



Studium komunikacyjne Aglomeracji Opolskiej

Streszczenie





POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Zadanie realizowane przy współfinansowaniu ze środków Unii Europejskiej przyznanych w ramach „Konkursu dotacji na działania wspierające jednostki samorządu terytorialnego w zakresie planowania miejskich obszarów funkcjonalnych”



Dolnośląskie

Wielkopolskie

Łódzkie



Czechy

Śląskie

Opracowanie: Wojewódzki Ośrodek Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej w Opolu

Dokument przygotowany przez:



„TRAKO” WIERZBICKI I WSPÓLNICY S.J.
ul. Krasińskiego 15a/5, 50-449 Wrocław,
tel./fax: 71 799 87 53, e-mail: poczta@trako.com.pl
www.trako.com.pl

Czym jest Studium komunikacyjne Aglomeracji Opolskiej?

Studium komunikacyjne Aglomeracji Opolskiej jest kompleksowym dokumentem planistycznym, który został przygotowany w celu określenia kierunków rozwoju transportu na obszarze 21 gmin tworzących Aglomerację Opolską.

Studium komunikacyjne ma charakter planistyczny i zawiera konkretne propozycje, których realizacja będzie prowadzić do zrównoważonego rozwoju systemu transportowego w Aglomeracji Opolskiej.

Diagnoza

W celu przygotowania planu rozwoju układu transportowego przeprowadzone zostały kompleksowe badania rynku transportowego w Aglomeracji Opolskiej. Wykonano obserwacje natężenia ruchu samochodowego oraz napełnień pojazdów w transporcie publicznym, które zostały uzupełnione szczegółową analizą oferty usług w komunikacji zbiorowej. Zrealizowano także badania preferencji i zachowań komunikacyjnych, dzięki którym poznane zostały postawy i oczekiwania mieszkańców Aglomeracji Opolskiej wobec systemu transportowego. Badania te wykazały, iż podróże samochodami osobowymi są realizowane o wiele częściej niż ekologicznymi środkami transportu, takimi jak pociąg, autobus bądź rower. Wśród elementów wskazywanych jako najpilniejsze do poprawy najczęściej podkreślano rozwój sieci tras rowerowych, zwiększanie częstotliwości kursowania autobusów i pociągów, wprowadzenie zintegrowanego biletu oraz dynamicznej informacji pasażerskiej. Postulaty mieszkańców wobec rozwoju systemu transportowego związane są ściśle ze stanem infrastruktury oraz zakresem oferty transportu publicznego.

Stan linii kolejowych w Aglomeracji Opolskiej jest mocno zróżnicowany – umożliwia on uzyskiwanie wyższych prędkości w ruchu kolejowym wyłącznie na liniach magistralnych, w przeciwieństwie do linii lokalnych. Ocena stanu i jakości przystanków oraz stacji kolejowych dowodzi konieczności podjęcia szeregu działań rewitalizacyjnych, a przede wszystkim podjęcia działań mających na celu utworzenie węzłów przesiadkowych w miejscowościach generujących największy ruch. Częstotliwości kursowania pociągów regionalnych nie skłaniają do przesiadki z samochodu osobowego na transport kolejowy.

Przystanki autobusowe w Aglomeracji Opolskiej charakteryzują się wysokim stopniem dewastacji oraz brakiem elementów podstawowego wyposażenia. Aż połowa z nich nie jest wyposażona w wiatę przystankową, niezbędną do zapewnienia należytego komfortu oczekiwania na autobus.

Obecnie wiele miejscowości, położonych z dala od głównych dróg, nie posiada regularnych połączeń w transporcie autobusowym. Tylko 7 spośród 21 gmin Aglomeracji Opolskiej przekazuje dopłaty na rzecz funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego. Do 14% miejscowości nie docierają jakiegokolwiek autobusy, zaś do kolejnych 24% miejscowości połączenia są wykonywane bardzo rzadko (maksymalnie 6 razy w dni robocze szkolne). Przewoźnicy autobusowi, kierujący się wynikiem finansowym, rezygnują z uruchamiania przewozów w dni wolne od pracy, kiedy liczba pasażerów spada. W niedziele przewozy autobusowe nie są wykonywane aż w 6 gminach Aglomeracji.

W Aglomeracji Opolskiej istnieje prawie 71 km oznaczonych dróg rowerowych, w tym przede wszystkim dróg rowerowych oraz ciągów pieszo – rowerowych. Sieć tras rowerowych jest niespójna i uniemożliwia bezpieczne przemieszczanie się jednośladaami, nie tylko w celach turystycznych.

Pomimo braku na terenie Aglomeracji lotnisk z ruchem regularnym, dostępność komunikacyjną do najbliższych portów lotniczych w Pyrzowicach i we Wrocławiu należy uznać za dobrą. Ze względu na bardzo zły stan infrastruktury hydrotechnicznej Odry oraz niską przydatność w wykorzystaniu w żegludze śródlądowej na potrzeby zakładów z Aglomeracji Opolskiej, transport rzeczny nie może efektywnie funkcjonować, dlatego też niezbędne jest podjęcie szeroko zakrojonych inwestycji od Śląska do Pomorza Zachodniego.

Wizja systemu komunikacyjnego w Aglomeracji Opolskiej

Studium komunikacyjne Aglomeracji Opolskiej jest dokumentem holistycznym, poruszającym tematykę związaną z rozwojem wielu podsystemów transportowych.

W toku prac nad dokumentem, na podstawie dogłębnej diagnozy stanu istniejącego, sformułowano następującą wizję systemu komunikacyjnego w Aglomeracji Opolskiej:

Umożliwienie mieszkańcom Aglomeracji Opolskiej swobodnego poruszania się, bez względu na wybierany środek transportu, zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju.

Wizja systemu transportowego w Aglomeracji Opolskiej to podstawa założeń do wszelkich rozwiązań wynikających ze Studium komunikacyjnego. Jej podstawowe założenie obejmuje zwiększenie mobilności mieszkańców, przekładające się na znaczącą poprawę jakości życia w Opolu i jego obszarze funkcjonalnym.

Cele strategiczne rozwoju transportu w Aglomeracji Opolskiej

Na podstawie przeprowadzonych analiz diagnostycznych (analizy dokumentów strategicznych, przeprowadzonych badań marketingowych oraz dokonanej inwentaryzacji stanu infrastruktury transportu) zostały wyznaczone 4 główne cele Studium komunikacyjnego Aglomeracji Opolskiej, z których wynikają przewidziane do realizacji zadania inwestycyjne oraz organizacyjne. Zdefiniowano następujące 4 cele główne, w ramach których wydzielono pochodne cele szczegółowe.

Cel główny 1

Zwiększenie wykorzystania transportu szynowego

- Poprawa dostępności usług w transporcie kolejowym – przybliżenie przystanków kolejowych do zabudowy mieszkaniowej.
- Stworzenie atrakcyjnych powiązań multimodalnych ułatwiających przesiadanie się z pociągów do innych środków transportu publicznego.
- Stworzenie atrakcyjnych powiązań multimodalnych dla pasażerów transportu szynowego – system Park and Ride(P+R) oraz Bike and Ride(B+R).

Cel główny 2	Zwiększenie efektywności i dostępności transportu autobusowego. <ul style="list-style-type: none"> • Poprawa dostępności komunikacyjnej miejscowości w Aglomeracji Opolskiej niskoemisyjnym transportem publicznym. • Skrócenie czasu przejazdów linii autobusowych o charakterze aglomeracyjnym. • Poprawa jakości systemu informacji pasażerskiej w transporcie publicznym. • Uproszczenie uiszczania opłat za przejazdy transportem miejskim i aglomeracyjnym.
Cel główny 3	Poprawa spójności wewnętrznej i powiązań między gminami Aglomeracji Opolskiej. <ul style="list-style-type: none"> • Stworzenie spójnego systemu oznaczonych tras rowerowych. • Likwidacja barier komunikacyjnych na rzece Odrze.
Cel główny 4	Poprawa jakości życia w miejscowościach narażonych na negatywne skutki wynikające z ruchu drogowego. <ul style="list-style-type: none"> • Obniżenie poziomu hałasu drogowego oraz zanieczyszczenia powietrza wynikającego z ruchu drogowego. • Poprawa bezpieczeństwa ruchu pieszych w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszych.

Potencjalne inwestycje w układzie drogowym

Wskazane zostały planowane inwestycje w układzie drogowym, które przyczynią się do likwidacji barier komunikacyjnych na rzece Odrze oraz poprawią jakość życia mieszkańców w tych miejscowościach, które są szczególnie narażone na negatywne skutki wynikające z ruchu drogowego.

