowanie poza drogami dla rowerów oraz ciągów pieszo – rowerowych wskazuje inne sposoby wytyczania tras rowerowych, takie jak:

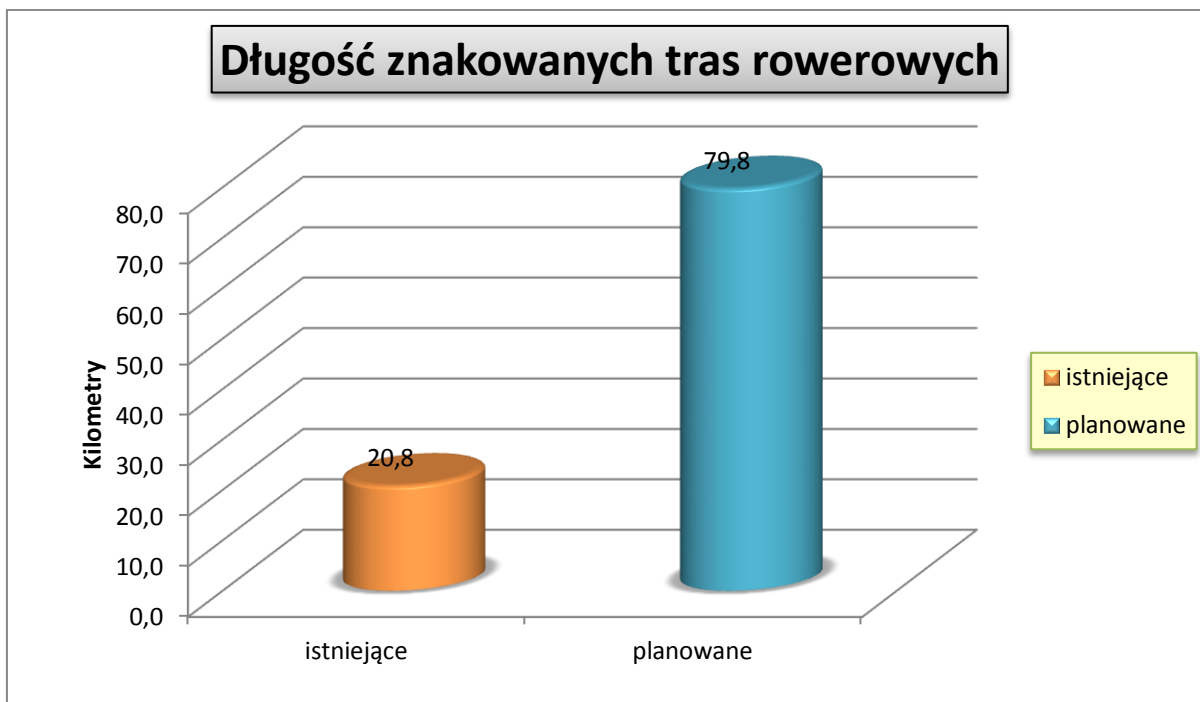
- pasy do ruchu rowerowego wytyczone w jezdni,
- strefy uspokojonego ruchu „tempo 30”,
- deptaki i pasy autobusowe, na których dozwolony będzie ruch rowerzystów,
- ulice jednokierunkowe dostępne dla rowerzystów w obie strony.

Projekt zakłada także budowę tras rekreacyjnych w postaci ciągów – pieszo rowerowych, umożliwiających mieszkańcom Opola uprawianie różnych sportów, jak np. bieganie, jazdę na łyżworolkach, nordic walking etc.

Istotnym elementem systemu komunikacji rowerowej są miejsca parkingowe. Proponuje się stawianie minimum 100 nowych, funkcjonalnych stojaków rocznie, w miejscach proponowanych przez Opolan. W pobliżu stacji kolejowych oraz pętli autobusowych zaleca się budowę zadaszonych parkingów rowerowych typu „bike and ride”. Zwiększenie roli roweru w przewozach miejskich może nastąpić dzięki budowie sieci wypożyczalni rowerów.

Projekt zawiera wytyczne, zgodnie z jakimi powinny być budowane nowe trasy rowerowe, spełniając wymagania i oczekiwania cyklistów.

Program przewiduje stworzenie 79,8 km nowych tras rowerowych, dzięki czemu ich długość może osiągnąć poziom 100,6 km.



Rysunek 3: Długość znakowanych tras rowerowych w Opolu.

Wśród planowanych tras rowerowych pod względem długości największy udział stanowią ciągi pieszo – rowerowe (39%). Planowane drogi dla rowerów stanowią 33% całości systemu komunikacji rowerowe. Rozwiązania miękkie, czyli pasy dla rowerów w jezdni, kontrapasy, deptaki i pasy autobusowe otwarte dla rowerzystów oraz ulice jednokierunkowe dostępne w dwie strony dla rowerzystów stanowią 27% proponowanych tras rowerowych.

Tabela 1: Długość planowanych znakowanych tras rowerowych z podziałem na rodzaj trasy.

rodzaj	[w km]
drogi dla rowerów	26,4
ciągi pieszo - rowerowe	31,4
pasy dla rowerów	6,8
kontrapasy	4,3



przejazdy rowerowe	0,2
kładka	0,1
pasy dla autobusów	1,6
deptaki	1,7
ulice jednokierunkowe	7,3
suma	79,8

Projekt rozwoju systemu tras rowerowych przewiduje różne zakresy prac w odniesieniu do poszczególnych ciągów komunikacyjnych. Można wskazać następujące typy przedsięwzięć:

- budowa nowych dróg dla rowerów i ciągów pieszo – rowerowych, przebudowa istniejących chodników na drogi dla rowerów lub ciągi pieszo – rowerowe – są to rozwiązania kapitałowe – i czasochłonne,
- oznaczenie istniejących chodników na ciągi pieszo – rowerowe lub drogi dla rowerów, wyznaczanie pasów dla rowerów w jezdni, zezwolenie na ruch rowerów po buspasach, deptakach i ulicach jednokierunkowych w dwie strony – rozwiązania nie wymagające dużych nakładów finansowych, pozwalające w krótkim okresie wdrożyć nowe trasy rowerowe.

Proponowany system tras rowerowych zakłada:

- 40,9 km tras rowerowych wymagających wysokonakładowych rozwiązań infrastrukturalnych (budowa, przebudowa),
- 38,9 km tras rowerowych, które mogą powstać w krótkim okresie przy małych nakładach finansowych.



Rysunek 4: Proponowany system tras rowerowych w Opolu.

Uzupełnieniem systemu komunikacji rowerowej będą wysokiej klasy przejazdy oraz śluzy rowerowe, zapewniając rowerzystom bezpieczny przejazd przez skrzyżowanie. Na rysunku poniżej przedstawiono propozycję docelowego systemu tras rowerowych.



