

**INFORMACJA
PRZEWODNICZĄCEJ RADY MIASTA OPOLA**

o interpelacjach radnych na sesję Rady Miasta Opola w dniu 25 września 2025 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 Bień

W nawiązaniu do interpelacji w kwestii stanu technicznego budynku Niepublicznego Żłobka "Bajkowo" w Opolu zlokalizowanego przy ul. H. Sienkiewicza 17 oraz ewentualnego zagrożenia bezpieczeństwa pieszych, Państwowy Powiatowy Inspektor Nadzoru Budowlanego wyjaśnił co następuje.

W wyniku kontroli przeprowadzonej dnia 02.07.2025 r. w sprawie utrzymania budynku zlokalizowanego przy ul. H. Sienkiewicza 17 w Opolu, ze szczególnym uwzględnieniem stanu technicznego elewacji, właściciel nieruchomości dokonał wzmocnienia gzymsu znajdującego się w narożu budynku pod okapem oraz naprawił miejscowe odspojenia i ubytki tynku na elewacji szczytowej przedmiotowego budynku.

Radny Tobiasz Gajda

W odpowiedzi na interpelację w kwestii zwołania Młodzieżowego Okrągłego stołu w Opolu wyjaśniono, że prace w ramach projektu Urban Lab Opole przebiegają zgodnie z harmonogramem. Pracami kieruje koordynator Urban Lab Opole Jacek Kasprzyk. Realizatorem projektu w imieniu miasta jest Miejska Biblioteka Publiczna. Aktualnie trwają prace związane z adaptacją lokalu, oraz przetargi na jego wyposażenie. W ogólnodostępnym sondażu wybrano także logo UrbanLab. Na parterze budynku Centrum Przesiadkowego działa tymczasowo także punkt UrbanCafe, do którego zgłaszają się zainteresowani działalnością Urban Lab mieszkańcy, w tym opolska młodzież i członkowie Młodzieżowej Rady Miasta. Wysłuchujemy się w zgłaszane tam pomysły i potrzeby, które w miarę rozwoju projektu trafią do wdrożenia. UrbanCafe jest ogólnodostępne. W obliczu powyższych faktów trudno odnaleźć sugerowany przez Pana konflikt, czy nadzwyczajną potrzebę ingerencji ze strony mediatora. Jak każdy projekt, także Urban Lab ma swoich krytyków, bądź osoby, które inaczej widziałyby jego realizację, nie może to jednak zatrzymywać jego wdrożenia, tym bardziej, że wiele osób bardzo pozytywnie ocenia tę inicjatywę i pomysły, które będą realizowane. Również spośród młodych osób, które odwiedziły już UrbanCafe. UrbanLab to projekt partycypacyjny. Zapraszam zatem do UrbanCafe każdego zainteresowanego. W UrbanCafe można poznać także kolejne etapy projektu. Szacujemy, że oficjalne otwarcie UrbanLab nastąpi już w listopadzie.

W odpowiedzi na interpelację radnego Tobiasza Gajdy w sprawie pojazdów długotrwale nieużytkowanych, wyjaśniono, że przeprowadzono kontrole we wskazanych lokalizacjach. W stosunku do trzech pojazdów, parkujących przy ul. Złotej, ul. Niemodlińskiej na parkingach przy Centrum Przesiadkowym i pawilonie Karo, zlecenie w sprawie ich usunięcia, w trybie przewidzianym w art. 50a Prawa o ruchu drogowym, przekazano do Straży Miejskiej w Opolu. W zakresie ul. Wapiennej trwa procedura ustalenia właścicieli dwóch pozostawionych pojazdów. Po ustaleniu danych skierowane zostanie do nich pismo o konieczności uporządkowania pojazdów lub ich zabrania. W przypadku braku reakcji ze strony właścicieli podjęta zostanie decyzja o ich usunięciu. Pod koniec roku zostaną ponownie przeprowadzone kontrole na parkingach przy ul. Niemodlińskiej.

