

INFORMACJA
PRZEWODNICZĄCEJ RADY MIASTA OPOLA
o interpelacjach radnych na sesję Rady Miasta Opola w dniu 27 sierpnia 2026 r.

Na podstawie § 60 ust. 2 uchwały Nr XXIV/373/12 Rady Miasta Opola z dnia 29 marca 2012 r. w sprawie uchwalenia Statutu Miasta Opola (Dz. Urz. Woj. Op. z 2019 r. poz. 63, z 2020 r. poz. 1045), w załączeniu przedkładam informację o interpelacjach radnych.

Przewodnicząca Rady

Barbara Kamińska

Radna Elżbieta Bien

W odpowiedzi na interpelację w sprawie wydłużenia trasy linii autobusowej nr 30 do przystanku Cmentarz-Półwieś wyjaśniono, co następuje.

Urząd ma świadomość mniejszych lub większych potrzeb przewozowych w każdej części miasta, jednak nie zawsze możliwe jest połączenie wszystkich jego części bezpośrednimi liniami autobusowymi. Z różnych względów nie można zmodyfikować aktualnych tras linii obsługujących cmentarz oraz Centrum Handlowe „Karolinka” w taki sposób, aby obsługiwały dzielnice Szczepanowice oraz Wójtową Wieś. Co ważne, wydłużenie trasy linii nr 30 o zaproponowany odcinek nie umożliwi bezpośredniej podróży do wskazanych lokalizacji mieszkańcom Wójtowej Wsi. Dodatkowo obecnie realizowana trasa tej linii o długości 6,5 km musiałaby zostać wydłużona o dodatkowe 9 km. To wymaga zabezpieczenia dodatkowych autobusów wraz z kierowcami oraz znacznych środków finansowych, których w budżecie miasta nie ma.

W planach jest utworzenie nowej linii autobusowej, która odpowie na interpelację radnej. Będzie ona łączyć Wójtową Wieś z rejonem centrum handlowego. Na trasie linii znajdzie się para przystanków „Wróblewskiego-Szkoła”, będzie ona również wariantowo obsługiwać ulicę Chmielowicką i Stawową. Linia dowiezie pasażerów bezpośrednio do południowej części cmentarza, która jest coraz częściej odwiedzana przez mieszkańców.

Następnie ulicą Wspólną trasa poprowadzi do rejonu centrum handlowego z przejazdem przez główną pętlę cmentarną.

Zwrócono jednak uwagę, że uruchomienie nowej linii autobusowej na przykład od przyszłego roku wymaga zabezpieczenia odpowiednich środków w budżecie miasta i zgody Rady Miasta Opola na takie rozwiązanie.

Na chwilę obecną przypomniano, że obowiązująca od ponad 5 lat taryfa biletowa mimo wszystko bardzo ułatwia podróżowanie, ponieważ pozwala na podróże łączone w cenie jednego biletu. Bilet jednorazowy miejski uprawnia do dowolnej liczby przejazdów jednej osoby na liniach dziennych do 45 minut od momentu skasowania biletu. Dodatkowo niezmiennie od lat wszystkie osoby, które ukończyły 70 lat, mogą podróżować miejskimi autobusami bezpłatnie.

Wszystkie autobusy są niskopodłogowe, a kierowca na żądanie zobowiązany jest do obniżenia podwozia w celu ułatwienia wejścia i wyjścia do/z autobusu. Z tego względu podróż na cmentarz z przesiadką, nawet dla pasażerów starszych, jest o wiele dogodniejsza niż jeszcze kilka lat temu, ponieważ miasto systematycznie inwestuje w tabor i w infrastrukturę przystankową.

Pewną niedogodnością jest konieczność przejścia na drugą stronę ulicy Niemodlińskiej, jednak przystanki tam zlokalizowane zostały przebudowane oraz wyposażone m.in. w podwyższone perony przystankowe i tablice dynamicznej informacji pasażerskiej z funkcją zapowiedzi głosowej. Na przystankach „Niemodlińska-Koszyka” i „Niemodlińska-Szkoła” wsiadanie i wysiadanie do/z autobusu (przy obniżonym podwoziu) jest praktycznie nieodczuwalne ze względu na zaledwie kilkucentymetrową różnicę wysokości. Linie nr 5, 9, 18, 28 oraz wybrane kursy linii nr 13 dowiozą na główną pętlę cmentarną, natomiast przypomniano, że od kilku lat autobusami linii nr 12 można dojechać do przystanku „Przylesie-Cmentarz” przy południowej części cmentarza.

W związku z interpelacją Elżbiety Bień dotyczącą konieczności usunięcia obumarłego drzewa zlokalizowanego w pasie drogowym ul. Gospodarczej, przed budynkiem Centrum Usług Logistycznych Bursa „Oka” udzielono odpowiedzi, że w dniu 3 lipca 2026r. wszczęto postępowanie administracyjne w sprawie uzyskania zezwolenia na usunięcie przedmiotowego drzewa.

Po uzyskaniu stosownego zezwolenia zostaną podjęte działania zmierzające do usunięcia przedmiotowego drzewa.

Interpelacja radnej Elżbiety Bień dotyczyła naprawy lampy ulicznej zlokalizowanej przy skrzyżowaniu ul. Dworskiej i Wojska Polskiego.

W odpowiedzi wyjaśniono, że zgłoszenie w zakresie oświetlenia drogi przy skrzyżowaniu ul. Dworskiej i Wojska Polskiego zostało przyjęte i przekazane do realizacji odpowiedni służbom technicznym zajmującym się eksploatacją oświetlenia.

Awarie i niesprawności oświetlenia ulicznego można zgłaszać bezpośrednio do Referatu Oświetlenia Miasta Wydziału Infrastruktury Technicznej i Gospodarki Komunalnej, tel. 77 44 38 726 lub mailowo na adres itgk@um.opole.pl.

Zgłaszanie awarii i niesprawności oświetlenia w wymienionym trybie znacznie przyspiesza ich usuwanie.

Radny Edward Odelga

W związku z interpelacją dotyczącą parametrów pracy sieci wodociągowej na terenie Chmielowic, Wodociągi i Kanalizacja w Opolu Sp. z o.o. (zwana dalej Spółką) udzieliła odpowiedzi, że należy w pierwszej kolejności sprostować zawarte w niej założenie dotyczące zmiany operatora sieci.

Wyjaśniono, że nie doszło do zmiany operatora sieci wodociągowej ze Związku Gmin PROKADO (zwanego dalej *PROKADO*) na Wodociągi i Kanalizacja w Opolu sp. z o.o., ponieważ Wodociągi i Kanalizacja w Opolu sp. z o.o. nie były i obecnie nie są operatorem lokalnej sieci wodociągowej na terenie Chmielowic. Funkcji operatora tej sieci nie pełniło również PROKADO. Podmiotem odpowiedzialnym za eksploatację lokalnej sieci wodociągowej na terenie Chmielowic był i nadal pozostaje Zakład Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej w Komprachcicach.

Spółka dostarcza wodę hurtowo do systemu wodociągowego eksploatowanego przez Zakład Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej w Komprachcicach. Z tego względu można przedstawić dane dotyczące hurtowego punktu przekazywania wody oraz pomiarów wykonanych na własnej infrastrukturze i w wybranych punktach terenowych. Jednocześnie Spółka nie posiada danych eksploatacyjnych dotyczących całej lokalnej sieci wodociągowej w Chmielowicach, w tym informacji o aktualnym położeniu zasuw, nastawach reduktorów ciśnienia, lokalnych awariach, stanie technicznym poszczególnych odcinków sieci oraz parametrach występujących na nieruchomościach poszczególnych odbiorców usług.

Podłączenie Chmielowic do systemu wodociągowego Spółki nie stanowiło zmiany operatora sieci. Była to zmiana źródła zasilania, dokonana zgodnie z intencją i decyzją eksploatacyjną ZGKiM w

Komprachcicach. To ZGKiM dokonał czynności eksploatacyjnej polegającej na otwarciu połączenia i skierowaniu wody z systemu Spółki do sieci w Chmielowicach. Wodociągi i Kanalizacja w Opolu Sp. z o.o. nie przejęła w związku z tym zarządzania lokalną siecią, nie przejęła obsługi znajdujących się na niej reduktorów ciśnienia i nie dokonywała zmian ustawień armatury tej sieci.

Należy zauważyć, że zgodnie z art. 5 ust. 1 ustawy o zbiorowym zaopatrzeniu w wodę i zbiorowym odprowadzaniu ścieków przedsiębiorstwo wodociągowo-kanalizacyjne odpowiada za zdolność posiadanych urządzeń wodociągowych do realizacji dostaw wody w wymaganej ilości i pod odpowiednim ciśnieniem. Zakres odpowiedzialności Spółki obejmuje zatem jej własne urządzenia oraz parametry hurtowej dostawy wody w uzgodnionym punkcie przekazania. Nie obejmuje natomiast eksploatacji lokalnej sieci rozdzielczej pozostającej w dyspozycji innego podmiotu.

Ad 1. Obecne parametry pracy sieci

Spółka prowadzi ciągły pomiar ciśnienia i przepływu w komorze pomiarowej APS032 przy ul. Wasylewskiego w Opolu. Jest to punkt, w którym woda przekazywana jest hurtowo do systemu wodociągowego eksploatowanego przez Zakład Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej w Komprachcicach.

Z danych telemetrycznych obejmujących okres od 18 czerwca do 14 lipca 2026 r. wynika, że ciśnienie w tym punkcie wynosiło:

- minimalnie około 0,46 MPa,
- średnio około 0,51 MPa,
- maksymalnie około 0,53 MPa.

Przez zasadniczą część analizowanego okresu ciśnienie utrzymywało się na stabilnym poziomie od około 0,50 MPa do około 0,52 MPa.

Pomiar punktowy wykonany w lipcu 2026 r. na hydrancie oznaczonym symbolem HN 2794, zlokalizowanym przy ul. Róży Wiatrów w Chmielowicach, wykazał:

- ciśnienie statyczne 0,36 MPa,
- ciśnienie dynamiczne 0,26 MPa,
- wydajność 11,39 dm³/s.

Przedstawione dane nie wskazują na występowanie po stronie Wodociągów i Kanalizacji w Opolu sp. z o.o. ograniczeń w zakresie ilości wody przekazywanej do systemu Zakładu Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej w Komprachcicach ani nieprawidłowości dotyczących ciśnienia w punkcie hurtowego przekazania wody. Utrzymujące się w komorze APS032 wartości ciśnienia potwierdzają stabilność zasilania systemu oraz zapewnienie warunków umożliwiających dostarczanie wody w wymaganej ilości i pod odpowiednim ciśnieniem.

Również wyniki pomiaru wykonanego na hydrancie HN 2794 potwierdzają zachowanie przepływu oraz ciśnienia pozwalających na prawidłowe funkcjonowanie sieci w miejscu objętym badaniem. Odnotowane obniżenie ciśnienia pomiędzy punktem hurtowego przekazania wody a hydrantem stanowi naturalne następstwo przepływu wody przez sieć, w tym strat hydraulicznych zależnych od długości, średnicy, materiału i stanu technicznego przewodów, ukształtowania terenu, chwilowego rozbioru wody oraz sposobu eksploatacji urządzeń wodociągowych.