4. Projekt tras rowerowych na obszarze Śródmieścia

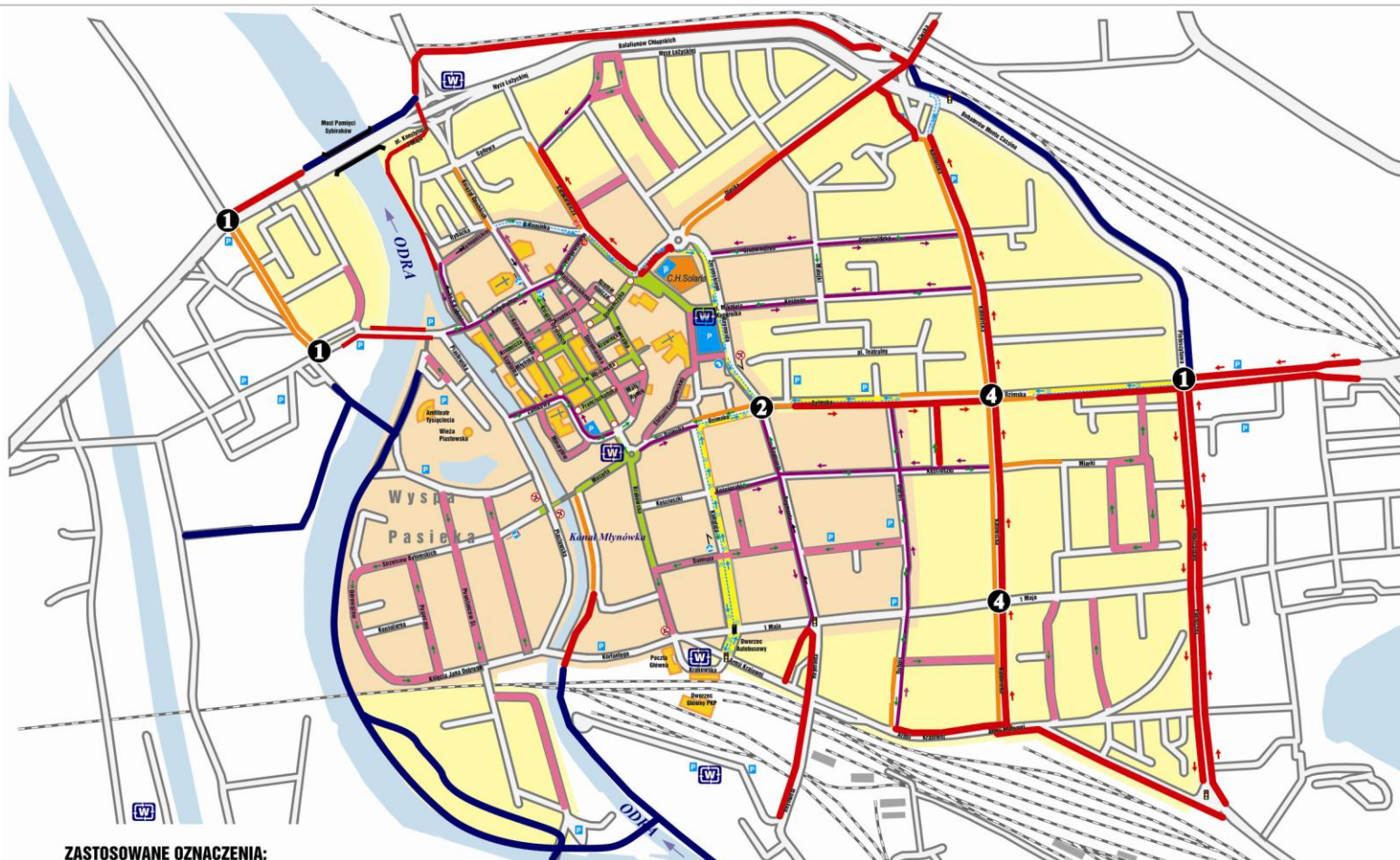
Zaprojektowany układ tras rowerowych w Śródmieściu pozwoli mieszkańcom Opola bezpiecznie i sprawnie dojechać do zakładów pracy, urzędów, szkół oraz centrów handlowych. Założeniem koncepcji tras rowerowych w Śródmieściu jest:

- umożliwienie dojazdu do centrum miasta z dzielnic mieszkaniowych oraz
- zapewnienie możliwości podróży rowerem po obszarze Śródmieścia i wyspy Pasieki.

Stworzenie nowych tras rowerowych w Śródmieściu zakłada wdrożenie wielu rodzajów rozwiązań technicznych z zakresu inżynierii drogowej przyjaznej dla cyklistów. Projekt systemu komunikacji rowerowej w Śródmieściu zakłada, że:

- wjazd do Śródmieścia możliwy będzie głównie drogami rowerowymi,
- w pobliżu EkoStrefy – centralnej części Śródmieścia dominować będą wydzielone pasy dla rowerzystów ze względu na zwartą zabudowę tegoż obszaru,
- w obszarze EkoStrefy i wyspy Pasieki ruch rowerowy odbywać się będzie na ulicach i deptakach, przeważnie bez stosowania oznakowania poziomego jezdni,
- szybki przejazd w relacjach międz dzielnicowych przez Śródmieście będzie możliwy dzięki wydzieleniu tras rowerowych na tzw. obwodnicy śródmiejskiej (drogi rowerowe i ciągi pieszo – rowerowe),
- na obszarze Śródmieścia i wyspy Pasieki ulice jednokierunkowe będą dostępne w obie strony dla rowerzystów.

Projekt stworzenia systemu komunikacji rowerowej przedstawiono na mapie na następnej stronie.



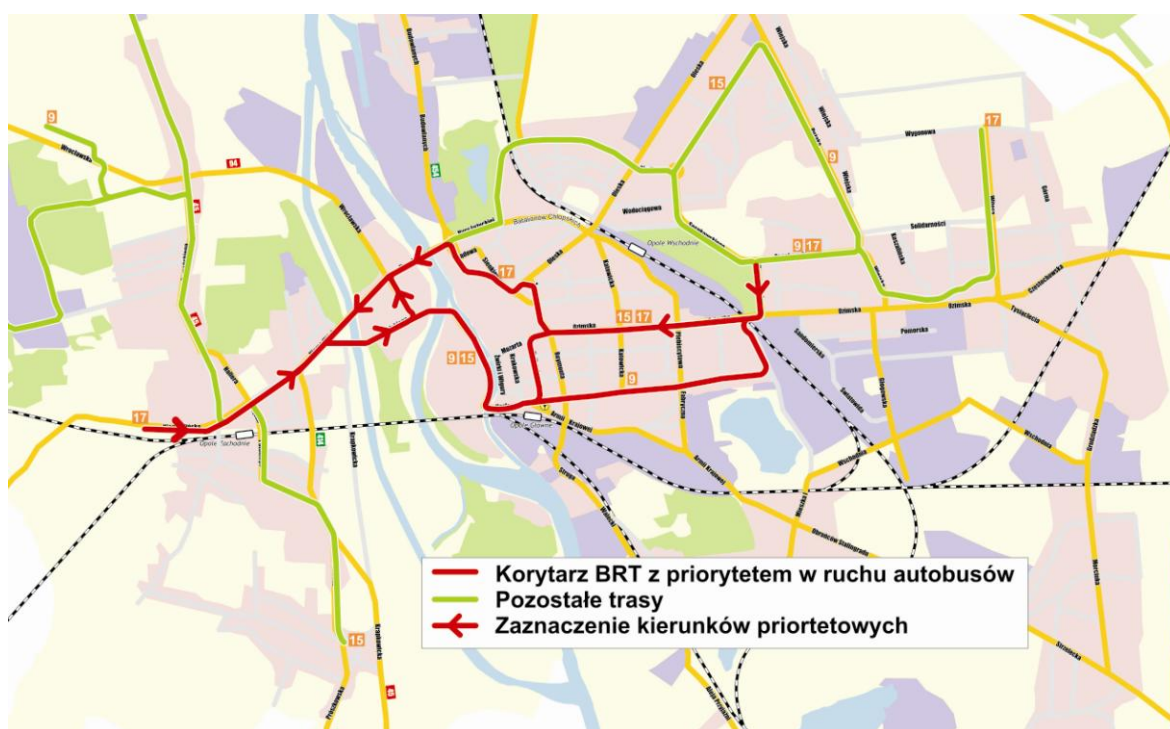
ZASTOSOWANE OZNACZENIA:

- | | | |
|---|---|--|
| kontrapasy rowerowe (z zaznaczonym kierunkiem jazdy) | deptaki dostępne dla rowerzystów | ciągi pieszo - rowerowe |
| pasy dla rowerów | ulice jednokierunkowe, dostępne dla rowerzystów w obie strony | skrzyżowania ze śluzami (z określeniem ilości wlotów „ze śluzami”) |
| drogi dla rowerów (z zaznaczonym kierunkiem jazdy; przy braku strzałek kierunkowych, możliwa jazda w obie strony) | buspasy dostępne dla rowerzystów (z zaznaczonym kierunkiem jazdy) | wypożyczalnie rowerów |

Rysunek 5: Propozycja systemu tras rowerowych w Śródmieściu

5. System BRT (Bus Rapid Transport)

Tańszą, nieco mniej efektywną ale również funkcjonalną alternatywą dla tramwaju są systemy BRT (Bus Rapid Transport), w których podstawowym środkiem lokomocji są autobusy poruszające się po wydzielonych z ruchu ogólnego torach ruchu. Poza centrum oraz w miejscach gdzie nie tworzą się zatory drogowe autobusy te mogą poruszać się wspólnie z innymi pojazdami i nie wymagają budowy odrębnej infrastruktury jak również nie wymagają wydzielenia przestrzeni tylko dla nich. Budowa systemów BRT może trwać kilkakrotnie krócej i wielokrotnie taniej niż budowa systemu komunikacji tramwajowej. Rozwój systemów BRT można prowadzić etapowo dobudowując kolejne odcinki tras, stopniowo podwyższając stopień niezależności autobusów od natężeń ruchu drogowego. Na rysunku poniżej przedstawiono proponowany system BRT.



