



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DDP-6.054.9.2026

Warszawa, 26 lutego 2026

Pan

Włodzimierz Czarzasty

Marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w związku z interpelacją nr 14683 Pana Posła Jarosława Wieczorka z grupą posłów z 20 stycznia 2026 roku, przedstawiam poniższe informacje.

Umowy na zimowe utrzymanie dróg krajowych są zawierane przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad na podstawie przepisów ustawy z dnia 11 września 2019 r. - Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 1320, z późn. zm.). zwaną dalej „ustawa Pzp” w trybie przetargu nieograniczonego. Postępowania obejmują najczęściej realizację usług zimowego utrzymania dróg krajowych i autostrad w kilku sezonach zimowych, z podziałem na zadania odpowiadające poszczególnym Rejonom lub odcinkom dróg. Umowy mogą mieć charakter asortymentowy i dotyczyć wyłącznie utrzymania zimowego lub mogą mieć charakter całoroczny i swoim zakresem obejmować zarówno utrzymanie letnie jak i zimowe. Jeśli chodzi o umowy asortymentowe na zimowe utrzymanie dróg, ocena ofert dokonywana jest na podstawie kryteriów, w których decydującym kryterium jest cena, wynosi od 60 % do 100% oraz istnieje możliwość wyboru kryteriów pozacenowych takich jak m.in: doświadczenie koordynatora usług utrzymaniowych, wiek sprzętu, norma emisji spalin. Kluczowe wymagania wynikające z SWZ, dotyczą wykazania się przez Wykonawcę odpowiednim doświadczeniem przy realizacji usług zimowego utrzymania. Ponadto, w zakresie potencjału technicznego Wykonawca musi się wykazać, że dysponuje określoną liczbą i rodzajem sprzętu do zimowego utrzymania. W zakresie wymagań kadrowych, Wykonawca musi zapewnić personel posiadający odpowiednie kwalifikacje i doświadczenie.

Wykaz Wykonawców odpowiedzialnych za zimowe utrzymanie dróg stanowi *Załącznik nr 1*. GDDKiA nie zawiera umów z Podwykonawcami. Umowy

z Podwykonawcami zawiera Wykonawca wyłoniony w drodze postępowania przetargowego.

Co do zasady, to Wykonawca kieruje akcją zimowego utrzymania dróg. Przewiduje się, że rzeczywista realizacja usług zimowego utrzymania dróg rozpoczynać się będzie od 1 listopada i trwać będzie do 31 marca w poszczególnych sezonach zimowych obowiązującej umowy. W szczególnych przypadkach Wykonawca zobowiązany jest przewidzieć konieczność wykonywania prac w terminach przed i po zakończeniu sezonu zimowego w sytuacji nadzwyczajnych warunków atmosferycznych, których występowanie może zagrażać bezpieczeństwu na drodze. Wykonawca ma obowiązek w sposób ciągły monitorować stan pogody i w sytuacji zagrożenia podjąć działania zimowego utrzymania bez dodatkowego wezwania ze strony Zamawiającego. Decyzje dotyczące prowadzenia działań związanych z zimowym utrzymaniem dróg należą do Wykonawcy.

Prowadzenie prac Zimowego Utrzymania Dróg (dalej: ZUD) realizowane jest w faktycznym okresie zimowym, w którym Wykonawca zobowiązany jest do stałej gotowości podjęcia działań ZUD, a w przypadku wystąpienia niekorzystnych zjawisk atmosferycznych (opad śniegu, gołoledź i inne) bądź ryzyka ich wystąpienia, podejmuje rzeczywistą pracę na drodze. Prace muszą być realizowane z wykorzystaniem całego potencjału Wykonawcy. W ramach prac ZUD Wykonawca realizuje m.in.: zwalczanie śliskości zimowej oraz skutków innych niekorzystnych zjawisk atmosferycznych występujących w sezonie zimowym na wszystkich elementach drogi poprzez zapobieganie śliskości i usuwanie śliskości, odśnieżanie tj. usuwanie śniegu oraz błota pośniegowego ze wszystkich elementów drogi, odśnieżanie dróg w przypadku wystąpienia utrudnień w ruchu drogowym przy wykorzystaniu sprzętu ciężkiego (równiarki, ładowarki, koparko-ładowarki itp.), usuwanie skutków długotrwałych opadów atmosferycznych, koordynowanie i nadzorowanie prac ZUD.