W konsekwencji zgromadzony materiał pomiarowy potwierdza, że Wodociągi i Kanalizacja w Opolu sp. z o.o. prawidłowo realizują obowiązki w zakresie hurtowego dostarczania wody do systemu eksploatowanego przez Zakład Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej w Komprachcicach, zapewniając w punkcie przekazania wodę w odpowiedniej ilości i pod odpowiednim ciśnieniem. Dane te nie dają podstaw do przypisania Wodociągom i Kanalizacji w Opolu sp. z o.o. odpowiedzialności za ewentualne lokalne wahania lub spadki ciśnienia występujące w dalszej części sieci, pozostającej poza zakresem jej eksploatacji.

Ad 2. Parametry przed zmianą sposobu zasilania

Spółka nie dysponuje danymi, które posiada dotychczasowy operator sieci wodociągowej, czyli ZGKiM w Komprachcicach. Spółka zwróciła się o udostępnienie danych we wnioskowanym zakresie, ale w dacie sporządzania odpowiedzi na interpelację, informacje takie nie zostały Spółce udostępnione.

Ad 3. Możliwe przyczyny obniżenia ciśnienia u odbiorców usług

Ustalenie bezpośredniej przyczyny obniżenia ciśnienia na poszczególnych nieruchomościach wymaga przeprowadzenia analizy przez operatora sieci wodociągowej, czyli Zakład Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej w Komprachcicach, a dane pochodzące z hurtowego punktu przekazywania wody nie wskazują, aby po stronie sieci eksploatowanej przez Wodociągi i Kanalizacja w Opolu sp. z o.o. występował trwały lub systemowy spadek ciśnienia.

Na podstawie dostępnych informacji technicznych można wskazać, że odczuwalne pogorszenie parametrów dostawy wody u części odbiorców może wynikać w szczególności z:

- 1) ograniczonej przepustowości lokalnej sieci rozdzielczej,
- 2) niewystarczających średnic części przewodów wodociągowych,
- 3) intensywnej rozbudowy zabudowy mieszkaniowej, zwłaszcza w rejonie osiedla Róży Wiatrów,
- 4) bardzo wysokich godzinowych rozbiorów wody w okresie letnim, związanych między innymi z podlewaniem ogrodów i trawników oraz napełnianiem basenów,
- 5) lokalnych nastaw reduktorów ciśnienia,
- 6) stanu technicznego urządzeń i przewodów eksploatowanych przez operatora lokalnej sieci.

Ad 4. Monitoring ciśnienia

Spółka prowadzi stały monitoring ciśnienia i przepływu w komorze pomiarowej APS032 przy ul. Wasylewskiego w Opolu, natomiast nie prowadzi ciągłego monitoringu ciśnienia w całej lokalnej sieci wodociągowej w Chmielowicach ani na nieruchomościach odbiorców końcowych, ponieważ nie jest operatorem tej infrastruktury.

Przed 18 czerwca 2026 r. woda dostarczana przez Spółkę zasilala jedynie ograniczony rejon ul. Siennej w Chmielowicach. Występujące wówczas przepływy były niewielkie i okresowo znajdowały się poniżej właściwego progu pomiarowego przepływomierza (brak możliwości pomiaru z uwagi na zbyt małe rozbiory).

Ad 5. Wpływ zwiększonego poboru wody w okresie letnim

Wyjaśniono, że po otwarciu zasuwy w ul. Dworcowej przez Zakład Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej w Komprachcicach możliwe stało się określenie dobowej ilości wody przekazywanej do analizowanej strefy:

- Minimalny przepływ dobowy w analizowanym okresie wyniósł 731 m³/d i został odnotowany 6 lipca 2026 r.
 - Średni przepływ dobowy w okresie od 19 czerwca do 13 lipca 2026 r. wyniósł 1 128 m³/d.
 - Maksymalny przepływ dobowy wyniósł 1 702 m³/d i został odnotowany 28 czerwca 2026 r.
- Na szczególną uwagę zasługują jednak dane obrazujące:
- Średni przepływ dobowy w okresie największego rozbioru, od 25 do 29 czerwca 2026 r., który wyniósł 1 518 m³/d.
 - Średni przepływ dobowy w okresie mniejszego zapotrzebowania, od 5 do 13 lipca 2026 r., wyniósł 898 m³/d.

Z powyższego jednoznacznie wynika, że w okresie największego rozbioru średnia dobowa ilość przekazywanej wody była o około 69% wyższa niż w okresie mniejszego zapotrzebowania.

Dane te potwierdzają znaczący wpływ sezonowego poboru wody na warunki hydrauliczne pracy lokalnej sieci. Dotyczy to w szczególności jednoczesnego podlewania terenów zielonych, ogrodów i trawników oraz napełniania basenów. Istniejąca lokalna infrastruktura wodociągowa była projektowana w okresie, w którym skala zabudowy oraz zapotrzebowanie na wodę były mniejsze. W konsekwencji część sieci może nie być dostosowana do obecnych, krótkotrwałych i bardzo wysokich poborów występujących w godzinach największego zapotrzebowania.

Ad 6. Zgłoszenia mieszkańców

Zakład Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej w Komprachcicach nie przekazał Wodociągom i Kanalizacji w Opolu sp. z o.o. zgłoszeń dotyczących spadków ciśnienia lub niewystarczających parametrów dostawy wody na terenie Chmielowic, z kolei Spółka otrzymała zaledwie 5 zgłoszeń o spadku ciśnienia wody. Wszystkie zgłoszenia dotyczyły rejonu ul. Róży Wiatrów (ul. Opalowa, Rubinowa i Topazowa).

Ad 7. Planowane działania techniczne i inwestycyjne

Wyjaśniono, że Spółka prowadzi szereg działań zmierzających do uregulowania stanu prawnego sieci wodociągowych zlokalizowanych na terenie Chmielowic i Żerkowic, jak i w pozostałych dzielnicach włączonych w administracyjne granice Miasta Opolą w 2017 roku.

Działania te obejmują w szczególności:

- 1) systematyczną inwentaryzację istniejących sieci,
- 2) analizę dokumentacji technicznej i majątkowej,
- 3) ustalenie stanu własnościowego poszczególnych elementów infrastruktury oraz wycenę tego majątku,
- 4) określenie zakresu sieci i urządzeń, które mogłyby zostać objęte przejęciem,
- 5) ścisłą współpracę z Gminą Komprachcice oraz Zakładem Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej w Komprachcicach w zakresie określenia sposobu nabycia prawa własności urządzeń służących do realizacji zbiorowego zaopatrzenia w wodę Chmielowic i Żerkowic.

Po uporządkowaniu kwestii formalnych, zwłaszcza stanu prawnego poprzez przejęcie infrastruktury, możliwe będzie szczegółowe zaplanowanie przebudowy odcinków stanowiących lokalne ograniczenia hydrauliczne. Zakres niezbędnych robót zostanie ustalony na podstawie analizy średnic przewodów, układu połączeń, rzeczywistych przepływów, stanu technicznego sieci i urządzeń, ukształtowania terenu oraz planowanych kierunków dalszej urbanizacji Chmielowic i Żerkowic.

Ad 8. Analiza hydrauliczna i potrzeba rozbudowy sieci

Spółka nie dysponuje obecnie kompletnym i zweryfikowanym modelem hydraulicznym całej lokalnej sieci wodociągowej na terenie Chmielowic. Wynika to z faktu, że Spółka nie jest operatorem tej infrastruktury i nie posiada pełnych danych niezbędnych do wykonania takiego modelu, w szczególności informacji o:

- 1) dokładnym przebiegu wszystkich przewodów,
- 2) średnicach i materiałach poszczególnych odcinków sieci,
- 3) aktualnym stanie otwarcia zasuw,
- 4) nastawach reduktorów ciśnienia,
- 5) stanie technicznym urządzeń,
- 6) awariach i nieszczelnościach,
- 7) profilu i rozkładzie poboru wody przez odbiorców.

Spółka analizuje jednak dane pochodzące z hurtowego punktu przekazywania wody, wyniki pomiarów terenowych oraz dostępne informacje dotyczące istniejącej infrastruktury.

Dotychczasowe ustalenia wskazują na potrzebę zwiększenia przepustowości części lokalnej sieci rozdzielczej oraz usunięcia odcinków stanowiących ograniczenia hydrauliczne. Intensywny rozwój zabudowy mieszkaniowej na terenie Chmielowic wymaga stopniowego dostosowania infrastruktury wodociągowej do aktualnego oraz prognozowanego zapotrzebowania na wodę.

Jednocześnie poinformowano, że w 2025 r. Wodociągi i Kanalizacja w Opolu sp. z o.o. wykonały i oddały do użytkowania połączenie sieci wodociągowej miasta Opolu z siecią eksploatowaną przez Zakład Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej w Komprachcicach. Połączenie zostało wykonane od rejonu ul. Wasylewskiego w Opolu do rejonu ulic Siennej i Dworcowej w Chmielowicach. Układ jest zasilany z magistrali południowej poprzez przewody DN 300 oraz PE DN 225. W komorze pomiarowej APS032 zainstalowano urządzenia umożliwiające ciągły pomiar przepływu i ciśnienia oraz punkt poboru próbek wody do badań jakościowych. Wykonane połączenie zapewnia dodatkowy kierunek zasilania i zwiększa bezpieczeństwo dostaw wody do Chmielowic. Umożliwia także szybką reakcję w przypadku awarii albo zdarzenia dotyczącego jakości wody, co ma szczególne znaczenie w kontekście incydentów jakościowych występujących w przeszłości w systemie zaopatrującym ten obszar.

Dostępne dane nie wskazują, aby źródłem zgłaszanych problemów było trwałe obniżenie ciśnienia w hurtowym punkcie przekazywania wody po stronie infrastruktury Wodociągów i Kanalizacji w Opolu sp. z o.o. Najbardziej prawdopodobnym źródłem okresowego pogorszenia parametrów u części odbiorców jest ograniczona przepustowość lokalnej sieci rozdzielczej, której część powstała przed intensywnym rozwojem zabudowy w Chmielowicach. Sieć ta mogła nie zostać zaprojektowana z uwzględnieniem obecnej skali osiedla Róży Wiatrów oraz bardzo wysokiego, krótkotrwałego zapotrzebowania na wodę występującego w okresie letnim.

Reasumując podkreślono, że Wodociągi i Kanalizacja w Opolu sp. z o.o. prowadzą działania formalne, prawne i techniczne zmierzające do przejęcia sieci wodociągowych na terenie Chmielowic i Żerkowic, a docelowym kierunkiem działań jest przebudowa odcinków o niewystarczającej przepustowości, usunięcie lokalnych ograniczeń hydraulicznych oraz dostosowanie systemu wodociągowego do obecnego charakteru zabudowy i dalszego rozwoju tego obszaru.