Potencjalne inwestycje w układzie drogowym	
Cel: likwidacja barier komunikacyjnych na rzece Odrze	Cel: obniżenie poziomu hałasu drogowego oraz zanieczyszczenia powietrza wynikającego z ruchu drogowego
<p>Budowa mostu w miejscowości Dobrzeń Mały.</p> <p>Połączenie nowym mostem lewo- i prawobrzeżnej części Opola.</p> <p>Budowa kładki pieszo-rowerowej na rzece Odrze w Opolu stanowiącej przedłużenie ulicy Barlickiego.</p> <p>Budowa obwodnicy Gogolina z adaptacją mostu kolejowego w Krapkowicach na potrzeby drogowo-rowerowe.</p>	<p>Budowa obwodnicy Malni i Choruli.</p> <p>Budowa obwodnicy Gminy Dobrzeń Wielki.</p> <p>Budowa obwodnicy Niemodlina.</p> <p>Budowa Trasy Kluczborskiej w Opolu.</p> <p>Budowa Obwodnicy Piastowskiej w Opolu.</p> <p>Przebudowa ul. Niemodlińskiej w Opolu.</p> <p>Budowa 3 skrzyżowań z ruchem okrężnym w Krapkowicach.</p>

Uspokojenie ruchu drogowego w wybranych miejscowościach

Wprowadzenie stref uspokojonego ruchu poprawi komfort życia mieszkańców oraz zapewni bezpieczeństwo poruszania się pieszych i rowerzystów. Stworzenie stref jedynie poprzez instalację znaków drogowych B – 43 („Strefa ograniczonej prędkości”) oraz B – 44 („Koniec strefy ograniczonej prędkości”) nie gwarantuje przestrzegania zalecanej prędkości przez kierowców. Z tego powodu konieczne jest stosowanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego. Gama elementów uspokojenia ruchu jest bardzo szeroka. W Studium komunikacyjnym AO zaproponowano liczne wyspowe progi zwalniające, które są przyjazne dla rowerzystów oraz wyniesione tarcze skrzyżowań.

Poniżej zaprezentowano rodzaj i liczbę zaproponowanych w Studium komunikacyjnym urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego			
Nazwa miejscowości	Oznakowanie drogowe wjazdów do stref [szt.]	Nowe – wyspowe progi zwalniające [szt.]	Wyniesienie tarcz skrzyżowań [szt.]
Krapkowice	114	13	2
Ozimek	26	10	0
Prószków	26	2	0
Lewin Brzeski	58	6	0
Gogolin	50	8	3
Niemodlin	44	4	0
Zdzieszowice	62	10	1
Opole	360	46	16
SUMA	740	99	22

Źródło: opracowanie własne

Budowa chodników w małych miejscowościach

Na obszarze Aglomeracji Opolskiej istnieją miejscowości, w których nie funkcjonują ciągi piesze usytuowane wzdłuż dróg kołowych. Brak chodników stwarza ryzyko wypadków z udziałem pieszych, w których dominują ofiary ranne i śmiertelne. W celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego należy przeprowadzić działania inwestycyjne w 11 miejscowościach, w których piesi zmuszeni są przemieszczać się drogą krajową lub wojewódzką (ewentualnie ich poboczami) o łącznej długości 11 kilometrów. Nowe chodniki zostały zaplanowane w Niewodnikach, Żerkowicach, Nowym Dworze Prudnickim, Piętniej, Borkowicach, Leśniczówce, Szydłowie, Przysieczy oraz Ligocie Prószkowskiej, Brynicy oraz Dąbrówce Łubniańskiej.

Poprawa stanu przystanków komunikacyjnych

W ramach dostosowania do potrzeb osób niepełnosprawnych infrastruktury przystankowej w komunikacji autobusowej zaproponowano, zależnie od potrzeb, budowę lub przebudowę wiat przystankowych, budowę nowych peronów lub budowę zatok przystankowych dla wybranych 60 przystanków komunikacyjnych zlokalizowanych na terenie miasta Opola oraz 90 położonych w pozostałych gminach Aglomeracji Opolskiej.

Dynamiczna informacja pasażerska

Utrudnienia w ruchu ulicznym powodują, iż odjazdy autobusów są opóźnione, przez co tradycyjne, drukowane rozkłady jazdy tracą na znaczeniu. Receptą na niedogodności związane z opóźnieniami w kursowaniu autobusów są przystankowe wyświetlacze elektroniczne, na których prezentowane są spodziewane – rzeczywiste godziny odjazdów.

Budowę tablic elektronicznych w Opolu zaplanowano na 40 najbardziej popularnych przystankach komunikacyjnych, przede wszystkim na obszarze Śródmieścia oraz sąsiednich osiedli mieszkaniowych, w których najczęściej dochodzi do zakłóceń w prawidłowej realizacji rozkładu jazdy. Poza tablicami elektronicznymi na przystankach komunikacji miejskiej w Opolu, planuje się również budowę 11 tablic na węzłach komunikacyjnych zarówno w Opolu oraz w innych miejscowościach Aglomeracji Opolskiej (Gogolin, Lewin Brzeski, Ozimek, Tułowice, Zdzieszowice).



Przykładowa tablica przystankowa z dynamiczną informacją pasażerską (źródło: materiały własne TRAKO)

Automaty biletowe

W Studium zostało także zaplanowane zadanie polegające na budowie 20 stacjonarnych automatów biletowych w Opolu, w których powinna być prowadzona sprzedaż wszystkich rodzajów biletów (zarówno jednorazowych jak i okresowych), z możliwością zapłaty gotówką (monety, banknoty) oraz kartami płatniczymi i kredytowymi. Proponowane lokalizacje automatów biletowych obejmują większość dzielnic miasta – Śródmieście, os. Armii Krajowej, Malinka, Nowa Wieś Królewska, Grotowice, Zaodrze, Szczepanowice, os. Chabrów.

Aglomeracja Opolska



Proponowana lokalizacja tablic elektronicznych i automatów biletowych na terenie Opola



Lokalizacje proponowanych tablic elektronicznych dynamicznej informacji pasażerskiej i automatów biletowych w Opolu

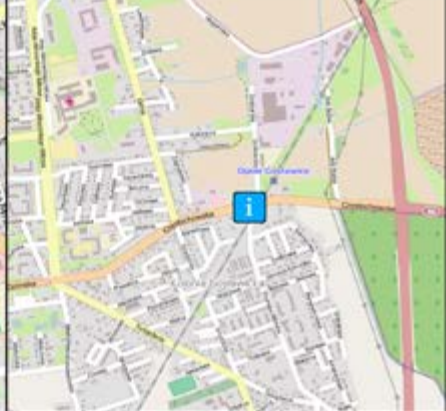


Legenda

-  przystanki wyposażone w tablice elektroniczne i automaty biletowe
-  przystanki wyposażone w tablice elektroniczne

podkład - OpenStreetMap

Opole Gostawice



Usprawnienie ruchu autobusów

W Opolu często występującym zjawiskiem są zatory w ruchu drogowym, które powodują wydłużenie czasów przejazdu autobusów miejskich i regionalnych, skutkujące opóźnieniami w ruchu. W Studium przewidziano wprowadzenie priorytetów w ruchu dla środków transportu publicznego, które wyznaczono w wybranych lokalizacjach na terenie Opolą. Zaliczyć do nich można: buspasy, śluzy autobusowe oraz antyzatoki.

Buspasy

W Opolu przewiduje się wydzielenie pasów autobusowych, których głównym zadaniem będzie usprawnienie przejazdu autobusów komunikacji miejskiej i regionalnej:

- odcinkowe pasy na trasie Horoszkiewicza – Ozimska – Śródmieście,
- odcinkowe pasy na trasie Niemodlińska – Spychalskiego / Nysy Łużyckiej.



Przykład pasa autobusowego wyznaczonego na istniejącym pasie jezdni w Lugano. (źródło: materiały własne TRAKO)

Śluzy autobusowe

Specjalnym rozwiązaniem ułatwiającym wyjazd autobusów z zatok przystankowych jest tzw. śluza, która poprzez odpowiednie ustawienie sygnalizacji świetlnej z detekcją autobusów, umożliwia bezpieczne i szybkie opuszczenie przystanku.

Zaplanowane zostały 2 śluzy przystankowe, które zostaną zlokalizowane w Opolu na Pl. Jana Kazimierza (kierunek Zaodrze) oraz na ul. Nysy Łużyckiej przed skrzyżowaniem z ul. Luboszycką dla autobusów jadących z centrum miasta.



Antyzatoki

Ciekawym i nowatorskim rozwiązaniem w zakresie usprawniania funkcjonowania komunikacji miejskiej jest przekształcanie tradycyjnych przystanków w antyzatoki, będące peronami półwyspowymi. Antyzatoka jest przewężeniem jezdni w miejscu wysuniętego peronu przystankowego, którego funkcjonalność dodatkowo poszerza chodnik w miejscu powstawania wymiany pasażerskiej. Ten rodzaj przystanku stanowi element uspokojenia ruchu, aczkolwiek jedynie na czas zatrzymania autobusu na przystanku.

Proponowane lokalizacje przystanków komunikacyjnych z 6 antyzatokami obejmują kilka osiedli mieszkaniowych w Opolu, tj. Kolonię Gostawicką, Nową Wieś Królewską oraz Śródmieście.

Portal informacyjny o transporcie publicznym

W dobie intensywnego wykorzystania mobilnych technologii w codziennym życiu, naturalnym wydaje się zapewnienie dostępu do informacji pasażerskiej oraz umożliwienie zakupu biletu poprzez dedykowany portal internetowy. Poniżej określono planowaną funkcjonalność portalu, którego utworzenie ułatwiłoby mieszkańcom Aglomeracji Opolskiej korzystanie z transportu zbiorowego:

- publikacja rozkładów jazdy komunikacji publicznej zarządzanej przez organizatora transportu Aglomeracji Opolskiej oraz jego partnerów (np. przewozy wojewódzkie, komunikacja miejska);
- wyszukiwanie połączeń pomiędzy wybranymi lokalizacjami rozumianymi jako przystanek lub adres, z obsługą przesiadek pomiędzy środkami lokomocji;
- interaktywna mapa sieci komunikacji aglomeracyjnej;
- publikacja informacji taryfowych;
- możliwość zakupu biletu na komunikację aglomeracyjną oraz wojewódzką i miejską (parterów);
- możliwość spersonalizowania serwisu poprzez umożliwienie stworzenia konta użytkownika/pasażera;
- publikacja komunikatów organizatora transportu;
- możliwość odsyłania do serwisów internetowych partnerów;
- dostępność w co najmniej trzech wersjach językowych: polskiej, niemieckiej, angielskiej.