W ramach prowadzenia prac ZUD wyszczególnia się następujące fazy działań:

ALERT BIAŁY - Faza gotowości

Co do zasady, zgodnie z założeniami określonymi w Wytycznych zimowego utrzymania dróg, Wykonawca osiąga stan 100% gotowości nie później niż do dnia 1 listopada każdego roku i musi go utrzymywać w całym sezonie zimowym, czyli do 31 marca każdego roku. W tym okresie spodziewać się musi występowania warunków zimowych obligujących go do podjęcia prac na drodze.

Niezależnie od terminu osiągnięcia stanu gotowości i formalnego początku sezonu zimowego, Wykonawca w okresie przed 1 listopada i po 31 marca musi być przygotowany na incydentalne przypadki, w których konieczna będzie praca sprzętu szczególnie przeciwgołoledziowego. W tym celu Wykonawca będzie utrzymywał gotowość:

- 20% podstawowego sprzętu wraz z operatorami w terminie od 1 października do 19 października oraz od 16 kwietnia do 30 kwietnia w poszczególnych sezonach zimowych – jednak nie mniej niż 1 pługosolarka na każdy Punkt Zimowego Utrzymania Dróg;
- 50% podstawowego sprzętu wraz z operatorami w terminie od 20 października do 31 października oraz od 1 kwietnia do 15 kwietnia w poszczególnych sezonach zimowych – jednak nie mniej niż 2 pługosolarki na każdy Punkt Zimowego Utrzymania Dróg.

Podstawą działania w fazie gotowości ZUD jest:

- prowadzenie stałego monitoringu sytuacji pogodowej,
- prowadzenie dyżurów zimowego utrzymania dróg w systemie 24h/dobę, 7 dni w tygodniu, we wszystkich Obwodach Drogowych i Punktach ZUD,
- podtrzymywanie gotowości sprzętu ZUD.

Wyróżnia się dwa rodzaje gotowości ZUD:

- Gotowość bierna ZUD – sytuacja, w której nie występują przesłanki do podejmowania akcji zimowej na drodze, Wykonawca dokonuje bieżącego monitoringu aktualnych i prognozowanych warunków atmosferycznych, podstawowy sprzęt ZUD Wykonawcy stacjonuje we wskazanym przez Zamawiającego miejscu a operatorzy sprzętu ZUD zlokalizowani są poza wskazanym miejscem i są w dyspozycji Wykonawcy do niezwłocznego stawienia się w przypadku wprowadzenia gotowości czynnej lub rozpoczęcia akcji ZUD.
- Gotowość czynna ZUD – sytuacja, w której nie występują przesłanki do podejmowania akcji zimowej na drodze, Wykonawca dokonuje bieżącego monitoringu aktualnych i prognozowanych warunków atmosferycznych, podstawowy sprzęt ZUD Wykonawcy oraz operatorzy sprzętu stacjonują we wskazanym przez Zamawiającego miejscu i są gotowi do natychmiastowego podjęcia czynności związanych z odśnieżaniem bądź usuwaniem śliskości na drogach.

Wykonawca ma obowiązek wprowadzenia przejścia w stan gotowości czynnej w następujących przypadkach:

- otrzymanie ustnego bądź pisemnego (pismo, mail) polecenia od przedstawiciela Zamawiającego;
- dysponowania prognozą wskazującą na możliwe wystąpienie opadów śniegu, zjawiska gołoledzi lub obniżenia temperatury poniżej 0°C;
- otrzymanie ostrzeżenia meteorologicznego wskazującego wystąpienie zjawiska zimowego.

Zamawiający ma prawo wezwania Wykonawcy do podjęcia działań w sytuacji, gdy stwierdzi zagrożenia ZUD na drodze, a Wykonawca samodzielnie nie podjął działań w tym zakresie.