W odpowiedzi na interpelację radnego Edwarda Odelgi dotyczącą realizacji projektu rozbudowy Szkoły Podstawowej nr 30 w Opolu, realizowanego ze środków Budżetu Obywatelskiego, przekazano następujące wyjaśnienia:

1. Jakie są przyczyny braku realizacji projektu rozbudowy Szkoły Podstawowej nr 30 w Opolu?

Odpowiedź:

Zgodnie z informacjami, które już radnemu wielokrotnie przekazywano, aby zrealizować projekt należało pozyskać do zasobu gminy dodatkowe grunty, aby było gdzie realizować inwestycje.

Dodatkowe tereny miasto pozyskało w wyniku zamiany gruntów w czerwcu 2026 r.

W ramach realizacji zadania budżetowego nr 73/2025, wskazana w projekcie Budżetu Obywatelskiego działka nr 1123 z obrębu Chmielowice okazała się mieć zbyt małą powierzchnię do zrealizowania wyżej wspomnianego zamierzenia, dlatego przystąpiono do działań zmierzających do nabycia części działki przyległej do działki nr 1123 w Chmielowicach.

W celu realizacji nabycia gruntu pod rozbudowę szkoły w Chmielowicach podjęto rozmowy z właścicielką nieruchomości sąsiedniej, działki oznaczonej nr 1083. Właścicielka nieruchomości potwierdziła gotowość do zbycia na rzecz Gminy Opole około 20 arów swojej działki, wychodząc tym samym naprzeciw realizacji potrzeb społecznych Gminy. Zaznaczyła również, że zbycie to winno odbyć się w drodze zamiany gruntów, tożsamy pod względem przeznaczenia do posiadanych przez nią obecnie oraz zlokalizowanych w Opolu.

Pomimo wstępnej akceptacji zamierzonych działań, rokowania były trudne ze względu na ograniczony zasób gruntów komunalnych.

W maju 2025r. uzyskano akceptację linii podziałowych działki będącej przedmiotem nabycia.

Podział zakończył się we wrześniu 2025r. Kolejnym krokiem były wyceny gruntów mających stanowić przedmiot zamiany.

W rezultacie poszukiwań działek spełniających oczekiwane parametry, przygotowano propozycję sześciu nieruchomości gminnych.

Ostatecznie dotychczasowa właścicielka wskazała dwie działki gminne i po spełnieniu wymaganych procedur do zamiany nieruchomości doszło w dniu 2 czerwca 2026r.

W wyniku tej procedury do zasobu Gminy Opole pozyskano nieruchomość oznaczoną nr 1083/2 o powierzchni 0,1982ha, przylegającą do działki nr 1123 w Chmielowicach.

2. Na jakim etapie znajduje się obecnie realizacja tego zadania?

Odpowiedź:

Obecnie prowadzone jest postępowanie przetargowe na wyłonienie wykonawcy dokumentacji projektowej.

3. Czy Miasto planuje realizację przedmiotowego projektu, a jeśli tak – w jakim terminie?

Odpowiedź:

Miasto Opole planuje realizację rozbudowy PSP nr 30 w latach 2027-2029, po zabezpieczeniu finansowania zadania w budżecie miasta.

4. Ile projektów wybranych przez mieszkańców w ramach Budżetu Obywatelskiego pozostaje obecnie niezrealizowanych pomimo upływu planowanego terminu realizacji?

Odpowiedź:

Zgodnie z § 9 ust. 4 uchwały nr VI/110/19 Rady Miasta Opola z dnia 28 lutego 2019 r. w sprawie określenia zasad przygotowania i realizacji budżetu obywatelskiego w Opolu (Dz. Urz. Woj. Op. z 3 września 2020 r. poz. 2449, z późn. zm.), zgłaszany projekt musi być możliwy do wykonania w jednym roku budżetowym, z zastrzeżeniem § 12 ust. 1 pkt 1 ww. uchwały. Zgodnie z § 12 ust. 1 pkt 1 ww. uchwały w sytuacjach szczególnych Prezydent może wyrazić zgodę na wydłużenie realizacji Projektu poza rok budżetowy.

Obecnie realizowanych jest 14 projektów wybranych przez mieszkańców w latach 2019–2024. Wydłużenie okresu realizacji wynika z tego, że wybrane projekty, ze wzgl. na swoją złożoność wymagały dodatkowych, nie przewidzianych pierwotnie przez inicjatorów projektów działań, które konieczne są aby projekty wdrożyć do realizacji, co wydłuża czas ich wdrożenia.

5. Jaka jest łączna wartość niezrealizowanych projektów Budżetu Obywatelskiego oczekujących na wykonanie?

Odpowiedź:

Łączna wartość 14 projektów wybranych przez mieszkańców w latach 2019–2024, które nadal są realizowane, wynosi 6 900 000 zł.

6. Czy Miasto posiada harmonogram realizacji zaległych projektów?

Odpowiedź:

Miasto Opole nie zrezygnowało z realizacji żadnego projektu wybranego przez mieszkańców w ramach Budżetu Obywatelskiego. Harmonogram zakończenia poszczególnych zadań jest natomiast uzależniony od zakończenia procedur oraz rozstrzygnięcia kwestii formalno-prawnych związanych z ich realizacją.

Na stronie internetowej <https://www.opole.pl/dla-mieszkanca/sprawozdania> publikowane są kwartalne sprawozdania z realizacji Budżetu Obywatelskiego, zawierające informacje o postępie realizacji poszczególnych projektów.

Interpelacja radnego Edwarda Odelgi dotyczyła budowy przejść dla pieszych oraz realizacji trasy pieszko-rowerowej w ciągu ul. Centralnej w Opolu.

Została udzielona odpowiedź, iż radny dysponuje tymi informacjami, gdyż był osobiście o całym procesie informowany. Nie mniej jednak ponownie wyjaśniono co następuje.

W ramach zadania pn. „Rozbudowa ul. Centralnej – opracowanie dokumentacji projektowej” wykonano dokumentację obejmującą budowę dwóch przejść dla pieszych – na przedłużeniu ul. Sadowej oraz ul. Oliwkowej – wraz z trasą pieszo-rowerową. Wskazuję przy tym, że proces przygotowania inwestycji wymagał uzyskania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (ZRID). Choć decyzja została wydana 18 września 2025 r., nie stała się ostateczna z uwagi na wniesione odwołania mieszkańców. W związku z tym postępowanie nadal trwa i obejmuje rozpatrzenie sprawy przez Wojewódzki Sąd Administracyjny.

Odnosząc się do pytań, wyjaśniono:

1. Dłaczego przejście dla pieszych na przedłużeniu ul. Sadowej nie zostało zrealizowane w ramach inwestycji związanej z budową sklepu spożywczego, pomimo istniejącej potrzeby zapewnienia bezpiecznego dojścia do obiektu? Nie wymagano tego na etapie Decyzji o Warunkach Zabudowy.

Ad. 1. Budowa sklepu spożywczego była realizowana zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz wydanymi decyzjami administracyjnymi. Zakres obowiązków inwestora określany jest indywidualnie na etapie prowadzanego postępowania administracyjnego, z uwzględnieniem obowiązujących przepisów prawa.

2. Z jakich powodów nie przystąpiono dotychczas do realizacji obu przejść dla pieszych, mimo wykonania dokumentacji projektowej?

Ad. 2. Do chwili obecnej nie przystąpiono do realizacji inwestycji z uwagi na trwające postępowanie odwoławcze dotyczące decyzji ZRID. Dodatkowo realizacja zadania uzależniona jest od możliwości finansowych Miasta oraz priorytetów inwestycyjnych.

3. Kiedy Miasto Opole planuje zabezpieczyć środki finansowe na realizację trasy pieszo-rowerowej w ciągu ul. Centralnej wraz z budową projektowanych przejść dla pieszych?

Ad. 3. Miasto będzie analizować możliwość zabezpieczenia środków finansowych na realizację zadania w kolejnych latach budżetowych, a także podejmować działania zmierzające do pozyskania dofinansowania ze źródeł zewnętrznych.

4. Czy realizacja tego zadania została uwzględniona w planach inwestycyjnych miasta na lata 2027–2028? Jeśli tak, proszę o wskazanie przewidywanego terminu realizacji. Realizacja przedmiotowego zadania ma istotne znaczenie dla bezpieczeństwa mieszkańców, w szczególności dzieci, osób starszych oraz użytkowników komunikacji publicznej korzystających z przystanku autobusowego przy ul. Centralnej.

Ad. 4. Inwestycje możliwe do realizacji w latach 2027 – 2028 zostaną wskazane w odpowiednich, dla poszczególnych lat, projektach budżetu Miasta. Ich realizacja będzie uzależniona od decyzji Rady Miasta Opola. Zatem termin realizacji przedmiotowego zadania będzie możliwy do określenia po zakończeniu procedur administracyjnych oraz zabezpieczeniu niezbędnych środków finansowych. Miasto dostrzega potrzebę poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w rejonie ul. Centralnej i będzie uwzględniać przedmiotowe zadanie przy planowaniu kolejnych inwestycji z uwzględnieniem możliwości finansowych oraz obowiązujących priorytetów inwestycyjnych.

W związku z interpelacją radnego Edwarda Odelgi w sprawie działań Miasta Opola dotyczących budowy przeprawy mostowej przez Odrę w ciągu obwodnicy południowej przedłużono termin odpowiedzi do 14 sierpnia 2026 r. z uwagi na trwający sezon urlopowy oraz skomplikowany charakter przedmiotowej sprawy.

Radny otrzymał następującą odpowiedź.

Obraz sytuacji przedstawiony w interpelacji nie odpowiada rzeczywistości, co więcej stawiane w nim pytania i sugestie, każą mi z kolei zapytać: czym się Pan jako radny zajmował przez ostatnie osiem lat? Pyta Pan o rzeczy, o których sam Pan decydował (jako radny) lub brał udział w ich procedowaniu. Wypada zapytać zatem: czy był Pan świadomy nad czym Pan głosował i w jakich dyskusjach i inicjatywach Pan uczestniczył?

Miasto ma opracowaną dokumentację projektową nowego mostu przez Odrę, jak również odcinka obwodnicy do niego prowadzącego od ulicy Niemodlińskiej do Krapkowickiej. Posiadamy także decyzje o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej nr IN.I.7820.11.2022.KD, wydaną 10 października 2022 r. Kosztem ok. 20 mln zł. (z budżetu miasta) wykupiliśmy także grunty pod budowę obwodnicy na odcinku między Krapkowicką i Niemodlińską. Dokumentację mostu i infrastruktury mu towarzyszącej sfinansowaliśmy w wysokości ok. 2,4 mln zł, również z budżetu miasta.

Wszystkie te prace były realizowane w trakcie gdy był Pan radnym miasta i sam Pan uczestniczył w podejmowaniu decyzji dotyczących ich realizacji. Dziś gdy w interpelacji pyta Pan czy miasto ma dokumentację budowy mostu wystawia Pan ocenę swojej 8 letniej pracy radnego.

Porównanie przez Pana kosztów budowy mostu w Opolu z kosztami budowy w Krapkowicach nie jest może kompromitacją taką jak pytanie o dokumentację, ale jest zwykłą manipulacją, na którą mógłbym odpowiedzieć Panu w ten sam sposób, pytając czemu budowa mostu w Krapkowicach kosztuje 300 mln zł, gdy budowa mostu Halupczoka w Opolu kosztowała mniej niż 30 mln zł.?