Budowa Inteligentnego Systemu Transportu w Opolu i Krapkowicach

Systemy sterowania ruchem, zwane w skrócie ITS (ang. Intelligent Transportation Systems) to rozległe informatyczne układy urządzeń i połączeń między nimi. Za pomocą nowoczesnych sposobów telekomunikacyjnych Systemy ITS łączą ze sobą sygnalizacje świetlne, znaki zmiennej treści, kamery, czujniki itp. Wszystkie te urządzenia podłącza się do jednego Centrum, w którym umieszcza się wydajne komputery i pojemne bazy danych. Takie rozwiązanie planowane jest również w Opolu. Dzięki temu możliwe będzie sprawniejsze zarządzanie ruchem, monitorowanie zdarzeń na drogach, szybsze reagowanie na zdarzenia, a także zbieranie ogromnych ilości informacji o ruchu i dystrybucja tych informacji.

Systemy ITS stosuje się w celu zarówno bardziej efektywnego wykorzystania istniejącej infrastruktury transportowej, czyli w przypadku miast: skrzyżowań z sygnalizacją świetlną, wydzielonych pasów dla transportu publicznego, stref parkingowych, parkingów kubaturowych, stacji ważenia pojazdów, stacji monitorowania warunków pogodowych itp. jak i w celu lepszego docierania z informacją istotną z punktu widzenia kierowców, pasażerów i innych uczestników ruchu. Tak więc systemy ITS to nie tylko samo dynamiczne sterowanie układem faz w sygnalizacji świetlnej. ITS to również potężne narzędzie analityczne, dostarczające operatorom permanentnych danych rzeczywistych z terenu objętego

systemem – detektorów, kamer itp. Jednocześnie instytucje zarządzające miastem dzięki systemom ITS mają dostęp do wszelkiego rodzaju analiz wspierających decyzyjność planistyczną.

Dla Opola wydaje się zasadne wprowadzenie kluczowych funkcji w zakresie sterowania ruchem i przesyłu danych. Wdrożenie pozostałych elementów jest mniej pilne.

Podłączenie Krapkowic do wspólnego systemu ITS poprawi bezpieczeństwo na ulicach miasta oraz umożliwi reagowanie na zmienne stany ruchu drogowego.

Poniżej zestawiono zakres elementów ITS, jakie potencjalnie mogłyby powstać w Opolu.

	<p>Centrum Sterowania Ruchem Sala operatorska, pulpity wideo-monitoringu oprogramowanie dedykowane do zarządzania zmianami</p>		<p>Znaki zmiennej treści VMS Tablice LED w miejscach decyzyjnych System kamer ARTR Rozpoznawanie tablic rejestracyjnych</p>
	<p>Podsystem łączności Odseparowana kanalizacja teletechniczna Sieć światłowodowa Sieć radiowa</p>		<p>Data Center Pomieszczenie z podwójnym zasilaniem Serwery redundantne Macierze dyskowe</p>
	<p>Nadzór nad Transportem Publicznym Komputery pokładowe z GPS Śledzenie pojazdów</p>		<p>Portal ITS-OPOLE Graficzna wizualizacja obciążeń Podgląd z kamer, informacje dla kierowców Informacje dla pasażerów</p>
	<p>Informacja Pasażerska Tablice dynamicznej informacji Oprogramowanie przeliczające w czasie rzeczywistym predykcję odjazdu</p>		<p>Centrala IVR Usługi automatycznej centrali głosowej Informacje typu „Moja trasa” Ogólne informacje o zdarzeniach</p>
	<p>System zbierania danych Skrzyżowania wyposażone w detektory Sterowniki sygnalizacji podłączone do Centrum</p>		<p>Info PARK Informacja o ilości wolnych miejsc parkingowych Współpraca z operatorami parkingów</p>

Źródło: materiały własne TRAKO

Węzły przesiadkowe i parkingi Bike and Ride oraz Park and Ride

W celu ułatwienia dotarcia do przystanków autobusowych i kolejowych oraz zmniejszenia uciążliwości przesiadania się, wyznaczone zostały parkingi oraz węzły przesiadkowe.

Parking typu Bike and Ride jest zadaszonym zespołem stojaków zlokalizowanym w pobliżu przystanków i stacji komunikacji zbiorowej. Parking B+R umożliwia poruszanie się na rowerze nawet przy długich podróżach. Po pozostawieniu roweru na parkingu B+R podróż można kontynuować pojazdem komunikacji zbiorowej (autobus, pociąg).

Parkingi typu Park and Ride („parkuj i jedź”) są dedykowane dla użytkowników samochodów, którzy po pozostawieniu auta na parkingu tego typu decydują się na dalszą podróż środkiem transportu publicznego, najczęściej pociągiem.

Zadaniem węzłów przesiadkowych jest integracja różnych środków transportu publicznego – najczęściej pociągów z autobusami - w celu ułatwienia przesiadania się pomiędzy transportem kolejowym i autobusowym.

W Studium komunikacyjnym Aglomeracji Opolskiej zaproponowano następujące zadania:

- stworzenie 8 zintegrowanych węzłów przesiadkowych przy wybranych przystankach i stacjach kolejowych,
- budowę 25 parkingów Bike and Ride przy wybranych przystankach oraz stacjach kolejowych,
- budowę 18 parkingów Bike and Ride przy wybranych przystankach autobusowych,
- budowę 11 parkingów Park and Ride przy wybranych przystankach i stacjach kolejowych.



Każdy parking Park and Ride powinien zostać oświetlony i ogrodzony. W uzasadnionych przypadkach wjazd na parking powinien być przegrodzony szlabanem, uniemożliwiającym korzystanie z parkingu osobom nie będącym pasażerami pociągów. Zakłada się zastosowanie utwardzonej nawierzchni bitumicznej parkingu i drogi dojazdowej, wymalowanie poziomych znaków oznaczających linie segregacyjne, strzałki kierunkowe i przejścia dla pieszych oraz montaż odpowiednich znaków drogowych, tablic informacyjnych oraz piktogramów.

Przyjęty standard dla parkingów Bike and Ride.

Każdy parking Bike and Ride powinien składać się ze stojaków w kształcie odwróconej litery „U”, wbetonowanych w utwardzoną kostką brukową nawierzchnię parkingu. Tego rodzaju stojak umożliwia bezpieczny postój 2 rowerów (wyklucza się zastosowanie innego rodzaju stojaków). Zakłada się, że całość powinna zostać zadaszona i ostonięta z tyłu i po bokach.

W przypadku budowy parkingów Bike and Ride przy stacjach i przystankach kolejowych nie zaproponowano ich budowy w Przeczy, gdzie już istnieje taki parking oraz w 14 innych lokalizacjach gdzie PKP PLK S.A. do końca 2014 roku zamierza utworzyć takie parkingi w ramach ogólnopolskiej akcji montażu około 3000 stojaków rowerowych przy wybranych dworcach i przystankach. Dotyczy to następujących stacji i przystanków kolejowych położonych na obszarze Aglomeracji Opolskiej: Kamień Śląski, Tarnów Opolski, Przywory Opolskie, Gogolin, Jasiona, Osowiec Przystanek, Jełowa, Kotórz Mały, Bukowo, Tuły, Laskowice Oleskie, Kały, Dąbrowa Niemodlińska, Szydłów.



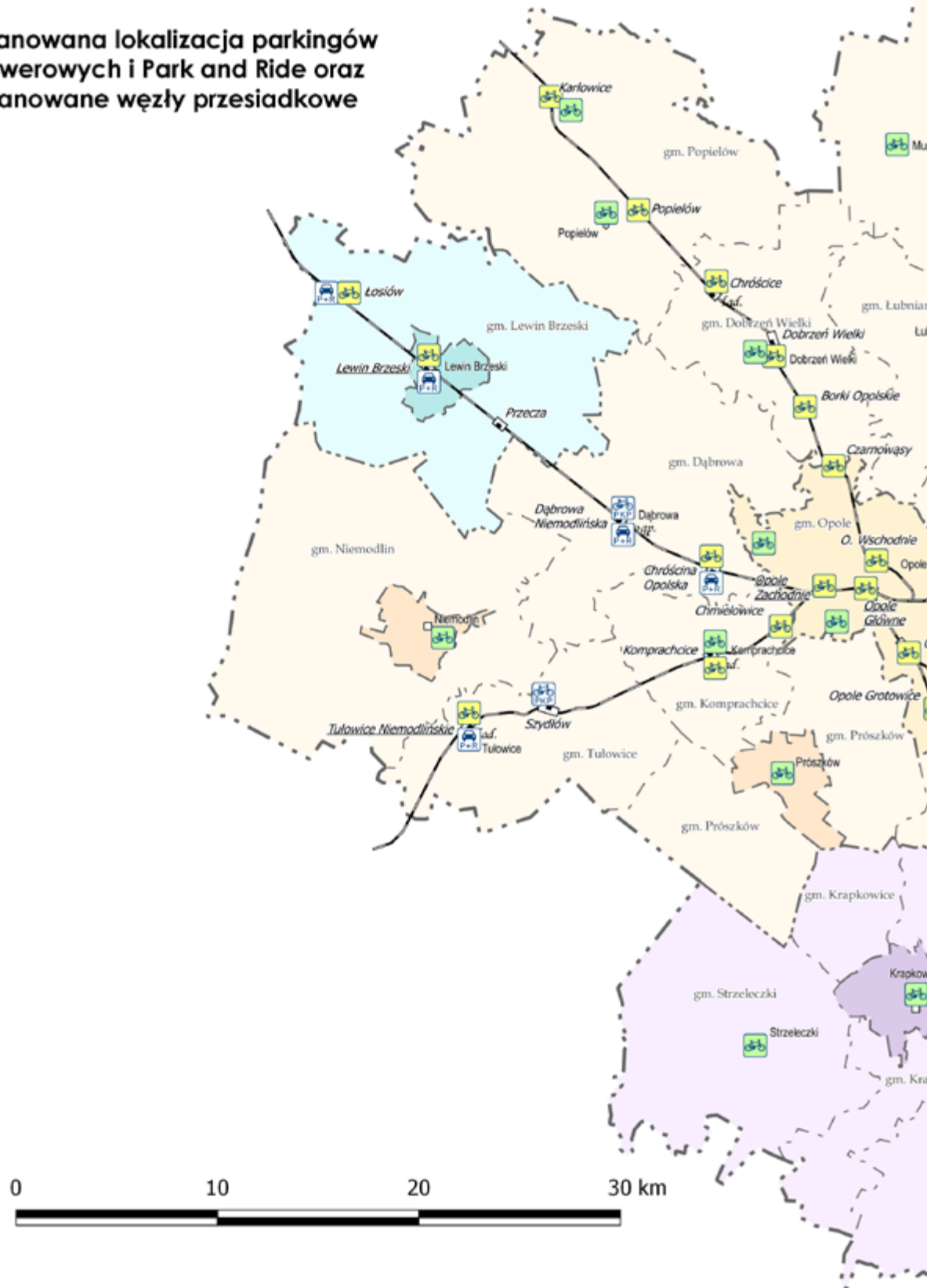
Profesjonalny parking Bike and Ride na zintegrowanym węźle przesiadkowym we Wrocławiu (źródło: materiały własne TRAKO)

Zestawienie proponowanych inwestycji powiązanych z parkingami przesiadkowymi

Lp.	Nazwa stacji lub przystanku kolejowego	B+R (liczba stojaków)	P+R (liczba miejsc postojowych)
1	Borki Opolskie	5	
2	Chmielowice	5	
3	Chróścice	5	
4	Chróścina Opolska	5	15
5	Chrzastowice	5	
6	Czarnowąsy	5	
7	Dąbrowa Niemodlińska		15
8	Dębska Kuźnia	5	
9	Dobrzeń Wielki	5	
10	Gogolin		22
11	Góraždze	5	
12	Jasiona		10
13	Kartowice	5	
14	Komprachcice	5	
15	Krasiejów	10	10
16	Laskowice Oleskie		10
17	Lewin Brzeski	20	40
18	Łosiów	10	15
19	Opole Głównie	10	
20	Opole Gostawice	5	
21	Opole Groszowice	5	
22	Opole Grotowice	5	
23	Opole Wschodnie	5	
24	Opole Zachodnie	5	
25	Ozimek	10	15
26	Popielów	5	
27	Suchy Bór Opolski	5	
28	Tułowice Niemodlińskie	10	30
29	Zdzieszowice	20	40
	RAZEM:	180	222

Aglomeracja Opolska

Planowana lokalizacja parkingów rowerowych i Park and Ride oraz planowane węzły przesiadkowe



Lokalizacje planowanych parkingów rowerowych i Park and Ride oraz planowane węzły przesiadkowe

Legenda



planowane parkingi rowerowe do budowy przez gminy AO przy przystankach autobusowych



planowane parkingi rowerowe do budowy przez gminy AO przy stacjach kolejowych



planowane Park and Ride do budowy przez gminy AO



planowane parkingi rowerowe do budowy przez PKP PLK SA



stacje czynne w ruchu pasażerskim



przystanki czynne w ruchu pasażerskim



ładownia z czynnym przystankiem



posterunek odstępowy z przystankiem



posterunek odgalezny z przystankiem



czynne linie kolejowe



granice powiatów i miast na prawach powiatu



granice gmin



granice miast



granica aglomeracji

Ozimek

lokalizacja węzłów przesiadkowych

Zestawienie proponowanych inwestycji powiązanych z transportem autobusowym

Lp.	Nazwa przystanku autobusowego	B+R (liczba stojaków)
1	Chrzastowice DK46	5
2	Dobrzeń Wielki, Urząd Gminy	10
3	Izbicko skrzyżowanie	5
4	Kartowice rynek	5
5	Komprachcice-Centrum	10
6	Krapkowice, dworzec autobusowy	10
7	Łubniany (przy cmentarzu)	5
8	Murów, ul. Wolności	5
9	Niemodlin, ul. Reja	10
10	Opole, Bierkowice – Pętla, 02	5
11	Opole Grotowice – Pętla	10
12	Opole, Wójtowa Wieś – Pętla, 02	5
13	Popielów	10
14	Prószków Rynek	10
15	Strzeleczy II	5
16	Tarnów Opolski	10
17	Turawa, osiedle	5
18	Walce kościół	5
RAZEM:		130

System przewozów aglomeracyjnych w transporcie kolejowym

Obecnie w Aglomeracji Opolskiej pasażerskie przewozy kolejowe realizowane są na 7 liniach kolejowych, które organizuje i finansuje Województwo Opolskie. Oferta przewozowa, ze względu na ograniczoną liczbę połączeń, nie jest w pełni atrakcyjna, toteż wielu mieszkańców Aglomeracji porzuca ten środek lokomocji na rzecz innych środków transportu, przede wszystkim samochodów osobowych. Szansą na zwiększenie wielkości realnego popytu na transport kolejowy jest zwiększenie podaży usług poprzez uruchomienie dodatkowych połączeń. Analizy wykazały, iż rozwiązaniem bardziej efektywnym od stworzenia kolei aglomeracyjnej, jest zwiększenie liczby połączeń organizowanych przez Województwo Opolskie.

W ramach Studium zaproponowano również budowę nowych przystanków kolejowych na obszarze Aglomeracji Opolskiej, które poprawią dostępność komunikacyjną części miejscowości w AO.

Wykaz planowanych przystanków kolejowych.

Budowa nowych przystanków kolejowych		
Lp.	Nowy przystanek	Przybliżona lokalizacja
1	Opole Groszowice Osiedle	<ul style="list-style-type: none"> W dzielnicy Opola – Groszowice przy wiadukcie nad ul. Traugutta
2	Opole Malina	<ul style="list-style-type: none"> W dzielnicy Opola – Malina, przy przejeździe kolejowym na ul. Teligi i Frankiewicza. Planowany przystanek będzie się znajdował po wschodniej części przejazdu kolejowego.
3	Opole Grudzice	<ul style="list-style-type: none"> W dzielnicy Opola – Grudzice przy przejeździe kolejowym z ul. Gustawa Morcinka (po jego wschodniej części).
4	Szydłów Przystanek	<ul style="list-style-type: none"> W północnej części wsi (okolice końca ulicy Opolskiej, po wschodniej stronie przejazdu kolejowego).
5	Skarbiszowice	<ul style="list-style-type: none"> Planowany przystanek będzie położony w południowo - wschodniej części wsi. Proponuje się lokalizację przy zachodniej części przejazdu kolejowego z drogą gruntową biegnącą z centrum wsi w kierunku południowym.
6	Goszczowice	<ul style="list-style-type: none"> Na północnej części wsi (przy przejeździe kolejowym z drogą do Tułowic, po jego północnej części).

Stworzenie spójnego systemu oznaczonych tras rowerowych

Proponowane inwestycje w infrastrukturę rowerową mają na celu przede wszystkim poprawę spójności wewnętrznej i powiązań między gminami Aglomeracji Opolskiej. Realizacja wszystkich zaplanowanych tras sprawi, iż na obszarze Aglomeracji Opolskiej powstanie sieć dróg rowerowych o łącznej długości 469,77 km. Wykorzystywać ona będzie 70,86 km istniejących ścieżek rowerowych lub ciągów pieszo – rowerowych.

Aby wykonać sieć dróg rowerowych na terenie Aglomeracji Opolskiej należy podjąć następujące zadania:

