

Informacja o stanie realizacji za 2023 rok



Ministerstwo Infrastruktury

Spis treści

1. Informacje ogólne.....	3
2. Utrzymanie strukturalne	4
2.1. Wymogi Programu	4
2.1.1. Analiza sieci drogowej	4
2.1.2. Lista zadań kierowanych do realizacji	6
2.1.3. Monitoring	7
2.2. Realizacja finansowa i rzeczowa	7
3. Utrzymanie bieżące.....	9
3.1. Wymogi Programu	9
3.1.1. Dwuletni plan remontów	9
3.1.2. Wieloletni plan remontów	9
3.1.3. Plan działań w zakresie zawarcia umów obszarowych.....	9
3.1.4. Monitoring	11
3.2. Realizacja finansowa i rzeczowa	11
4. Nowe rozwiązania w zakresie utrzymania	13
4.1. Wymogi Programu	13
4.1.1. Zielone filtry antysmogowe.....	13
4.1.2. Zapobieganie skutkom suszy.....	14
4.1.3. Wykorzystanie odnawialnych źródeł energii.....	15
4.2. Realizacja finansowa, rzeczowa i monitoring.....	17
5. Realizacja finansowa Programu	17
6. Wskaźniki	18
7. Wpływ Programu na środowisko	18

1. Informacje ogólne

Rok 2023 był pierwszym rokiem wdrażania Programu Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku (dalej: Program), przyjętego uchwałą nr 198/2022 Rady Ministrów z dnia 4 października 2022 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Program Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku”.

Program ten jest pierwszym średniookresowym dokumentem programowym dotyczącym kompleksowego utrzymania sieci dróg krajowych, zarządzanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, obejmującego utrzymanie strukturalne i bieżące.

Utrzymanie strukturalne obejmuje dostosowanie istniejącej sieci dróg krajowych do przenoszenia obciążeń 11,5 t/oś przez wzmocnienie konstrukcji nawierzchni, dostosowanie do obowiązujących warunków technicznych, w szczególności przez poszerzenie jezdni, poprawę geometrii drogi, w tym skrzyżowań i łuków. W ramach utrzymania strukturalnego realizowane są kompleksowe przebudowy/rozbudowy odcinków dróg krajowych będących w zarządzie Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, obejmujące także m.in. przebudowę skrzyżowań, obiektów inżynierskich i uzupełnienie infrastruktury o niezbędne elementy służące niechronionym uczestnikom ruchu.

Utrzymanie bieżące obejmuje wszelkie rutynowo wykonywane prace remontowe, naprawcze, konserwacyjne i porządkowe, których celem jest zapobieganie degradacji nawierzchni, elementów drogi, obiektów inżynierskich i wyposażenia pasa drogowego, a także zabiegi mające na celu zachowanie bezpieczeństwa ruchu i estetyki infrastruktury w okresie całego roku.

Ponadto mając na uwadze nowoczesny i dynamiczny rozwój infrastruktury drogowej na terenie całego kraju i równoległe liczne wyzwania związane ze zmieniającymi się warunkami środowiskowymi, w szczególności z klimatem i stosunkami wodnymi, Program obejmuje także wykonanie projektów nowych rozwiązań w zakresie utrzymania w odniesieniu do sieci drogowej zmniejszających negatywny wpływ infrastruktury drogowej na środowisko, w tym m.in. zastosowanie zielonych filtrów antysmogowych, odnawialnych źródeł energii lub magazynów energii czy infrastruktury mającej na celu zapobieganie skutkom suszy.

Program określa cele i priorytety inwestycyjne, wskazuje poziom i źródła finansowania oraz określa zakres rzeczowy zadań przewidywanych do realizacji w określonej perspektywie czasowej.

Program stanowi także wypełnienie kryterium Polityki Spójności UE na lata 2021–2027 tj. konieczność wykazania przez państwo członkowskie zdolności finansowej gwarantującej właściwe utrzymanie infrastruktury. Informacja na temat źródła finansowania kosztów operacyjnych i utrzymania istniejącej i planowanej infrastruktury, jakim jest budżet państwa, musi zostać odzwierciedlona w rządowych dokumentach planistycznych w postaci programu wieloletniego w zakresie utrzymania infrastruktury drogowej, przy czym przeznaczane kwoty muszą być w odpowiedniej wysokości.

Zgodnie z postanowieniami Programu, za monitorowanie jego realizacji odpowiedzialny jest minister właściwy do spraw transportu, który raz w roku i po zakończeniu Programu będzie przygotowywać informację na temat stanu realizacji Programu i przedkładać ją do wiadomości Rady Ministrów, do końca kwietnia roku następującego po roku sprawozdawczym. Informacja ta będzie przedstawiała stan realizacji rzeczowo-finansowej Programu i zostanie opublikowana w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury. Niniejszy dokument stanowi wypełnienie tego postanowienia w odniesieniu do roku 2023, który był pierwszym rokiem wdrażania Programu.

2. Utrzymanie strukturalne

2.1. Wymogi Programu

2.1.1. Analiza sieci drogowej

Zgodnie z postanowieniami Programu Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad została zobowiązana do analizy sieci dróg krajowych pod względem dostosowania infrastruktury do nośności 11,5 t/oś oraz aktualnych warunków technicznych. Jednocześnie, zgodnie z założeniami określonymi przez Program, Ministerstwo Infrastruktury przekazało wytyczne dotyczące przygotowania omawianej analizy.

W wytycznych określono, że analiza będzie miała przebieg dwuetapowy. W pierwszym etapie Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych została poproszona o przeanalizowanie krajowej sieci drogowej i przygotowanie zestawu danych w formie tabelarycznej i graficznej. Dane te miały obejmować przede wszystkim parametry nośności, podstawowe parametry techniczne, poziom przepustowości, natężenia ruchu, wypadkowości, dane o czasie wykonania ostatnich zabiegów, obrazować już zaplanowane i realizowane inwestycje oraz odcinki o szczególnie problematycznym charakterze, a także wskazywać na stan obiektów inżynierskich.