Szanowny Panie Radny, Urząd Miasta nie buduje mostu według „widzi mi się” prezydenta czy radnego, tylko według szczegółowych wytycznych wynikających z ustaw, nie ustala też cen na podstawie chęci, tylko fachowego kosztorysu, który następnie jest podstawą wyceny kosztów realizacji inwestycji.

Planowana do realizacji inwestycja w naszym mieście o wartości ok. 800 mln zł., nie dotyczy budowy tylko jednego mostu przez Odrę. Jest to koszt budowy całego odcinka południowej obwodnicy Opola od ul. Krapkowickiej do ul. Popiełuszki, obejmującego drogę wojewódzką klasy GP, przeprawę przez Odrę oraz niezbędną infrastrukturę towarzyszącą. W kosztach inwestycji uwzględniane są m.in. parametry całego układu drogowego, w tym skrzyżowania z łącznicami, obiekty inżynierskie: estakady nad polderem i teranymi zalewowymi, most nad stawem i most nad Odrą, przebudowa i budowa infrastruktury pieszej i rowerowej, czy budowa przepustów i murów oporowych przy kamionce. To oczywiste, że taki zakres niezbędnych prac rodzi znaczące koszty. Wielokrotnie większe niż kładka rowerowa im. Halupczoka. Podobnie należy odnieść się do kwestii finansowania, o którą Pan pyta.

Miasto Opole od lat zabiega o możliwość pozyskania środków zewnętrznych na realizację inwestycji. Pozyskaliśmy w ten sposób ponad 1,5 mld zł. do budżetu miasta. Robimy podobnie w wypadku nowego mostu. Od lat brak jest jednak źródła finansowania na takie działanie. Od czasu budowy przez nas pierwszego odcinka obwodnicy południowej od obwodnicy północnej do ul. Niemodlińskiej, nie pojawiło się żadne dedykowane dla takich samorządów jak nasz źródło finansowania. Obwodnica Południowa jest drogą krajową. Samorządy w Polsce są zwolnione z finansowania budowy takich dróg na swoim terenie, poza jedną grupą – miast wojewódzkich (Opola). Dopóki to się nie zmieni, będziemy zmuszeni finansować budowę drogi krajowej służącej głównie ogólnopolskiemu i międzynarodowemu transportowi tranzytowemu z podatków Opolan. Jest to jawna niesprawiedliwość, która oznacza, że Niemodlin, Nysa czy teraz Prudnik otrzymują z budżetu państwa liczone w setkach milionów wsparcie na budowę swoich obwodnic, tymczasem Opole jest z takiego wsparcia wykluczone. Stolica regionu, ośrodek akademicki, z siedmioma szpitalami o randze regionalnej, rynek pracy ¼ mieszkańców województwa i siedziba wojewódzkich służb policji, straży pożarnej i wojska nie otrzymała wsparcia do budowy obwodnicy, którego doczekało się także Olesno, a za chwilę doczeka się również podopolska Zawada. Po jej ominięciu kierowcy będą mogli stanąć w korku przy wjeździe do Opola na ul. Oleskiej.

W czasach gdy jest Pan radnym podejmowaliśmy wielokrotnie inicjatywę zmiany tej sytuacji. Był Pan

jako członek mojego klubu radnych o tym informowany. Niemniej jednak odmawiano nam za każdym razem odrzucając nasze aplikacje. Południowa obwodnica Opola nie została objęta Rządowym Programem Budowy 100 Obwodnic na lata 2020–2030. Miasto nie mogło również skorzystać ze wsparcia w ramach Rządowego Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Drogowej – Mosty dla Regionów ani Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg. Inwestycja nie otrzymała również finansowania w ramach Rządowego Funduszu Polski Ład: Programu Inwestycji Strategicznych. W czasach rządów PiS gdy tworzone te programy konsekwentnie odmawiano nam wpisania Opola na listę beneficjentów, choć wpisano np. Niemodlin czy Nysę. Wykluczeń tych nie zmienił także obecny rząd. Pozostaję jednak w wierze, że składane przed wyborami zobowiązania w końcu się zmaterializują. Systematycznie przypominamy naszym reprezentantom w rządzie i parlamencie o potrzebach naszego regionu.

Reasumując jako Prezydent Miasta mam obowiązek przedstawiać mieszkańcom fakty, niezależnie od tego, czy są one wygodne politycznie. Dlatego nie mogę pozostawić bez komentarza sugestii zawartych w Pana interpelacji.

Można oczywiście krytykować inwestycję. Można pytać o finansowanie. Można domagać się kolejnych informacji. Jest to naturalna rola radnego. Ale krytyka powinna opierać się na faktach, a nie na zestawianiu nieporównywalnych zakresów inwestycji czy ich wartości i pomijaniu informacji o stanie przygotowania inwestycji.

Jako radny ma Pan nie tylko prawo pytać, ale również ponosi odpowiedzialność za to, jakie informacje przekazuje Pan mieszkańcom. W przypadku inwestycji tej skali szczególnie ważne jest, aby debata publiczna nie była budowana na nieprawdziwych informacjach i uproszczeniach.

Południowa obwodnica wraz z nową przeprawą przez Odrę jest dla Miasta Opola strategicznym przedsięwzięciem. Miasto wykonało ogromną pracę przygotowawczą. Uzyskano decyzję ZRID. Jednocześnie Opole monitoruje możliwości pozyskania środków zewnętrznych i będzie podejmowało działania w przypadku pojawienia się odpowiedniego źródła finansowania. Gdy je otrzymamy natychmiast ruszymy z przetargiem na budowę nowego mostu i kolejnych odcinków obwodnicy.

W związku z interpelacją radnego Edwarda Odelgi w sprawie nieruchomości położonej przy ul. Sempołowskiej wyjaśniono co następuje.

Nieruchomość położona przy ul. Stefanii Sempołowskiej 3 oznaczona jest nr działki 115/5 obręb Opole.

Przedmiotowy teren wraz z działkami nr 115/8 oraz 115/10 został sprzedany w drodze przetargu nieograniczonego. Przetarg odbył się dnia 19 grudnia 2024 r., natomiast umowa sprzedaży została zawarta dnia 20.01.2025 r. aktem notarialnym Rep. A nr 699/2025.

Zgodnie z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego „Śródmieście II - centrum” w Opolu (Uchwała nr XXXVI/379/08 Rady Miasta Opola z dnia 25.09.2008r.) działka nr 115/5 położona jest na obszarze oznaczonym na rysunku planu symbolem 9U - przeznaczonym na usługi, w ramach przeznaczenia podstawowego dopuszcza się również usługi oświaty oraz turystyki; przeznaczenie uzupełniające - mieszkania towarzyszące oraz parkingi, działki nr 115/8 oraz 115/10 położone są na obszarze oznaczonym na rysunku planu symbolem 4 U/KS - przeznaczonym na usługi, usługi turystyki oraz parkingi. Przedmiotowy grunt nie był dzierżawiony, ani nie było żadnych wniosków dot. tego gruntu. Ponadto działka nr 115/5 zabudowana jest piwnicami, które zgodnie z ekspertyzą z września 2020 roku są w złym stanie technicznym, zwłaszcza strop gęstożebrowy, dlatego teren został ogrodzony ze względów bezpieczeństwa.

- Zwiększenie komfortu podróżowania,
- Usprawnienie funkcjonowania transportu publicznego,
- Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko,
- Lepsze wykorzystanie istniejącej infrastruktury drogowej,
- Zwiększenie dostępności informacji o ruchu o transporcie publicznym,
- Ochrona infrastruktury drogowej przed ruchem ciężkim i pojazdami przeładowanymi.

System stanowi również źródło bieżących informacji o sytuacjach na drogach, funkcjonowaniu komunikacji miejskiej oraz dostępności miejsc parkingowych, co ułatwia mieszkańcom i użytkownikom miasta planowanie podróży oraz wybór odpowiedniego środka transportu. System Sterowania Ruchem SCATS to system adaptacyjnego sterowania ruchem drogowym, który na podstawie bieżących danych o natężeniu ruchu automatycznie dostosowuje parametry sygnalizacji świetlnej. Jego celem jest poprawa płynności i przepustowości ruchu, ograniczenie liczby zatorów oraz optymalizacja pracy skoordynowanych skrzyżowań.

W dużym uproszczeniu działa to tak:

1. Detektory mierzą ruch – system otrzymuje informacje o liczbie pojazdów, długości kolejek i natężeniu ruchu.
2. System analizuje dane – na ich podstawie określa, gdzie występują przeciążenia i jak powinny działać sygnalizatory.
3. Automatycznie dostosowuje sygnalizację – może dostosować długość zielonego światła, kolejność faz i synchronizację pomiędzy skrzyżowaniami.
4. Koordynuje sąsiednie skrzyżowania – dzięki temu możliwe jest tworzenie tzw. zielonej fali, czyli ograniczenie liczby zatorów na kolejnych skrzyżowaniach.
5. Reaguje na zmiany w ruchu – np. natężenie w godzinach szczytu, wypadek, remont czy zmianę kierunku głównych potoków ruchu.

Jak wynika z powyższego optymalizacja pracy sygnalizacji odbywa się w sposób ciągły, w systemie komputerowym, poprzez bieżące dostosowywanie jej parametrów do aktualnych warunków ruchu.

System składa się z wielu systemów cząstkowych o różnym stopniu oddziaływania na ruch i pozyskiwania informacji i obejmuje wszystkie składniki niezbędne do współdziałania następujących podsystemów:

- Podsystem sterowania i zarządzania ruchem drogowym wraz ze stacjami pomiaru potoków ruchu (natężenie, struktura rodzajowa i kierunkowa, detekcji Bluetooth i WiFi),
- Podsystem priorytetów dla pojazdów komunikacji publicznej oraz pojazdów ratunkowych,
- Podsystem dynamicznej informacji dla kierowców, w tym informacji parkingowej, tablic zmiennej treści, informacji o zajętości miejsc parkingowych strefie płatnego parkowania,
- Podsystem planowania podróży intermodalnych,
- Podsystem monitoringu wizyjnego (w tym odczytu tablic rejestracyjnych)
- Podsystem danych meteorologicznych, badania jakości powietrza i hałasu,
- Podsystem preselekcyjnego pomiaru wagi pojazdu,
- Platforma integracyjna wraz z siecią łączności,

- Podsystem nadzoru nad infrastrukturą,
- Centrum Zarządzania Ruchem i Transportem Publicznym.

Koszty bieżącego utrzymania systemu ITS oraz pozostałych sygnalizacji świetlnych i urządzeń pochodnych w latach 2024 – 2026 przedstawiają się następująco:

Rok 2024 - 1 457 358,05 zł brutto

Rok 2025 - 935 871,80 zł brutto

Rok 2026 - 873 513,38 zł brutto (do 18.08.2026r.)

Na powyższe kwoty składają się:

1. bieżące utrzymanie, w tym utrzymanie całodobowych dyżurów gotowości do usuwania awarii,
2. usuwanie awarii powypadkowych i dewastacji,
3. utrzymanie Centrum Zarządzania Ruchem (czynsz, kolokacja IT, sprzątanie pomieszczeń),
4. administrowanie systemami informatycznymi ITS,
5. koszty dystrybucji i zużycia energii.

