

**Sprawozdanie z wykonania planu działalności
Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad ¹⁾
za rok 2024**

CZĘŚĆ A: Realizacja najważniejszych celów w roku 2024

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. (zastosowanie wskaźnika w procesie monitoringu).	Tak	Tak	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	Nie		
		3. Liczba ośrodków miejskich, które mają połączenie z drogami krajowymi wyrażona równoważnikiem czasu (ustalenie wartości prognozowanej).	Tak	Tak		
2.	Poprawa usługi bezpieczeństwa w ruchu drogowym	1. Wskaźnik koncentracji wypadków drogowych na sieci dróg krajowych - liczba wypadków na 100 km drogi.	19	19	Realizacja zadań w ramach budowy, przebudowy, utrzymania i zarządzania ruchem.	Realizacja zadań w ramach budowy, przebudowy, utrzymania i zarządzania ruchem.

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.

		2. Wskaźnik koncentracji zdarzeń drogowych przy pracy podczas wykonywania interwencji na sieci drogowej – liczba zdarzeń na 100 km drogi.	0,56 (łącznie dla wszystkich dróg) 0,48 (dla dróg klasy A i S) 0,08 (dla pozostałych dróg)	0,49 (łącznie dla wszystkich dróg) 0,44 (dla dróg klasy A i S) 0,05 (dla pozostałych dróg)		
3.	Poprawa usługi wiarygodności sieci drogowej	Utrzymanie czasu podróży na odcinkach dróg o SDRR powyżej 50 tys. poj. (ustalenie wartości bazowej).[mln h]	Tak	Tak	Realizacja zadań w ramach budowy, przebudowy, utrzymania i zarządzania ruchem.	Realizacja zadań w ramach budowy, przebudowy, utrzymania i zarządzania ruchem. W wyniku podjętych prac wypracowano potrzebę modyfikacji miernika w ramach celu poprawy usługi wiarygodności drogowej.

CZĘŚĆ B: Cele priorytetowe wynikające z budżetu państwa w układzie zadaniowym do realizacji w roku 2024

Lp.	Cel	Mierniki określające stopień realizacji celu ⁴⁾			Najważniejsze planowane zadania służące realizacji celu ⁵⁾	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*.	116 km	106,035 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.	162,89 km	127,936 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.	129,398 km	95,224 km	1. Budowa autostrad 2. Budowa dróg ekspresowych.	1. Budowa autostrad 2. Budowa dróg ekspresowych.
		Liczba oddanych obwodnic	4 szt.	4 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.	57,0 %	56,3 %	Utrzymanie dróg krajowych.	Utrzymanie dróg krajowych.
5.	Przywracanie i poprawa parametrów techniczno-eksploatacyjnych dróg.	Procentowy udział dróg w stanie złym i niezadowalającym w stosunku do ogółu dróg krajowych.	43,0 %	42,1 %	Remonty i przebudowy dróg krajowych.	Remonty i przebudowy dróg krajowych.

* Program Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku

⁴⁾ 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.

⁵⁾ 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 2024

(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. Średni czas przejazdu pomiędzy ośrodkami wojewódzkimi. (zastosowanie wskaźnika w procesie monitoringu).

Zrealizowane inwestycje spowodowały osiągnięciu zakładanego czasu przejazdu pomiędzy miastami wojewódzkimi.

2. Wskaźnik Drogowej Dostępności Transportowej (zastosowanie wskaźnika w procesie monitoringu).

Wskaźnik zastosowano w procesie monitoringu. Zrealizowane w 2024 r. roku inwestycje nie spowodowały uzyskania planowanego Wskaźnika Dostępności Transportowej na zakładanym poziomie.

3. Liczba ośrodków miejskich, które mają połączenie z drogami krajowymi wyrażona równoważnikiem czasu (ustalenie wartości prognozowanej).

Wartość prognozowana ustalona. Zrealizowane w 2024 r. roku inwestycje nie przełożyły się na uzyskanie dostępu do sieci dróg szybkiego ruchu planowanej liczby ośrodków miejskich.