Radny Edward Odelga

W odpowiedzi na interpelację dotyczącą m.in. stanu i prognozy zadłużenia Miasta Opola, przedstawiono wyjaśnienia, które pozwolą na właściwe zrozumienie zapisów Wieloletniej Prognozy Finansowej (WPF).

WPF jest dokumentem planistycznym, który stanowi prognozę finansową gminy w perspektywie wieloletniej. Określa on możliwe dochody i wydatki miasta oraz przewidywane przychody i rozchody, w tym kredyty oraz spłaty istniejącego zadłużenia. Dokument ten wskazuje maksymalny poziom długu, jaki miasto mogłoby osiągnąć przy założeniu realizacji wszystkich ujętych w nim inwestycji, a jednocześnie pełni funkcję narzędzia zapewniającego utrzymanie stabilności finansowej i spełnienie wymogów ustawowych. Podkreślono przy tym, że prognoza zawarta w WPF nie stanowi decyzji o zaciągnięciu długu, lecz wyznacza górny pułap potencjalnych potrzeb finansowych.

Na dzień 31 sierpnia 2025 r. zadłużenie Miasta Opola wynosi 637 mln zł. W konsekwencji, kwota 771,7 mln zł, o której mowa w WPF, nie odzwierciedla faktycznego obecnego zadłużenia, lecz stanowi planowany poziom długu na koniec 2025 r., przy założeniu pełnej realizacji inwestycji finansowanych w całości lub w części kredytami i pożyczkami.

Dlatego też różnica pomiędzy obecnym poziomem zadłużenia, a wartością planowaną w WPF może w praktyce kształtować się odmiennie, gdyż ostateczny poziom długu będzie zależny od szeregu okoliczności, w tym od:

- ☐ faktycznego tempa i zakresu realizacji poszczególnych inwestycji,
- ☐ możliwości pozyskania środków zewnętrznych (fundusze UE, budżet państwa),
- ☐ bieżących spłat już istniejących zobowiązań, które ograniczają wzrost zadłużenia.

Zgodnie z uchwałą nr XIX/312/25 Rady Miasta Opola z dnia 28 sierpnia 2025 r. zmieniającą uchwałę w sprawie uchwalenia Wieloletniej Prognozy Finansowej Miasta Opola planuje się, że ogólna kwota długu w 2026 r. wzrośnie o 103,5 mln zł. Środki te posłużą sfinansowaniu całości lub części inwestycji wykazanych w wykazie przedsięwzięć stanowiącym załącznik nr 2 do uchwały, jak również przedsięwzięć, które zostały dopiero wprowadzone w formie nowych zadań inwestycyjnych, bądź przesunięte do wykonania na rok 2026, o czym mowa w załączniku nr 3 do uchwały.

Z WPF wynika, że w roku 2026 przewiduje się realizację szeregu inwestycji (już nazwanych i ściśle zaplanowanych) na łączną kwotę ponad 374 mln zł, z czego część zostanie pokryta z dofinansowania zewnętrznego, natomiast pozostała część będzie wymagać zaangażowania środków własnych miasta zarówno w postaci finansowania zwrotnego, o którym mowa powyżej, jak i przychodów ze sprzedaży majątku komunalnego.