Dla drugiego etapu zakładano określenie we współpracy Ministerstwa Infrastruktury z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad istotności poszczególnych parametrów i cech odcinków dróg dla zasadności skierowania odcinka do przebudowy lub rozbudowy. Z uwagi niezadowalającą jakość danych o sieci drogowej podkreślono konieczność rozpoczęcia procesu kompleksowej weryfikacji przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad szczegółowych danych na temat zarządzanej sieci dróg.

Wymagane dane zostały przekazane do Ministerstwa Infrastruktury. Jedynie w przypadku danych dotyczących odcinków, dla których rozbudowa byłaby prawdopodobnie niemożliwa Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad wyjaśniła, że informacje o braku możliwości rozbudowy są uzyskiwane na etapie po skierowaniu zadania do realizacji, wobec czego przygotowanie takich danych o wysokim poziomie ogólności już na etapie identyfikacji inwestycji do realizacji byłoby obarczone niedokładnością w skali uniemożliwiającej ich zastosowanie do dalszych analiz. Wobec powyższego Ministerstwo Infrastruktury odstąpiło od pozyskania i dalszej analizy danych w tym zakresie.

Po uzyskaniu danych Ministerstwo Infrastruktury przystąpiło do ich analizy, w wyniku której do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad skierowano informację ze wstępnymi wynikami przeprowadzonych prac. Obejmowało ono następujące wnioski:

- konieczność kontynuacji wykonania wszystkich zadań inwestycyjnych polegających na przebudowie lub rozbudowie odcinka drogi krajowej,
- potrzeba przygotowywania zadań w perspektywie wykraczającej poza ramy czasowe Programu,
- wymóg zrealizowania wskaźników określonych w Programie bez względu na jego ramy finansowe,
- założenie systematycznego odchodzenia od punktowych zadań ukierunkowanych na bezpieczeństwo ruchu drogowego na rzecz uwzględniania tych elementów infrastruktury w ramach kompleksowych zabiegów,
- uznanie pierwszeństwa przygotowania infrastruktury pod względem technicznym do przyjęcia pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t,
- określenie aspektów infrastruktury drogowej kluczowych dla oceny zasadności kierowania poszczególnych zadań inwestycyjnych do realizacji, wśród których wymieniono:
 - nośność (w pierwszej kolejności),
 - szerokość jezdni,
 - poziom swobody ruchu,

- natężenie ruchu pojazdów ciężarowych.

Pierwszy etap analizy sieci drogowej został częściowo zrealizowany w 2023 roku. Pomimo zakresu prac przygotowanego wstępnie na potrzeby podjęcia decyzji zarządczych w ramach etapu drugiego analizy, jego wykonanie nie było możliwe. Wpływ na to miały takie czynniki jak:

- mnogość zadań przy ograniczonych zasobach organizacyjnych Ministerstwa Infrastruktury,
- zbieżność w czasie z okresem okołowyborczym, niesprzyjającym podejmowaniu długofalowych decyzji w obszarze strategii inwestycyjnej,
- brak przewidywalności w odniesieniu do sytuacji rynkowej, w tym brak możliwości oceny zakresu inwestycji możliwego do zrealizowania w ramach finansowych Programu.

W związku z systematycznym stabilizowaniem się sytuacji organizacyjnej i rynkowej, na rok 2024 planuje się dokończenie prac związanych z analizą sieci drogowej, której wynikiem będzie określenie dalszych priorytetów inwestycyjnych na istniejącej sieci dróg krajowych do realizacji w kolejnych latach wdrażania Programu.

2.1.2. Lista zadań kierowanych do realizacji

Zgodnie z postanowieniami Programu, kierowanie do realizacji dalszych zadań inwestycyjnych ma mieć odzwierciedlenie w ustalonej corocznie przez ministra właściwego do spraw transportu liście zadań kierowanych do realizacji, publikowanej w Biuletynie Informacji Publicznej ministerstwa obsługującego ministra właściwego do spraw transportu. Do czasu jej opracowania inwestor, czyli Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, jak dotychczas będzie przygotowywał Program Inwestycji dla każdego zadania, zgodnie z *Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 2 grudnia 2010 r. w sprawie szczegółowego sposobu i trybu finansowania inwestycji z budżetu państwa (Dz. U. poz. 1579)*. Minister właściwy do spraw transportu będzie weryfikował przekazane Programy Inwestycji na podstawie wewnętrznych procedur. Po zatwierdzeniu Programu Inwestycji przez dysponenta środków budżetu państwa, w tym przypadku ministra właściwego do spraw transportu, Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad może zaciągać zobowiązania finansowe z przeznaczeniem na realizację danej inwestycji.

Pierwsza lista zadań była planowana do opublikowania w roku sprawozdawczym, jednakże – podobnie jak w przypadku analizy sieci drogowej i z analogicznych przyczyn – jej stworzenie

nie było możliwe. Planuje się, że lista zadań powstanie w roku 2024 i że jej zakres będzie obejmował okres od wejścia w życie Programu do 2024 roku.

2.1.3. Monitoring

Monitoring utrzymania strukturalnego w ramach Programu jest oparty na dotychczasowym monitoringu realizacji zadań, dla których uzgodniono Programy Inwestycji. Tabela monitoringu była przekazywana do ministra właściwego do spraw transportu w cyklu miesięcznym według stanu realizacji na koniec miesiąca kalendarzowego przekazywany jest do 16 dnia miesiąca kolejnego. Zakres monitoringu obejmował zarówno stan przygotowania rzeczowego, tj.: przygotowanie dokumentacji, wydanie decyzji administracyjnych, ogłoszenie przetargu oraz podpisanie umowy z wykonawcą, początek i koniec robót budowlanych, jak i wydatkowanie środków w każdym roku realizacji zadania.