W związku z brakiem danych porównawczych sprzed budowy systemu ITS Opole, Miejski Zarząd Dróg w Opolu nie posiada analiz określających zwiększenia płynności, poprawę przepustowości ulic i skrzyżowań czy skrócenia czasu przejazdu na trasach objętych systemem. Należy tutaj dodać, że bardzo trudno analizować powyższe czynniki, ponieważ miasto nieustannie się zmienia. Płynność ruchu, zwłaszcza w tkance miejskiej zakłóca codziennie szereg czynników, dlatego dane nawet w poszczególnych dniach mogą bardzo się różnić.

Na zmiany płynności ruchu, przepustowości, czas przejazdu mają wpływ m.in.:

1. stale zwiększająca się liczba samochodów (Tabela porównawcza natężenia ruchu w Opolu (2015 vs 2025)),
2. niewystarczająca liczba dróg,
3. wypadki, kolizje,
4. remonty i przebudowy dróg,
5. nieprawidłowe zachowania uczestników ruchu drogowego;
6. tranzyt z autostrady w przypadku jej zablokowania.

Szczególnie w godzinach szczytu wszystkie te czynniki mogą prowadzić do powstawania korków i wydłużania czasu przejazdu.

Poniższa tabela przedstawia Średni Dobowy Ruch (SDR/SDRR) dla kluczowych arterii miasta na podstawie bezpośredniego porównania tych samych punktów pomiarowych na przestrzeni 10 lat (2015 vs 2025).

Tabela porównawcza natężenia ruchu w Opolu (2015 vs 2025) - opracowanie własne MZD.

Lokalizacja / Ulica	Odcinek (Początek - Koniec)	SDR 2015	SDRR 2025	Zmiana bezwzględna	Zmiana %
ul. Nysy Łużyckiej I	od Budowlanych do Wrocławska/Niemodlińska	34 885	43 272	+8 387	+24,0%
ul. Nysy Łużyckiej II	od Węzła Opole Wschód do Budowlanych	35 553	35 742	+189	+0,5%
ul. Niemodlińska	od Prószkowskiej do Hallera	17 738	19 412	+1 674	+9,4%
ul. Krapkowicka	od DK 45 do Spychalskiego	7 574	12 476	+4 902	+64,7%
Obwodnica Północna	od Luboszyckiej do Oleskiej	16 426	19 851	+3 425	+20,8%
ul. Oleska	od Chabrów do Pużaka	7 062	11 521	+4 459	+63,1%
ul. Budowlanych	od Nysy Łużyckiej do Obwodnicy	11 809	12 318	+509	+4,3%
ul. Pużaka	od Sosnkowskiego do Oleskiej	6 295	8 512	+2 217	+35,2%
ul. Spychalskiego	od Niemodlińskiej do Wrocławskiej	11 702	11 320	-382	-3,3%

Kluczowe wnioski z analizy zmian (2015 vs 2025)

- Odcinek ul. Nysy Łużyckiej prowadzący w stronę Zaodrza i ul. Wrocławskiej zanotował ogromny wzrost o ponad 8,3 tysiąca pojazdów na dobę, osiągając poziom 43 272 aut/dobę. Jest to absolutnie najbardziej obciążony punkt komunikacyjny w Opolu.
- Ruch na ul. Krapkowickiej wzrósł o blisko 65% (z 7,5 tys. do 12,4 tys. pojazdów). Wpływ na to miały m.in. modernizacje infrastruktury i rozbudowa południowych dzielnic oraz połączeń z trasami wylotowymi.
- ul. Oleska (odcinek Chabrów - Pużaka) odnotowała skok o 63%, co jest bezpośrednim efektem oddania do użytku i otwarcia dużego węzła przesiadkowego oraz trasy *Opole Wschód*.
- Obwodnica Północna coraz mocniej obciążona: Na odcinku pomiędzy ul. Luboszycką a Oleską dobowy ruch wzrósł o ponad 3,4 tysiąca samochodów (+20,8%), co potwierdza stale rosnący udział ruchu tranzytowego omijającego śródmieście.
- Spadki i stabilizacja: ul. Spychalskiego jako jedna z nielicznych zanotowała delikatny spadek natężenia ruchu (-3,3%). Świadczy to o udanym przeniesieniu części ruchu dośrodkowego na inne ciągi komunikacyjne oraz mosty.

Poprawa płynności ruchu następuje także w wyniku zastosowania ciągów koordynowanych. Koordynacja ta pozwala na płynny przejazd bez zatrzymywania się w ściśle określonych warunkach takich jak stałe natężenie ruchu oraz jazda z dopuszczalną prędkością. Należy jednak wskazać, że grupa połączonych ze sobą skrzyżowań, w których programy świateł (ich długość i przesunięcie fazowe) zostały ze sobą powiązane w celu ogólnej poprawy przepustowości drogi nie zawsze

gwarantuje kierowcom tzw. pełną zieloną falę. W okresach mniejszego natężenia ruchu ciąg koordynowany może wymusić okresowe zatrzymanie pojazdów w celu upłynnienia ruchu w innych kierunkach i na innych skrzyżowaniach, pomimo to całość realizowanych operacji zwiększa płynność przejazdu na dłuższym odcinku drogi. Czas przejazdu przez konkretne skrzyżowanie jest pojęciem czysto teoretycznym i subiektywnym. Jest to wartość niemierzalna, nie obejmuje bowiem konkretnego odcinka drogi i zależy od wielu zmiennych takich jak pora dnia, dzień tygodnia, objazdy, awarie pojazdów i inne wymienione powyżej. W związku z powyższym brak jest możliwości dokonania czynności pomiarowych i później porównania ich. Zmierzona została natomiast ilość pojazdów przejeżdżających przez konkretne odcinki dróg i skrzyżowania na terenie miasta. Z danych wynika, że na przestrzeni ostatnich 10 lat ilość pojazdów poruszających się po drogach Opola zwiększyła się średnio o około 54%. Biorąc pod uwagę ten fakt oraz to, że w omawianym okresie nie powstały nowe przeprawy przez rzekę Odrę a ruch odbywa się praktycznie po tych samych ciągach komunikacyjnych należy wskazać, że pomimo występujących czasowo utrudnień komunikacyjnych (zwłaszcza w godzinach tzw. szczytu) bez zastosowania systemu ITS przepustowość istniejącej infrastruktury drogowej byłaby o wiele mniejsza, a nawet praktycznie niemożliwa. To właśnie dzięki ITS i możliwości bieżącej adaptacji (czy to automatycznej, czy z udziałem operatora) możliwe jest dostosowanie konkretnego skrzyżowania lub konkretnego kierunku na skrzyżowaniu czy nawet konkretnego przejścia dla pieszych do zaistniałej sytuacji. Przykładem niech będzie przejście dla pieszych w rejonie ulic Korfantego i Krakowskiej, którego wykorzystanie dzięki ITS wpływa na upłynnienie ruchu na ulicy Piastowskiej w kierunku „Zaodrza”. Dzięki systemowi ITS operator na bieżąco może „regulować i optymalizować” ilość pojazdów celem upłynnienia ruchu w tym rejonie. Działania takie jak i podobne w wielu innych lokalizacja nie byłyby możliwe przy zastosowaniu systemu stałoczasowego i bez funkcjonowania systemu ITS i osób obsługujących. Poprawa przepustowości to także zwiększenie bezpieczeństwa, a wykorzystanie nowopowstałej infrastruktury w ramach ITS (w tym kamer CCTV i ANPR) wielokrotnie wpłynęło na możliwość udokumentowania zdarzeń drogowych lub kryminalnych i przekazanie materiałów uprawnionym służbom.

Miejski Zakład Komunikacyjny również korzysta z systemu IST i elementów nadawania priorytetów dla autobusów poruszających się po ciągach koordynowanych. Mierzone wartości pokazują różnicę (krótszy czas przejazdu pojazdów MZK) na tych samych odcinkach i w tych samych godzinach.

Analizujemy również zestawienia bezpieczeństwa ruchu na drogach publicznych na terenie miasta Opola w 2025 r. Analiza została sporządzona na podstawie analizy i statystyk zdarzeń drogowych zarejestrowanych przez Komendę Miejską Policji w Opolu.

Zdarzenia drogowe w latach 2020 - 2025.

Rodzaj zdarzenia	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Wypadki	91	101	104	130	133	111
Rodzaj zdarzenia	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Zabici	0	4	4	0	5	4
Ranni	96	123	126	149	159	144
Kolizje	1996	2363	2019	2017	2057	2176

W stosunku do roku poprzedniego nastąpił spadek liczby wypadków o 22 oraz wzrost liczby zgłoszonych kolizji o 119. Wypadki stanowiły 4,85 % wszystkich zgłoszonych zdarzeń drogowych.

Miejski Zarząd Dróg w Opolu zatrudnia dwie osoby do nadzoru i obsługi systemu ITS. Bieżące utrzymanie systemu ITS oraz serwis informatyczny prowadzone są przez firmy zewnętrzne na podstawie zawartych umów. Dokumentacja działań podejmowanych przez operatorów w związku z działaniem systemu ITS prowadzona jest w ramach procedury elektronicznego dokumentowania i śledzenia zgłoszeń serwisowych poprzez platformę serwisową Servis Desk. Zgłoszenia są ewidencjonowane w pełnym zakresie, w tym łącznie z informacjami na temat zgłoszonych problemów, w tym sposobów i szczegółowego przebiegu ich usunięcia, wraz z zamieszczanymi komentarzami stron.

Analiza danych o natężeniu ruchu drogowego oraz aktualizacja programów sygnalizacji świetlnej w ramach Inteligentnego Systemu Transportowego (ITS) w Opolu odbywają się w sposób ciągły, w czasie rzeczywistym (na bieżąco).

Działanie systemu opiera się na następujących zasadach:

1. Automatyczna detekcja i analiza: System bez przerwy zbiera i analizuje dane o potokach pojazdów. Wykorzystuje do tego zainstalowane pętle indukcyjne, czujniki detekcji oraz system monitoringu wizyjnego.
2. Samodzielna optymalizacja (SCATS): Wdrożony podsystem obszarowego sterowania ruchem SCATS posiada pełną samodzielność algorytmiczną. Oznacza to, że dynamicznie koryguje on długości faz zielonego światła i koordynację między skrzyżowaniami na podstawie bieżącego obciążenia dróg, bez konieczności przeprowadzania manualnych pomiarów.
3. Rola Centrum Zarządzania Ruchem: Praca systemu jest stale nadzorowana przez operatorów. Manualne, „ręczne” wprowadzanie zmian w programach sygnalizacji przez personel ma charakter incydentalny. Odbywa się wyłącznie w sytuacjach wyjątkowych (np. awarie, poważne zdarzenia drogowe) i jest wprowadzane na krótki czas pod ścisłym nadzorem operatorskim.

Podsumowując, programy sygnalizacji świetlnej nie są aktualizowane w sztywnych interwałach czasowych (np. raz w miesiącu czy raz w roku), lecz adaptują się do realiów drogowych płynnie i natychmiastowo, przez całą dobę.