Wskazane powyżej czynności prowadzone być muszą przez Wykonawcę w systemie ciągłym przez cały okres zimy tj. od 1 listopada do 31 marca.

Niezależnie od wyboru Wykonawcy w zakresie powołania bądź niepowołania dyżurów, przez cały okres Wykonawca bierze odpowiedzialność za ewentualne skutki niepodjęcia działań ZUD lub podjęcia ich zbyt późno.

Niezależnie od decyzji Wykonawcy, Zamawiający wymaga, aby obligatoryjnie dyżury pełnione były w sytuacjach:

- przewidywanego bądź faktycznego występowania zjawisk atmosferycznych, śniegu, deszczu ze śniegiem, marznącego deszczu,
- temperatury poniżej +5°C, niezależnie od pory dnia i nocy,
- otrzymania ostrzeżenia meteorologicznego wojewódzkich, powiatowych sztabów kryzysowych,
- w nocy niezależnie od temperatury w okresie od 1 grudnia do 28 lutego.

Brak pełnienia dyżuru na którymkolwiek z Obwodów lub Punktów ZUD nie zwalnia Wykonawcy z raportowania o stanie pogody i drogi zgodnie za zasadami określonymi w specyfikacji technicznej.

Do obowiązków dyżurnego ZUD należy:

- znajomość sieci drogowej, zasad prowadzenia akcji ZUD, wytycznych zimowego utrzymania GDDKiA, umowy i specyfikacji technicznej w zakresie ZUD,
- przestrzeganie zasad określonych w przepisach przywołanych powyżej,
- znajomość obsługi narzędzi do monitorowania, zarządzania i raportowania pracy,
- stałe monitorowanie stanu pogody i stanu nawierzchni w celu skutecznego podjęcia z wyprzedzeniem działań profilaktycznych,
- udzielanie informacji osobom zainteresowanym w tym w szczególności służbom PID i pracownikom Zamawiającego,
- dokonywanie interwencyjnych patroli drogi w szczególności miejsc newralgicznych,
- dokumentowanie pracy sprzętu, ze wskazaniem godziny zadysponowania, czasu reakcji, ilości zużycia materiałów,
- dokumentowanie pracy własnej w dziennikach pracy dyżurnego, w tym dokumentowanie warunków pogodowych;
- systematyczne przekazywanie do Rejonu lub do Punktu Informacji Drogowej meldunków o aktualnej sytuacji pogodowej, warunkach ruchu na drogach, ilości pracującego sprzętu, ilości zatrudnionych pracowników, ilości zużytych

materiałów, stanów magazynowych materiałów do ZUD, planowanych dostaw materiałów, itp.

- przekazywanie meldunków i informacji Zamawiającemu w ustalonej formie i ustalonych częstotliwościach i terminach (godzinach).

Dokumentowanie pracy odbywa się w dziennikach pracy dyżurnego. Dyżur pełniony jest w Punkcie Zimowego Utrzymania w pomieszczeniu do tego przeznaczonym.

ALERT ŻÓŁTY - Faza działań profilaktycznych – zapobieganie śliskości

W sytuacji, gdy system monitorowania stanu zagrożeń, służby GDDKiA, policji, sztabów kryzysowych bądź służby własne Wykonawcy wskażą możliwość wystąpienia zagrożenia na drogach, Wykonawca przystępuje do działań profilaktycznych, w szczególności polegających na posypaniu całej powierzchni drogi solą drogową.

Działania profilaktyczne muszą być podejmowane przez służby Wykonawcy w sytuacjach, kiedy pomimo tego, że w momencie podjęcia decyzji o zadysponowaniu sprzętu ZUD stan drogi gwarantuje bezpieczeństwo to w związku z zapowiadanyimi niekorzystnymi warunkami bezpieczeństwo takie nie może być zagwarantowane bez działań ZUD.

Wykonawca na podstawie pozyskanych informacji, samodzielnie decyduje o podjęciu działań profilaktycznych z zastrzeżeniem, że obligatoryjnie muszą być one podejmowane w sytuacjach:

- wystąpienia ostrzeżenia przed nagłym spadkiem temperatury,
- wystąpienia ostrzeżenia przed opadami śniegu, marznącego deszczu, wystąpienia gołoledzi.