Monitoring obejmował działania inwestycyjne na sieci drogowej za wyjątkiem zadań z zakresu ochrony środowiska. Po analizie dotychczasowego systemu monitoringu uznano, że jest on adekwatny do potrzeb wynikających z Programu, wobec czego nie przekazywano dalszych wytycznych w tym zakresie.

Dotychczas monitoring nie został uzupełniony o zadania z zakresu ochrony środowiska. W trakcie 2023 roku trwały robocze uzgodnienia pomiędzy Ministerstwem Infrastruktury a Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad, których celem było określenie możliwego zakresu monitoringu dla zadań tego rodzaju, jednak do końca ubiegłego roku nie nastąpiło ich zakończenie.

2.2. Realizacja finansowa i rzeczowa

W ramach utrzymania strukturalnego w 2023 roku wydatkowano kwotę 1,720 mld zł na realizację zadań inwestycyjnych związanych z działaniami na istniejącej sieci drogowej, m.in. takimi jak przebudowa/rozbudowa dróg krajowych, a także na realizację prac przygotowawczych dla zadań ujętych w Rządowym Programie Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.) oraz Programie Budowy 100 Obwodnic na lata 2020–2030.

Według stanu na koniec 2023 roku:

- zakończono realizację 42 zadań, w tym 14 zadań inwestycyjnych polegających na kompleksowej przebudowie/rozbudowie odcinków dróg krajowych – zgodnie z poniższą tabelą,
- w realizacji były 73 zadania inwestycyjne,

- w przetargu było 16 zadań inwestycyjnych,
- w przygotowaniu było 250 zadań inwestycyjnych.

Lp.	Oddział	Zadanie	Długość [km]
1	Bydgoszcz	Rozbudowa drogi krajowej nr 62 na odcinku Kobylniki – Kruszwica	0,956
2	Bydgoszcz	Rozbudowa i wzmocnienie DK 62 na odcinku Strzelno – Kobylniki	9,633
3	Gdańsk	Rozbudowa drogi krajowej nr 22 na odcinku gr. woj. - Buszkowo	3,032
4	Gdańsk	Rozbudowa drogi krajowej nr 22 na odcinku Starogard Gdański - Swaróżyn	2,554
5	Katowice	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na sieci TEN-T na drodze krajowej nr 1 odc. Nowa Wieś - Zawada - zadanie nr 1	4,9
6	Olsztyn	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na DK 51 na odcinku Smolajny – Kosyń	2,119
7	Olsztyn	Rozbudowa drogi krajowej nr 53 na odcinku Szczytno – Olszyny	5,43
8	Olsztyn	Rozbudowa drogi krajowej nr 65 odc. drogowe przejście graniczne Gołdap - początek obwodnicy Gołdapi	1,664
9	Opole	Rozbudowa drogi krajowej nr 46 na odcinku granica województwa - obwodnica Kamienicy - Paczków	5,77
10	Zielona Góra	Dostosowanie byłego przejścia granicznego w ciągu DK 18 na odc. granica państwa - węzeł Olszyna do parametrów drogi klasy A	1,298
11	Zielona Góra	Przebudowa drogi krajowej nr 27 na odc. Świdnica - Zielona Góra	1,469
12	Olsztyn	Przebudowa drogi krajowej nr 65 w miejscowości Ełk ul. Przemysłowa, ul. Grajewska	4,9
13	Opole	Rozbudowa drogi krajowej 45 na odcinku Rogów Opolski - węzeł Opole Południe	2,004
14	Warszawa	Rozbudowa drogi krajowej nr 79 na odcinku przejście przez miejscowość Kozienice odcinek II	1,672
Łączna długość (wartość wskaźnika)			47,401 km

3. Utrzymanie bieżące

3.1. Wymogi Programu

3.1.1. Dwuletni plan remontów

Zgodnie z postanowieniami Programu realizacja remontów odbywa się na podstawie corocznie przygotowywanego dwuletniego planu remontów. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad przekazała do Ministerstwa Infrastruktury dwuletni plan remontów na lata 2024-2025 na podstawie wymogów określonych w Programie, gdzie zadania zostały zhierarchizowane zgodnie z założeniami zaproponowanymi przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad.

Dwuletni plan remontów obejmuje trzy grupy zadań: drogi klasy A i S, węzły oraz drogi klasy GP i G. Doremontu zakwalifikowano 686 km dróg w klasie A i S, 17 węzłów drogowych oraz 522 km dróg w klasie GP i G. Łączna wartość nakładów na zidentyfikowane remonty oszacowano na 2,4 mld zł.

Dwuletni plan remontów na lata 2024-2025 został zaakceptowany przez Ministerstwo Infrastruktury.

3.1.2. Wieloletni plan remontów

Zgodnie z postanowieniami Programu Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad został zobowiązany do opracowania wieloletniego (co najmniej dwudziestoletniego) planu remontów. Termin na wykonanie koncepcji i metodyki dla tego zadania upływa z końcem 2024 roku, natomiast dla opracowania docelowego planu – z końcem 2025 roku.