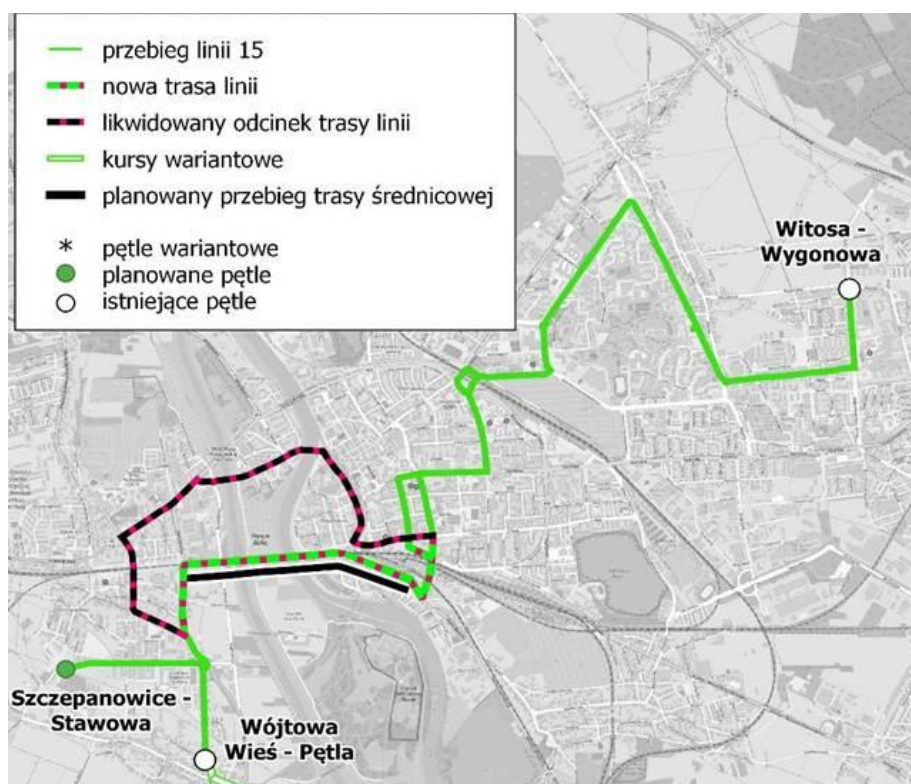
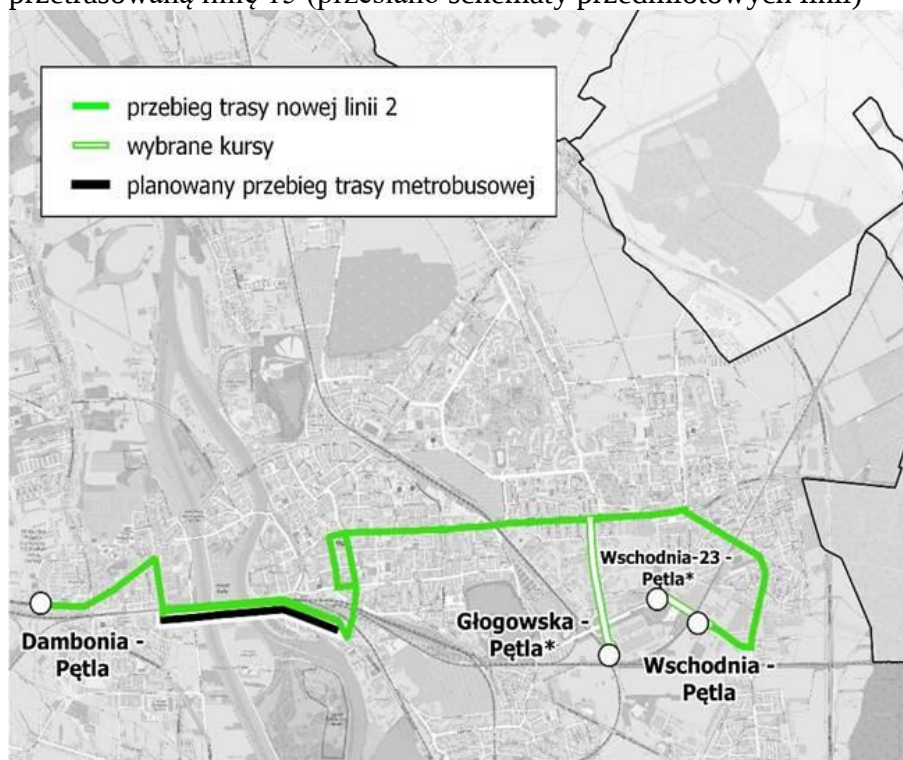
Odnosząc się do zadania pn. „Budowa infrastruktury na potrzeby rozwoju transportu publicznego w Opolu” na kwotę wydatków majątkowych w łącznej wysokości 269,7 mln zł, określanego w przestrzeni medialnej jako „trasa średnicowa” wyjaśniono, że zadanie to ujęte zostało w Wykazie przedsięwzięć, stanowiącym załącznik do uchwały nr III/29/24 Rady Miasta Opola z dnia 20 czerwca 2024 r. zmieniającej uchwałę w sprawie uchwalenia Wieloletniej Prognozy Finansowej Miasta Opola. Oznacza to, że już od czerwca 2024 r. kwota planowanego długu uwzględnia finansowanie wkładu własnego tego zadania ze środków zwrotnych.