ALERT POMARAŃCZOWY - Faza działań właściwych – usuwanie śliskości oraz odśnieżanie

Niezależnie od działań profilaktycznych Wykonawca prowadzi prace również w sytuacji faktycznego występowania zjawiska atmosferycznego oraz w okresie po ustaniu zjawiska atmosferycznego z zachowaniem maksymalnych czasów usunięcia czynnika zimowego.

Za moment występowania zjawiska uznaje się moment występowania zjawiska, w którymkolwiek punkcie drogi pozostającej w utrzymaniu danego Obwodu Drogowego, a nie w miejscu siedziby Obwodu (na stanowisku dyżurnego ZUD).

Działania ZUD muszą być prowadzone w sposób gwarantujący osiągnięcie wymaganego standardem stanu nawierzchni z wykorzystaniem odpowiedniej ilości sprzętu i materiałów (z określonym poziomem minimalnym, ale bez określonego poziomu maksymalnego uzależnionego od warunków na drodze).

Wykonawca ma obowiązek dokumentowania prac dochodzenia oraz momentu osiągnięcia standardu.

W trakcie występowania zjawiska, w tym w szczególności opadów śniegu Wykonawca ma obowiązek realizowania prac ZUD z jednoczesnym zaangażowaniem niezbędnej liczby jednostek.

Wykonawca ponosi odpowiedzialność za skutki ewentualnych zdarzeń spowodowanych stanem nawierzchni w całym okresie zimowego utrzymania. W sytuacji występowania zjawiska atmosferycznego oraz występowania na jezdni czynnika zimowego (śliskości, śniegu, błota pośniegowego) Wykonawca ma obowiązek zwiększenia zaangażowania sprzętu, dozowania soli i częstotliwości przejazdów sprzętu tak, by jak najszybciej osiągnąć pożądany stan nawierzchni na całej szerokości.

ALERT CZERWONY - Faza działań krytycznych

Przedłużające się ciągłe intensywne działanie czynników atmosferycznych w tym intensywne opady śniegu mogą doprowadzić do sytuacji, gdy pomimo pracy całego sprzętu ZUD, dla doprowadzenia drogi do sytuacji przejezdności konieczne jest użycie sprzętu ciężkiego w tym równiarek, spycharko-ładowarek, pługów wirnikowych.

W sytuacji wystąpienia takiej konieczności Wykonawca ma obowiązek zadysponować takie siły w postaci sprzętu ciężkiego, aby przywrócić przejezdność drogi.

Wykonawca w razie konieczności zapewni odśnieżanie dróg, usuwanie (rozpychanie) zasp śnieżnych oraz załadunek i wywóz śniegu z odśnieżanych elementów pasa drogowego przy wykorzystaniu sprzętu ciężkiego (równiarek samobieźnych, ładowarek lub koparko – ładowarek oraz samochodów ciężarowych o odpowiedniej ładowności).

W sytuacji konieczności użycia pługów wirnikowych, Wykonawca musi powiadomić Zamawiającego o tym fakcie. Konieczność użycia pługów wystąpi w sytuacji, kiedy wysokość pokrywy śnieżnej na jezdni, uniemożliwi pracę pługów tradycyjnych.

Użyte siły muszą pracować do momentu, kiedy pokrywa śnieżna na jezdni będzie na tyle niska by ponownie można będzie użyć pługów tradycyjnych.

Termin przywrócenia przejezdności nie jest wiążący dla Wykonawcy w czasie ogłoszonej klęski żywiołowej oraz wystąpienia przyczyn nie leżących po stronie Wykonawcy.

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad co roku opracowuje Ogólny plan operacyjny zimowego utrzymania dróg, który całościowo określa ogólne ramy zimowego utrzymania. Prace związane z zimowym utrzymaniem dróg (ZUD) w szczególności odśnieżanie i usuwanie śliskości zimowej prowadzi 16 oddziałów GDDKiA. Działaniami na drogach kieruje 101 Rejonów i 298 Obwodów Drogowych.