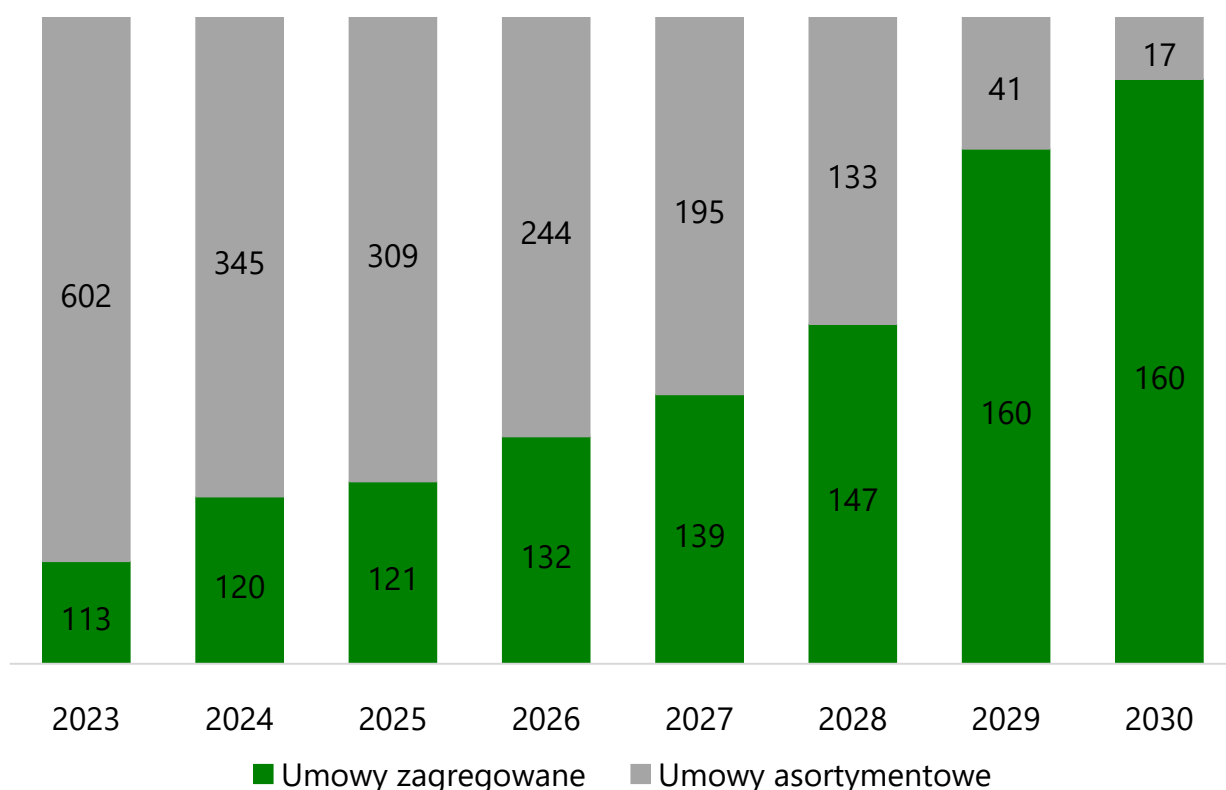
Prace w tym zakresie zostały rozpoczęte w 2023 roku i miały charakter analityczny. Przeanalizowano m.in. zakres zgromadzonych danych oraz możliwości ich wykorzystania planistycznego oraz jakie dane i w jakim zakresie będą kluczowe do kwalifikowania odcinków dróg krajowych do zabiegów remontowych. Wstępnie przygotowano dwa podejścia do wieloletniego planu remontów, które będą podlegały dalszemu opracowaniu w roku bieżącym i kolejnym roku.

3.1.3. Plan działań w zakresie zawarcia umów obszarowych

Zgodnie z postanowieniami Programu Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad został zobowiązany do zawarcia obszarowych umów utrzymaniowych dla wszystkich województw

do 2030 roku. W tym zakresie Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad przedstawił plan działań mających na celu zawarcie obszarowych umów utrzymaniowych dla całej sieci dróg krajowych.

Liczba umów utrzymaniowych zagregowanych względem asortymentowych dla danego roku według Planu działań



Z przedstawionej koncepcji wynika, że osiągnięcie zasadniczo pełnego objęcia zadań utrzymaniowych modelem umów zagregowanych w perspektywie czasowej Programu. Docelowo 97% umów będzie realizowanych w modelu zagregowanym. Pozostałe umowy pozostaną w systemie rozproszonym (asortymentowym) ze względu na ich specyficzny charakter. Zakres tych umów będzie dotyczył takich prac jak: wizualizacja i rejestracja obrazów z sieci dróg krajowych, utrzymanie systemów preselekcji wagowej pojazdów w ruchu, utrzymanie stacji pomiarowych, utrzymanie, naprawa i obsługa stacji meteorologicznych, przesyłanie danych i obrazu ze stacji monitorujących, zarządzanie ruchem na autostradzie, utrzymanie systemów bezpieczeństwa i urządzeń obsługi tunelu, obsługa i serwis stacji ciągłego pomiaru ruchu, usługi dendrologiczne.

Przedłożony plan działań określający ich sposób i harmonogram w zakresie zawarcia obszarowych umów utrzymaniowych dla całej sieci dróg krajowych do 2030 roku został zaakceptowany przez Ministerstwo Infrastruktury.

Ze sprawozdania Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad wynika, że proces agregacji umów utrzymaniowych przebiegał w 2023 roku zgodnie z założonym harmonogramem. W 2023 roku nie odnotowano również negatywnych skutków przyjętego kierunkowo podejścia agregacji umów utrzymaniowych.

3.1.4. Monitoring

Zgodnie z postanowieniami Programu Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad przekazywała tabelaryczne zestawienia w zakresie remontów odcinków dróg krajowych w cyklu miesięcznym. Potwierdzono zgodność zakresu monitoringu proponowanego przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad w przekazanych zestawieniach z oczekiwaniami Ministerstwa Infrastruktury oraz ustalono formę ich przesyłania (poczta elektroniczna, analogicznie jak w przypadku monitoringu inwestycji).

Ministerstwo Infrastruktury ponadto poprosiło o przekazanie sprawozdania półrocznego z działań podjętych w ramach utrzymania letniego i zimowego w aspekcie rzeczowym i finansowym. W związku z opóźnieniem w tym obszarze, Ministerstwo Infrastruktury ponownie poprosiło o przekazanie omawianego sprawozdania półrocznego.

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad przekazała sprawozdanie za I półrocze 2023 roku, a następnie – sprawozdanie za II półrocze 2023 roku, wraz z dodatkowymi informacjami, o których uzupełnienie wniosło Ministerstwo Infrastruktury.