Ponadto w zakresie kosztów zaciągniętych kredytów w roku 2026 na obsługę zadłużenia miasta Opola planuje się przeznaczyć kwotę 44 mln zł. Kwota ta dotyczy zarówno kosztów obsługi obecnie posiadanego zadłużenia, jak i zadłużenia planowanego do zaciągnięcia do końca bieżącego roku i w roku 2026 w związku z realizacją zadań już ujętych w Wykazie przedsięwzięć WPF.

Wspomniane w interpelacji zadania związane z budową szkoły na Malince oraz budową basenu przy ul. Oleskiej są w fazie przygotowań i nie są na chwilę obecną ujęte w obowiązującej WPF. W związku z tym nie można wskazać zakładanej wartości tych inwestycji, źródeł finansowania ich realizacji, czy też kosztów funkcjonowania ewentualnie powstałych obiektów.

W kwestii nabycia terenu pod budowę szkoły udzielono odpowiedzi, iż teren na te potrzeby zostanie zakupiony w obszarze dzielnicy Malinka, natomiast nie leży w interesie Gminy wskazywanie konkretnego terenu zanim dojdzie do jego nabycia.

Nadto poinformowano, iż trasa średnicowa, w ciągu której utworzony zostanie korytarz BRT (Bus Rapid Transit) będzie obsługiwana przez dwie linie komunikacyjne – nową linię 2 oraz przetrasowaną linię 15 (przesłano schematy przedmiotowych linii)



W korytarzu BRT autobusy będą poruszały się z częstotliwością co 5 min (w szczycie komunikacyjnym), co daje codzienną realizację około 70+70 połączeń w jedną stronę.

W weekendy oraz w okresie wakacyjnym liczba kursów będzie dostosowana do zmniejszonego popytu. Przewidywana ilość pasażerów korzystających z tych połączeń wynosi 2,070 mln pasażerów rocznie, redukując emisję CO₂ o 4042,74 T/rok. Utworzenie korytarza BRT będzie miało globalny wpływ na komunikację indywidualną w mieście.

Utworzenie nowych, szybkich połączeń spowoduje transfer kierowców z samochodów osobowych do szybciej poruszających się (i tańszych) autobusów BRT, to wpłynie na mniejszą liczbę samochodów na innych trasach (np. AK-centrum) i zmniejszenie „korków”.

W odniesieniu do niesłusznie podnoszonych, medialnych obaw o „zakorkowanie” miasta autobusami, z całą stanowczością wskazano, że Opole wraz z uruchomieniem BRT nie zatrzyma się w „autobusowych korkach”. Przypomniano, że zjawisko kongestii drogowej zarówno w Opolu, jak i w całym kraju nasila się i trend ten nie zmieni się bez podjęcia radykalnych kroków (zamykanie centrów miast dla samochodów osobowych, drastyczne podnoszenie cen parkowania, zamykanie ulic i tworzenie tzw. ulic szkolnych, itp.). Z obserwacji pracowników Wydziału Transportu i Zrządzania Ruchem Urzędu Miasta Opola, a także osób zajmujących się komunikacją we Wrocławiu, Krakowie i Warszawie wynika, że jednym samochodem stojącym w korku porusza się przeciętnie 1,2 pasażera. Jednocześnie jednym autobusem przemieszcza się od 60 do 100 osób. Taki samochód osobowy zajmuje około 5 m (z przestrzenią przed i za), autobus natomiast od 14 do 21 m. Można więc z całą odpowiedzialnością przyjąć jako pewnik tezę, że opolskie (i nie tylko) korki zmieściłyby się do kilku autobusów, gdyby tylko kierowcy zrezygnowali z „komfortu” przemieszczania się samochodem (a właściwie stania w korku), wiążącego się także z uciążliwym i droгим poszukiwaniem miejsca postojowego.