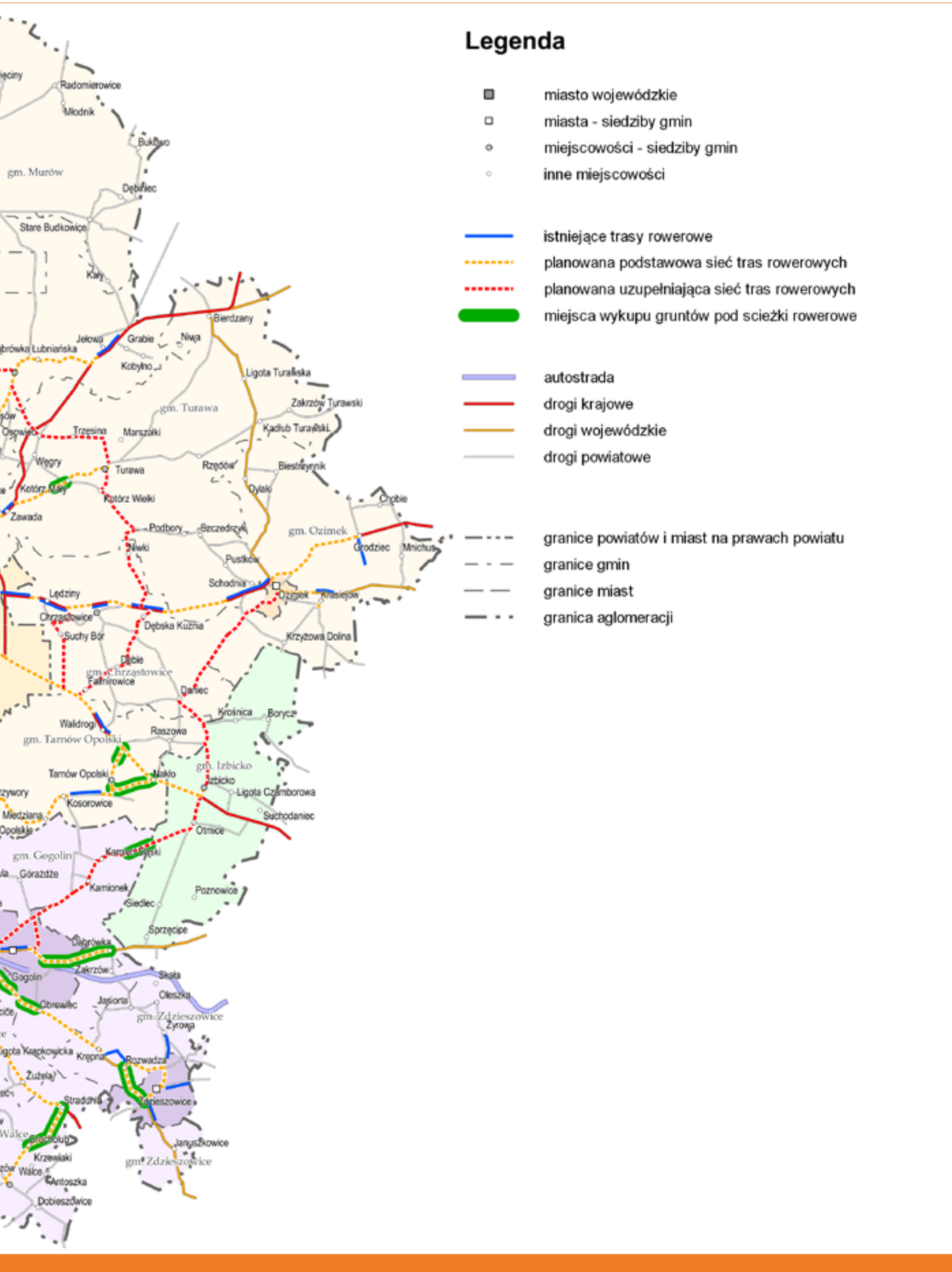
- budowa dróg rowerowych i ciągów pieszo – rowerowych,
- poszerzenie, modernizacja chodników w celu przekształcenia ich na ciągi pieszo – rowerowe,
- oznaczenie wybranych chodników jako ciągów pieszo – rowerowych,
- utwardzenie dróg leśnych,
- wyznaczenie pasów i kontrapasów rowerowych na jezdniach,
- wykonanie oznakowania poziomego dróg w postaci sierżantów rowerowych,
- poprowadzenie tras rowerowych odcinkowo przez strefy uspokojonego ruchu.

Aglomeracja Opolska

Istniejące i planowane trasy rowerowe



Planowana sieć dróg rowerowych na terenie Aglomeracji Opolskiej wraz z lokalizacją gruntów koniecznych do wykupu. (Źródło: opracowanie własne)



Długość nowych tras rowerowych

Rodzaj zadania	Jednostka	Wymiar
Budowa nowej drogi rowerowej/ciągu pieszo - rowerowego.	km	182,29
Adaptacja istniejącego chodnika (remont, poszerzenie i utworzenie ciągu pieszo - rowerowego).	km	73,42
Budowa dróg rolniczych i leśnych z dopuszczeniem ruchu rowerowego.	km	13,01
Zamiana chodnika na ciąg pieszo - rowerowy.	km	14,98
Wyznaczenie pasów rowerowych na jezdni, kontrapasów.	km	1,52
Oznakowanie drogi sierzantami rowerowymi.	km	92,21
Drogi rowerowe w strefie uspokojonego ruchu.	km	21,48
Długość tras rowerowych:	km	398,91

Źródło: opracowanie własne

Zaplanowano stworzenie spójnego systemu oznaczonych tras rowerowych na następujących odcinkach:

- z Gogolina do Krapkowic,
- z Gogolina do Dąbrówki,
- z Gogolina do Zdieszowic,
- w Zdieszowicach (ul. Żyrowska – Chrobrego do Opolskiej),
- z Tarnowa Opolskiego do Izbicka,
- z Ozimka do Krasiejowa,
- wzdłuż drogi krajowej nr 46 tj. Opole –Łędziny, Łędziny – Chrzastowice, Chrzastowice – Dębska Kuźnia, Dębska Kuźnia, Dębska Kuźnia – Schodnia, Ozimek – Grodziec,
- z Jełowej do Krzanowic przez Łubniany,
- z Brynicy do Czarnowas,
- wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 457 tj. Dobrzeń Wielki (Sienkiewicza – Namysłowska), Chróścice – Popielów, Popielów – Stare Kolnie, Stare Kolnie – Stobrawa,
- wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 405 z Niemodlina do Tułowic Małych oraz w Tułowicach,
- z Gogolina do Kątów Opolskich,
- przy drogach dojazdowych do mostu kolejowego w Krapkowicach,
- ze Steblowa do Strzeleczek,
- wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 454 w miejscowości Kup,
- z centrum Opola do Wrzosek przez Bierkowice,
- w Opolu z centrum w kierunku ul. Częstochowskiej przez ul. Ozimską,
- w Opolu z centrum w kierunku ul. Sobieskiego przez ul. Budowlanych,
- z centrum Opola do Kosorowic przez dzielnice Groszowice, Grotowice oraz Przywory, Miedzianą,
- w Opolu z centrum w kierunku osiedla Zaodrze przez ul. Niemodlińską,
- z Opola (ul. Krapkowicka) do Krapkowic przez Prószków,
- budowa drogi dla rowerów łączącej Opole z Dąbrową oraz Niemodlinem,
- z Lewina Brzeskiego do Wrzosek przez Skorogoszcz, Skarbiszów,

- z Opola do Turawy przez Zawadę,
- na trasie Stare Siołkowice – Nowe Siołkowice – Lubienia – Kaniów,
- z Opola do Izbicka i Tarnowa Opolskiego,
- w Opolu wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 423 od ul. Reymonta do granicy miasta,
- w Opolu wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 435 od ul. Ozimskiej do drogi krajowej nr 94,
- w Opolu wzdłuż ul. Armii Krajowej,
- w Opolu wzdłuż drogi krajowej nr 45 od Obwodnicy Północnej do granicy miasta,
- wzdłuż drogi krajowej nr 45 od granicy miasta Opole do Boguszyca,
- ze Skorogoszczy do Popielowa,
- z Izbicka do Kamienia Śląskiego,
- z Krapkowic do Walec przez Stradunię,
- z Wawelna do Ochodza przez Komprachcice oraz z Komprachcic do Chmielowic,
- trasy rowerowe usprawniające podróże międzygminne na terenach podmiejskich, które spinają przedstawione wcześniej trasy rowerowe i mają charakter obwodowy.

Nowe linie autobusowe dla Aglomeracji Opolskiej

Zalecanym sposobem uzupełnienia zaobserwowanych deficytów połączeń w Aglomeracji Opolskiej jest wydłużanie istniejących linii lub uruchamianie nowych tras w komunikacji autobusowej.

Za rozwiązanie preferowane uważa się organizację linii komunikacyjnych w powiatowych przewozach pasażerskich. Zgodnie z obowiązującymi przepisami, rekompensata z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do przejazdów ulgowych nie przysługuje dla przewozów realizowanych w ramach komunikacji miejskiej. Rekompensatę tę można uzyskać jeśli dana linia komunikacyjna zostanie zorganizowana w ramach gminnych (z wyłączeniem komunikacji miejskiej), powiatowych lub wojewódzkich przewozów pasażerskich.

W celu zapewnienia dojazdu do miejscowości, które obecnie są pozbawione atrakcyjnej oferty transportu publicznego, wyznaczono przebieg 20 nowych linii komunikacyjnych w transporcie autobusowym, z uwzględnieniem następujących założeń:

- głównym celem zaprojektowanej sieci połączeń jest zapewnienie nowych kursów w miejscowościach, w których istnieje deficyt w zakresie liczby połączeń,
- zapewnienie dostępu do ustawowych biletów ulgowych,
- uruchomienie linii komunikacyjnych powinno wiązać się z uwzględnieniem zapewnienia kursów nie tylko w dni robocze, ale również w dni wolne od pracy, tj. soboty, niedziele i święta.

W zaplanowanej sieci komunikacyjnej wyróżnić można dwie grupy połączeń:

- 10 linii komunikacyjnych zakończonych w Opolu – zaliczyć do nich można zaproponowane wydłużenia obecnie funkcjonujących linii podmiejskich, nowe trasy uzupełniające wojewódzką sieć przewozów pasażerskich, które będą skierowane również przez miejscowości, w których oferta transportu publicznego nie istnieje lub jest bardzo uboga,
- 10 linii komunikacyjnych poprowadzonych do ośrodków lokalnych – będą one zapewniały dojazd do planowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych w Lewinie Brzeskim, Tułowicach, Krapkowicach, Gogolinie oraz Ozimku.