3.2. Realizacja finansowa i rzeczowa

W ramach podejmowanych działań dotyczących utrzymania bieżącego w 2023 roku wydatkowano kwotę 2,346 mld zł na bieżące utrzymanie sieci drogowej (tj. bieżące utrzymanie autostrad i dróg ekspresowych, bieżące utrzymanie dróg, utrzymanie wskaźnikowe, bieżące utrzymanie obiektów mostowych, zimowe utrzymanie dróg, remont zaplecza technicznego, utrzymanie obwodów drogowych). Ponadto na remonty sieci drogowej w 2023 roku wydatkowano kwotę 343,450 mln zł.

Według stanu na koniec 2023 roku, w trakcie jego trwania Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad zakończyła realizację 75 zadań o charakterze remontowym

na odcinkach dróg krajowych o łącznej długości 163 km. Wykaz zadań przedstawiono w poniższej tabeli.

Lp.	Oddział	Numer drogi	Kilometr początkowy	Kilometr końcowy	Długość odcinka [km]	Zakres
1	Białystok	19	101,500	102,600	1,1	Proniewicze
2	Białystok	19	153,960	154,610	0,7	Siemiatycze, Plac Jana Pawła II i ul. 11 Listopada
3	Bydgoszcz	15	209,100	210,300	1,2	Szadłowice - Wierchosławice
4	Bydgoszcz	16	23,465	24,100	0,6	Rogóźno Zamek
5	Bydgoszcz	16	36,413	38,085	1,1	Jankowice - Strzelce
6	Bydgoszcz	16	39,900	40,507	0,6	Zawda
7	Gdańsk	21	18,850	20,350	1,5	Bożanka - Trzebielino
8	Gdańsk	55	7,300	11,450	4,2	Marynowy - Chlebówka
9	Gdańsk	55	21,650	22,100	0,5	Tragamin - Malbork
10	Gdańsk	55	65,340	67,150	1,8	Kwidzyn - Gardeja
11	Gdańsk	55	75,600	76,340	0,7	Gardeja - granica województwa
12	Katowice	A4	303,450	312,000	8,6	Węzeł Ostropa - PPO Żernica
13	Katowice	S1	0,000	5,645	5,7	Kamesznica - Laliki
14	Katowice	11	572,300	573,100	0,8	Tarnowskie Góry
15	Kraków	52	32,070	33,650	1,5	Andrychów
16	Kraków	73	124,000	124,573	0,6	Brzozówka
17	Kraków	52	26,685	27,795	1,1	Bulowice
18	Kraków	75	27,600	30,300	2,7	Gnojnik - Tworkowa
19	Kraków	75	75,669	77,390	1,7	Frycowa
20	Kraków	44	50,053	50,650	0,6	Babice
21	Kraków	52	24,710	25,200	0,5	Kęty
22	Kraków	7	682,500	683,000	0,5	Głogoczków
23	Kraków	7	623,520	624,100	0,6	Miechów
24	Kraków	49	13,800	14,800	1,0	Białka Tatrzańska
25	Kraków	49	14,800	15,500	0,7	Białka Tatrzańska
26	Kraków	28	118,520	119,000	0,5	Kanina
27	Kraków	94	291,590	292,390	0,8	Bolesław - Olkusz
28	Kraków	94	21,570	22,550	1,0	Targowisko
29	Kraków	7	747,000	748,750	1,8	Podwilk - Orawka
30	Kraków	94	287,800	288,730	0,9	Ujków Nowy - Olkusz
31	Kraków	7	624,100	624,950	0,9	Miechów
32	Kraków	7	622,900	623,140	0,2	Miechów
33	Kraków	44	93,400	94,050	0,6	Wielkie Drogi
34	Lublin	48	165,292	170,150	3,7	Chrustne - Korzeniów
35	Lublin	74	185,800	187,600	1,8	Wymysłów
36	Lublin	82	25,750	30,940	5,2	Łączna - Stara Wieś
37	Łódź	A2	360,390	361,800	1,4	Autostrada A2
38	Łódź	A2	324,200	326,560	2,4	Wartkowice - Chrzastów
39	Łódź	92	357,250	359,150	1,9	Obwodnica Kutna
40	Olsztyn	S22	406,850	416,650	9,8	Węzeł Frombork - węzeł Braniewo Południe
41	Olsztyn	59	51,000	53,000	2,0	Wierzbowo - Brejdyny
42	Olsztyn	58	41,000	44,000	3,0	Narty - Warchały
43	Olsztyn	16	255,511	256,011	0,5	Nowe Guty - Okartowo
44	Olsztyn	15	359,030	360,070	1,0	Ryńskie - węzeł Ostróda Zachów
45	Opole	11	474,100	478,150	4,0	Byczyna-Biskupice

