

**Sprawozdanie z wykonania planu działalności
Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad ¹⁾
za rok 2025**

CZĘŚĆ A: Realizacja najważniejszych celów w roku 2025

Lp.	Cel	Mierniki określające stopień realizacji celu ²⁾			Najważniejsze planowane zadania służące realizacji celu ³⁾	Najważniejsze podjęte zadania służące realizacji celu ⁵⁾
		Nazwa	Planowana wartość do osiągnięcia na koniec roku, którego dotyczy sprawozdanie	Osiągnięta wartość na koniec roku, którego dotyczy sprawozdanie		
1	2	3	4	5	6	7
1.	Zwiększenie dostępności transportowej	1. Średni czas przejazdu pomiędzy ośrodkami wojewódzkimi. [min]	215,0	214,5	Realizacja zadań w ramach budowy, przebudowy, utrzymania i zarządzania ruchem.	Realizacja zadań w ramach budowy, przebudowy, utrzymania i zarządzania ruchem.
		2. Wskaźnik Drogowej Dostępności Transportowej (zastosowanie wskaźnika w procesie monitoringu).	Tak	Tak		
		3. Liczba miast z dostępem do sieci autostrad i dróg ekspresowych [szt.]	393	393		
2.	Poprawa usługi bezpieczeństwa w ruchu drogowym	1. Wskaźnik koncentracji wypadków drogowych na sieci dróg krajowych - liczba wypadków na 100 km drogi.	17,5 ⁴	18,1 ⁵	Realizacja zadań w ramach budowy, przebudowy, utrzymania i zarządzania ruchem.	Realizacja zadań w ramach budowy, przebudowy, utrzymania i zarządzania ruchem.
		2. Wskaźnik koncentracji zdarzeń drogowych przy pracy podczas wykonywania interwencji na sieci drogowej – liczba zdarzeń na 100 km drogi.	0,46 (łącznie dla wszystkich dróg) 1,40 (dla dróg klasy A i S) 0,064 (dla pozostałych dróg)	0,60 (łącznie dla wszystkich dróg) 1,90 (dla dróg klasy A i S) 0,062 (dla pozostałych dróg)		
3.	Poprawa usługi wiarygodności sieci drogowej	Utrzymanie czasu podróży na odcinkach dróg o SDRR powyżej 50 tys. poj. [%]	Tak	Tak	Realizacja zadań w ramach budowy, przebudowy,	Realizacja zadań w ramach budowy, przebudowy,

¹⁾ Należy podać nazwę ministra, zgodnie z rozporządzeniem Prezesa Rady Ministrów w sprawie szczegółowego zakresu działania ministra, a w przypadku gdy sprawozdanie jest sporządzane przez kierownika jednostki nazwę jednostki.

²⁾ Należy podać co najmniej jeden miernik. W przypadku gdy cel jest ujęty w budżecie zadaniowym na rok, którego dotyczy sprawozdanie, należy podać przypisane celowi mierniki wskazane w tym dokumencie.

³⁾ Należy wpisać zadania służące realizacji celu wymienione w kolumnie 5 w poszczególnych częściach planu na rok, którego dotyczy sprawozdanie.

⁵⁾ W przypadku gdy wskazany cel był ujęty w budżecie państwa w układzie zadaniowym na rok, którego dotyczy sprawozdanie, należy podać wszystkie podjęte podzadania budżetowe służące realizacji tego celu.

⁴⁾ Miernik został oszacowany na podstawie wstępnych danych o wypadkach drogowych z Policji z z okresu od 1.01.2024 – 09.12.2024 r.

⁵⁾ Wskaźnik oszacowano na podstawie wypadków wyodrębnionych z wykazu wypadków ze wszystkich dróg publicznych. Wypadki nie przeszły jeszcze weryfikacji przez Oddziały GDDKiA.