Trasy proponowanych linii aglomeracyjnych w komunikacji autobusowej:

Linia	Relacja
10	Opole – Czarnowąsy – Dobrzeń Wielki (os. Energetyk)
20	Opole – Czarnowąsy – Świerkle – Brynica – Grabczok – Murów – Grabice – Radomierowice – Młodnik
21	Opole – Czarnowąsy – Świerkle – Brynica – Łubniany
6	Opole – Rogów Opolski – Krapkowice – Stradunia – Walce – Rozkochów
26	Opole – Rogów Opolski – Krapkowice – Strzeleczy – Moszna
16	Opole – Żerkowice – Wawelno – Dąbrowa – Ciepelowice – Nowa Jamka – Przecza – Lewin Brzeski
60	Lewin Brzeski – Jasiona – Łosiów – Strzelniki – Buszyce – Wronów – Lewin Brzeski
62	Krapkowice – Nowy Bud – Strzeleczy – Dobra – Komorniki – Łowkowice – Pisarzowice
63	Lewin Brzeski – Golczowice – Mikolin – Popielów – Nowe Siołkowice – Kaniów
13	Opole – Sławice – Narok – Mikolin – Popielów – Kartowice – Kuźnica Katowska
72	Mnichus – Chobie – Grodziec – Ozimek – Krzyżowa Dolina
74	Borycz – Izbicko – Otmice – Poznowice – Sprzęcice – Dąbrówka – Zakrzów – Gogolin
75	Zdzieszowice – Żyrowa – Oleszka – Jasiona – Krępna – Obrowiec – Gogolin
76	Krapkowice – Gogolin – Kamionek – Kamień Śląski
8	Opole – Chmielowice – Komprachcice – Ochodze – Komprachcice – Polska Nowa Wieś – Wawelno
80	Opole – Chmielowice – Dziekaństwo – Domecko – Nowa Kuźnia – Prószków
81	Kobyłno – Grabie – Łubniany – Kolanowice – Zawada – Opole
90	Ligota Tułowicka – Tułowice – Szydłów – Grodziec – Niemodlin – Roszkowice – Rogi – Rutki
91	Tułowice – Tułowice Małe – Niemodlin – Gościejowice – Szydłowiec Śląski – Gracze – Sarny Wielkie – Gracze – Tarnica – Krasna Góra – Brzęczkowice – Niemodlin – Tułowice
92	Tułowice – Tułowice Małe – Wydrowice – Niemodlin – Brzęczkowice – Krasna Góra – Tarnica – Gracze – Sarny Wielkie – Gracze – Szydłowiec Śląski – Gościejowice – Niemodlin – Tułowice

Częstotliwości kursowania planowanych linii zostały zdefiniowane z uwzględnieniem liczby mieszkańców miejscowości oraz nasycenia rynku komunikacji autobusowej w segmencie połączeń o charakterze wojewódzkim.

Wyodrębniono 3 kategorie częstotliwości kursowania linii:

- **kategoria A:**
w dni robocze od 16 par do 24 par kursów (bazowa częstotliwość co 60 minut),
w soboty 8-10 par (co około 120 minut),
w niedziele 6-8 par,
- **kategoria B:**
w dni robocze 8 par kursów (co około 120 minut),
w soboty 4 pary kursów,
w niedziele 3 pary,
- **kategoria C:**
w dni robocze 4 pary,
w soboty od 2 do 4,
w niedziele od 2 do 3 par.

Wybrane odcinki planowanej siatki połączeń mogą być obsługiwane na zasadzie Tele-Busu, czyli usługi „autobusu na telefon”. Produkt ten jest dedykowany dla obszarów o niskich gęstościach zaludnienia oraz o rozproszonej, niskiej zabudowie. Rozwiązanie to polega na obsłudze wybranych przystanków po uprzednim zgłoszeniu telefonicznym o chęci skorzystania z autobusu, które składa pasażer bezpośrednio do przedstawiciela przewoźnika. Po złożeniu zamówienia, służby dyspozytorskie przewoźnika są zobligowane do poinformowania właściwego kierowcy o konieczności dokonania wjazdu do miejscowości, z której otrzymano żądanie dojazdu.

Pasażer chcący wyjechać z miejscowości z omawianą usługą powinien złożyć zamówienie telefonicznie, natomiast osoba chcąca dojechać do niej, powinna przekazać wniosek bezpośrednio kierowcy autobusu.

Do usługi Tele-Busu wytypowanych zostało 8 miejscowości, do których najczęściej będzie realizowany wjazd kieszeniowy (zjazd z głównej drogi do wsi i następnie powrót z niej do właściwej trasy):

- w Gminie Izbicko – Poznowice,
- w Gminie Lewin Brzeski – Strzelniki, Wronów,
- w Gminie Niemodlin – Krasna Góra, Sarny Wielkie,
- w Gminie Popielów – Kuźnica Katowska,
- w Gminie Strzeleczyki – Nowy Bud, Wawrzyńcowice.

Wdrożenie zaprojektowanej sieci komunikacyjnej zaowocuje poprawą dostępności komunikacyjnej miejscowości pozbawionych pełnego dostępu do transportu publicznego. Będzie ona komplementarna do pozostałych systemów, takich jak komunikacja miejska w Opolu czy wojewódzkie przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym oraz autobusowym. Nowe linie komunikacyjne znacząco podniosą mobilność mieszkańców gmin, zapewniając wszystkim grupom społecznym dojazd do ośrodków edukacji, administracji, zdrowia lub zakładów pracy. Możliwość pozyskania środków Unii Europejskiej na dofinansowanie zakupu taboru jest szansą na pozyskanie nowoczesnych autobusów niskopodłogowych lub częściowo niskopodłogowych, które będą w pełni dostępne dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej oraz osób podróżujących z wózkami dziecięcymi. Rozwinięta sieć transportu publicznego podniesie jakość życia mieszkańców Aglomeracji Opolskiej. Na obszarach obejmujących ośrodek centralny i powiązane z nim gminy wysoka mobilność mieszkańców jest szczególnie pożądana ze względu na powiązania funkcjonalne pomiędzy gminami tworzącymi obszar funkcjonalny. Atrakcyjny transport publiczny wpłynie również na podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej gmin i całej Aglomeracji Opolskiej.

Zakup niskoemisyjnych autobusów

Nowa perspektywa budżetowa Unii Europejskiej na lata 2014-2020 przewiduje zmienione zasady w alokacji środków na projekty rozwojowe w regionach. Premiowane będą zadania kompleksowe i międzygałęziowe, dzięki którym ma szansę zaistnieć efekt synergii. Metoda ta obejmować będzie również projekty inwestycyjne realizowane na rzecz transportu publicznego w obszarach funkcjonalnych miast wojewódzkich, do których należy również Aglomeracja Opolska (w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych). Możliwość pozyskania środków zewnętrznych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 stanowi dużą szansę na zakup 52 sztuk taboru do obsługi komunikacji miejskiej w Opolu oraz komunikacji aglomeracyjnej, która została zaplanowana jako sieć uzupełniająca na potrzeby Aglomeracji Opolskiej. Zakup powinien przewidywać pozyskanie autobusów o różnej wielkości w celu dostosowania podaży miejsc do zróżnicowanych potoków pasażerskich na obszarze Aglomeracji Opolskiej, tj. autobusy przegubowe (mega), autobusy standardowe (maxi) oraz minibusy (mini):

- minibusy – 15 sztuk,
- autobusy standardowe – 25 sztuk,
- autobusy przegubowe – 12 sztuk.

Alokacja poszczególnych typów pojazdów powinna nastąpić zgodnie z zasadą o przeznaczeniu największych autobusów do ruchu w komunikacji miejskiej w Opolu, zaś minibusów głównie do obsługi linii peryferyjnych i aglomeracyjnych.



Przykład autobusu hybrydowego w Kopenhadze. (źródło: materiały własne TRAKO)

Integracja taryfowo-biletowa transportu publicznego na obszarze Aglomeracji Opolskiej

Aby wyjść naprzeciw oczekiwaniom mieszkańców Aglomeracji Opolskiej oraz umożliwić dynamiczny rozwój społeczno-gospodarczy AO poprzez zwiększenie mobilności jej mieszkańców, należy stworzyć zintegrowany system taryfowy rozumiany jako jeden, wspólny bilet, który będzie obowiązywał we wszystkich środkach transportu publicznego, obejmujących aglomeracyjny transport autobusowy i kolejowy oraz komunikację miejską w Opolu.

Na rozległych obszarach, takich jak Aglomeracja Opolska, w których konieczna jest integracja taryf różnych środków transportu zbiorowego i różnych przewoźników, najbardziej predestynowana do zastosowania jest taryfa strefowa.

Cena biletu w taryfie strefowej wynika z liczby stref, w których jest on ważny, pomiędzy początkiem i końcem podróży. Zasady podziału wpływów ze sprzedaży uzależnia się od liczby stref, w których bilet jest ważny jeśli wielkość stref jest porównywalna, albo zależnie od specjalnie ustalonego pomiędzy organizatorami klucza podziału wynikającego z cennika opłat i wielkości stref.

Miasto Opole należy podzielić co najmniej na dwie strefy (bilet komunikacji miejskiej może kosztować tyle samo w całym mieście, tj. we wszystkich strefach miejskich). Obszar Aglomeracji Opolskiej podzielić można na podobnej wielkości strefy tak, aby za przejazd przez nie można było pobierać stałą jednostkę taryfową np. w wysokości 3,00 zł. Terytorium każdej ze stref taryfowych przyporządkowuje się do danego organizatora. Trasy dojazdowe linii aglomeracyjnych do dworców i przystanków końcowych w Opolu, których organizatorem jest województwo, należy traktować jako wydzielone strefy tego organizatora zawierające się wewnątrz strefy organizatora komunikacji miejskiej w Opolu.

Niewątpliwą zaletą taryfy strefowej jest jej prostota (należy jedynie zapoznać się z granicami stref) i łatwe do zapamiętania przez pasażerów ceny biletów.