46	Opole	39	42,590	46,687	4,1	Łukowice Brzeskie - Brzeg
47	Opole	94	143,750	145,000	1,3	Brzeg - Pawłów
48	Opole	38	33,460	36,360	2,9	Pawłowiczki – Reńska Wieś
49	Poznań	15	157,520	161,762	4,2	Lubiń - Wydartowo
50	Poznań	15	103,150	107,470	4,3	Skotniki - Obłaczkowo
51	Poznań	12	155,500	157,300	1,8	Długie Nowe
52	Poznań	11	247,747	250,502	1,6	Oborniki
53	Poznań	25	328,000	330,150	2,2	Rondo Czarny Las - Kotowskie
54	Poznań	A2, S5, S11	25,532	25,532	2,3	Łącznice węzła Poznań Zachód w ciągu A2, S5 i S11
55	Rzeszów	73	167,200	168,420	1,2	Jasło
56	Rzeszów	94	681,850	683,690	1,8	Chotyniec – Młyny
57	Rzeszów	94	684,730	685,790	1,1	Młyny - Korczowa
58	Rzeszów	73	164,400	165,700	1,3	Jasło
59	Rzeszów	19	200,965	202,307	1,3	Boguchwała
60	Rzeszów	77	62,997	65,500	2,5	Wolina - Przędzel
61	Szczecin	A6	11,780	14,000	2,2	Węzeł Szczecin Klucz - węzeł Szczecin Podjuchy
62	Szczecin	A6	9,380	11,780	2,4	Węzeł Radsziszewo - węzeł Szczecin Klucz
63	Szczecin	20	63,700	66,045	2,3	Drawsko Pomorskie
64	Warszawa	62	195,660	197,200	1,5	Pomiechówek
65	Warszawa	60	207,239	209,285	2,0	Różan (granica rejonów) - Różan (do ronda)
66	Warszawa	61	77,483	78,460	1,0	Szelków - Szelków
67	Warszawa	61	93,530	96,150	2,6	Różan - Sieluń
68	Warszawa	57	175,500	178,300	2,5	Chrzanowo - Pomaski
69	Warszawa	92	516,297	519,900	3,6	Przejście przez Mińsk Mazowiecki
70	Warszawa	50	140,600	144,400	3,8	Witalówka - Bikówek
71	Warszawa	50	30,800	33,200	2,4	Szpondowo - Płońsk
72	Wrocław	A4	50,761	62,800	12,0	Węzeł Krzyżowa - Węzeł Krzywa
73	Wrocław	35	53,350	56,100	2,8	Marcinowice - Szczepanów
74	Zielona Góra	92	34,150	35,060	0,8	Stok - Mostki
75	Zielona Góra	32	15,500	19,000	3,5	Gubinek - Brzózka

4. Nowe rozwiązania w zakresie utrzymania

4.1. Wymogi Programu

4.1.1. Zielone filtry antysmogowe

Zgodnie z postanowieniami Programu Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad została zobowiązana do przygotowania projektu pilotażowego obejmującego wykonanie zielonych filtrów antysmogowych w formie łąk oraz w formie zadrzewień.

Z uwagi na niestabilną sytuację rynkową oraz identyfikowane trudności w zapewnieniu pokrycia finansowego na wszystkie planowane dotychczas zadania drogowe, na uzasadniony wniosek Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad zawarty w piśmie z 3 lipca 2023 roku, Ministerstwo Infrastruktury wyraziło zgodę na wydłużenie terminu przekazania koncepcji projektu pilotażowego do końca 2024 roku, przy zachowaniu docelowo zakładanego zakończenia projektu nie później niż w 2029 roku.

4.1.2. Zapobieganie skutkom suszy

Potrzeby w zakresie wykonania, odtworzenia i modernizacji odwodnienia

Zgodnie z postanowieniami Programu Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad została zobowiązana do kompleksowego określenia potrzeb inwestycyjnych w zakresie wykonania, odtworzenia i modernizacji infrastruktury zapewniającej prawidłowe odwodnienie w ciągach dróg krajowych.

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad przekazała do Ministerstwa Infrastruktury zestawienie zawierające 332 lokalizacje, w których zidentyfikowano zapotrzebowanie na działania w tym obszarze, które obejmują około 728 km dróg. Działania w tym zakresie wyceniono na około 1 mld zł.

Mając na uwadze ekspercką ocenę Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, w której stwierdzono konieczność bieżącej realizacji zidentyfikowanych zadań bez zbędnej zwłoki oraz biorąc pod uwagę kluczowe znaczenie sprawnego odwodnienia dla prawidłowego funkcjonowania infrastruktury drogowej i bezpieczeństwa transportu drogowego, Ministerstwo Infrastruktury zaakceptowało zaproponowany zakres prac. Jednocześnie Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad została poproszona o rozszerzenie zestawienia o:

- wskazanie, które z prac zostały rozpoczęte lub wykonane w 2023 roku,
- informację o przewidywanym trybie realizacji (w ramach Programu Inwestycji na budowę/rozbudowę/przebudowę odcinka, w ramach Programu Inwestycji na odwodnienie, w ramach utrzymania bieżącego, ewentualnie inne - jakie),
- orientacyjny termin rozpoczęcia realizacji (rok).

Dodatkowe informacje w tym zakresie nie zostały dotychczas przekazane do Ministerstwa Infrastruktury.

Zapobieganie skutkom suszy przez ograniczenie koszenia i stosowanie nasadzeń

Zgodnie z postanowieniami Programu Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad został zobowiązany do wykonania projektów w zakresie:

- zapobiegania skutkom suszy przez ograniczenie koszenia,
- zapobiegania skutkom suszy przez stosowanie nasadzeń.

W przypadku ograniczania koszenia Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad poinformowała jedynie o już podjętej zmianie podejścia do utrzymania terenów zielonych w celu niedopuszczenia do przesuszenia gleby.

W tym zakresie Ministerstwo Infrastruktury potwierdziło, że już podjęte prace mogą stanowić podstawę do stworzenia oczekiwanego zgodnie z postanowieniami Programu projektu pilotażowego. W związku z powyższym przekazano wytyczne dotyczące dalszego postępowania w tym obszarze. W przypadku, w którym na podstawie już przeprowadzonych działań możliwe jest uznanie, że zadania wyznaczone w Programie w omawianym zakresie zostały w całości wykonane – należy przekazać taką informację do Ministerstwa Infrastruktury. W innym przypadku, proponowany projekt pilotażowy ma zostać przygotowany zgodnie z pierwotnym założeniem Programu (w tym ewentualnie z wykorzystaniem dotychczasowych prac), lecz w wydłużonym terminie do 30 czerwca 2024 roku. Aktualnie trwają prace po stronie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

4.1.3. Wykorzystanie odnawialnych źródeł energii

Wykorzystanie odnawialnych źródeł energii do zasilania MOP

Zgodnie z postanowieniami Programu Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad została zobowiązana do wykonania projektu pilotażowego polegającego na wykorzystaniu odnawialnych źródeł energii do zasilania infrastruktury drogowej na przykładzie MOP. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad przekazała opracowaną koncepcję projektu pilotażowego w pięciu lokalizacjach MOP, położonych na różnych obszarach kraju z założeniem zastosowania trzech sposobów montażu instalacji fotowoltaicznej, w tym w niektórych lokalizacjach dodatkowo z wymianą opraw oświetleniowych na energooszczędne. Wstępnie określono harmonogram zadań na lata 2024-2025 oraz wymagane nakłady w wysokości około 16,5 mln zł.

