ZARZĄD DRÓG POWIATOWYCH W OPOLU

Opole, 02.06.2026r.

SD.5280.111.2026.SI

Szanowna Pani
Magdalena Biejat
Wicemarszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej
ul. Wiejska 6
00-902 Warszawa

Odpowiadając na pismo nr BPS/043-58-1522-DZDPO/26 z dnia 12.05.2026r. dot. oświadczenia złożonego przez senatora Piotra Woźniaka podczas 58. posiedzenia Senatu RP w dniu 7 maja 2026r. informuję, co następuje.

Wniosek dotyczący przebudowy odcinka drogi powiatowej Nr 1712 O w m. Daniec w ciągu ul. Ozimskiej, polegającej na zastosowaniu rozwiązania w postaci wyspy kanalizującej na wjeździe do miejscowości dotyczy przebudowy na odcinku ok. 200 m, która jest możliwa do wykonania pod względem finansowym. Wprowadzenie proponowanego rozwiązania pozwoliłoby na dostosowanie parametrów drogi na tym fragmencie do obowiązujących warunków technicznych. Należy jednak wskazać, że pozostały odcinek drogi, poza zakresem planowanej przebudowy, nadal nie spełniałby wymaganych parametrów technicznych określonych dla przedmiotowej klasy drogi. W konsekwencji wykonanie przebudowy wyłącznie na odcinku objętym wnioskiem skutkowałoby powstaniem niejednorodnych parametrów geometrycznych i technicznych na całym ciągu drogowym.

Mając powyższe na uwadze, realizacja wskazanego rozwiązania wymagałaby rozważenia kompleksowego dostosowania całego odcinka drogi do obowiązujących warunków technicznych, co wiązałoby się ze znacznymi nakładami finansowymi, przekraczającymi obecnie możliwości budżetowe tut. jednostki.

W ocenie zarządcy drogi wyniki przeprowadzonego pomiaru natężenia ruchu nie potwierdzają potrzeby realizacji przebudowy drogi oraz wprowadzenia dodatkowych elementów organizacji ruchu w postulowanym zakresie.

Wszystkie zabiegi związane z dostosowaniem parametrów dróg powiatowych do warunków technicznych pod względem geometrii i nośności, nie mówiąc o elementach bezpieczeństwa ruchu takich jak wyspy spowalniające ruch na wjazdach do miejscowości, chodnikach, kanalizacji deszczowej, oświetlenie itd. wymagają ogromnych nakładów finansowych. Powiaty, a zwłaszcza te usytuowane wokół dużych miast, w tym Powiat Opolski, nie dysponują środkami umożliwiającymi realizację wszystkich zgłaszanych potrzeb. Niejednokrotnie poziom finansowania dróg powiatowych i otrzymanych dotacji z puli centralnej starcza zaledwie na 5-10 % potrzeb utrzymania ruchu. Realizacja kompleksowych działań inwestycyjnych w zakresie infrastruktury drogowej wymaga podjęcia działań zmierzających do zwiększenia poziomu finansowania, przy współudziale administracji rządowej oraz parlamentarzystów. Zasadne pozostaje podjęcie działań zmierzających do większego ukierunkowania środków subwencyjnych na potrzeby dróg powiatowych

Zarząd Dróg Powiatowych w Opolu
ul. Książąt Opolskich 27
45-005 Opole
e-mail: sekretariat@zdp.opole.pl
www.zdp.opole.pl tel.: 77 441 40 69/70

i lokalnych, przy jednoczesnym uwzględnieniu stopnia zaawansowania krajowego programu budowy dróg ekspresowych i autostrad.
Jednocześnie pragnę wskazać, że w ostatnich latach realizowano remonty dróg w wymiarze ok. 5-10 km rocznie, co przy łącznej długości sieci dróg pozostających w zarządzie Powiatu Opolskiego, tj. ok. 540 km dróg, powoduje, iż ponowne objęcie remontem konkretnego odcinka może nastąpić dopiero po upływie około 50 lat.

Wzrost zaangażowania finansowanego Powiatu Opolskiego oraz wdrożenie bardziej efektywnego modelu zarządzania remontami pozwoliły na wykonanie w okresie ostatnich dwóch lat remontów obejmujących ok. 65 km dróg, co w znacznym stopniu poprawiło sytuację na modernizowanych odcinkach.

Koszty związane z przebudową i rozbudową dróg wynoszą aktualnie średnio od 3 do 7 mln zł / km, co przy obecnych możliwościach budżetowych oraz dostępnych źródłach dofinansowania ogranicza zakres możliwych do realizacji inwestycji do ok. 2 km dróg rocznie.

Zaangażowanie organizacyjne oraz konsekwentnie prowadzone działania w zakresie pozyskiwania środków finansowych umożliwiły uzyskanie różnych form subwencji i dofinansowania na łączną kwotę ok. 11 mln zł na cele przebudów, remontów i utrzymania dróg.
Przy obecnych możliwościach finansowych bardziej zasadne wydaje się kierowanie środków na kompleksową poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego i stanu technicznego dróg niż realizacja pojedynczych zadań inwestycyjnych niezwiązanych bezpośrednio z poprawą samej infrastruktury drogowej.

W załączeniu przekazuję pismo Zarządu Dróg Powiatowych w Opolu skierowane do Wojewody Opolskiego, dotyczące kwestii finansowania dróg powiatowych w odniesieniu do pozostałych zarządców dróg.

Dyrektor

Zarządu Dróg Powiatowych w Opolu

mgr inż. Piotr Rybczyński

Załącznik:

- Pismo nr SD.5280.64.2025.MK z dnia 08.04.2025r. Zarządu Dróg Powiatowych w Opolu Skierowane do Wicewojewody Opolskiego

Otrzymują:

1. Adresat - 1 egz.
2. Aa - 1 egz.

Zgodnie z art. 13 Ogólnego Rozporządzenia o Ochronie Danych Osobowych z dnia 27 kwietnia 2016 r. (Dz. Urz. UE L 119 z 04.05.2016) informuję, że administratorem Pani/Pana danych osobowych jest Zarząd Dróg Powiatowych w Opolu. Klauzula informacyjna dostępna jest na stronie www.zdp.opole.pl, lub w siedzibie administratora pod adresem j.w.

ZARZĄD DRÓG POWIATOWYCH W OPOLU

Opole. 08.04.2025 r.

SD.5280.64.2025.MK

Sz. P. Piotr Pośpiech
Wicewojewoda Opolski

Zarząd Dróg Powiatowych w Opolu zarządza siecią dróg o łącznej długości 540.911 km. dysponując przy tym środkami finansowymi w kwocie ok 30.000.000. które stanowią ok 25 % budżetu Powiatu Opolskiego. Wydatkowane kwoty pozwoliły w 2024 r. dokonać remontów dróg powiatowych na długości ok 21 km, co stanowi ok 4% zarządzanych dróg. Z uwagi na uzyskane ceny w przeprowadzonym zamówieniu publicznym, rok 2024 r. był dla tut. Jednostki rokiem rekordowym.

Sytuacja finansowania dróg powiatowych w Polsce z budżetu państwa jest zdecydowanie trudniejsza niż pozostałych dróg publicznych. Na przykładzie województwa opolskiego jest to proporcja sięgająca nawet 1 do 8. Powiaty zarządzają kilkaset tysiącami kilometrów bieżących dróg publicznych kategorii powiatowych. Drogi te stanowią ciągi komunikacyjne połączenia miast będących siedzibami powiatów z siedzibami gmin i siedzib gmin między sobą tak więc pełnią istotną rolę w sieci dróg, co świadczy o tym, że powinny być dotowane w większej części ze środków Skarbu Państwa. Wg. danych Głównego Urzędu Statystycznego (stan na 2022 r.) drogi publiczne w Polsce mają następujący kilometraż:

- krajowe 19 459,5 km.
- wojewódzkie 29 597.4 km.
- **powiatowe 124 210,5 km.**
- gminne 254 312,9 km.