Rysunek 6: Propozycja systemu BRT w Opolu.

Wprowadzenie nowego systemu wymaga zastosowania zupełnie nowych pojazdów, najlepiej ze specjalnie zaprojektowaną dla Opola linią nadwozia. Na załączonych fotografiach pokazano autobusy obsługujące system BRT w mieście Eindhoven (Holandia).



Fotografia 1: Autobusy hybrydowe (BRT) - APTS Phileas (Hermes Eindhoven).



Fotografia 2: Autobus hybrydowy (BRT) - APTS Phileas (Hermes Eindhoven).



Zaproponowano kilka etapów budowy systemu BRT w Opolu. W pierwszym etapie zakłada się wydzielenie z ruchu ogólnego buspasów oraz odcinków dróg tylko dla autobusów metodami organizacji ruchu. W drugim etapie uwzględnić należy zakup pojazdów oraz utworzenie wydzielonych torów ruchu dla autobusów metodami inżynierskimi w celu zapewnienia bezkolizyjnego przejazdu na trasach przejazdu większości najważniejszych w mieście linii.

Tabela 2: Wykaz pasów autobusowych proponowanych do wprowadzenia w pierwszym i drugim etapie Programu.

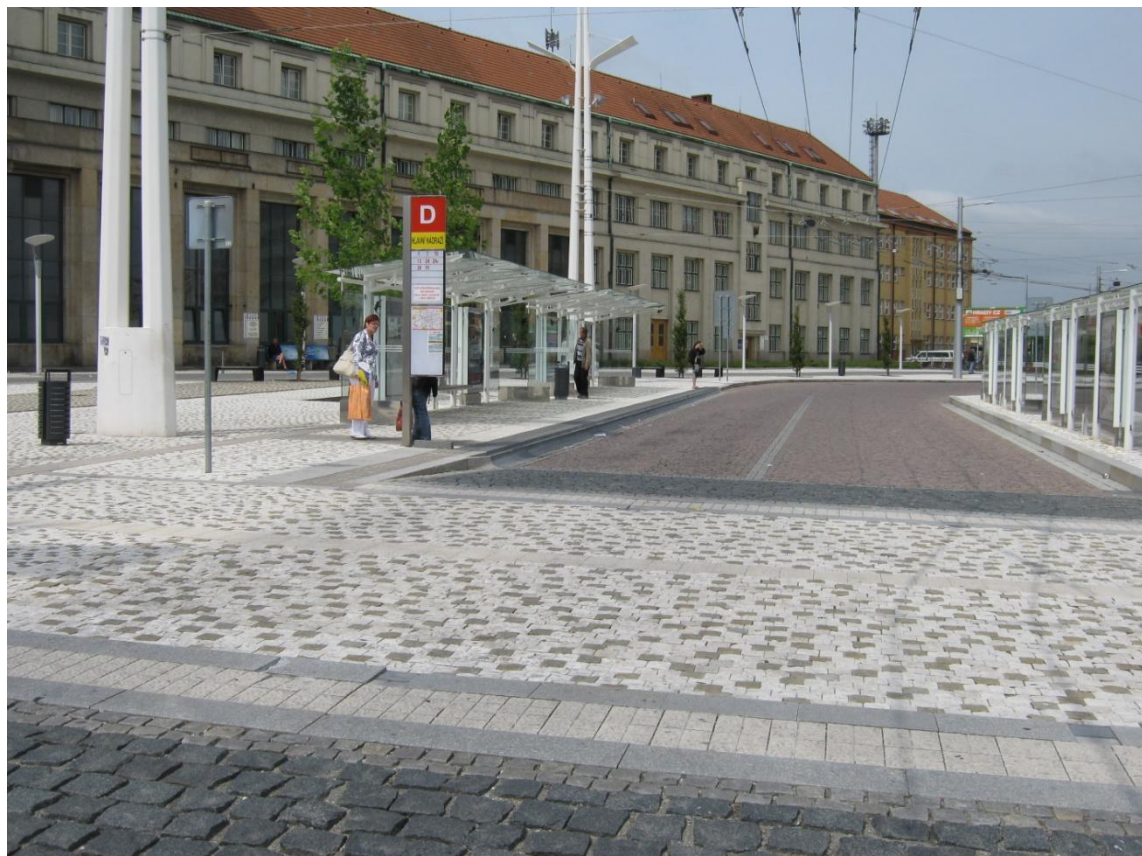
Nazwa ulicy	Kierunek	Długość [w m]
1 Maja	wschodni	585
1 Maja	zachodni	200
Horoszkiewicza	południowy	360
Kołątaja	południowy	220
Kołątaja	północny	500
Luboszycka	południowy	250
Niemodlińska	wschodni	1630
Nysy Łużyckiej	zachodni	280
Ozimska	wschodni	180
Ozimska	zachodni	1030
Sienkiewicza, Żeromskiego	południowy	600
Spychalskiego	wschodni	335
suma		6170

Kolejny etap rozwoju to zapewnienie korytarzy autobusowych w centrum miasta oraz na drogach dojazdowych do centrum, którymi będą mogły poruszać się wszystkie autobusy (miejskie, podmiejskie i międzymiastowe), pojazdy uprzywilejowane i taksówki.

Ostatnim etapem rozwoju proponowanego systemu BRT powinno być zbudowanie buspasów na drogach wlotowych do miasta, tak aby możliwe było dławienie ruchu ogólnego przyjezdnych spoza miasta bez wstrzymywania autobusów, kierowanie samochodów na parkingi P+R i przejmowanie podróży przez komunikację miejską. Szacuje się, że wprowadzenie proponowanego systemu priorytetów, wraz z budową nowych przystanków dla autobusów kosztować będzie około 75 mln złotych. Zakup 20 pojazdów kursujących na analogicznych jak proponowane powyżej trasy linii tramwajowych kosztować może około 24 mln zł. Zakłada się, że kompleksowa budowa systemu BRT kosztować będzie 99 mln złotych, wliczono również budowę nowych przystanków o peronach podwyższonych do poziomu podłogi, wyposażonych kompleksowo w nowoczesną infrastrukturę (wiaty, systemy informacji pasażerskiej i automaty biletowe). Załączone fotografie przedstawiają nowoczesne rozwiązania przystanków autobusowych.



Fotografia 3: Przystanki autobusowe z podwyższonymi peronami- Drezno, Schillerplatz.



Fotografia 4: Przystanki autobusowe z podwyższonymi peronami oraz wyniesionym do poziomu chodnika przejściem dla pieszych - Hradec Králové, Riegrovo náměstí..

Czołowi producenci autobusów pracują nad doskonaleniem napędu elektrycznego, który będzie mógł być stosowany w autobusach komunikacji miejskiej. Pokonanie barier związanych z szybkim ładowaniem akumulatorów na przystankach stwarza szansę na wydłużenie maksymalnego dziennego zasięgu autobusów oraz na całkowitą eliminację emisji spalin w mieście. Autobusy elektryczne, prawdopodobnie stopniowo wypierać będą systemy trolejbusowe.

6. Komunikacja miejska dla niepełnosprawnych

W celu zwiększenia dostępności komunikacji zbiorowej dla osób z ograniczoną sprawnością ruchową należy dążyć do uzyskania w pełni niskopodłogowej floty pojazdów przeznaczonych do obsługi linii komunikacyjnych oraz przystosowanie do niej



infrastruktury

przystankowej.

Obecnie tylko 53%

Fotografia 5: Rampa dla niepełnosprawnych w autobusie niskopodłogowym

pojazdów posiada obniżoną podłogę oraz jak dotąd żadnego przystanku nie przystosowano do potrzeb osób niepełnosprawnych. Program rozwoju zakłada zakup 70 nowych autobusów do 2020r. oraz modernizację 40 przystanków. Poniższe zdjęcia przedstawiają funkcjonalność autobusów niskopodłogowych w zakresie obsługi osób o ograniczonej sprawności ruchowej.



Fotografia 6: Peron przystankowy dostosowany do wysokości podłogi w autobusie niskopodłogowym.



7. Nowa jakość przystanków

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 przyspieszy wsiadanie oraz wysiadanie osobom starszym, niepełnosprawnym i matkom z dziećmi).

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.

Pojemniki na odpadki powinny się estetycznie komponować z całością przystanku, najlepiej poza wnętrzem wiaty.

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.

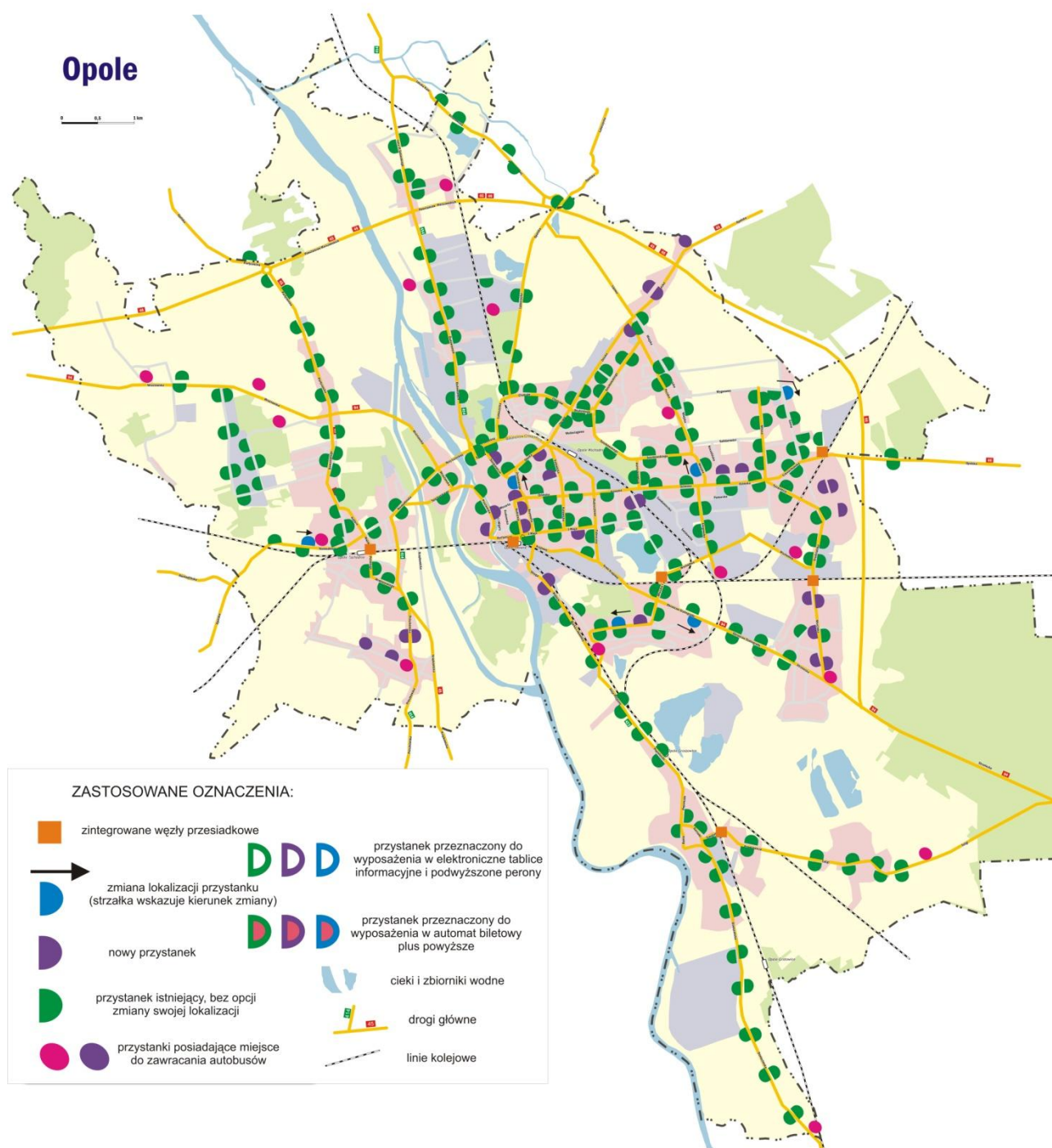
Podsumowując – proponuje się realizację 40 elektronicznych tablic dynamicznej informacji pasażerskiej, w tym po dwie przy zintegrowanych węzłach przesiadkowych przy dworcu Opole Główne i Opole Zachodnie, jeden przy zintegrowanym węźle przesiadkowym przy przystanku Opole Gosławice oraz 37 przy pozostałych przystankach. 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.

Program zakłada rozszerzenie zasięgu komunikacji miejskiej w centrum, jak i na peryferiach miasta poprzez zmianę lokalizacji niektórych przystanków oraz budowę nowych. Proponuje się:

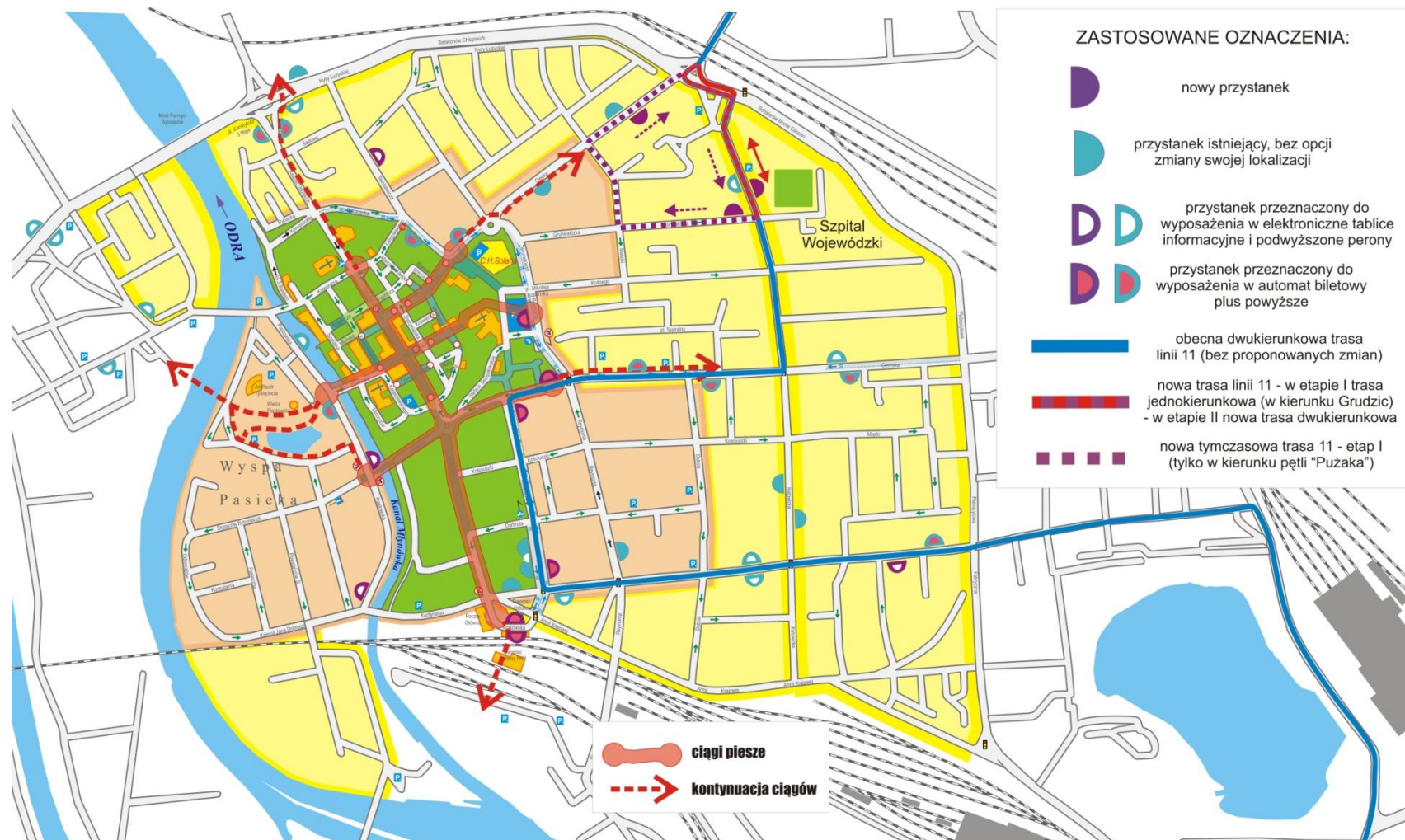
- utworzenie 10 nowych przystanków na terenie Śródmieścia,
- utworzenie 25 nowych przystanków na obszarze osiedli mieszkaniowych,
- Zmianę lokalizacji 1 przystanku na obszarze Śródmieścia,
- Zmianę lokalizacji 5 przystanków na pozostałym obszarze.

Aktualizację lokalizacji przystanków przedstawiono na kolejnych rysunkach.

W Programie zawarto także propozycję polepszenia obsługi komunikacją miejską Szpitala Wojewódzkiego, poprzez skierowanie linii autobusowej nr 11 przez ulicę Katowicką w obu kierunkach.



Rysunek 7: Proponowane inwestycje w infrastrukturę przystankową na terenie miasta Opola.



Rysunek 8.: Proponowany nowy układ przystanków w centrum Opola, wraz z odniesieniem do ciągów pieszych oraz z wyznaczoną nową trasą linii 11, której głównym zadaniem przewozowym będzie obsługa Szpitala Wojewódzkiego przy ul. Katowickiej..



8. Integracja transportu zbiorowego: wspólna taryfa, węzły integracyjne.

Jednym z podstawowych warunków powodzenia 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.

Zatem podstawowe cele rozwoju węzłów integracyjnych to:

- wspólne przystanki,
- wspólne taryfy,
- wspólne rozkłady jazdy.

W ramach projektu proponuje się wybudowanie następujących węzłów integracyjnych:

- Zintegrowany węzeł przesiadkowy Dworzec Główny, który łączyć będzie komunikację kolejową i autobusową regionalną i dalekobieżną z opolską komunikacją miejską. W ramach powyższego węzła proponuje się skierowanie komunikacji miejskiej na przystanki bezpośrednio przed wejście do budynku dworcowego a następnie drogą tylko dla autobusów w kierunku ul. Kołłątaja.
- Zintegrowany węzeł przesiadkowy Opole Zachodnie, gdzie szczególny nacisk zostanie położony na udogodnienie przesiadek z samochodów osobowych nadjeżdżających Niemodlińską oraz z pociągów z kierunków zachodnich na tramwaje i autobusy.
- Węzeł przesiadkowy przy ul. Częstochowskiej, na którym planuje się połączyć parking dla wjeżdżających do miasta od wschodu z przystankiem kolejowym oraz pętlą tramwajowo – autobusową.



Efektom programu wspólna taryfa powinno być utworzenie nowoczesnego jednolitego systemu biletowego, w którym podróż pociągiem w granicach miasta będzie mogła odbywać się w oparciu o bilet komunikacji miejskiej a pasażerowie przyjeżdżający do Opola komunikacją kolejową oraz komunikacją autobusową dalekobieżną i regionalną będą mogli na szczególnie atrakcyjnych warunkach korzystać z usług komunikacji miejskiej. Jeden zintegrowany system dystrybucji biletów obsługiwać powinien wszystkich przewoźników oraz wszystkie publiczne środki lokomocji.

W celu prowadzenia rozliczeń wpływów ze sprzedaży biletów zintegrowanych oraz do kontroli jakości komunikacji miejskiej niezbędne jest utworzenie kilku etatów w Urzędzie Miasta w Opolu.

9. Zmniejszenie ruchu pojazdów w centrum miasta

W dzisiejszym Opolu staromiejskie centrum miasta jest dość swobodnie dostępne dla ruchu samochodowego. Autem, bez żadnych dodatkowych zezwoleń można podjechać nawet pod Ratusz w Rynku. Jednocześnie, jeśli zachodzi potrzeba można to auto, za relatywnie niewielką opłatą pozostawić na którejś z uliczek w rejonie Rynku. Z uwagi na brak możliwości rozbudowy infrastruktury drogowej w ścisłym centrum miasta proponuje się wprowadzenie specjalnych restrykcji w zakresie ograniczeń ruchu i parkowania. Proponuje się wykreowanie układu ulic jednokierunkowych, mając na celu zarówno zniechęcanie kierowców do tranzytowych przejazdów przez ten rejon, jak i uregulowanie sposobu parkowania wzdłuż ulic po jednej stronie. Posługując się metodami inżynierii ruchu należy dążyć do wprowadzenia kilkupoziomowej gradacji ulic. Od całkowitego zamykania dla ruchu poprzez ciągi pieszo jezdne, ulice jednokierunkowe oraz wydzielone pasy busowe. Podobne sposoby organizacji ruchu poprzez częściowe wyłączenie wybranych fragmentów ulic na deptaki lub ciągi pieszo-jezdne oraz stosowanie układu ulic jednokierunkowych wykorzystywane były z sukcesem już przez inne miasta w Polsce, co zaowocowało wytworzeniem przestrzeni publicznej sprzyjającej pozytywnemu wizerunkowi miasta. Najwygodniejsze dla ruchu pieszego i rowerowego są ulice z całkowitym zakazem ruchu ogólnego. Takie rozwiązania sprzyjają jednocześnie rozwojowi usług turystyczno-gastronomicznych,



co z kolei wpływa pozytywnie na jakość życia mieszkańców i atrakcyjność turystyczną miasta. Na takie działania miasto może sobie pozwolić właśnie w Staromiejskim centrum, gdzie opór przed wprowadzaniem restrykcji wobec kierowców jest zawsze bilansowany poprawą jakości życia i satysfakcją mieszkańców miasta.



Rysunek 9: Propozycja organizacji ruchu w śródmieściu Opola.



10. Infrastruktura parkingowa

Celem opracowania „Program rozwoju zintegrowanego systemu transportu miejskiego w Opolu” jest również uporządkowanie zagadnień parkowania pojazdów w mieście. Układ drogowy Opola charakteryzuje się istotnym przeciążeniem wszystkich dróg dojazdowych do centrum miasta. Poszerzenie stref ruchu pieszego w ścisłym centrum, wprowadzenie ograniczeń swobodnego poruszania się samochodów wewnątrz „ekostrefy”, wydzielenie na drogach dojazdowych do centrum oraz na trasach przyległych pasów ruchu dla komunikacji miejskiej i tras rowerowych spowoduje zmniejszenie liczby dostępnych miejsc parkingowych w centrum miasta oraz zmniejszenie przepustowości dróg dojazdowych do ścisłego centrum. Aktualnie w granicach ekostrefy znajduje się około 550 miejsc parkingowych. Po wprowadzeniu zmian organizacji ruchu w centrum liczba ta zmniejszy się do 460 miejsc .

W powyższej sytuacji wskazane jest wyznaczenie dodatkowych parkingów typu P+R wzdłuż głównych dróg dojazdowych do centrum oraz budowa parkingów kubaturowych na obrzeżach centrum, które kompensować będą utratę części miejsc parkingowych zlokalizowanych aktualnie bezpośrednio na ulicach.

Z uwagi na ograniczoną przepustowość układu drogowego w pierwszej kolejności proponuje się wyznaczenie 3 dużych parkingów kubaturowych na obrzeżach ekostrefy oraz trzech mniejszych:

- centralny przy pl. Kopernika (na ok. 240 miejsc postojowych),
- południowy w rejonie Dworca Głównego (na ok. 200 miejsc postojowych),
- północny w rejonie pl. Konstytucji 3 Maja (na ok. 300 miejsc postojowych).



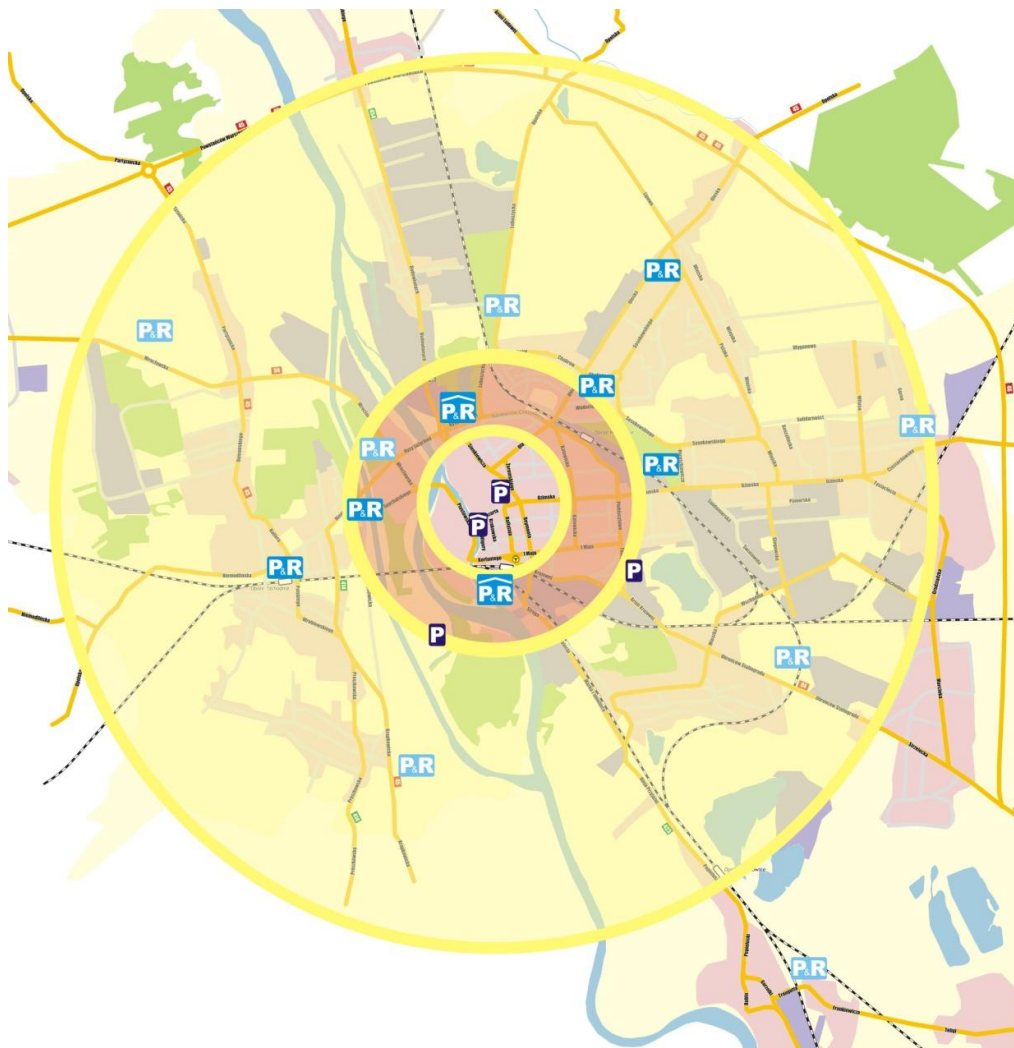
postojowych),

- przy Filharmonii, wielopoziomowy – nadziemny,
- bezpłatny, jednopoziomowy przy ul. Parkowej na północ od kanału Wińskiego – parking dla gości Ogrodu Zoologicznego oraz osób dojeżdżających do centrum,
- bezpłatny przy obwodnicy śródmiejskiej po wschodniej stronie Fabrycznej pomiędzy 1 Maja i Rodziewiczówny (dojazd komunikacją miejską lub pieszo do ścisłego centrum).

W dalszej kolejności proponuje się budowę parkingów w systemie „Park and Ride” („Parkuj i Jedź), na których możliwe będą dogodne przesiadki z samochodu do środków transportu zbiorowego. Proponowane lokalizacje podstawowych parkingów „Park and Ride”:

- w pobliżu ul. Spychalskiego pomiędzy Krapkowicką i Niemodlińską,
- w pobliżu skrzyżowania ul. Ozimskiej i Horoszkiewicza,
- w pobliżu „Okrągłaka”,
- u zbiegu ul. Fieldorfa i Sosnkowskiego,
- przy stacji Opole Zachodnie, po północnej stronie linii kolejowej.

Wszystkie wyżej wymienione parkingi powinny być bezpłatne z możliwością zakupu biletów zintegrowanych upoważniających do korzystania z komunikacji miejskiej. Wskazane jest aby powyższe parkingi P+R wyposażone były w wypożyczalnię rowerów miejskich umożliwiającą swobodne poruszanie się po mieście (P+B). Na rysunku nr 7 pokazano lokalizację proponowanych parkingów wymienionych w „Programie” oraz w *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Opola*.



Rysunek 10: Docelowy układ parkingów kubaturowych i otwartych w Opolu.

11. Rekomendowany scenariusz wdrażania Programu

Rekomendowany scenariusz zakłada rozpoczęcie działań od rozwoju systemu transportu publicznego a następnie komunikacji rowerowej i pieszej.

Jest to scenariusz rekomendowany, gdyż pozwoli on na najszybciej usprawnić system komunikacji w mieście. Dla uzyskania w możliwie najkrótszym czasie efektów w postaci odczuwalnej poprawy warunków ruchu autobusów, w pierwszym etapie zakładanego scenariusza działań zaproponowano wydzielenie z ruchu ogólnego buspasów metodami



organizacji ruchu wszędzie tam, gdzie jest to możliwe bez poszerzania drogi. Jednocześnie zaproponowano wprowadzenie programu uspokojenia ruchu w ścisłym centrum miasta Opola oraz dobudowanie brakujących przystanków w centrum dla poprawienia dostępności centrum środkami transportu zbiorowego. Przy okazji wyznaczania buspasów proponuje się umożliwienie jazdy rowerami wzdłuż pasów ruchu dla autobusów tam, gdzie ich szerokość wynosić będzie 4 metry. Jednocześnie sukcesywnie należy prowadzić wymianę najstarszego taboru komunikacji miejskiej. W etapie I założono również rozpoczęcie prac w zakresie budowy zintegrowanego węzła przesiadkowego Opole Główne.

Działania powyższe powinny przynieść efekt w postaci wzrostu przewozów transportem publicznym w mieście o 6 % w stosunku do stanu aktualnego. Dla przyspieszenia wprowadzenia priorytetów dla komunikacji zbiorowej, proponuje się ich realizację w systemie zaprojektuj i wykonaj. W ten sposób można również doprowadzić do redukcji kosztów dokumentacji projektowej.

W etapie drugim zakłada się dokończenie budowy buspasów metodami inżynierskimi, oraz budowę sygnalizacji świetlnej ułatwiających poruszanie się komunikacji poprzez przyspieszanie załączenia sygnału zielonego dla autobusów oraz zakończenie budowy zintegrowanego węzła przesiadkowego Opole Główne. Również w tym etapie zaplanowano budowę parkingów P+R wraz z zespołami przystanków przy parkingach przy dwóch najważniejszych wlotach do centrum. Nowe parkingi P+R będą alternatywą dla dojazdów komunikacją indywidualną do centrum miasta wzdłuż wlotów najbardziej obciążonych ruchem autobusowym.

Etap trzeci to zakończenie programu priorytetów dla transportu publicznego poprzez wprowadzenie systemu sterowania sygnalizacją świetlną na podstawowych skrzyżowaniach gdzie kursuje komunikacja zbiorowa. System sterowania ruchem zapewniać ma załączanie sygnału zielonego przed zbliżającymi się pojazdami komunikacji miejskiej w celu zmniejszenia do minimum strat związanych z oczekiwaniem autobusów na skrzyżowaniach.



Również w tym etapie zakłada się wybudowanie systemu ścieżek rowerowych w centrum miasta, który pozwoli na spokojne poruszanie się rowerzystom. Zakłada się również wybudowanie kolejnego parkingu P+R w rejonie Dworca Głównego pozwalającego na pozostawienie samochodu i kontynuację podróży koleją oraz na dojście piesze do ścisłego centrum Opola.

W etapie IV zaproponowano przebudowę ciągów pieszych w ścisłym centrum miasta, dzięki czemu poprawiony będzie stan nawierzchni ciągów pieszych oraz uatrakcyjnione otoczenie ciągów. Zaproponowano modernizację ulicy Krakowskiej w celu nadania jej reprezentacyjnego charakteru w mieście oraz przebudowę ul. Ozimskiej pomiędzy ul. Kołłątaja a pl. Wolności w celu poszerzenia chodnika i wybudowania drogi rowerowej kosztem jezdni. Oprócz powyższych działań zaproponowano wykonanie pozostałych elementów dróg rowerowych w mieście.

Etap V zawiera zadania kończące realizację budowy ścieżek rowerowych i przebudowy ciągów pieszych, szczególnie wykonanie odcinków o charakterze rekreacyjnym. Zakłada się również modernizację nawierzchni na pozostałych ciągach pieszych ścisłego centrum (wychodzących z Rynku, poprzecznie do ul. Krakowskiej). Ciąg dla ruchu kołowego od Piastowskiej na wschód powinien zostać skierowany w ul. Armii Krajowej w celu odsunięcia go od ul. 1 Maja, która znajduje się na granicy ścisłego centrum, gdzie piesi i komunikacja miejska powinny mieć priorytet w poruszaniu się.

12. Wdrażanie programu

Skuteczna realizacja rozwoju zintegrowanego systemu transportowego w Opolu przy wykorzystaniu środków unijnych wymaga powołania specjalistycznej jednostki zarządzającej transportem miejskim, wszystkimi jego elementami zgodnie z przyjętą polityką rozwoju. Brakuje jednostki zarządzającej zintegrowanym transportem kompleksowo, która odpowiedzialna będzie za wszystkie elementy systemu transportowego:



- transport zbiorowy miejski,
- transport zbiorowy regionalny,
- transport rowerowy,
- transport pieszy,
- system parkingowy.

Tylko jednostka zarządzająca całym transportem miejskim będzie w stanie, zgodnie z przyjętą polityką transportową zarządzać zintegrowanym rozwojem wszystkich elementów transportu miejskiego, w którym odpowiednie działania prowadzić będą do zmiany aktualnych udziałów poszczególnych środków lokomocji w przemieszczaniu się osób w mieście. Wyłącznie skoordynowane i systematycznie prowadzone przez okres wielu lat działania w zakresie zarządzania ruchem i rozwojem doprowadzić mogą do prawidłowego funkcjonowania miejskiego systemu transportowego, który nie będzie blokowany przez nadmierny ruch drogowy. Zrównoważony rozwój alternatywnych dla samochodu sposobów przemieszczania się pozwoli na odczuwalne zmniejszenie natężenia ruchu samochodów i zatłoczenia dróg.

Minimalną strukturę jednostki, która będzie mogła skutecznie wdrażać „Program rozwoju zintegrowanego transportu miejskiego w Opolu” stanowić powinien Pełnomocnik Prezydenta do spraw rozwoju transportu miejskiego oraz dwóch specjalistów („oficerów”): jednego ds. komunikacji rowerowej i pieszej, drugiego ds. transportu zbiorowego. Celem powyższej struktury będzie wdrażanie Programu... polegające zleceniu i nadzorze przygotowania dokumentacji technicznej w oparciu o najnowsze tendencje rozwoju miejskich systemów transportowych oraz późniejszego nadzoru zgodności realizacji Programu ... z opracowaną dokumentacją i przyjętymi zasadami rozwoju..



13. Program działań w kierunku zwiększenia udziału kolei w przewozach dojazdowych do Opola i wewnątrzmijskich

Ze względu na charakterystyczny układ przestrzenny miasta Opola 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. 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 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.

W tej sytuacji, w województwie opolskim, jedynie pociągi o dłuższych trasach regionalnych z licznymi przystankami, uzbierać 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 Opola i 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.

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. Konieczne jest zmniejszenie odległości między sąsiednimi przystankami. Co więcej, oprócz zapewnienia powiązania z bezpośrednio przyległą zabudową, niezbędne staje się ścisłe powiązanie przystanku kolejowego z komunikacją miejską. (wspólna taryfa, wspólny rozkład jazdy) 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



Rysunek 11: Propozycja docelowej lokalizacji przystanków kolejowych

14. Tramwaje jako alternatywny środek transportu

Atrakcyjne środki komunikacji będące alternatywą dla samochodów, najbardziej odpowiednie do zastosowania w miastach wielkości Opola, to nowoczesne tramwaje lub autobusy poruszające się po wydzielonych z ruchu ogólnego torach jazdy (szczególnie wzdłuż zatłoczonych dróg). Przed ostatecznym wyborem należy dokładnie przeanalizować dwie powyższe możliwości rozwoju miejskiego systemu transportowego.

Nowoczesne tramwaje, w pierwszej kolejności połączyć powinny największe osiedla o wysokiej zabudowie po prawej oraz po lewej stronie Odry przechodząc możliwie najbliżej najważniejszych źródeł i celów podróży w centrum miasta. Miasta europejskie budując nowe linie tramwajowe zamawiają indywidualne, atrakcyjne projekty kształtu wagonów, kolorystyki i stylowego wnętrza. Załączone fotografie pokazują przykłady nowoczesnych tramwajów.



Fotografia 7: Tramwaj poruszający się wzdłuż deptaku - CAF Urbos (TUSSAM Sevilla).

Tak atrakcyjne pojazdy muszą przebiegać reprezentacyjnymi ulicami miasta jak również zapewniać bardzo dobre skomunikowanie z systemem komunikacji międzymiastowej, podmiejskiej, dlatego też zaproponowano przebieg tras tramwajowych w Opolu bezpośrednio przed budynkiem Dworca Głównego oraz ul. Krakowską - reprezentacyjnym ciągiem pieszym

łączącym Dworzec Główny z pl. Wolności a następnie ul. Ozimską. Na głównym ciągu komunikacyjnym Niemodlińska – Piastowska – Ozimska tramwaje powinny poruszać się nie rzadziej niż co 5 - 8 minut. Poza ścisłym centrum zaleca się stosowanie zielonych, porośniętych trawą torowisk.



Rysunek 12: Propozycja systemu komunikacji tramwajowej w Opolu.



Pierwszy etap – budowa linii nr 1 wymaga zbudowania 9,6 km torowiska. W drugim etapie, dla uruchomienia linii nr 2 należy dobudować 2 odcinki tras: po północnej stronie osiedla ZWM oraz po stronie lewobrzeżnej do Wójtowej Wsi, w sumie 5,8 km. Przy końcówkach linii tramwajowych proponuje się budowę parkingów Park & Ride, do których kierowane będą samochody osób przyjeżdżających spoza Opola. Dodatkowe parkingi dla rowerów, lokalizowane bezpośrednio przy przystankach mogą znacząco powiększyć dostępność komunikacji tramwajowej. Zastosowanie wagonów dwukierunkowych, bez budowy tradycyjnych pętli, pozwala na uruchomienie linii tramwajowej już po wybudowaniu ½ trasy przebiegu oraz umożliwia systematyczny rozwój przez stopniowe wydłużanie linii.