W wyniku analizy przedłożonej koncepcji stwierdzono jej zgodność z założeniami określonymi w Programie, tym samym przedłożona koncepcja projektów pilotażowych w zakresie zastosowania odnawialnych źródeł energii do zasilania infrastruktury drogowej na

przykładzie MOP została zaakceptowana przez Ministerstwo Infrastruktury i zlecono przygotowanie Programów Inwestycji zgodnie z koncepcją.

Analiza wykorzystania pasów dróg do produkcji energii z odnawialnych źródeł

Zgodnie z postanowieniami Programu Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad została zobowiązana do przeprowadzenia analizy możliwości wykorzystania pasów dróg do produkcji energii z odnawialnych źródeł, z uwzględnieniem aspektów organizacyjnych, prawnych i finansowych ewentualnego przedsięwzięcia w tym zakresie, a także z uwzględnieniem konieczności zachowania bezpieczeństwa ruchu. Na wykonanie analizy przeznaczono 12 miesięcy od wejścia w życie Programu, a więc na wykonanie pracy analitycznej w tym zakresie po stronie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad przeznaczono cały 2023 rok.

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad przekazała do Ministerstwa Infrastruktury wnioski z analizy w omawianym zakresie. Obejmują one takie zagadnienia jak dotychczas podjęte prace i projekty o charakterze faktycznym i analitycznym mające na celu wykorzystanie gruntów w pasie drogowym na potrzeby OZE oraz wykorzystanie pozyskanej energii do zasilania infrastruktury drogowej i na cele niezwiązane z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad oraz działania planowane do wykonania (w tym powiązane z realizacją pozostałych projektów pilotażowych w ramach Programu). W 2023 roku z inicjatywy Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad przy udziale Ministerstwa Infrastruktury i Urzędu Regulacji Energetyki, powstała korespondencja, która potwierdza prawne możliwości w tym zakresie.

Wstępne wnioski wskazują na możliwość prawną i techniczną wykorzystania pasów dróg do produkcji energii z odnawialnych źródeł na zróżnicowane cele oraz identyfikują kwestie wymagające rozstrzygnięcia, tj. m.in.:

- rodzaje instalacji, których zastosowanie będzie optymalne kosztowo,
- możliwości techniczne i stan sieci elektroenergetycznej,
- skala zainteresowania potencjalnych dzierżawców.

Zakłada się, że ich rozstrzygnięcie nastąpi na skutek zaplanowanych dalszych prac w tym obszarze, obejmujących w szczególności wykonanie projektu pilotażowego wykorzystania odnawialnych źródeł energii do zasilania MOP. Ponadto Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad zaproponowała pilotażowe wydzierżawienie obszaru 9 hektarów pasa drogowego w granicach administracyjnych miasta Łódź w okolicach węzła Brzeziny na autostradzie A1 na potrzeby produkcji energii.

Omawiane zagadnienie jest wielowątkowe i charakteryzuje się wysokim stopniem skomplikowania. Na 2024 rok planuje się szczegółową analizę materiałów przekazanych przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad i współpracę w celu określenia dalszych kroków do podjęcia w tym obszarze, w tym przede wszystkim o przystąpieniu do zaproponowanego projektu pilotażowego.

4.2. Realizacja finansowa, rzeczowa i monitoring

Realizacja rzeczowa i w konsekwencji także finansowa oraz monitorowanie zadań inwestycyjnych w obszarze nowych rozwiązań w zakresie utrzymania są przewidywane na kolejne lata wdrażania Programu.

5. Realizacja finansowa Programu

Na realizację Programu w 2023 roku w budżecie państwa zapewniona została kwota w wysokości 5,4 mld zł. Wydatkowano kwotę 5,4 mld zł, w tym 1,739 mld zł na wydatki majątkowe i 3,661 mld zł na wydatki bieżące.

Wydatki majątkowe obejmowały w szczególności realizację zadań związanych z działaniami na istniejącej sieci drogowej m.in. takimi jak przebudowa/rozbudowa dróg krajowych, a także na realizację prac przygotowawczych dla zadań ujętych w Rządowym Programie Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.) oraz Programie Budowy 100 Obwodnic na lata 2020–2030.

W ramach wydatków bieżących ponoszone były m.in. koszty związane z remontami oraz utrzymaniem istniejącej sieci drogowej oraz wydatki związane z bieżącym funkcjonowaniem Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

Efektem podejmowanych działań w pierwszym roku wdrażania Programu jest wykorzystanie 100% zapewnionych w budżecie państwa środków.

Dodatkowo dla Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad uruchomiono środki z rezerwy celowej budżetu państwa (część 83, pozycje 20 i 59) w łącznej kwocie 658 tys. zł.

6. Wskaźniki

Cel główny Programu obejmuje zapewnienie stabilnego finansowania dla utrzymania spójnej, nowoczesnej i bezpiecznej sieci dróg krajowych. Celami szczegółowymi są:

- zwiększenie spójności sieci dróg krajowych dostosowanych do ruchu pojazdów o nacisku pojedynczej osi do 11,5 t,
- zapewnienie wymaganego stanu technicznego istniejącej infrastruktury,
- intensyfikacja działań zmniejszających negatywny wpływ infrastruktury drogowej na środowisko.