Zalety:

- + prostota, ułatwiająca informowanie pasażerów o granicach stref;
- + możliwość pobierania od pasażerów opłat większych niż opłata podstawowa;

Wady:

- problemy techniczne przy wyznaczaniu stref;
- konieczność wypracowania sposobu ewidencji momentu rozpoczęcia podróży i przekroczenia granicy strefy, szczególnie w sytuacji dopuszczającej korespondencyjność;
- pewne utrudnienie w kontroli ważności biletów, szczególnie w sytuacji dopuszczającej korespondencyjność w ramach stref.




Aglomeracja Opolska


Sieć transportowa na obszarze
Aglomeracji Opolskiej







Planowana sieć komunikacyjna w Aglomeracji Opolskiej.

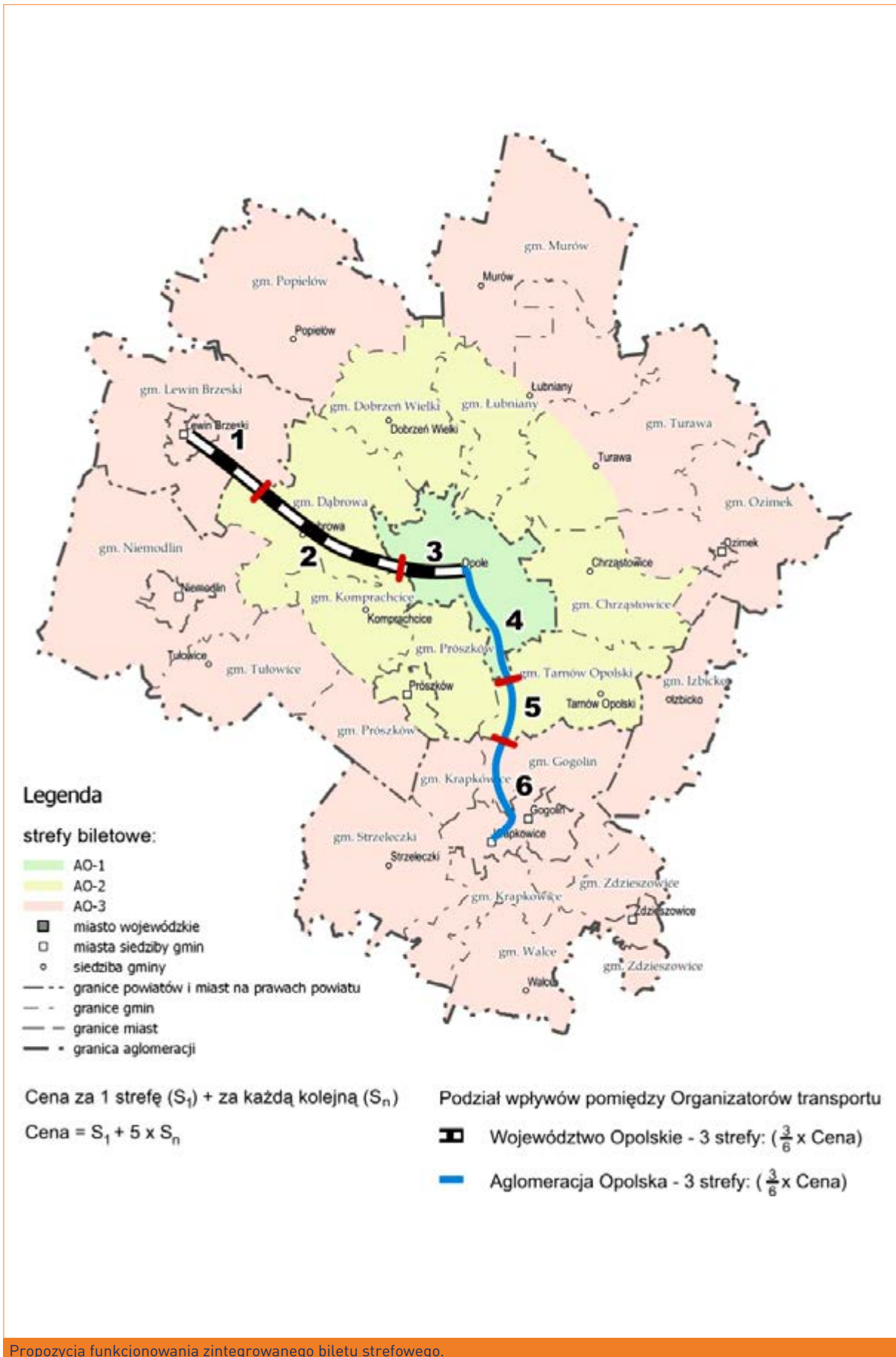
Legenda

-  sieć połączeń autobusowych organizowanych przez Województwo Opolskie
-  sieć połączeń autobusowych organizowanych przez Aglomerację Opolską
-  sieć połączeń autobusowych organizowanych przez Aglomerację Opolską w systemie "telebus"

-  sieć połączeń kolejowych organizowanych przez Województwo Opolskie

-  miasto wojewódzkie
-  miasta - siedziby gmin
-  miejscowości - siedziby gmin
-  inne miejscowości





Propozycja funkcjonowania zintegrowanego biletu strefowego.

Wspólny bilet Aglomeracji Opolskiej należy wprowadzić jako dodatkowy, bez likwidacji obecnie stosowanych biletów. Rozwiązanie to pozwoli zachować ceny i rodzaje biletów uczestnikom porozumień taryfowo-biletowych. Dzięki temu zmniejszone zostanie ryzyko finansowe wdrożenia nowego biletu.

Organizator aglomeracyjnego transportu publicznego

Obszar Aglomeracji Opolskiej stanowi 21 gmin wchodzących w skład 4 powiatów, w tym całe powiaty opolski i krapkowicki oraz miasto Opole. Jednocześnie przez teren Aglomeracji Opolskiej rozchodzą się promieniście względem Opola linie komunikacyjne (kolejowe i autobusowe) organizowane przez województwo opolskie. Mając to na uwadze należy stwierdzić, że aby stworzyć w pełni zintegrowany transport zbiorowy w Aglomeracji Opolskiej konieczna jest współpraca wszystkich szczebli jednostek samorządu terytorialnego, w tym pod kątem organizacyjno-funkcjonalnym. Działania w zakresie integracji transportu powinien wykonywać wybrany w tym celu podmiot, czyli organizator transportu publicznego.

Czynnikiem mającym istotny wpływ na wybór formy organizacji publicznego transportu zbiorowego na obszarze Aglomeracji Opolskiej jest deklaracja powiatu opolskiego o chęci zawarcia porozumienia z miastem Opole w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego łączącego miejscowości powiatu z Opolem. Wówczas wszystkie linie przebiegające z obszaru miasta do powiatu będą wchodziły w skład komunikacji powiatowej zarządzanej przez wskazanego w porozumieniu lidera, który pełnić będzie rolę organizatora przewozów międzypowiatowych.

W celu zapewnienia organizacji transportu na całym obszarze Aglomeracji należałoby rozszerzyć niniejsze porozumienie o pozostałe powiaty (krapkowicki, strzelecki, brzeski), których gminy należą do Aglomeracji Opolskiej. Powiaty te mogłyby ograniczyć swój udział w porozumieniu jedynie do powierzenia zadania organizacji publicznego transportu zbiorowego na terenie gmin należących do Aglomeracji Opolskiej organizatorowi transportu aglomeracyjnego, nie ponosząc przy tym żadnych dodatkowych kosztów.

Gminy Aglomeracji Opolskiej miałyby wpływ na kształtowanie tras i częstotliwości kursowania linii komunikacyjnych przebiegających przez ich teren poprzez udzielenie pomocy finansowej w postaci dotacji celowej na rzecz organizatora transportu Aglomeracji Opolskiej.