W ostatnich trzech latach nie wykonywano pomiarów średniego czasu oczekiwania na wybranych skrzyżowaniach przed i po zmianach ustawień sygnalizacji.

Wynika to z faktu, że systemy sterowania poszczególnymi sygnalizacjami działają na podstawie indywidualnych projektów oraz przypisanych im programów akomodacyjnych. Systemy te na bieżąco dostosowują się do sytuacji na drodze (np. poprzez pomijanie niektórych faz ruchu), co uniemożliwia statyczny pomiar czasu oczekiwania na konkretnym skrzyżowaniu.

Dodatkowo sieć drogowa działa jak układ naczyń połączonych - sytuacja na jednym skrzyżowaniu natychmiast wpływa na kilka kolejnych. Z tego względu nie da się wydzielić pojedynczego skrzyżowania jako niezależnego obiektu badawczego.

Długość czasu potrzebnego na przejazd zależy od wielu zmiennych i trudnych do przewidzenia czynników, takich jak: natężenie ruchu, pory dnia, dni wolne od pracy oraz okresy urlopowe, remonty dróg w innych częściach miasta oraz zdarzenia drogowe na terenie miasta lub na autostradzie.

Wskazane okoliczności uniemożliwiają powtórzenie procedury badania w identycznych warunkach i uzyskanie wiarygodnych wyników.

Istotny wpływ na ruch ma również system priorytetu dla pojazdów MZK, który funkcjonuje na 15 skrzyżowaniach oraz 6 przejściach dla pieszych. Polega on na automatycznym skracaniu faz poprzedzających na pozostałych kierunkach, aby umożliwić autobusom jak najszybszy przejazd. Zadziałanie tego mechanizmu w sposób nagły wydłuża czas oczekiwania innym uczestnikom ruchu. Podsumowując - autonomiczność systemu polega na ciągłym zbieraniu danych i wprowadzaniu bieżących korekt, co wyklucza zasadność prowadzenia tradycyjnych, okresowych pomiarów porównawczych „przed i po”.

Adaptacyjne sterowanie ruchem odbywa się na 34 skrzyżowaniach i 13 przejściach dla pieszych włączonych do ITS. Sterowanie poprzez program stało czasowy odbywa się na 3 przejściach dla pieszych tj. na ulicy Wróblewskiego, Nyskiej i Prószkowskiej - Laurowa, które w ramach rozbudowy systemu ITS mają zostać do niego włączone. Ponadto skrzyżowanie Niemodlińska - Domańskiego pracujące obecnie adaptacyjnie również zostanie włączone do systemu ITS celem zwiększenia funkcjonalności o możliwość sterowania sygnalizacją.

Od stycznia 2024 r. do Miejskiego Zarządu Dróg wpłynęło 20 zgłoszeń mieszkańców zawierających sugestie i uwagi dotyczące pracy sygnalizacji świetlnej. 2 zgłoszenia zakończono zmianą ustawień, 10 zgłoszeń dotyczyło usterek sygnalizacji, które niezwłocznie usunięto. Pozostałe 8 zgłoszeń zakończono poprzez wyjaśnienie zasady funkcjonowania systemu ITS.

Aktualnie realizowana jest rozbudowa systemu ITS w ramach umowy nr MZD.022.100.IU.2026 z dnia 22.05.2026 roku obejmująca następujący zakres:

- 1) Doposażenie 4 skrzyżowań w kamery monitoringu, moduły obsługi priorytetów dla pojazdów ratunkowych i zmodernizowaną detekcję pieszych, wraz z włączeniem do systemu ITS Opole i zapewnieniem transmisji danych:
 - Skrzyżowanie Niemodlińska - Domańskiego po podłączeniu do systemu ITS Opole skrzyżowanie włączone zostanie także do wszystkich typów koordynacji w ciągu ul. Niemodlińskiej
 - Przejście dla pieszych: ul. Nyska
 - Przejście dla pieszych: ul. Prószkowska - Laurowa
 - Przejście dla pieszych: ul. Wróblewskiego
- 2) Rozbudowę systemu dynamicznej informacji parkingowej na Centrum Przesiadkowym Opole Zachód
- 3) Opracowanie, zatwierdzenie i wdrożenie alternatywnego projektu inżynierii ruchu dla skrzyżowań:
 - Węzeł Opole Wschód,
 - Skrzyżowanie ul. Kowalczyków - Mieszka I - Jagiellonów
- 4) Skrzyżowanie Ozimska - Plebiscytowa wraz z utrzymaniem parametrów koordynacji na całej długości ul. Ozimskiej, w tym do dokonania niezbędnych korekt wszystkich trzech typów koordynacji ciągu. Budowa czterech stacji meteorologicznych, w lokalizacjach:
 - Ul. Wrocławska,
 - Ul. Strzelecka - PDP ul. Strzelecka - Groszowicka,
 - Obwodnica Czarnowasów (Okolice ronda trzywłotowego - łącznik z ul. Sobieskiego, ul. Mikołaja) wraz z budową monitoringu CCTV,
 - Ul. Częstochowska.
- 5) Budowa łącza światłowodowego wraz z wyposażeniem w niezbędną infrastrukturę do siedziby MZD.

Równocześnie w ramach Umowy nr MZD.022.95.IU.2026 z dnia 13.05.2026 r. realizowana jest wymiana przycisków dla pieszych oraz urządzeń sygnalizacji dźwiękowej na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych celem dostosowania do wymogów nowelizacji Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 21.10.2022 r. (Dz.U. z 2022 r. poz. 2377). Celem modernizacji jest rozszerzenie funkcjonalności urządzeń, o możliwość harmonogramowania ich pracy oraz możliwość wzbudzania emisji sygnału poprzez trzykrotne użycie przycisku zgłoszeniowego. Prace są prowadzone na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych włączonych do Systemu ITS, wymienionych poniżej:

1. SK Niemodlińska - Wojska Polskiego - Hallera (S001)
2. PDP .ul. Hallera (S002)
3. SK Obwodnica Północna - Luboszycka (S003)
4. SK Obwodnica Północna - Oleska (S004)
5. SK Obwodnica Północna - Częstochowska (S005)
6. SK Wrocławska - Domańskiego - Partyzancka (S007)
7. SK Wrocławska - Niemodlińska - Nysy Łużyckiej (S008)
8. SK Niemodlińska - Spychalskiego (S009)
9. SK Niemodlińska - Koszyka - Prószkowska (S010)
10. SK Ozimska - Witosza - Tysiąclecia (S011)
11. PDP Ozimska - Piotrkowska (S012)
12. SK Ozimska - Wiejska - Głogowska (S013)
13. SK Ozimska - Sandomierska (S014)
14. SK Ozimska - Horoszkiewicza (S015)
15. SK Ozimska - Plebiscytowa (S016)
16. SK Ozimska - Katowicka (S017)
17. SK Ozimska - Reymonta (S018)
18. SK 1 Maja - Reymonta (S019)
19. SK Batalionów Chłopskich - Oleska - Bohaterów Monte Cassino - Katowicka (S020)
20. SK Plebiscytowa - 1 Maja - Fabryczna (S021)
21. SK Kowalczyków - Mieszka I - Jagiellonów (S022)
22. PDP Strzelecka - Groszowicka (S023)
23. SK Budowlanych - OBI (S024)
24. PDP Budowlanych - Chorzowska (S025)
25. PDP Sobieskiego - Sołtysów (S026)
26. SK Jagieły - Wolności (S027)
27. SK Sosnkowskiego - Horoszkiewicza - Szarych Szeregów (S029)
28. SK Sosnkowskiego - Auchan (S030)
29. SK Sosnkowskiego - Mikołajczyka (S031)
30. SK Sosnkowskiego - Pużaka (S032)
31. SK Oleska - Pużaka - Wiejska - Lipowa (S033)
32. SK 1 Maja - Katowicka (S034)
33. PDP Piastowska - Zamkowa (S035)
34. SK Spychalskiego - pl. Piłsudskiego - Wrocławska - Lubiniecka (S036)
35. PDP 1 Maja - Korfantego (S037)
36. SK 1 Maja - Kołłątaja (S038)
37. PDP Pużaka - Grabowa (S039)
38. PDP Grudzicka (S040)
39. SK Oleska - Chabrów - Okulickiego (S041)
40. PDP Chabrów - Konwalii (S042)
41. PDP Ozimska - Kani (S043)
42. SK Niemodlińska - Dambonia (S046)
43. SK Szarych Szeregów - Sosnkowskiego (S050)
44. PDP Witosza - Tarnopolska (S051)
45. PDP Niemodlińska - Styki (S052)
46. SK Prószkowska - Mehla (S054).

W bieżącym roku zlecone zostaną również prace polegające na:

- 1) Rozbudowie istniejących skrzyżowań o przejazdy rowerowe
 - a. Skrzyżowanie ul. Oleska - Chabrów - Okulickiego (S41)
 - b. Skrzyżowanie ul. Ozimska - Sandomierska (S14)

- c. Skrzyżowanie ul. Oleska - Pużaka - Wiejska - Lipowa (S33)
- d. Skrzyżowanie ul. Wrocławska - Niemodlińska - Nysy Łużyckiej (S08)

2) Doposażeniu w monitoring wizyjny skrzyżowania Batalionów Chłopskich - Oleska - Bohaterów Monte Casino - Katowicka,

3) Budowie sygnalizacji świetlnej i rozbudowie o przejazd rowerowy przejścia dla pieszych na ul. Plebiscytowej w rejonie ul. Drzymały.

Wszystkie w/w prace realizowane są w ramach projektu pn. „Bezpieczny transport w Aglomeracji Opolskiej”, na który pozyskano dofinansowanie wysokości 85% wartości z Funduszy Europejskich dla Opolskiego 2021 - 2027.

Wnioskowana dokumentacja systemu ITS jest do wglądu w Miejskim Zarządzie Dróg w Opolu po wcześniejszym umówieniu się.

W odpowiedzi na interpelację radnego Edwarda Odelgi w sprawie udzielenia wyjaśnień dotyczącej inwestycji Osiedla Sady przy ul. Wrocławskiej w Opolu udzielono odpowiedzi, że tut. organ decyzją nr 286/19 z dnia 4.04.2019 znak UAB.6740.166.2019.MF zatwierdził projekt budowlany i udzielił pozwolenia na budowę dla Osiedla Sady - Bierkowice sp. z o. o. sp.k., 45-837 Opole ul. Wrocławska 137 obejmujące: budowę 28 budynków mieszkalnych jednorodzinnych w zabudowie szeregowej z wbudowanymi garażami jednostanowiskowymi (4 szeregi po 7 budynków każdy - oznaczone A-D, budynki odpowiednio A1-A7, B1-B7, C1-C7, D1-D7) wraz z instalacjami po terenie: elektroenergetyczne linie zasilające WLZ, gazowe instalacje zasilające, instalacje KS do pierwszej studzienki rewizyjnej oraz instalacje Kd do pierwszej zbiorczej studzienki rewizyjnej (budynki kat.I) na terenie dz. nr 1313/28, 1314/6 k.m. 12, obręb Bierkowice. Przedmiotowa decyzja została wydana na podstawie obowiązującego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Bierkowice - Zachód w Opolu zatwierdzonego uchwałą Rady Miasta Opola nr XIV/243/15 z dnia 27 sierpnia 2015 r. (Dz.Urz. Woj. Op. z dnia 21 września 2015 r. poz. 2009).