W Centrali Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, jak i we wszystkich jej Oddziałach, funkcjonują Punkty Informacji Drogowej (PID), których zadaniem jest zbieranie z jednostek GDDKiA danych o warunkach ruchu na drogach krajowych i ich przekazywanie użytkownikom dróg oraz środkom masowego przekazu. Powyższe

informacje umieszczane są na stronie internetowej GDDKiA. Punkt Informacji Drogowej działa całą dobę pod numerem telefonu 19-111.

Dodatkowo w przypadku wystąpienia sytuacji kryzysowej została opracowana procedura dotycząca realizacji zadań zarządzania kryzysowego, w tym obejmująca zagrożenia wymagające wprowadzenia stanu klęski żywiołowej.

Do akcji zimowego utrzymania dróg krajowych w całym kraju przygotowano 2 664 pojazdy tj. 548 pługów i 2 116 pługosolarek.

Oddział	Pługi [szt]	Pługosolarki [szt]	Razem [szt]
Białystok	11	104	115
Bydgoszcz	57	93	150
Gdańsk	15	78	93
Katowice	45	146	191
Kielce	9	85	94
Kraków	5	150	155
Lublin	30	152	182
Łódź	68	173	241
Olsztyn	44	152	196
Opole	0	80	80
Poznań	14	187	201
Rzeszów	10	124	134
Szczecin	9	104	113
Warszawa	171	255	426
Wrocław	60	149	209
Zielona Góra	0	84	84
Ogółem	548	2 116	2664

W GDDKiA funkcjonuje system monitorowania pracy sprzętu pracującego przy zimowym utrzymaniu dróg. System pozwala na dokładne określenie pozycji każdego pojazdu w oparciu o mapy sieci dróg na terenie Polski oraz umożliwia określenie rodzaju wykonywanej pracy (posyp, płużenie, płużenie z posypem), aktualnej prędkości poruszania się danego pojazdu, aktualnej jego pozycji oraz umożliwia wygenerowanie historii tras danego pojazdu.

Do celów utrzymaniowych wykorzystywane są dane z ponad 670 stacji meteorologicznych i z ponad 2854 kamer zainstalowanych na drogach krajowych. Ze stacji meteorologicznych otrzymywane są co do zasady następujące dane:

- pomiar temperatury i wilgotności powietrza;

- pomiar temperatury nawierzchni;
- pomiar siły i kierunku wiatru.

Obrazy z kamer służą m.in do podglądu sytuacji na drodze, w tym na trasach głównych oraz na objazdach, i są wykorzystywane do celów wewnętrznych GDDKiA.

Informacje zimowe oraz informacje o warunkach przejazdu wprowadzane są przez obwody drogowe, rejony i oddziały za pomocą programu ZimaWin.

Za pomocą systemu, oprócz informacji dotyczących warunków przejazdu (stanu nawierzchni), przekazywane są informacje zimowe (pogoda), informacje o zamkniętych odcinkach dróg (gdyby takowe wystąpiły), liczbie zatrudnionego sprzętu (pługi odśnieżne, pługo-solarki) i liczbie zatrudnionych pracowników. Częstotliwość przekazywanych informacji jest zależna od sytuacji na drogach – im trudniejsza sytuacja tym częstsza ich aktualizacja. Dane są prezentowane w formie graficznej na stronie internetowej GDDKiA.

GDDKiA korzysta również z dostępnych prognoz pogody, dzięki którym otrzymuje informacje o aktualnym stanie pogody, jak również otrzymuje ostrzeżenia o ewentualnych zjawiskach mogących mieć wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Zgodnie z § 4 ust. 7 zarządzenia Nr 10 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 26 marca 2019 r. w sprawie przygotowania Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad do realizacji zadań zarządzania kryzysowego, w dniu 30 grudnia o godzinie 10⁰⁰ zostało zwołane posiedzenie Zespołu Zarządzania Kryzysowego GDDKiA. Spotkanie dotyczyło m.in. przygotowania GDDKiA do zimowego utrzymania dróg w związku z prognozowanymi niekorzystnymi warunkami pogodowymi.