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

Wskaźnik osiągnięty.

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

Wskaźnik osiągnięty.

6. Utrzymanie czasu podróży na odcinkach dróg o SDRR powyżej 50 tys. poj. (ustalenie wartości bazowej).[mln h]

Poziom realnych utrudnień w 2024 r. na drogach o SDRR powyżej 50 tys. poj./dobę był niższy od wartości planowanych, co przekłada się na uzyskanie wskaźnika.

Ad Część B

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

2. Długość oddanych do użytkowania autostrad i dróg ekspresowych

3. Długość oddanych do użytkowania dróg krajowych

3. Miernik „Liczba oddanych obwodnic

Na negatywne odchylenie od przewidywanej do osiągnięcia wartości mierników wpłynęło:

- wystąpienie niekorzystnych warunków atmosferycznych uniemożliwiających prowadzenie robót;
- zidentyfikowane niezainwentaryzowane uzbrojenia terenu powodujące konieczność wykonania dodatkowych prac projektowych oraz robót;
- odmienne od zakładanych w projekcie warunki gruntowe skutkujące koniecznością wykonania dodatkowych robót.

- Budowa autostrady A2 Siedlce - gr. Państwa, odc.: odc. km 610+722 – węzeł „Cicibór” (z węzłem) w km 624+830:

procedowanie aneksu na wykonanie dodatkowych przepustów (skutek ponownej oceny oddziaływania na środowisko), zmiany w zakresie oznakowania eksperymentalnego oraz konieczność zmiany parametrów części układu drogowego (dostosowania do możliwości rozbudowy DW 811). Wskutek powyższego PnU dla odcinka nie zostało osiągnięte w zakładanym terminie. Uzyskanie PnU było możliwe w dniu 23. 01.2025 r., oddanie do ruchu uzależnione jest od oddania do ruchu sąsiadujących odcinków A2: odc. VII i odc. VIII, dla których planowanym terminem oddania do ruchu i osiągnięcia PnU jest 12.2025 r.

- Budowa drogi S3 Troszyn – Świnoujście, odc.: Świnoujście - Dargobądz (bez węzła):

procedowanie roszczeń Wykonawcy oraz problemy Wykonawcy z odpowiednią mobilizacją bezpośrednio wpływającą na zaawansowanie robót. Wskutek powyższego realny termin oddania do ruchu całości odcinka wraz z osiągnięciem PnU został przesunięty na II kwartał 2025r. Trwają liczne spotkania z Wykonawcą w celu zwiększenia mobilizacji. Zamawiający podejmuje działania aby zmobilizować Wykonawcę do częściowego oddawania odcinka do ruchu (w przekroju 2x2).

- Budowa drogi S3 Troszyn – Świnoujście, odc.: Dargobądz (z węzłem) – Troszyn:

W roku 2024 r. został złożony wniosek przez Lidera Konsorcjum o restrukturyzację w sądzie w Bydgoszczy oraz upadłość w sądzie w Krakowie. W zakresie restrukturyzacji, po głosowaniu wierzycieli spółki, został złożony wniosek do sądu w Bydgoszczy o zatwierdzenie układu. W zakresie wniosku o upadłość to do czasu zakończenia postępowania restrukturyzacyjnego nie będą podejmowane przez Sąd żadne czynności związane z upadłością. W wyniku działań Partnerów Konsorcjum nastąpiła zmiana Lidera. W wyniku rozstrzygnięcia Roszczenia Wykonawcy nr 38 dotyczącego awarii mostu obrotowego w Wolinie, uniemożliwiającej ruch żeglugowy, Oddział GDDKiA w Szczecinie podpisał z Konsorcjum firm realizującym Kontrakt Aneks nr 6 z dnia 11.12.2024r. przedłużający Czas na Ukończenie do dnia 02.04.2025r. Brak jest wystarczającej mobilizacji Wykonawcy w stosunku do powstałych opóźnień na poszczególnych robotach, która gwarantowałaby realizację Kontraktu w terminie określonym Aneksem nr 6. Trwają liczne spotkania z Wykonawcą w celu zwiększenia mobilizacji. Analizowane są możliwości częściowego oddania odcinka do ruchu. Wszyscy Partnerzy Konsorcjum wskazują na trudności finansowe. Uwzględniając ww. okoliczności istnieje możliwość oddania odcinka do ruchu na koniec II kwartału 2025r., co jest obarczone dużym ryzykiem.

