



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DDP-2.054.31.2026

Warszawa, 03 kwietnia 2026

Pan

Włodzimierz Czarzasty

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na interpelację poselską nr 15689 Posła na Sejm RP, pana Wiesława Krajewskiego, uprzejmie przekazuję następujące informacje.

W odniesieniu do kwestii związanych z opóźnieniami na kontraktach realizowanych przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad dla inwestycji realizowanych na podstawie programów rządowych: *Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)* oraz *Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030*, przedstawiam następujące informacje:

W przypadku opóźnień względem zakładanych harmonogramów przyjęto okres 6 miesięcy wydłużenia względem zakładanego na etapie zawarcia umowy czasu na ukończenie. Mając powyższe na uwadze informacja w podziale na programy przedstawia się następująco:

- Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych 2030 (z perspektywą do 2033 r.). Według stanu na 17 marca 2026 r. z 286 inwestycji realizowanych w ramach RPBDK umowy termin zakończenia został wydłużony dla 113 Kontraktów. Dla tych inwestycji został już podpisany przez strony Aneks. Dla kolejnych 33 zadań jesteśmy w trakcie procedur kontraktowych lub też posiadamy wiedzę o znaczących opóźnieniach w uzyskaniu decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (ZRID).
- Program Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030. Według stanu na 17 marca 2026 r. z 38 inwestycji realizowanych w ramach PBO100 umowy termin zakończenia został wydłużony dla 4 Kontraktów. Dla tych inwestycji został już podpisany przez strony Aneks. Dla kolejnych 3 zadań w trakcie jesteśmy w trakcie procedur

kontraktowych lub też posiadamy wiedzę o znaczących opóźnieniach w uzyskaniu ZRID.

Głównymi przyczynami wydłużenia czasu realizacji kontraktów są:

- Wskazane już opóźnienia organów w wydawaniu decyzji ZRID,
- Zgłaszane przez Wykonawców wyjątkowo niesprzyjające warunki atmosferyczne,
- brak dostępu do Placu Budowy z uwagi na badania archeologiczne,
- nieprzewidywalne warunki fizyczne (odmienności w budowie geologicznej w stosunku do dokumentacji przekazanej przez Zamawiającego).

W latach 2023-2025 nie zerwano żadnego kontraktu na budowę żadnej z inwestycji ujętych w ww. programach rządowych, a unieważnione zostało jedno postępowanie przetargowe dotyczące wyłonienia wykonawcy robót. Natomiast, w tym okresie ogólny poziom kosztów nie wykazywał tendencji wzrostowych. Dlatego przedstawiona informacja kosztu brutto/km dotyczy dróg ekspresowych oraz dróg klasy GP (głównie obwodnice) na podstawie kosztów z otwarcia ofert. Nie zawarto umów na budowę odcinków autostrady (do realizacji pozostają już ostatnie odcinki na sieci A):

- Dla dróg ekspresowych średni koszt kształtował się odpowiednio na poziomie 44,37 mln zł w 2023 r., 39,82 mln zł w 2024 r., 44,74 mln zł
- Dla dróg klasy GP średni koszt kształtował się odpowiednio na poziomie 33,82 mln zł w 2023 r., 26,36 mln zł w 2024 r., 22,11 mln zł w 2025 r.

Należy jednocześnie zauważyć, że na średnią kosztów może mieć wpływ wiele czynników takich jak charakter inwestycji, w jakim terenie inwestycja będzie realizowana, ile obiektów inżynierskich jest przewidzianych do realizacji, itd.