		(doprecyzowanie sposobu wyliczenia opracowanego wskaźnika z określeniem terminów jego wdrażania na poszczególnych odcinkach dróg krajowych).			utrzymania i zarządzania ruchem.	utrzymania i zarządzania ruchem.
--	--	--	--	--	----------------------------------	----------------------------------

CZĘŚĆ B: Cele priorytetowe wynikające z budżetu państwa w układzie zadaniowym do realizacji w roku 2025

Lp.	Cel	Mierniki określające stopień realizacji celu ⁶⁾			Najważniejsze planowane zadania służące realizacji celu ⁷⁾	Najważniejsze podjęte zadania służące realizacji celu ⁵⁾
		Nazwa	Planowana wartość do osiągnięcia na koniec roku, którego dotyczy sprawozdanie	Osiągnięta wartość na koniec roku, którego dotyczy sprawozdanie		
1	2	3	4	5	6	7
1.	Zapewnienie stabilnego finansowania dla utrzymania spójnej, nowoczesnej i bezpiecznej sieci dróg krajowych.	Długość przebudowanych dróg krajowych w ramach Programu*.	137 km	134,538 km	Realizacja zadań określonych w Programie Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku.	Realizacja zadań określonych w Programie Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku.
2.	Wzrost dostępności komunikacyjnej Polski poprzez rozwój sieci dróg krajowych	Długość oddanych do użytkowania dróg krajowych.	447, 971 km	396,604 km	Budowa, przebudowa, utrzymanie i remonty sieci dróg publicznych.	Budowa, przebudowa, utrzymanie i remonty sieci dróg publicznych.
3.	Zwiększenie długości sieci autostrad i dróg ekspresowych oraz liczby obwodnic.	Długość oddanych do użytkowania autostrad i dróg ekspresowych.	318,546 km	279,588 km	1. Budowa autostrad 2. Budowa dróg ekspresowych.	1. Budowa autostrad 2. Budowa dróg ekspresowych.
		Liczba oddanych obwodnic	12 szt.	12 szt.	Budowa pozostałych dróg krajowych.	Budowa pozostałych dróg krajowych.
4.	Utrzymanie standardów istniejącej sieci dróg krajowych.	Procentowy udział dróg krajowych w stanie dobrym w stosunku do ogółu dróg krajowych.	57,1 %	56,1 %	Utrzymanie dróg krajowych.	Utrzymanie dróg krajowych.
5.	Przywracanie i poprawa parametrów techniczno-eksploatacyjnych dróg.	Procentowy udział dróg w stanie złym i niezadawalającym w stosunku do ogółu dróg krajowych.	42,9 %	42,2 %	Remonty i przebudowy dróg krajowych.	Remonty i przebudowy dróg krajowych.

* Program Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku.

⁶⁾ Należy podać co najmniej jeden miernik. W przypadku gdy cel jest ujęty w budżecie zadaniowym na rok, którego dotyczy sprawozdanie, należy podać przypisane celowi mierniki wskazane w tym dokumencie.

⁷⁾ Należy wpisać zadania służące realizacji celu wymienione w kolumnie 5 w poszczególnych częściach planu na rok, którego dotyczy sprawozdanie.

⁵⁾ W przypadku gdy wskazany cel był ujęty w budżecie państwa w układzie zadaniowym na rok, którego dotyczy sprawozdanie, należy podać wszystkie podjęte podzadania budżetowe służące realizacji tego celu.

CZĘŚĆ D: Informacja dotycząca realizacji celów objętych planem działalności na rok 2025

(należy krótko opisać najważniejsze przyczyny, które wpłynęły na niezrealizowanie celów, wystąpienie istotnych różnic w planowanych i osiągniętych wartościach mierników lub podjęcie innych niż planowane zadań służących realizacji celów)

Ad Część A

1. Wskaźnik koncentracji wypadków drogowych na sieci dróg krajowych – liczba wypadków na 100 km drogi.

Wskaźnik nie został osiągnięty. Ze wstępnych danych wynika ze na drogach krajowych dla których organem zarządzającym ruchem jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, nastąpił spadek liczby wypadków. Do zmniejszenia liczby wypadków powinny przyczynić się w przyszłości realizowane inwestycje, zarówno budowy nowych dróg, jak również przebudowy i rozbudowy istniejącej sieci drogowej, ale także realizacja mniejszych zadań brd.

2. Wskaźnik koncentracji zdarzeń drogowych przy pracy podczas wykonywania interwencji na sieci drogowej – liczba zdarzeń na 100 km drogi.

Osiągnięto wskaźnik dla dróg klasy G i GP. Wskaźnik nie został osiągnięty dla ogólnej liczby zdarzeń, jak również dla zdarzeń na drogach klasy A i S. Sieć dróg klasy A i S w ostatnich latach znacznie ulega wydłużeniu, a natężanie ruchu na tych drogach z każdym rokiem jest większe, co z pewnością ma wpływ na liczbę zdarzeń. Do zmniejszenia liczby zdarzeń powinien przyczynić się Krajowy System Zarządzania Ruchem, który pozwala informować kierowców na drodze o trwających pracach drogowych. Z każdym rokiem na drogach krajowych przybywa takich urządzeń.

3. Utrzymanie czasu podróży na odcinkach dróg o SDRR powyżej 50 tys. poj. [%]

Wykonano zaplanowane doprecyzowanie sposobu wyliczenia wskaźnika. Bardzo silna korelacja ujętego w Planie wskaźnika z Krajowym Systemem Zarządzania Ruchem powoduje ograniczone możliwości funkcjonowania wskaźnika do czasu uzyskania funkcjonalności na odcinkach objętych KSZR. Brak możliwości funkcjonowania miernika na odcinkach bez KSZR. Przygotowano także analizę dostępnej wiedzy w zakresie alternatywnych sposobów pomiaru wiarygodności oraz niezawodności sieci drogowej. Przed podjęciem dalszych decyzji zarządczych przedmiotowa analiza wymaga obecnie rewizji danych jakie GDDKiA posiada aby wypracować alternatywny wskaźnik rezultatu dla usługi wiarygodności i niezawodności sieci drogowej. Doprecyzowania wymaga określenie terminów wdrażania KSZR na poszczególnych odcinkach dróg krajowych (z uwagi na termin zasilenia go danymi), celem ustalenia stanu wyjściowego rzeczywistego czas przejazdu na odcinkach o ruchu powyżej 50 tys. pojazdów na dobę.

Ad Część B

1. Zapewnienie stabilnego finansowania dla utrzymania spójnej, nowoczesnej i bezpiecznej sieci dróg krajowych.

Na negatywne odchylenie od przewidywanej do osiągnięcia wartości mierników wpłynęło:

1. Rozbudowa istniejącego mostu przez rzekę Wisłę w miejscowości Sandomierz w ciągu drogi krajowej nr 77 – obiekt mostowy został wybudowany, oddanie obiektu do ruchu wymaga wykonania węzła drogowego A w tym wiaduktu łączącego nowy obiekt mostowy z planowaną obwodnicą m. Sandomierz w ciągu DW 723 (realizowany w ramach „Zadania awaryjnego - „Budowa wiaduktu łączącego obiekt mostowy (realizowany w ramach inwestycji pn. Rozbudowa istniejącego mostu przez rzekę Wisłę w m. Sandomierz w ciągu DK77) z planowaną obwodnicą m. Sandomierz w ciągu DW 723””). W związku z opóźnieniem wynikającym z długości procedowania przez RDOŚ postępowania o wydanie DUŚ. Rozpoczęcie robót drogowych związanych z węzłem A nastąpiło dopiero 08.08.2025r. po uzyskaniu decyzji zmieniającej PnB w zakresie umożliwiającym rozpoczęcie robót drogowych na węźle A. Skutkuje to wydłużeniem czasu na ukończenie całego kontraktu.
2. Zadanie awaryjne - „Budowa wiaduktu łączącego obiekt mostowy (realizowany w ramach inwestycji pn. Rozbudowa istniejącego mostu przez rzekę Wisłę w m. Sandomierz w ciągu DK77) z planowaną obwodnicą m. Sandomierz w ciągu DW 723” – w związku z opóźnieniem wynikającym z długością procedowania przez RDOŚ postępowania o wydanie DŚU - rozpoczęcie robót budowlanych przy budowie wiaduktu nastąpiło dopiero 08.08.2025 r. po uzyskaniu decyzji zmieniającej PnB w zakresie umożliwiającym rozpoczęcie robót drogowych na wiadukcie na węźle A i skutkuje wydłużeniem czasu na ukończenie. Aktualnie trwają roboty fundamentowe na wiadukcie.
3. „Rozbudowa drogi krajowej nr 63 na odcinku przejście przez m. Wygoda” – na zadaniu nastąpiło przyspieszenie i zadanie zostało ukończone w 2024 r.
4. „Rozbudowa drogi krajowej nr 22 na odcinku Chojnice – Czersk” – na zadaniu nastąpiło przyspieszenie i zadanie zostało ukończone w 2024 r.
5. „Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie małopolskim na DK 7 w miejscowości Myślenice (zadanie 2)” - Na dzień przekazania Terenu Budowy Zamawiający nie przejął wszystkich działek pod inwestycję. Przejęcie przez Zamawiającego działki 903/14 (przed podziałem 903/8-podzielona na 903/14 i 903/15) oraz działki 903/17 (przed podziałem 903/5-podzielona na 903/17 i 903/180 nastąpiło 15.05.2024 r. w trybie egzekucji. Działki na etapie Projektowania nie były dostępne dla Projektanta, zatem nie można było przewidzieć jakie Roboty będą do wykonania po

jej przejęciu. Ujawniona instalacja odwodnienia wagi (na działce jest prowadzona działalność skupu złomu) kolidowała z przebiegiem projektowanego gazociągu. Miało to wpływ na realizację podpory P1 obiektu WD-01 – w śladzie podpory był usytuowany gazociąg przewidziany w Projekcie do likwidacji, którego funkcję miał przejąć nowy objęty Projektem gazociąg. Usunięcie tej kolizji z Robotami mostowymi nastąpiło finalnie po wpięciu projektowanego gazociągu do sieci w dniu 26.11.2024 r. Inżynier zarekomendował uznanie dodatkowego Czasu na Ukończenie Kontraktu w ilości 59 dni. Zamawiający pismem O.KR.KP-1.4180.21.5.2024.HR/266 z 23.07.2025 r. zaakceptował Raport Inżyniera i uznał przedłużenie Czasu na Ukończenie do 13.05.2026 r.

6. „Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na rejonie połączenia drogi krajowej nr 7 z drogą powiatową nr 1942K oraz droga gminną w m. Krzyszkowice” - termin zakończenia uległ przesunięciu z uwagi na:
 1. Brak udostępnienia oraz wydania działek o nr. ewid. 1350/10 i 1350/11 przez współwłaściciela działki o nr. ewid. 1350/11 - Wykonawca nie mógł przystąpić do robót budowlanych. Działki zostały wykonawcy faktycznie przekazane w dniu 03.12.2024 na podstawie protokołów zdawczo-odbiorczych gdy zostały przejęte przez Zamawiającego, a następnie przekazane protokolarnie Wykonawcy jako teren budowy.
 2. Brak możliwości wykonywania robót budowlanych na działce o nr. ewid. 1324/1, jedn. ewid. 120903_5 Myślenice, obręb 0008 Krzyszkowice w okresie od 07.08.2024 r. do 22.01.2025 r. (uzyskanie decyzji Małopolskiego Konserwatora Zabytków w Krakowie, pozwalającej na przeniesienie budynku mieszkalno-gospodarczego na teren skansenu budownictwa drewnianego realizowanego przez Grupę Kapitałową Kraków Nowa Huta Przyszłości S.A.
7. „Rozbudowa drogi krajowej nr 65 na odcinku Olecko – Gąski” - Wykonawca złożył wniosek o zmianę Umowy w związku z wystąpieniem pomiędzy maj - lipiec 2025 r. wyjątkowo niekorzystnych warunków atmosferycznych w rozumieniu par 3 ust. 6 pkt 2 Umowy, uniemożliwiających prawidłowe wykonanie robót. Wykonawca wnioskuję z zmianą terminu wykonania na dzień 08.05.2026 r.
8. „Rozbudowa drogi krajowej nr 40 w m. Głuchołazy” - We wrześniu 2024 r. wystąpiła powódź, która spowodowała ogromne straty na Placu Budowy (katastrofa budowlana budowanego obiektu mostowego). Podjęto decyzję o przeprojektowaniu obiektu mostowego z trzyprzęstowego na jednoprzęsłowy (bez podpór w nurcie). Uzyskano zamienną decyzję ZRID i dnia 09.06.2025 r. podpisano aneks do umowy z wykonawcą na zmieniony zakres rzeczowy, co również miało wpływ na Czas na Ukończenie.

Na pozytywne odchylenie od przewidywanej do osiągnięcia wartości miernika wpłynęło:

1. „Rozbudowa drogi krajowej nr 22 na odcinku Królewo – granica województwa” – zakończenie zadania przewidziane było w roku 2024, ostatecznie zadanie ukończono w 2025 r.
2. „Rozbudowa drogi krajowej nr 46 odc. Janów – Łgocanka” - zakończenie zadania przewidziane było w roku 2024, ostatecznie zadanie ukończono w 2025 r.
3. „Rozbudowa drogi krajowej nr 46 odc. Lelów – Nakło” - zakończenie zadania przewidziane było w roku 2024, ostatecznie zadanie ukończono w 2025 r.
4. „Rozbudowa drogi krajowej nr 22 na odcinku Zblewo – Sucumin” – planowane zakończenie zadania w I kwartale 2026 r., nastąpiło przyspieszenie i zakończono zadanie w IV kwartale 2025 r.

2. Miernik Długość oddanych do użytkowania autostrad i dróg ekspresowych oraz Miernik Długość oddanych do użytkowania dróg krajowych

Na negatywne odchylenie od przewidywanej do osiągnięcia wartości mierników wpłynęły zindywidualizowane czynniki, które należy odnosić do konkretnego zadania odrębnie:

1. Budowa autostrady A2 Siedlce - gr. Państwa odc.: km 580+190 – węzeł „Łukowisko” (z węzłem) w km 598+216: opóźnienia z uwagi na duży zakres prac archeologicznych (i przedłużenie CnU z tego tytułu), wystąpienie niekorzystnych warunków klimatycznych, realizację budowy przejść dla zwierząt leżących w ciągu trasy głównej (obiekt PZDd-51 i PZDs-51A), brak zakończenia wykonania przyłączy przez PGE w 2025 r.
2. Budowa autostrady A2 Siedlce - gr. Państwa odc.: węzeł „Łukowisko” (bez węzła) w km 598+216 – km 610+722: wystąpienie zgłaszanych wcześniej ryzyk związanych z: wystąpieniem niekorzystnych warunków klimatycznych oraz brakiem zakończenia wykonania przyłączy przez PGE w 2025 r.
3. Budowa autostrady A2 Siedlce - gr. Państwa odc.: odc. węzeł „Swoboda” (bez węzła) w km 561+440 – km 580+190: brak ukończenia robót związanych z urządzeniami ochrony środowiska na tym oraz sąsiadującym VII odcinku. Wykonawca w dniu 23.12.2025 r. uzyskał PnU i tym samym został puszczony ruch na części odcinka od km 561+440,41 do km 569 +480 - jezdnia prawa i od km 561+440,41 do km 569+470 - jezdnia lewa A2 wraz z drogami dojazdowymi, obiektami inżynierskimi oraz towarzyszącą infrastrukturą techniczną.
4. Budowa drogi S19 gr. państwa – Białystok, odc.: Kuźnica - węzeł Sokółka Północ (z węzłem): wystąpienie nieprzewidywalnych warunków fizycznych (warunki gruntowe). 31.12.2025 osiągnięto PnU i oddano do ruchu część trasy głównej od węzła Kuźnica do węzła Sokółka Północ, od km 5+750 do km 15+000 o długości 9,250 km.
5. Budowa drogi S19 Białystok – Lubartów odc.: obwodnica Bielska Podlaskiego w ciągu DK66: korekta długości odcinka na 2,925 km, która została zaktualizowana zgodnie z Decyzją ZRID oraz osiągniętym PnU. Pierwotna długość odcinka 2,983 km została podana na podstawie koncepcji programowej.

6. Budowa drogi S19 Rzeszów – Barwinek odc.: w. Miejsce Piastowe (bez węzła) – Węzeł Dukla (z węzłem):
wynik skoncentrowania działań Wykonawcy na robotach dotyczących tej części trasy głównej dla której możliwe było osiągnięcie PnU wraz z puszczeniem ruchu w 2025 r. tj.: do węzła Dukla, o dł. 9,5 km. Fragment zadania dla którego nie osiągnięto PnU zlokalizowany jest poza węzłem Dukla, jest to odc. od węzła Dukla do styku z innym kontraktem S19 odc.: Dukla – Barwinek. Puszczenie ruchu na tym fragmencie S19 będzie możliwe wraz z oddaniem do ruchu odc.: Dukla – Barwinek.
7. Budowa obwodnicy Opatowa S74 i dk 9 odc.: budowa obwodnicy Opatowa:
korekta długości dla GP/G na skutek wyliczeń dla Studium Wykonalności: było 4,50 km, jest 4,394 km.
8. Budowa obwodnicy Wąchocka dk nr 42:
konieczność zaprojektowania i wykonania robót dodatkowych związanych z wystąpieniem zjawisk krasowych w km ok. 6+640 - km 7+100 nieprzewidzianych Kontraktem. W dniu 22.12.2025 r. osiągnięto PnU dla odc. o dł. 4,320 km od km 11+150 do km 15+470,18.

Na pozytywne odchylenie od przewidywanej do osiągnięcia wartości miernika wpłynęło:

1. Budowa drogi S1 Kosztowy - Bielsko-Biała, odc.: DK44 obwodnica Oświęcimia:
wcześniejsze niż zakładane na 05.2026 r. uzyskanie PnU (sprawna mobilizacja Wykonawcy) dla wyodrębnionego odc. od ul. Legionów (dw 933) do ul. Jagiełły (dw 948) wraz z mostem na rzece Sola, o dł. 1,6 km w ramach realizowanego odcinka od ronda na ul. Wojewódzkiej do ronda na ul. Jagiełły (bez ronda).
2. Budowa drogi S7 Gdańsk - Warszawa, odc.: węzeł "Żałuski" (z węzłem) do węzła "Modlin" (bez węzła):
z uwagi na sprzyjające warunki i sprawną organizację Wykonawcy zadanie zostało zrealizowane w terminie wyprzedzającym niż zakładany tj.: osiągnięto PnU dla trasy głównej w dniu 18.12.2025 r.
3. Budowa drogi S19 Białystok – Lubartów odc.: Haćki - w. Bielsk Podlaski Zachód, z odcinkiem DK66 (do istn. DK19):
pierwotna długość odcinka dk 66 została podana poprzez brak sumowania dla odcinka o kilometrażu ujemnym tj. odcinka od km 0-400 do 0+000. Długość dk 66 należy skorygować zgodnie z przekazanym PnU z 2,164 km na 3,024 km.
4. Budowa obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej odc.: węzeł Żukowo (z węzłem) – węzeł Gdańsk Południe (z węzłem)
Korekta długości z 22,353km na 22,819km. Różnica wynika z uwzględnienia w pikietażu drogi GP odcinka drogi klasy GP od ronda w miejscowości Gliniec do pikietażu docelowego na obwodnicy Żukowa. Aktualnie ten odcinek spełnia wszystkie parametry drogi klasy GP stąd długość GP wzrosła o 465,56 m i będzie wynosiła: 6,739km.
Niniejszy odcinek nie był uwzględniany dotychczas ze względu na funkcję jaką będzie pełnił w przyszłości tj.: funkcję łącznicy na planowanym do realizacji węźle Gliniec, który będzie realizowany w ramach wydłużenia obwodnicy Żukowa do drogi 211, stanowiącej początek obwodnicy Żukowa (dla zadania w sierpniu 2025 r. wydano decyzję środowiskową).