Wyżej wymienione akta sprawy nr UAB.6740.166.2019.MF przekazano do Wojewody Opolskiego pismem z dnia 26.10.2020 r. znak sprawy UAB.6740.166.2019.MF za śladem pisma nr IN.I.7721.12.34.2020.ATŚ z dnia 22.10.2020 r. Do dnia dzisiejszego nie zostały zwrócone do tut. Organu.

Zapisy miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Bierkowice – Zachód w Opolu wskazują obsługę komunikacyjną dla poszczególnych terenów, w tym dla terenów: 13MN, 14MN, 15MN od terenu 7KDW, który obejmuje drogę wewnętrzną ul. Osiedle Sady.

Określenie faktycznego i prawnego dostępu do drogi publicznej wydział Architektury i Budownictwa bada w oparciu o informacje z Miejskim Zarządem Dróg, który jest zarządcą wszystkich dróg publicznych w Opolu.

Wydanie decyzji o pozwoleniu na użytkowanie obiektu budowlanego należy co do zasady do właściwości powiatowego inspektora nadzoru budowlanego (PINB).

Jednocześnie wyjaśniono, że tut. organ decyzją nr 362/08 z dnia 27.05.2008 r. znak UAB.KM.73530-336/08 zatwierdził projekt budowlany i udzielił pozwolenia na budowę dla

Auto -Salon Janus i Rusnak Spółka Jawna dla inwestycji polegającej na budowie osiedla domków jednorodzinnych w zabudowie szeregowej w Opolu przy ul. Wrocławskiej, dz. nr 77/3, 77/6 k.m. 12, 10 obręb Bierkowice.

Przedmiotowa decyzja została wydana na podstawie decyzji o warunkach zabudowy z dnia 16.11.2007 r. znak UAB.KM.7331-254/07. Dostęp do drogi zapewniony jest przez projektowany zjazd od ul. Wrocławskiej. W warunkach zabudowy przytoczone jest postanowienie nr MZD-TP2-05/182969/NA-6282/07 z dnia 12.10.2007 r. w odniesieniu do pasa drogowego. Do pozwolenia na budowę dołączona została decyzja Miejskiego Zarządu Dróg z dnia 7.04.2008 r. znak MZD-TP2-01-3/28-1/349/NA-1980/08 o zezwoleniu na budowę zjazdu z ul. Wrocławskiej (działka nr 1131/222), stanowiącej ciąg drogi krajowej nr 414 na projektowaną drogę wewnętrzną dla potrzeb projektowanego osiedla mieszkaniowego – 40 budynków jednorodzinnych w zabudowie szeregowej na działkach nr 77/3, 77/6 km. 12 obręb Bierkowice.

W opisie projektu zagospodarowania terenu zwarta jest informacja, że przez teren inwestycji prowadzi obecnie gruntowa droga (niewyodrębniona geodezyjnie) służącą jako dojazd do pól. Projekt zagospodarowania przewiduje pozostawienie tego dojazdu co zostało pokazane w części graficznej.

Radny Tobiasz Gajda

W odpowiedzi na interpelację w sprawie bezpieczeństwa na Pl. Kopernika oraz wokół CH. Solaris, udzielono odpowiedzi, iż wskazany teren jest objęty bieżącą kontrolą Straży Miejskiej.

W związku z pojawiającymi się sygnałami dotyczącymi gromadzenia się młodzieży, osób w kryzysie bezdomności oraz innych zachowań mogących zakłócać porządek publiczny, od połowy lutego 2026 r. na wskazanym obszarze prowadzone są patrole prewencyjne Straży Miejskiej, w szczególności w rejonie deptaka wokół CH Solaris, sklepu Żabka oraz terenu przejścia w kierunku Małego Rynku. Podczas patroli szczególną uwagę zwraca się na gromadzenie się młodzieży i innych osób, osób w kryzysie bezdomności zakłócających ład i porządek publiczny, spożywanie alkoholu, zaśmiecanie terenu, używanie słów wulgarnych oraz inne zachowania mogące negatywnie wpływać na bezpieczeństwo i porządek publiczny.

Patrole piesze realizowane są w dwóch zmianach, w godzinach:

- I zmiana: 8:00-9:00 oraz 11:00-12:00,
- II zmiana: 16:00-17:00 oraz 19:00-20:00.

Teren objęty jest również obserwacją za pośrednictwem miejskiego systemu monitoringu, w zakresie objętym zasięgiem kamer. Dodatkowo od 27 lipca br., w porozumieniu z Komendantem Miejskim Policji w Opolu, wprowadzono wspólne patrole piesze Policji i Straży Miejskiej, których zadaniem jest monitorowanie wskazanego obszaru i reagowanie na występujące zagrożenia.

Od 16 lutego br. Straż Miejska w Opolu przeprowadziła w rejonie wskazanym w interpelacji łącznie 426 kontroli i interwencji. Ponadto, w ramach działań profilaktycznych, przeprowadzono prelekcje w szkołach znajdujących się w pobliżu tego obszaru, dotyczące odpowiedzialności prawnej nieletnich.

Straż Miejska w Opolu będzie na bieżąco monitorować sytuację w tym rejonie i w razie potrzeby, podejmować dalsze działania adekwatne do zaistniałych okoliczności. Prowadzone działania prewencyjne będą ukierunkowane na ograniczenie i wyeliminowanie negatywnych zjawisk występujących na wskazanym terenie.

Jednocześnie, we wskazywany rejon kierowane są patrole piesze i zmotoryzowane z Komisarzatu I Policji w Opolu, Wydziału Sztab Policji KMP w Opolu, Samodzielnego Pododdziału Policji w Opolu, w ramach patroli ponadnormatywnych oraz dzielnicowy w trakcie codziennego obchodu. Od 1 marca br. funkcjonariusze interweniowali 61 razy w związku ze spożywaniem alkoholu w miejscach niedozwolonych, zakłócaniem ładu i porządku publicznego oraz spoczynku nocnego. W wyniku interwencji nałożono 10 mandatów karnych, sporządzono jeden wniosek o ukaranie do Sądu Rejonowego w Opolu, przewieziono 3 osoby nietrzeźwe do Policyjnej Izby dla Osób Zatrzymanych, odwieziono do miejsca zamieszkania 3 osoby (w tym 2 nieletnich) oraz w trzech przypadkach zakończono interwencję przez pouczenie.

W dniu 17 lipca br. przeprowadzono spotkanie z Dyrektorem CH Solaris, podczas którego omówiono sytuację związaną z występującymi zagrożeniami wokół placówki, a także sposoby reagowania na popełniane wykroczenia, niewłaściwe zachowania nieletnich, nietrzeźwych oraz osób w kryzysie bezdomności. Ważnym elementem jest formalne zgłoszenie zawiadomień o popełnianych wykroczeniach, a także zabezpieczenie materiału dowodowego w postaci nagrań z monitoringu. Ponadto omówiono zasady współpracy z ochroną obiektu i niezwłoczną reakcję na niewłaściwe zachowania.

I Zastępca Komendanta Miejskiej Policji w Opolu zwraca również uwagę na fakt, że cytowane przez radnego zdarzenie z dnia 4 lipca br. nie miało miejsca na Pl. Kopernika tylko w innej części miasta, a sprawca został zatrzymany i rozliczony procesowo.

Funkcjonariusze Komendy Miejskiej Policji w Opolu nadal będą realizowali zadania na I, II i III zmianie przy Pl. Kopernika, wokół CH Solaris oraz Wzgórza Uniwersyteckiego, a dzielnicowy właściwy miejscowo – „zadanie priorytetowe” podczas codziennej służby.

Radna Lilianna Łucziewicz

W związku z interpelacją dotyczącą krytycznego stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego na ulicy Leonida Teligi radna uzyskała odpowiedź, że obecnie trwa przebudowa ul. Teligi. Inwestycja obejmując rozbudowę ul. Teligi w zakresie budowy ciągu pieszo – rowerowego, oświetlenia i odwodnienia a jej wartość to około 6 300 000,00 zł. Przebudowa kolejnego odcinka wymaga uprzedniego opracowania dokumentacji projektowej oraz zapewnienia źródeł finansowania na realizację inwestycji. Zadanie będzie rozpatrywane do realizacji w kolejnych latach, w zależności od dostępności środków finansowych.

Radny Jan Dambon

W odpowiedzi na interpelację dotyczącą możliwości przejazdu przez budowane rondo w okolicy Makro wyjaśniono, iż nie ma możliwości przychylenia się do przedstawionego wniosku.

Proponowane we wniosku rozwiązanie nakładałoby na Wykonawcę dodatkowe obowiązki tj.: sporządzenie kolejnego etapu tymczasowej organizacji ruchu, wykonania dodatkowego oznakowania i jego odbioru, a następnie co najmniej dwukrotnej jego zmiany w ciągu dnia. Możliwość czasowego przejazdu przez rondo przez wszystkich uczestników ruchu stwarzałoby istotne zagrożenie dla bezpieczeństwa, szczególnie w związku z intensywnością ruchu oraz specyfiką prowadzonych robót.

Dodatkowe utrudnienia formalne i organizacyjne na końcowym etapie inwestycji mogłyby jedynie spowodować zagrożenie opóźnień w jej realizacji.

W dniu 24.07.2026 r. Wykonawca przesłał zawiadomienie o wprowadzeniu w dniu 31.07.2026 r. kolejnego etapu tymczasowej organizacji ruchu, zgodnie z którą rondo biskopowe będzie dostępne we wszystkich kierunkach dla wszystkich uczestników ruchu. Wprowadzenie tej organizacji ruchu spowoduje zakończenie aktualnych utrudnień.

Interpelacja radnego Jana Dambonia dotyczyła prośby o remont ul. Prószkowskiej na odcinku od Ronda Politechniki Opolskiej do ul. Wyszomierskiego. Radny uzyskał odpowiedź, że w bieżącym roku zaplanowano remont nawierzchni bitumicznej ul. Prószkowskiej wraz z naprawą poboczy na dwóch odcinkach, tj.:

1. od skrzyżowania z ul. Wiosenną do posesji nr 137 (zjazd do supermarketu Dino)
 2. od skrzyżowania z ul. Statra Droga do skrzyżowania z ul. Harmonijną
- pozostałe odcinki ulicy w tym odcinek od Ronda Politechniki do ul. Wiosennej, będą sukcesywnie remontowane w kolejnych latach budżetowych.

Ponadto lokalne ubytki i nierówności będą usuwane na bieżąco, w ramach bieżącego utrzymania dróg.

W odpowiedzi na interpelację radnego Jana Dambonia dotyczącą sieci wodociągowej w Sławicach wyjaśniono, że eksploatację miejskiej sieci wodociągowej na terenie Miasta Opola w dzielnicy Sławice prowadzi Spółka Wodociągi i Kanalizacja w Opolu.

W związku z powyższym przedmiotowa interpelacja została przekazana według właściwości do Wodociągów i Kanalizacji Sp. z o.o, celem udzielenia stosownej odpowiedzi.