Koszt wybudowania pierwszej linii tramwaju szacuje się na poziomie 150 mln zł (bez mostów i zajezdni). Należy przyjąć że dwa nowe mosty tramwajowe, jeden nad Odrą a drugi nad Kanałem Ulgi kosztować będą około 100 mln zł, zajezdnia tramwajowa kolejne 100 mln. Rozbudowa sieci tramwajowej o drugą linię z Wójtowej Wsi do Pużaka może kosztować już tylko 84 mln zł. Zakup 12 pojazdów niezbędnych do obsługi pierwszej linii z częstotliwością co 7,5 minuty należy oszacować na poziomie 102 mln zł. Po uruchomieniu drugiej linii, przy założeniu częstotliwości kursowania co 10 minut każda z linii, konieczne będzie dokupienie 8 pojazdów za około 68 mln zł. Zatem, w sumie na uruchomienie pierwszej linii tramwajowej należy zarezerwować środki w wysokości 452 mln zł.

Budowa systemu komunikacji tramwajowej ma sens wówczas, jeżeli nie poprzestanie się na wybudowaniu jednej linii, ponieważ uruchomienie drugiej linii łącznie z zakupem taboru kosztować będzie 152 mln złotych



15. Podsumowanie

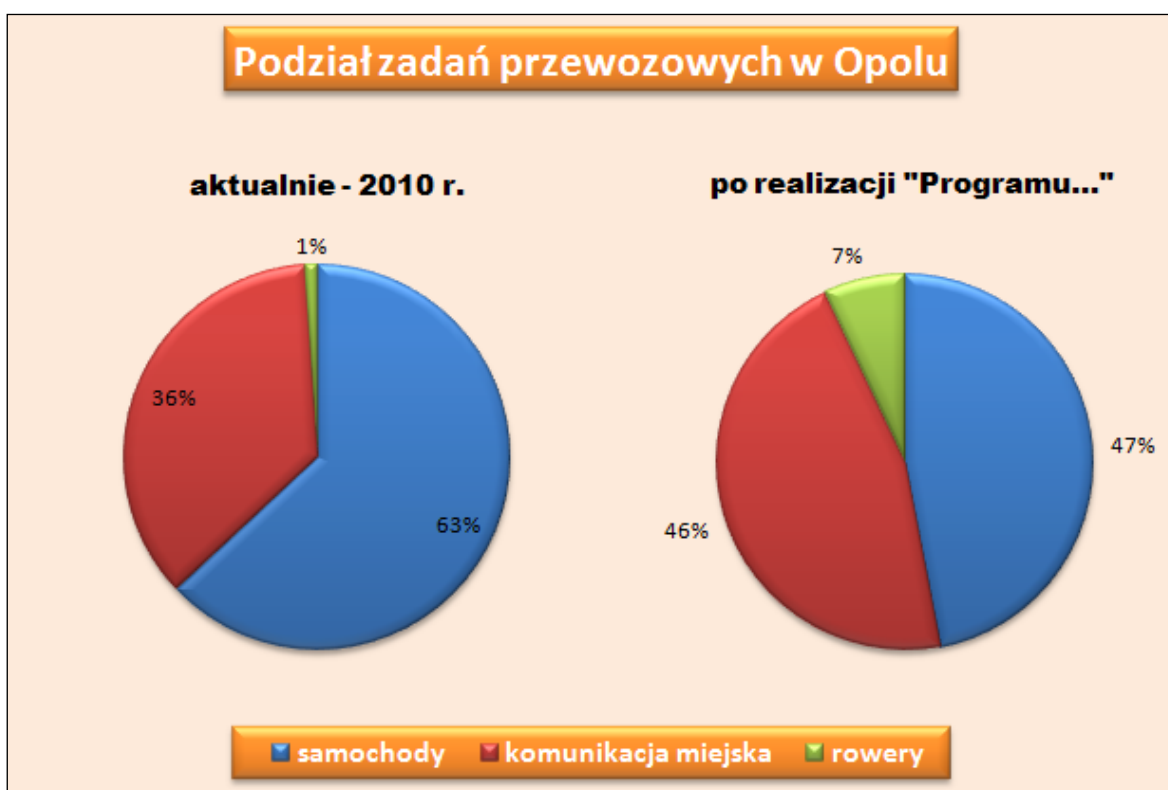
Zadania zawarte w „Programie...” dotyczą rozwoju wszystkich gałęzi transportu w Opolu, z naciskiem na komunikację pieszą, rowerową, autobusową oraz infrastrukturę parkingową. Poniższa tabela prezentuje założone cele wynikające z zaplanowanych działań, możliwe do osiągnięcia w perspektywie do 10 lat.

obszar	wskaźnik	2010 r.	cel
PIESI	długość deptaków [w km]	1	2,5
	długość wyremontowanej nawierzchni ciągów pieszych [w m]	0	1620
	ilość kładek pieszo - rowerowych [w szt.]	2	3
ROWERY	długość znakowanych tras rowerowych [w km]	20,8	100,6
	ilość słuz rowerowych [w szt.]	0	15
	ilość parkingów B+R [w szt.]	0	3
	ilość wyniesionych skrzyżowań [w szt.]	0	15
	ilość wyspowych progów zwalniających [w szt.]	0	42
	ilość przejazdów rowerowych z wysokimi krawężnikami [w szt.]	56	0
	ilość nowych stojaków na rowery [w szt.]	0	1000
TARYFA	udział linii regionalnych zintegrowanych taryfowo w Opolu [w %]	0	100
AUTOBUSY	długość pasów przeznaczonych do ruchu autobusowego [w km]	0	6,17
	udział skrzyżowań z sygnalizacją świetlną wykorzystywanych przez komunikację miejską z priorytetem dla autobusów [w %]	0	100
	ilość kupowanych nowych autobusów [w szt.]	0	70
	udział autobusów niskopodłogowych w liczbie autobusów w ewidencji [w %]	53	100
	ilość zintegrowanych węzłów przesiadkowych [w szt.]	0	1
	ilość zmodernizowanych przystanków [w szt.]	0	40
	ilość stacjonarnych automatów biletowych [w szt.]	0	20
	ilość tablic elektronicznych z dynamiczną informacją pasażerską [w szt.]	0	40
PARKINGI	ilość parkingów kubaturowych [w szt.]	1	4
	ilość parkingów P+R [w szt.]	0	3
MODAL SPLIT	udział podróży wewnątrzmięjskich komunikacją miejską [w %]	36	46
	udział podróży wewnątrzmięjskich rowerami [w %]	1	7
	udział podróży wewnątrzmięjskich samochodami [w %]	63	47

Tabela 3. Wskaźniki realizacji programu.



Działania przedstawione w programie pozwolą na zmianę niekorzystnego modelu podziału ruchu w Opolu, którego wynikiem jest zatłoczenie układu dróg w centrum. Rysunek poniżej pokazuje aktualny podział ruchu oraz spodziewany podział ruchu po realizacji programu. Niektóre z proponowanych działań, takie jak: wprowadzanie priorytetów w ruchu autobusów, przyspieszona odnowa taboru komunikacji miejskiej, uspokojenie ruchu pojazdów w ścisłym centrum oraz wyznaczanie nowych tras rowerowych powinny zostać podjęte natychmiast w celu zahamowania postępującego z roku na rok wzrostu liczby podróży realizowanych samochodem. Niezwykle istotna jest szybka i konsekwentna realizacja wszystkich elementów programu (poprawa jakości podróżowania transportem zbiorowym, rozwój ciągów pieszych i tras rowerowych). Realizację programu nadzorować powinien odpowiednio umocowany Pełnomocnik Prezydenta Opola.



Rysunek 13. Prognozowany podział zadań przewozowych w Opolu po realizacji Programu Rozwoju Zintegrowanego Systemu Transportu Miejskiego.