W związku z prognozami metrologicznymi dot. opadów śniegu i silnym wiatrem wydano dyspozycję dot. zwracania szczególnej uwagi na stan zarządzanej sieci dróg, zachowania czujności w przypadku występowania oblodzenia nawierzchni i intensywnych opadów śniegu, marznącego deszczu.

GDDKiA była przygotowana do sezonu zimowego. W związku z prognozowanymi opadami śniegu, Rejony GDDKiA były przygotowane do zintensyfikowanej pracy. Sprzęt do odśnieżania i zwalczania śliskości zimowej pozostawał w gotowości. W magazynach zgromadzono odpowiednią ilość materiałów do zimowego utrzymania dróg. Ponadto, prowadzone były działania prewencyjne, odbyły się spotkania z Rejonami i Wykonawcami przygotowujące do zadań związanych z zimowym utrzymaniem dróg w trudnych warunkach pogodowych.

W zależności od typu spodziewanej lub już występującej śliskości, stosowane odpowiednie metody i wydatki jednostkowe (dawki) materiałów chemicznych do posypywania zapobiegawczego oraz likwidacji cienkich warstw lodu i śniegu, określone w *Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 27 października 2005 r. (Dz.U. 230 poz. 1960) w sprawie rodzajów i warunków stosowania środków jakie mogą być używane na drogach publicznych oraz ulicach i placach.*

Zapobieganie powstawaniu gołoledzi

Działalność rozpoczyna się po stwierdzeniu, że temperatura nawierzchni jest ujemna, temperatura powietrza wynosi od -6°C do $+1^{\circ}\text{C}$ a względna wilgotność powietrza osiągnęła 85% i nadal wzrasta. Wówczas rozsypane są środki obniżające temperaturę zamarzania wody na całej szerokości jezdni w ilości określonej w w/w Rozporządzeniu.

Zapobieganie powstawaniu lodowicy

Działalność rozpoczyna się po stwierdzeniu, że temperatura powietrza obniżając się spadła do $+1^{\circ}\text{C}$, a na nawierzchni zalega warstewka wody lub mokrego śniegu, albo nawierzchnia jest wilgotna. Wówczas wykonuje się:

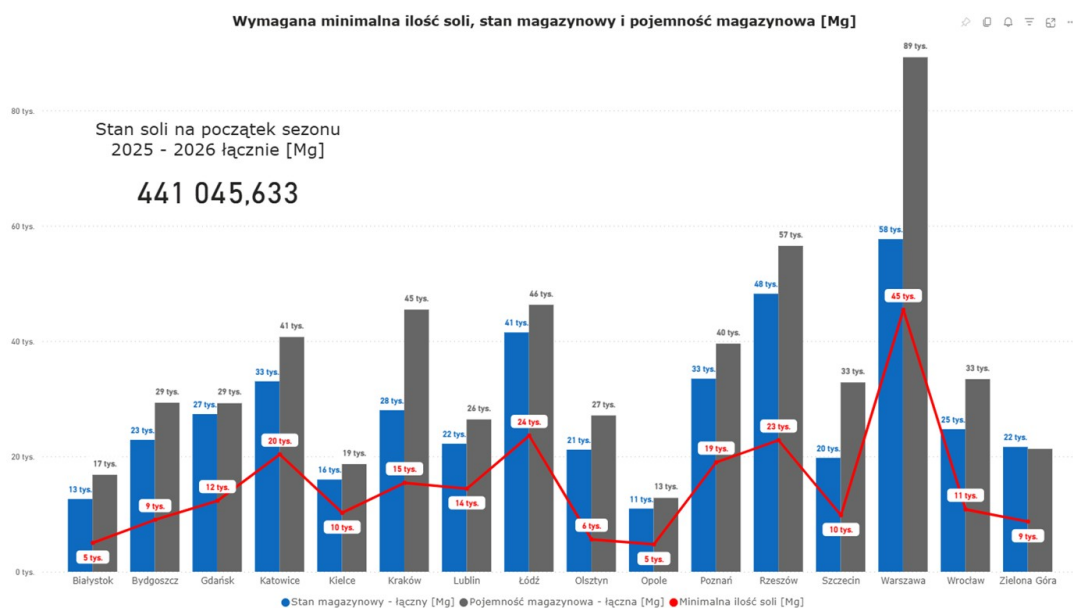
1. mechaniczne oczyszczenie nawierzchni z topniejącego śniegu lub wody przed obniżeniem się temperatury powietrza poniżej 0°C ;
2. rozsypanie odladzających środków chemicznych w ilości określonej w w/w Rozporządzeniu.