W związku z interpelacją radnego Jana Dambonia dotyczącą oświetlenia ścieżki pieszo-rowerowej tzw. Północna Bis, z uwagi na konieczność przeprowadzenia dodatkowych konsultacji z Zakładem Komunalnym w Opolu, odpowiedź na interpelację zostanie udzielona do dnia 11 września 2026 r.

W odpowiedzi na interpelację radnego Jana Dambonia w sprawie uszkodzonej balustrady mostu nad Potokiem Prószkowskim znajdującym się w ciągu drogi transportu rolnego wyjaśniono, że we wskazanym w interpelacji miejscu znajduje się obiekt mostowy W8 będący własnością Gminy Opole i pozostający w zarządzie Miejskiego Zarządu Dróg w Opolu. Po przeprowadzeniu wizji lokalnej, inspektorzy MZD w Opolu potwierdzili uszkodzenie obiektu tj. zniszczenie 3 przęseł balustrady od strony dolnej wody, do którego doszło najprawdopodobniej w wyniku uderzenia pojazdu w balustradę. Po wykonaniu wizji lokalnej podjęto doraźnie działania polegające na zabezpieczeniu i wygradzeniu miejsca awarii. W kolejnym etapie zostanie usunięta wyłamana część balustrady i zastąpiona tymczasowym wygradzeniem tak, by zabezpieczyć ruch pieszych i rowerzystów. Docelowo należy doposażyć obiekt w nowe urządzenie zabezpieczające – barieroporęcze, co wymaga opracowania projektu technicznego oraz przeprowadzenia szeregu czynności administracyjnych (min. postępowania na wyłonienie wykonawcy projektu, a w kolejnym etapie postępowania na wyłonienie wykonawcy robót budowlanych), w związku z czym czynności te będą realizowane w kolejnych etapach.

Radny Marek Kawa

W związku z interpelacją w sprawie aktualnego stanu planowanej inwestycji hotelowo-SPA przy ul. Stefanii Sempołowskiej w Opolu wyjaśniono, iż decyzja nr 523/22 wydana przez Prezydenta Miasta Opola, o zatwierdzeniu projektu budowlanego i udzieleniu pozwolenia na budowę obejmujące przebudowę istniejącego budynku zabytkowego na funkcję hotelową w Opolu przy ulicy Sempołowskiej 2 stała się ostateczna 20 kwietnia 2023 roku.

Z informacji uzyskanych od właściciela wynika, że planowana realizacja inwestycji powinna zamknąć się w terminie 18 miesięcy, natomiast Miasto nie ma możliwości zweryfikowania tych informacji. Inwestor nadmienił również, że wszelkie pytania dotyczące etapów realizacji oraz prowadzonych prac można kierować bezpośrednio do niego.

Jednocześnie inwestorowi przekazano uwagi i sygnały mieszkańców dotyczące obecnego stanu nieruchomości, w tym także niepokoje mieszkańców związane z zabezpieczeniem, uporządkowaniem i estetyką wskazanego terenu.

W odpowiedzi na interpelację radnego Marka Kawy w sprawie zapewnienia bezpiecznej możliwości przekraczania ul. Domańskiego w Opolu, w rejonie ul. 10 Sudeckiej Dywizji Zmechanizowanej wyjaśniono, że w stanie istniejącym takie miejsce już się znajduje.

Wyznaczone jest przejście dla pieszych przez ul. Domańskiego, bezpośrednio przy skrzyżowaniu z ul. 10 Sudeckiej Dywizji Zmechanizowanej. Jednocześnie ul. 10 Sudeckiej Dywizji Zmechanizowanej znajduje się w strefie ograniczonej prędkości do 30 km/h, na tej drodze zlokalizowane są dwie pary progów zwalniających wyspowych oraz dwa wyniesione skrzyżowania. Ponadto w strefach ograniczonej prędkości ogranicza się liczbę przejść dla pieszych w celu umożliwienia legalnego przekraczania jezdni przez pieszych w dowolnym miejscu, gdyż w przypadku wyznaczonego przejścia, na pieszych nakładany jest obowiązek korzystania z niego, kiedy zamierza on przekroczyć jezdnię i znajduje się w odległości mniejszej niż 100 m od tego przejścia.

Niemniej jednak na ul. 10 Sudeckiej Dywizji Zmechanizowanej utworzono przejście dla pieszych w rejonie zjazdu na ul. Przylesie, przejście to znajduje się pomiędzy parą przystanków autobusów komunikacji miejskiej.

Przy wyjściu z terenów osiedla przy ul. 10 Sudeckiej Dywizji Zmechanizowanej 2-2A znajduje się dojście do chodnika biegnącego wzdłuż ulicy. Piesi są tam zobowiązani przekraczać jezdnię na zasadach ogólnych Prawa o Ruchu Drogowym, tj. po wcześniejszym ustąpieniu pierwszeństwa poruszającym się pojazdom. Ponadto miejsce przekraczania jezdni przez pieszych opuszczających lub zmierzających do ww. osiedla znajduje się pomiędzy progami zwalniającymi, a wyniesionym skrzyżowaniem, czyli elementami spowalniającymi ruch. W opinii tut. Urzędu takie rozwiązanie zapewnia bezpieczeństwo pieszych.

szerokość chodnika wychodzącego z osiedla jest niewystarczająca do wyznaczenia przejścia dla pieszych zgodnego z obowiązującymi przepisami, a sam chodnik leży w całości na terenach prywatnych. W związku z powyższym tut. Urząd nie ma możliwości wyznaczenia przejścia dla pieszych w tej lokalizacji.

Jednocześnie wyjaśniono, że przytoczona w tytule interpelacji ul. Przegląd nie istnieje w mieście Opolu.

Radna Barbara Kamińska

W odpowiedzi na otrzymaną interpelację w sprawie remontu nawierzchni podwórka przy ul. Wrocławskiej 52-54-56 w Opolu wyjaśniono, że zgodnie z informacją uzyskaną z Miejskiego Zarządu Lokali Komunalnych w Opolu główną przyczyną złego stanu technicznego terenu jest jego nieprawidłowe użytkowanie.

Wskazany teren jest terenem mieszkaniowym i nie stanowi ani drogi, ani parkingu, a w ten sposób jest wykorzystywany, co przyczynia się do jego stopniowej degradacji. Degradacja wskazanego terenu następuje również m.in. przez ciężkie pojazdy odbierające odpady komunalne z miejsca składowania odpadów, zlokalizowanego we wskazanym wnętrzu podwórzowym.

W przedmiotowej sprawie odbyło się spotkanie z mieszkańcami ww. nieruchomości, podczas którego ustalono, że Gmina Opole przeprowadzi prace na terenie przy ul. Wrocławskiej 54-56 w Opolu poprzez wykorytowanie, wyrównanie oraz utwardzenie terenu, niemniej jednak przeprowadzenie wskazanych prac uwarunkowane jest zmianą lokalizacji miejsca składowania

odpadów komunalnych, z którego korzystają Wspólnoty Mieszkaniowe przy ul. Wrocławskiej 52-54-56 w Opolu. Brak zmiany lokalizacji miejsca składowania odpadów nie pozwoli na wyeliminowanie poruszania się po wskazanym terenie pojazdów o bardzo wysokim tonażu (m.in. pojazdów firmy Remondis). Taka sytuacja doprowadzi w krótkim czasie do ponownego zniszczenia nawierzchni podwórza.

Podczas ww. spotkania mieszkańcy zostali poinformowani, że koszty związane ze zmianą lokalizacji miejsca gromadzenia odpadów komunalnych oraz prace związane z budową nowej wiaty śmietnikowej ponoszą podmioty z niej korzystające, tj. Wspólnoty Mieszkaniowe przy ul. Wrocławskiej 52-54-56 w Opolu. Wszystkie zainteresowane osoby zaakceptowały przedstawione rozwiązanie.

W dniu 1 kwietnia 2026 r. odbyło się spotkanie przedstawicieli nieruchomości przy ul. Wrocławskiej 54 i 56 w Opolu oraz pracowników Miejskiego Zarządu Lokali Komunalnych w Opolu, podczas którego została ustalona nowa lokalizacja obudowy śmietnikowej. Poinformowano równocześnie zainteresowane Wspólnoty, że warunkiem wydania przez Gminę Opole zgody na realizację prac we wskazanej lokalizacji jest jednoczesna zgoda wszystkich podmiotów współkorzystających z aktualnej obudowy śmietnikowej, oraz poniesienie kosztów jej realizacji wraz z kosztami rozbiórki dotychczasowej obudowy i uprządkowania terenu.

Radny Sławomir Batko

W odpowiedzi na interpelację dotyczącą działań podejmowanych przez Miasto Opole w związku z przewidywanym zwiększeniem natężenia ruchu samochodów ciężarowych, wynikającym z planowanej budowy obiektu magazynowo-logistycznego w rejonie Turawa Park wyjaśniono, że planowana inwestycja zlokalizowana jest poza granicami administracyjnymi Miasta Opola. Ewentualny wzrost ruchu pojazdów związany z jej funkcjonowaniem może jednak mieć wpływ na układ komunikacyjny Opola, dlatego Miasto pozostaje zainteresowane monitorowaniem sytuacji i jej potencjalnych konsekwencji dla ruchu na drogach miejskich.

Drogi, które mogą stanowić dojazd do planowanej inwestycji, są drogami publicznymi i gólnodostępnymi. Oznacza to, że korzystanie z nich przez uczestników ruchu, w tym pojazdy ciężarowe, odbywa się na zasadach określonych w przepisach prawa dotyczących ruchu drogowego oraz zarządzania drogami publicznymi.

Jednocześnie należy wyraźnie rozróżnić wpływ inwestycji na ruch drogowy od kompetencji poszczególnych zarządców dróg. Miejski Zarząd Dróg w Opolu odpowiada za drogi pozostające w zarządzie Miasta Opola, natomiast nie posiada kompetencji do uzgadniania samej inwestycji zlokalizowanej poza granicami miasta ani do określania organizacji ruchu na drogach pozostających w zarządzie innych podmiotów.

Miasto Opole będzie jednak monitorować rozwój sytuacji, mając na uwadze konieczność zapewnienia sprawnego i bezpiecznego funkcjonowania miejskiego układu drogowego oraz ochronę interesów mieszkańców w przypadku wystąpienia rzeczywistych, negatywnych skutków komunikacyjnych związanych z funkcjonowaniem przedmiotowej inwestycji.

Radny Przemysław Pospieszyński

W związku z interpelacją radnego Przemysława Pospieszyńskiego dotyczącą naprawy zerwanej nawierzchni w rejonie garaży przy ul. Luboszyckiej wyjaśniono, że wskazane roboty gazownicze nie były prowadzone w pasie drogowym. Droga dojazdowa do garaży nie jest zlokalizowana na terenie zarządzanym przez Miejski Zarząd Dróg w Opolu związku z tym Zarząd nie posiada wiedzy o terminie odtworzenia przedmiotowej nawierzchni. Działki, na których zlokalizowano przebieg gazociągu znajdują się w wieczystym użytkowaniu Opolskiej Spółdzielni Mieszkaniowej „Przyszłość”.