3. Procentowy udział dróg krajowych w stanie dobrym w stosunku do ogółu dróg krajowych

Planowana wartość miernika nie została osiągnięta.

Głównym czynnikiem, który wpływa na taki stan rzeczy, są zbyt niskie nakłady finansowe kierowane na bieżące utrzymanie sieci drogowej, skutkujące realizacją prac w minimalnym zakresie oraz koniecznością rezygnacji z części planowanych zabiegów remontowych. Środki finansowe, które GDDKiA mogła przeznaczyć na czynności utrzymaniowe w 2024 r., były niewspółmierne do faktycznych potrzeb. Niezbędne ograniczenia prac utrzymaniowych i remontowych powodują przyspieszoną degradację stanu technicznego nawierzchni oraz skutkować będą koniecznością większych nakładów finansowych w przyszłości.

Ponadto na obniżenie bieżącej wartości miernika bezpośredni wpływ mają również opóźnienia w realizacji zadań inwestycyjnych.

Biorąc pod uwagę środki finansowe, jakie przeznaczone są na wydatki w zakresie utrzymania i remontów na 2026 r., należy spodziewać się dalszego spadku odsetka dróg krajowych w stanie dobrym.

4. Procentowy udział dróg w stanie złym i niezadowalającym w stosunku do ogółu dróg krajowych

W przypadku miernika „Procentowy udział dróg krajowych w stanie złym i niezadowalającym w stosunku do ogółu dróg krajowych”, wartość niższa niż planowana oznacza, że została ona osiągnięta.

Należy jednak podkreślić, że kolejny rok z rzędu odsetek dróg krajowych w stanie złym wzrasta (na koniec 2024 r. wynosił 42,1%).

Przyczyną zaistniałej sytuacji są zbyt niskie nakłady finansowe, które GDDKiA może przeznaczać na remonty oraz bieżące czynności utrzymaniowe na sieci drogowej. Stały wzrost cen energii, materiałów budowlanych oraz robocizny, przy niewystarczających środkach finansowych, powoduje konieczność alokacji środków finansowych pierwotnie przeznaczonych na remonty nawierzchni w kierunku bieżących prac utrzymaniowych. Powyższe sprawia, że naturalna degradacja nawierzchni postępuje szybciej niż przywracanie parametrów techniczno – eksploatacyjnych dróg.

Wpływ na ostateczną wartość miernika mają także zadania inwestycyjne, których opóźnienia odwołają w czasie polepszenie ogólnego stanu technicznego nawierzchni sieci dróg krajowych.

Biorąc pod uwagę środki finansowe, jakie przeznaczone są na wydatki w zakresie utrzymania i remontów na 2026 r., należy spodziewać się dalszego wzrostu odsetka dróg krajowych w stanie złym.

/podpisano elektronicznie/
Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad
Paweł Woźniak

18-03-2026 r.

.....
data

.....
podpis kierownika jednostki