- Budowa dk 75 klasy GP na odc. Brzesko - Nowy Sącz, odc.: I - II etap łącznika "brzeskiego":

procedowanie roszczeń oraz polecenia zmiany Wykonawcy dotyczącego wydłużenia Czasu na Ukończenie (zwiększona ilość humusu, odkrycie gruntów słabonośnych na początkowym odcinku inwestycji przy rondzie z dk 94). Wskutek powyższego termin realizacji robót umożliwiających oddanie odcinka do ruchu wraz z uzyskaniem PnU uległ zmianie. Uzyskanie PnU dla trasy głównej oraz oddanie do ruchu było możliwe w dniu 24.01.2025 r.

Na pozytywne odchylenie od przewidywanej do osiągnięcia wartości miernika wpłynęło:

- Budowa autostrady A2 Warszawa – Siedlce, odc.: odc. od węzła „Groszki” (bez węzła) w km 536+065,00 do węzła „Gręzów” (bez węzła) w km 548+951,50:

Z uwagi na znaczne przyspieszenie robót budowlanych w stosunku do założonego harmonogramu oddanie inwestycji możliwe było w IV kwartale 2024 r. W dniu 18.12.2024 r. dopuszczono do ruchu i uzyskano PnU dla inwestycji w zakresie ciągu głównego i części dróg dojazdowych, o długości 12,887 km.

- Budowa drogi S1 Kosztowy - Bielsko-Biała, odc.: DK44 obwodnica Oświęcimia:

Strony przeprowadziły rozmowy dot. zmiany Czasu na Ukończenie wynikającej z Polecenia Zmiany (PZ 9) w zakresie obiektu WK-2 oraz rozstrzygnięcia roszczeń dot. wydłużonej procedury ZRID / wyroku NSA. Strony uzgodniły m.in.: wprowadzenie dodatkowego Kamienia Milowego: nr 3 uzyskanie przez Wykonawcę pozwolenia na użytkowanie trasy głównej (do 31.10.2024 r.), odc. od ronda na ul. Jagiełły (z rondem) do końca obwodnicy tj. 2,214 km. Powyższe założenie zostało zrealizowane do końca października 2024 r.

4. 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 2025 r., należy spodziewać się dalszego spadku odsetka dróg krajowych w stanie dobrym.

Trzeba również zaznaczyć, że pewna część odcinków istniejącej sieci dróg krajowych znajduje się aktualnie w trakcie remontów lub przebudów. W algorytmach wyliczania mierników wykorzystano następujące założenia: stan techniczny nawierzchni jezdni i długość sieci dróg zarządzanych przez GDDKiA odniesiono do stanu na koniec 2024 roku, w obliczeniach pominięto dane niezagregowane, w tym odcinki w trakcie remontu, przebudowy.

5. Procentowy udział dróg w stanie złym i niezadowolającym 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 2023 r. wynosił 40,1%).

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 odwlekają 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 2025 r., należy spodziewać się dalszego wzrostu odsetka dróg krajowych w stanie złym.

Trzeba również zaznaczyć, że pewna część odcinków istniejącej sieci dróg krajowych znajduje się aktualnie w trakcie remontów lub przebudów. W algorytmach wyliczania mierników wykorzystano następujące założenia: stan techniczny nawierzchni jezdni i długość sieci dróg zarządzanych przez GDDKiA odniesiono do stanu na koniec 2024 roku, w obliczeniach pominięto dane niezagregowane, w tym odcinki w trakcie remontu, przebudowy.

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

13-03-2025 r.

.....

data

.....

podpis kierownika jednostki