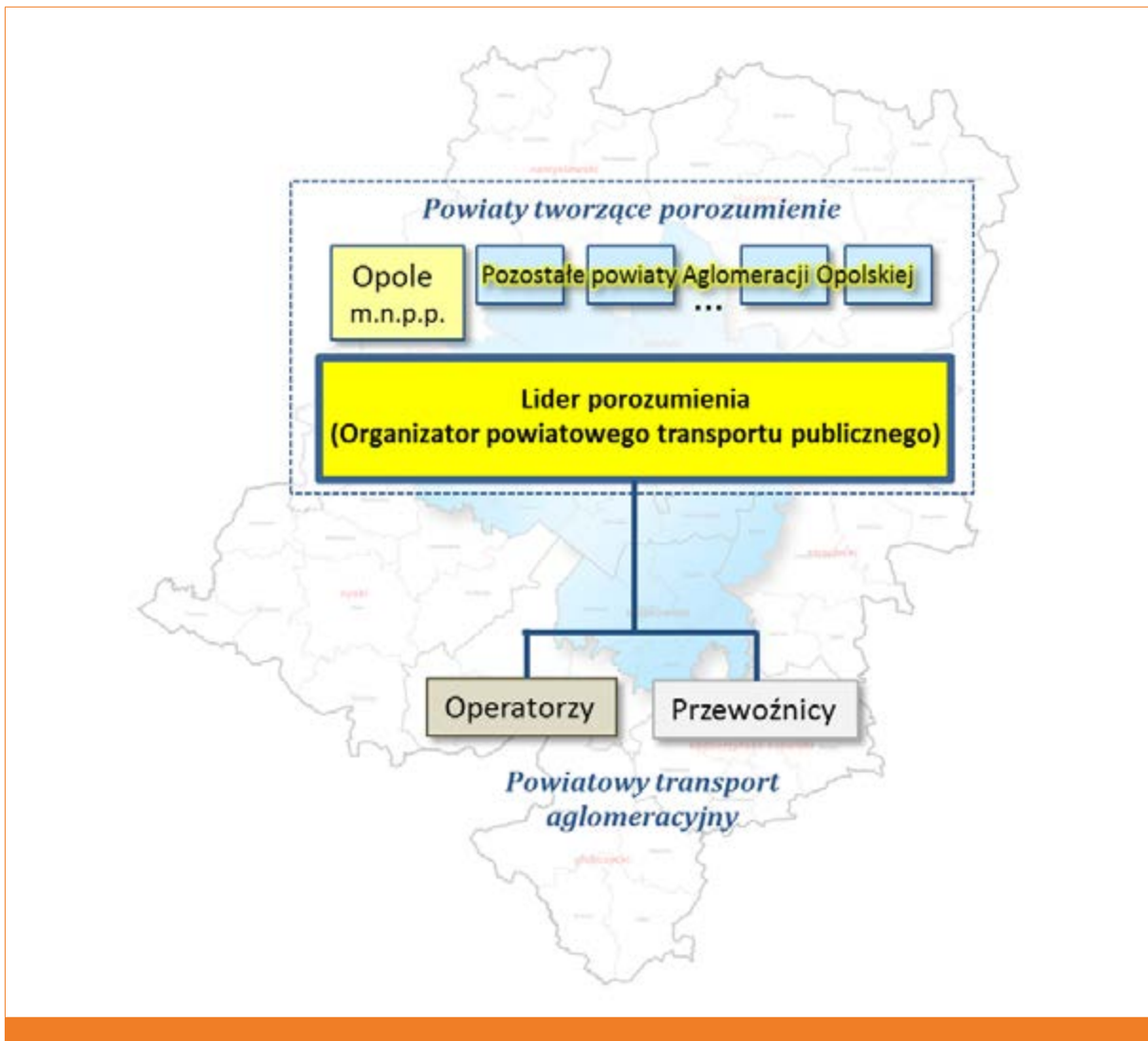
Zasadniczą zaletą powiatowych przewozów pasażerskich jest - w przeciwieństwie do komunikacji miejskiej - możliwość uzyskania refundacji z budżetu centralnego za utracone przychody z tytułu udzielania ustawowych uprawnień do przejazdów ulgowych. Dopłaty z tytułu stosowania tychże ulg szacuje się na poziomie 15 - 30 % wartości wpływów ze sprzedaży biletów, co stanowi istotny udział w przychodach. Tym samym zmniejszą one deficyt finansowy funkcjonowania linii komunikacyjnych Aglomeracji Opolskiej.

Ze względu na istotny udział organizowanego przez Województwo Opolskie transportu regionalnego (kolejowego i drogowego) w ofercie przewozowej na obszarze Aglomeracji Opolskiej oraz projektowany uzupełniający względem transportu wojewódzkiego układ linii aglomeracyjnych, należy współdziałać wraz z województwem opolskim na rzecz:

- integracji taryfowo-biletowej, polegającej na oferowaniu zintegrowanego biletu;
- integracji organizacyjnej, szczególnie w sferze rozkładów jazdy oraz informacji pasażerskiej;
- integracji techniczno-infrastrukturalnej, polegającej na tworzeniu dogodnych węzłów przesiadkowych.

Realizacja wyżej wymienionych przedsięwzięć wymaga zawarcia odpowiednich porozumień między Samorządem Województwa Opolskiego oraz przyszłym organizatorem transportu Aglomeracji Opolskiej.

Siedzibą organizatora transportu publicznego powinno być miasto lidera jednostki zarządzającej transportem, któremu pozostali jego uczestnicy prześlą kompetencje organizacji transportu publicznego na swoim obszarze.



Perspektywy poprawy dostępności lotnisk pasażerskich znajdujących się poza terenem Aglomeracji Opolskiej

Aglomeracja Opolska nie posiada portów lotniczych, z których odbywają się regularne połączenia lotnicze w ruchu krajowym i międzynarodowym. Incydentalny, głównie sportowy, ruch lotniczy odbywa się na 2 obiektach, tj. na lotnisku w Polskiej Nowej Wsi oraz lądowisku w Kamieniu Śląskim. Najbliżej położonymi lotniskami z ruchem regularnym są obiekty we Wrocławiu oraz w Pyrzowicach, do których dojazd transportem indywidualnym jest bardzo dobry (dojazd bezpośrednio autostradami A1 i A4), zaś podróż transportem publicznym jest relatywnie dobra (np. z centrum Opola do lotniska we Wrocławiu czas jazdy z wykorzystaniem transportu kolejowego wynosi 1 godz. 52 minuty).

Ze względu na dobrą dostępność miejscowości Aglomeracji Opolskiej do wskazanych portów lotniczych, nie przewiduje się działań inwestycyjnych prowadzących do rozwoju infrastruktury lotniskowej w celu

uruchomienia regularnych połączeń. Zaproponowano wprowadzenie jednego biletu dla osób udających się do portu lotniczego we Wrocławiu, który będzie obowiązywał w pociągach oraz komunikacji miejskiej we Wrocławiu.

Perspektywy wykorzystania transportu rzecznego

Transportowa przydatność Odry dla towarowego systemu transportowego dla obszaru AO jest obecnie minimalna.

Opole, stanowiące centralny ośrodek Aglomeracji, posiada bardzo dobre połączenia kolejowe z pozostałymi częściami kraju, co powoduje, iż transport kolejowy jest o wiele bardziej konkurencyjny w porównaniu do żeglugi śródlądowej przy transporcie towarów. Jedyną perspektywą wykorzystania transportu towarowego jest przewóz materiałów sypkich, do których zaliczyć można węgiel (tranzytowy) i piaski wydobywane z dna Odry, a także okazjonalny przewóz ładunków ponadgabarytowych. Jednakże obecna bardzo atrakcyjna oferta operatorów przewozów kolejowych powoduje, iż transport węgla z Górnego Śląska w kierunku dolnej Odry nie będzie realizowany żeglugą śródlądową. Bez podjęcia działań inwestycyjnych mających na celu podniesienie jakości i parametrów technicznych Odry (a w szczególności rewitalizacji zdegradowanych stopni wodnych oraz eliminacji ograniczeń parametrów żeglugowych powiązanych ze zbyt niskimi prześwitami pod niektórymi mostami i niewłaściwym piętrzeniem szlaku żeglugowego), transport towarowy na Odrze w Aglomeracji Opolskiej nie będzie efektywnie funkcjonował.

Zakładane efekty wdrożenia studium komunikacyjnego

W poniższej tabeli zestawiono oczekiwane wartości docelowe dla wskaźników produktu oraz rezultatu przedsięwzięć zapisanych w Studium komunikacyjnym Aglomeracji Opolskiej.

Lp.	Wskaźniki produktu	Jednostka miary	Wartość docelowa (2023 rok)
1	Liczba wybudowanych obiektów Park and Ride	szt.	11
2	Liczba wybudowanych obiektów Bike and Ride	szt.	43
3	Liczba zainstalowanych inteligentnych systemów transportowych	szt.	1
4	Długość utworzonych tras rowerowych	km	322
5	Liczba wybudowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych	szt.	8
6	Liczba stanowisk postojowych w wybudowanych obiektach Bike and Ride	szt.	310
7	Liczba stanowisk postojowych w wybudowanych obiektach Park and Ride	szt.	222
8	Liczba zakupionych lub zmodernizowanych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym w komunikacji miejskiej i aglomeracyjnej	szt.	52

Lp.	Wskaźniki produktu	Jednostka miary	Wartość docelowa (2023 rok)
9	Pojemność zakupionego lub zmodernizowanego taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym w komunikacji miejskiej i aglomeracyjnej	osoby	4470
10	Liczba gmin o polepszonej dostępności transportem publicznym do ośrodka wojewódzkiego	szt.	20
11	Liczba utworzonych śluz autobusowych	szt.	2
12	Długość utworzonych pasów autobusowych	km	3,3
13	Liczba przebudowanych przystanków komunikacyjnych	szt.	150
14	Liczba zbudowanych automatów biletowych	szt.	20
15	Liczba zbudowanych tablic elektronicznych na przystankach komunikacji miejskiej z dynamiczną informacją pasażerską	szt.	40
16	Liczba uruchomionych serwisów internetowych z kompleksową informacją pasażerską dla użytkowników transportu publicznego	szt.	1
17	Liczba zbudowanych antyzatok na przystankach komunikacyjnych	szt.	6

Lp.	Wskaźniki produktu	Jednostka miary	Wartość docelowa (2023 rok)
1	Szacowany spadek emisji gazów cieplarnianych w skali roku (dotyczy zakupu nowych autobusów)	tony ekwiwalentu CO ₂	2,3
2	Przewozy pasażerów w komunikacji miejskiej i aglomeracyjnej w publicznym transporcie zbiorowym w skali roku – transport autobusowy	miliony	18,3

PARTNERZY PROJEKTU:



Chrzastowice



Opole



Dobrzeń Wielki



Ozimek



Dąbrowa



Popielów



Gogolin



Prószków



Izbicko



Strzeleczki



Komprachcice



Tarnów Opolski



Krapkowice



Turawa



Lewin Brzeski



Walce



Murów



Zdzeszowice



Niemodlin



Łubniany

EGZEMPLARZ BEZPŁATNY



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Zadanie realizowane przy współfinansowaniu ze środków Unii Europejskiej przyznanych w ramach „Konkursu dotacji na działania wspierające jednostki samorządu terytorialnego w zakresie planowania miejskich obszarów funkcjonalnych”