Zapobieganie przymarzaniu śniegu do nawierzchni

Przed rozpoczęciem opadu śniegu należy rozsypać środki chemiczne w ilości określonej w w/w Rozporządzeniu.

Przy planowaniu zimowego utrzymania dróg zakłada się, że całe ciągi drogowe są objęte jednolitymi standardami zimowego utrzymania. Standardy zimowego utrzymania dróg oraz wykaz dróg utrzymywanych w poszczególnych standardach zostały określone *Załączniku nr 2* do przedmiotowego pisma (*Zarządzenie nr 20 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 10 października 2025 r. w sprawie standardów zimowego utrzymania dróg krajowych*). Poszczególnym standardom ZUD przypisane są minimalne poziomy utrzymania nawierzchni jezdni oraz dopuszczalne odstępstwa od standardu w warunkach występowania opadów śniegu lub śliskości zimowej, jak również dopuszczalny maksymalny czas występowania tych odstępstw.

Materiały stosowane do usuwania śliskości zimowej są składowane i zabezpieczone przed wpływem wilgoci w specjalnie do tego przygotowanych magazynach stałych lub na tymczasowych składowiskach tak, aby nie prowadziły do degradacji środowiska naturalnego. Przed rozpoczęciem sezonu zimowego 2025/2026, w dyspozycji GDDKiA było 441,1 tys. ton soli drogowej. Średnia zużycia soli w sezonie zimowym, z ostatniego dziesięciolecia wynosi 335,3 tys. ton soli. Obecnie w magazynach znajduje się około 271,8 tys. ton soli a stan magazynowy jest uzupełniany na bieżąco.



Planowanie budżetu na utrzymanie dróg odbywa się w cyklu roku kalendarzowego, a nie sezonu zimowego. Całkowity budżet na utrzymanie sieci drogowej, jakim w 2026 roku dysponuje GDDKiA wynosi 2,617 mld. zł. GDDKiA jest w trakcie prac nad wyodrębnieniem z przedmiotowej puli kwoty niezbędnej na zimowe utrzymanie dróg w br.

Koszty poniesione (dokonane płatności) dotychczas w okresie 10.2025 – 01.2026 (wg stanu na dzień 31.01.2026 r.) wynoszą (w tys. zł):

Oddział	10-12.2025	01.2026 (stan na 30.01.2026)	10.2025 - 01.2026
Białystok	4 190,444	884,976	5 075,420
Bydgoszcz	5 452,786	176,677	5 629,463
Gdańsk	9 847,328	1 754,925	11 602,254
Katowice	13 302,654	2 421,459	15 724,113
Kielce	6 377,640	2 723,650	9 101,290
Kraków	10 928,866	8 111,657	19 040,523
Lublin	13 831,296	5 178,241	19 009,537
Łódź	11 618,736	0,000	11 618,736
Olsztyn	8 374,747	1 030,938	9 405,685
Opole	3 685,458	1 716,228	5 401,687
Poznań	16 734,496	1 660,812	18 395,307
Rzeszów	10 178,326	2 897,504	13 075,831
Szczecin	9 411,592	6 358,524	15 770,116
Warszawa	30 383,763	2 509,016	32 892,779
Wrocław	8 853,495	605,127	9 458,622
Zielona Góra	4 243,203	1 877,320	6 120,523

łącznie	167 414,830	39 907,054	207 321,883
----------------	--------------------	-------------------	--------------------

Powyższe kwoty obejmują co do zasady:

- zwalczanie śliskości i odśnieżanie jezdni, utwardzonych poboczy, parkingów, MOP-ów I,
- zwalczanie śliskości i odśnieżanie chodników, ścieżek rowerowych,
- montaż, utrzymanie i demontaż zasłon przeciwsnieżnych,
- zakupy materiałów do zimowego utrzymania dróg (sól, chlorek wapnia, chlorek magnezu, piasek, siatka, paliki, itp.),
- paliwo, płyny eksploatacyjne i akcesoria do sprzętu do zimowego utrzymania dróg,
- przegląd, konserwacja, naprawy i remonty sprzętu do zimowego utrzymania dróg,
- konserwacja i naprawy magazynów soli oraz urządzeń do produkcji i magazynowania solanki,
- urządzenia do monitorowania pracy sprzętu do zimowego utrzymania dróg oraz korzystanie z systemu do monitorowania pracy sprzętu do zimowego utrzymania dróg,
- obsługa urządzeń meteorologicznych (utrzymanie, naprawa, konserwacja stacji).

W przypadku nadzwyczajnych, długotrwałych opadów śniegu lub innych ekstremalnych zjawisk zimowych, działania prowadzone są zgodnie z procedurami określonymi w *zarządzeniu Nr 10 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 26 marca 2019 r. w sprawie przygotowania Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad do realizacji zadań zarządzania kryzysowego.*

Na potrzeby realizacji zadań zarządzania kryzysowego w GDDKiA określono cztery kategorie zagrożeń, mogących spowodować sytuacje kryzysowe w rozumieniu przepisów o zarządzaniu kryzysowym:

1. I kategoria – obejmująca utrudnienia spowodowane zagrożeniami określonymi w Planie Zarządzania Kryzysowego, zwanego dalej „PZK”, akceptowanym przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, zwanego dalej „Generalnym Dyrektorem” lub Dyrektora Oddziału GDDKiA, zwanego dalej „Dyrektorem Oddziału”, w stosunku do których reagowanie mieści się całkowicie w ich kompetencjach i możliwościach.

W I kategorii zawierają się utrudnienia awaryjne – przez które należy rozumieć warunki, okoliczności zdarzenia powstałe na sieci dróg krajowych lub innej infrastrukturze zarządzanej przez GDDKiA, powodujące utrudnienia w ruchu lub funkcjonowaniu urzędu, trwające powyżej 3 godzin;

2. II kategoria – obejmująca zdarzenia ekstremalne spowodowane zagrożeniami ujętymi w PZK, w stosunku do których samodzielne działania Oddziału GDDKiA lub Centrali GDDKiA nie będą wystarczające i wymagają wsparcia (współpracy) z innymi komórkami organizacyjnymi GDDKiA i podmiotami zewnętrznymi. Akceptujący PZK jest wówczas podmiotem wiodącym, natomiast inne komórki organizacyjne i podmioty zewnętrzne pełnią funkcję współpracujących.
W II kategorii zawierają się zdarzenia ekstremalne – przez które należy rozumieć zdarzenia powodujące utratę kontroli nad przebiegiem zdarzenia lub jego eskalację, wywołujące znaczne ograniczenia w zarządzaniu infrastrukturą, wymagające dłuższego czasu na przywrócenie jej pierwotnego charakteru, poniesienia nieplanowanych nakładów finansowych oraz użycia stanów osobowych i sprzętowych przekraczających aktualne możliwości Oddziału GDDKiA lub Centrali GDDKiA;
3. III kategoria – obejmująca zagrożenia powodujące sytuacje kryzysowe, wobec których podmiotem wiodącym jest minister właściwy do spraw transportu, inny minister, kierownik urzędu centralnego lub wojewoda.
W III kategorii zawierają się w szczególności zagrożenia i sytuacje kryzysowe wprowadzone przez właściwy podmiot wiodący ujęty w Krajowym Planie Zarządzania Kryzysowego oraz w PZK;
4. IV kategoria – obejmująca zagrożenia wymagające wprowadzenia stanu klęski żywiołowej, stanu wyjątkowego lub stanu wojennego, wobec których podmiotem wiodącym jest właściwy minister, Prezes Rady Ministrów lub Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu

Załączniki:

Załącznik 1. Wykaz Wykonawców odpowiedzialnych za zimowe utrzymanie dróg

Załącznik 2. Zarządzenie nr 20 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 10 października 2025 r. w sprawie standardów zimowego utrzymania dróg krajowych