Wzrost kosztów realizacji inwestycji nie jest czynnikiem, na który przesądzający wpływ ma Minister Infrastruktury. Jest to zjawisko zależne od wielu czynników, zwłaszcza globalnych. Jak sam Pan poseł zauważył, wzrosty dotyczą wszystkich inwestycji, nawet samorządowych. Co do zasady, zakładamy, że oferty w przetargach są opracowane w sposób rzetelny i dobrze zbalansowany, oparty o doświadczenia wykonawców. Natomiast jako inwestor centralny, jesteśmy odpowiedzialni za gospodarne i celowe wydatkowanie środków publicznych, stąd mechanizm waloryzacyjny równego podziału ryzyka. Od momentu wprowadzenia klauzul waloryzacyjnych do umów na roboty budowlane w listopadzie 2013 r. GDDKiA oraz MI w sposób ciągły monitorują dynamikę zmian i w odpowiedni sposób na nią odpowiada. Proszę zauważyć, że ustanowiony w 2013 r. limit waloryzacji wynosił 1 proc. wartości Zaakceptowanej Kwoty Kontraktowej (ZKK). W 2019 r. wprowadzono nowy mechanizm oparty o tzw. „koszyk waloryzacyjny”, który obowiązuje do dziś. Jednym z głównych założeń mechanizmu waloryzacyjnego jest równy (50/50) podział ryzyka związanego ze wzrostem/spadkiem kosztów realizacji kontraktów pomiędzy wykonawcę a zamawiającego (GDDKiA).

Rozumiemy i słyszymy postulaty branży. Analizujemy skutki wzrostu cen w odniesieniu do każdej inwestycji i tam gdzie to możliwe podejmujemy działania optymalizujące zakres

rzeczowy zadania. Czynimy to zawsze w odniesieniu do nieprzekraczalnych limitów finansowych realizowanych programów wieloletnich.

Jeśli chodzi o kwestie dotyczące działań planowanych w celu skrócenia czasu przygotowania i realizacji inwestycji drogowych, Ministerstwo Infrastruktury na bieżąco dokonuje oceny funkcjonującego systemu budowy dróg. Trzeba jednak pamiętać, że jest on złożony a część tego procesu leży poza kompetencjami resortu infrastruktury. Przykładowo, Minister Infrastruktury nie odpowiada za wydawanie decyzji administracyjnych. Minister Infrastruktury nie jest również właściwy w zakresie prawa zamówień publicznych, o które pyta Pan Poseł. Ministerstwo Infrastruktury nie ma też wpływu na protesty i odwołania, co z jednej strony jest pozytywnym zjawiskiem, ponieważ wskazuje na demokratyczność całego procesu, z drugiej strony wpływ znacznie na jego wydłużenie.

Proces inwestycyjny jest złożony. Wymaga specjalistycznej wiedzy i licznych, opracowań, projektów i analiz. Co ważne, trzeba wyważyć wagę między interesem publicznym a zapewnieniem odpowiedniej ochrony zarówno dla podmiotów w nim uczestniczących, jak i samych obywateli. Proces skuteczny to taki, gdzie nie istnieje przesadna liczba warunków i przepisów. Polska administracja drogowa dokonała już porównania z innymi krajami, stąd została wprowadzona tzw. specustawa drogowa. W ślad za specustawą drogową powstawały kolejne specustawy odnoszące się do inwestycji publicznych. Proces przygotowania i budowy dróg w Polsce jest krótszy niż w innych krajach. Potwierdzeniem tego może być zainteresowanie innych krajów, naszymi przepisami np. Republiki Czeskiej. Mimo to cały czas analizujemy możliwości usprawnienia całego procesu, natomiast musimy uważać aby uproszczenia nie były odebrane jako sprzeczne z przepisami dotyczącymi ochrony środowiska czy dostępu do informacji lub konsultacji.

Istotnym wyzwaniem, prócz ram prawnych, jest zapewnienie odpowiednich środków na realizację naszych priorytetów. Jest to ryzyko, które jest dostrzegane przez Ministra Infrastruktury. W tym zakresie, dążymy do zapewnienia stabilnego źródła finansowania, niezależnie od cyklu gospodarczego. Na pewno, z uwagi na coraz mniejszy udział refundacji UE za drogi, przyglądać się będziemy innym bezzwrotnym źródłom np. opłacie elektronicznej. Jest to tym bardziej istotne, gdyż w najbliższych latach będziemy poświęcać coraz więcej uwagi rozwojowi i utrzymaniu już istniejących dróg.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu