

Opole, dnia 08.06.2025

OR-I.152.3.2025

WR-22P, KN-662125

Pan

Na podstawie z art. 13 ust. 1 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (t.j. Dz.U. z 2018 r. poz. 870) w związku z petycją, z dnia 15 kwietnia br., dotyczącą częstych utrudnień w ruchu drogowym na odcinku DW 435 przy ul. Batalionów Chłopskich w Opolu, w kierunku centrum miasta, wyjaśniam, jak niżej.

Przebudowa układu drogowego w rejonie skrzyżowania ul. Batalionów Chłopskich, Nysy Łużyckiej, Bohaterów Monte Cassino, Oleskiej, Rataja, Kusocińskiego i Katowickiej nastąpiła w ramach realizacji projektu pn. "Poprawa funkcjonowania systemu transportu publicznego oraz zastosowanie rozwiązań zwiększających bezpieczeństwo ruchu drogowego w obrębie stacji kolejowej Opole Wschód" dofinansowanego ze środków unijnych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020. Jego głównym celem było większe wykorzystanie niskoemisyjnego transportu miejskiego poprzez rozwój i integrację systemów publicznego transportu zbiorowego w Opolu oraz zwiększenie atrakcyjności i dostępności komunikacji zbiorowej dla zapewnienia efektywnej organizacji komunikacji publicznej na obszarze Aglomeracji Opolskiej. Realizacja powyższego celu była możliwa dzięki przebudowie i rozbudowie ww. infrastruktury drogowej umożliwiającej połączenie komunikacją zbiorową dzielnic Opola, uruchomienie nowych połączeń autobusowych i zwiększenie dostępności komunikacji zbiorowej w mieście. Jednym z elementów projektu było również utworzenie buspasów o łącznej długości 1969 m, które mają na celu uprzywilejowanie komunikacji zbiorowej.

Wyznaczenie buspasa, podobnie jak inne formy uprzywilejowania transportu zbiorowego, wpływają na zachowania komunikacyjne mieszkańców danego obszaru. Niewątpliwie utworzenia buspasa na danym odcinku drogi powoduje zwiększenie ilości pojazdów na jego pozostałej części, przynajmniej w krótkim okresie czasu, ale przepustowość rozumiana jako ilość osób przemieszczających się danym ciągiem komunikacyjnym wzrasta (1,2 pasażera w samochodzie osobowym, a kilkadziesiąt osób w autobusie). Polityka transportowa Miasta Opola od wielu lat koncentruje się na inwestowaniu w rozwój komunikacji miejskiej (m.in. zakup nowych autobusów, zwiększanie pracy przewozowej, tworzenie nowych linii, budowa centrów przesiadkowych, zmniejszanie ruchu drogowego w centrum) i rowerowej (budowa dróg dla rowerów, dla pieszych i rowerów) po to, aby ograniczyć przemieszczanie się samochodami osobowymi. Indywidualny transport samochodowy jest najmniej efektywnym środkiem transportu w mieście i w przeliczeniu na osobę zajmuje najwięcej przestrzeni miejskiej.

W związku z powyższym informuję, że nie planuje się zmiany w oznakowaniu drogowym polegającej na skróceniu pasa przeznaczanego dla autobusów. Organizacja ruchu jest prawidłowa i zgodna z zatwierdzonym projektem. Natomiast zwiększona kolejka pojazdów oczekujących przed skrzyżowaniem występuje w godzinach szczytu, co jest związane z dojazdami do pracy i szkół oraz powrotem.

Zgodnie z art. 13 ust. 2 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach, sposób załatwienia petycji nie może być przedmiotem skargi.

z up. Prezydenta Miasta