W ostatnich latach środki finansowe przeznaczane na drogi publiczne powiatowe są około ośmiokrotnie mniejsze w stosunku do dróg kategorii wojewódzkich licząc na jeden kilometr bieżący drogi oraz 40 krotnie mniejsze w zależności od województwa na drogi krajowe. Dysproporcja w finansowaniu dróg jest ogromna biorąc również pod uwagę natężenie ruchu i pracę która odbywa się na tych drogach. Sytuacja na drogach powiatowych w Polsce mogłaby ulec polepszeniu pod kątem bezpieczeństwa i poprawy stanu technicznego tych dróg, wymaga to jednak zmian systemowych poprzez wyrównanie proporcji dofinansowania.

Subwencja. która zostaje przydzielona powiatom powinna być zdecydowanie większa i uwzględniać w swoim założeniu zarówno długość dróg jak i pracę którą te drogi wykonują (np. pod kątem obciążenia ruchu). Trudna sytuacja powiatów i koncentracja kapitału w obrębie wielkich miast powoduje, że wpływy z podatków od nieruchomości czy z prowadzenia działalności gospodarczej koncentrują się w dużych miastach. Na przykładzie miasta Opola można stwierdzić, że dysproporcja jest ogromna bowiem m. Opole jest w czołówce dochodów przypadających na jednego mieszkańca, natomiast powiat opolski jeżeli chodzi o zamożność przebywających tam ludzi jest na jednym z ostatnich miejsc. co świadczy o tym. że większość mieszkańców powiatu opolskiego jest zameldowana i płaci podatki w Opolu. Dysproporcja w podatku sięga czasami kilkukrotnej różnicy w dochodach na jedną osobę, tak więc sposobem na rozwiązanie takiej sytuacji mogłoby być rozłożenie środków skierowanych w głównej mierze do miast. poprzez uzupełnienie subwencji dla znajdujących się w bardzo złej sytuacji finansowej powiatów położonych wokół dużych miast. czyli powiatów o nieproporcjonalnie niskich dochodach. Propozycją zmian jest m.in. zwiększenie subwencji ogólnej z rezerwy Ministra Infrastruktury na drogi publiczne zwłaszcza w powiatach (wyłączając miasta na prawach powiatu). która byłaby skierowana na przeprowadzenie remontów. Różnica w przeprowadzeniu remontu w porównaniu do inwestycji (z uwzględnieniem przebudowy infrastruktury) na przykładzie długości odcinka drogi na 1 km wynosi ok 1 do 10 między miejscowościami oraz 1 do 20 w miejscowościach. Koszt wykonania remontu (np. warstwy ścieralnej) wynosi ok 300.000 zł za 1 km, natomiast ten sam odcinek drogi, która podlega przebudowie lub rozbudowie wynosi ok od 6.000.000 mln do 8.000.000 mln. w zależności od infrastruktury.

Propozycją lepszego gospodarowania infrastrukturą drogową przez powiaty jest potrzeba przywrócenia Zarządów Dróg Powiatowych, które realizując zadania remontowe lub inwestycyjne będą mogły w sposób profesjonalny posiadając do tego odpowiednią zaplecze kadrowe zarządzać drogami m.in. poprzez dokonanie dalekosiężnych planów remontów, stosując przy tym racjonalną i odpowiednią technologię, która przełoży się na obniżenie kosztów wykonania prac.

Duże nakłady finansowe skierowane na drogi, pochodzące z różnych źródeł z obszaru dróg krajowych i wojewódzkich należałoby choćby w 10 % przekierować na remonty i odbudowę odwodnienia (rowy przydrożne) dróg powiatowych. Wprowadzenie odpowiednich rozwiązań pozwoli w przeciągu 10 lat od ich wdrożenia na znaczną poprawę niedoinwestowanych dróg powiatowych o nawierzchni bitumicznej z lat 70 i 80, dzięki czemu doczekają się one jej wymiany.

Z uwagi na powyższe wyjaśnienia. zwracam się z uprzejmą prośbą o podjęcie działań. które umożliwią zwiększenie pomocy finansowej zwłaszcza dla powiatów. które nie mają możliwości finansowych na utrzymanie dróg powiatowych w należytym stanie technicznym.

DYREKTOR
mgr inż. Piotr Rybczyński

Otrzymują:

1. Adresat - 1 egz
2. Aa - 1 egz.