Dla oceny skuteczności Programu w realizacji zakładanych celów, określone zostały wskaźniki, które według stanu na koniec 2023 roku zostały osiągnięte w następującej wysokości:

- długość przebudowanych dróg krajowych w ramach Programu (wartość docelowa 2 500 km) – **47 km**,
- udział dróg krajowych dostosowanych do nacisku 11,5 t/oś (wartość docelowa 60%) – **51%**,
- udział długości sieci objętych obszarowymi umowami utrzymaniowymi (wartość docelowa 100%) – **11%**.

Przy ustanawianiu Programu zakładano także, że Program wpłynie także w sposób niewymierny na utrzymanie dotychczasowych i tworzenie nowych miejsc pracy, w tym związanych z realizacją inwestycji i działań utrzymaniowych na sieci dróg krajowych. Wpływ ten miał szczególne znaczenie w trakcie 2023 roku, tj. w czasie destabilizacji równowagi rynkowej na skutek bezprecedensowej sytuacji geopolitycznej w Europie.

7. Wpływ Programu na środowisko

Na etapie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko opracowano system monitorowania Programu oparty na monitoringu zadań pod kątem prowadzonych dla nich procedur środowiskowych. Dane w tym zakresie Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad przekazała do Ministerstwa Infrastruktury na podstawie otrzymanych od Ministerstwa wytycznych.

Na koniec 2023 roku dla realizowanych zadań uzyskano następujące wartości wskaźników:

- W1 odsetek projektów posiadających uzgodniony Program Inwestycji, dla których wystąpił obowiązek uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach – **89%**,
- W2 odsetek uzyskanych decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, dla których stwierdzono brak konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko – **70%**,
- W3 odsetek uzyskanych decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach po przeprowadzonej ocenie oddziaływania na środowisko – **30%**, z uwzględnieniem następującego podziału:
 - W3a odsetek uzyskanych decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w których określono działania kompensujące – **83%**,
 - W3b odsetek uzyskanych decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazujących konieczność wykonania analizy porealizacyjnej – **31%**,
 - W3c odsetek uzyskanych decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazujących konieczność prowadzenia monitoringu przyrodniczego – **13%**,
 - W3d odsetek uzyskanych decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazujących konieczność ponownej oceny oddziaływania na środowisko – **4%**,
 - W3e odsetek uzyskanych decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach uwzględniających ocenę transgraniczną – **2%**,
- W4 odsetek wniosków, w których odmówiono wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z powodu niemożliwych do minimalizacji lub kompensacji oddziaływań – **0%**.

Szczegółowe zestawienie zadań i ich decyzji środowiskowych na podstawie których określono wartości wskaźników przedstawiono w poniższej tabeli.

Zadanie	W1	W2	W3	W3a	W3b	W3c	W3d	W3e	W4
Rozbudowa drogi krajowej nr 63 na odcinku: przejście przez m. Wygoda	tak	tak	nie	tak	nie	nie	nie	nie	nie
Rozbudowa drogi krajowej nr 62 na odcinku Kobylniki - Kruszwica	nie	nie	nie	nie	nie	nie	nie	nie	nie
Przebudowa DK 91 na odcinku Terespol - Stolno (z wyłączeniem mostu na Wiśle)	tak	tak	nie	tak	nie	nie	nie	nie	nie
Rozbudowa i wzmocnienie DK 62 na odcinku Strzelno - Kobylniki	tak	tak	nie	nie	nie	nie	nie	nie	nie
Rozbudowa drogi krajowej nr 21 na odcinku Słupsk - Ustka	tak	tak	nie	tak	nie	nie	nie	nie	nie
Rozbudowa drogi krajowej nr 22 na odcinku Starogard Gdański - Swaróżyn	tak	tak	nie	tak	nie	nie	nie	nie	nie
Rozbudowa drogi krajowej nr 22 na odcinku Knybawa - Gnojewo	tak	tak	nie	tak	nie	nie	nie	nie	nie
Rozbudowa drogi krajowej nr 22 na odcinku Królewo - granica województwa	tak	tak	nie	tak	nie	nie	nie	nie	nie
Rozbudowa drogi krajowej nr 22 na odcinku gr.	tak	tak	nie	tak	nie	nie	nie	nie	nie

woj. - Buszkowo									
Rozbudowa drogi krajowej nr 22 na odcinku Chojnice - Czersk	tak	nie	tak	tak	tak	tak	nie	nie	nie
Rozbudowa drogi krajowej nr 55 w m. Brachlewo - zwiększenie skrajni drogowej w obszarze wiaduktu kolejowego w ciągu linii kolejowej nr 207	tak	tak	nie	tak	nie	nie	nie	nie	nie
Rozbudowa drogi krajowej nr 22 na odcinku Zblewo – Sucumin	tak	tak	nie	tak	nie	nie	nie	nie	nie
Kontynuacja rozbudowy drogi krajowej nr 22 na odcinku Czarlin - Knybawa	tak	tak	nie	tak	nie	nie	nie	nie	nie
Rozbudowa drogi krajowej nr 46 odc. Janów - Lgoczanka	tak	tak	nie	tak	nie	nie	nie	nie	nie
Rozbudowa drogi krajowej nr 46 odc. Lelów - Nakło	tak	nie	tak	tak	tak	nie	nie	nie	nie
Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na sieci TEN-T na drodze krajowej nr 1 odc. Nowa Wieś - Zawada - zadanie nr 1	tak	tak	nie	tak	nie	nie	nie	nie	nie
Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na sieci TEN-T na drodze krajowej nr 1 odc. Markowice - Brudzowice - zadanie nr 2	tak	tak	nie	tak	nie	nie	nie	nie	nie
Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na sieci TEN-T na drodze krajowej nr 91 - zadanie nr 6 - etap II	tak	tak	nie	tak	nie	nie	nie	nie	nie
Rozbudowa drogi krajowej nr 94 odcinek Pyskowice - granica m. Zabrze	tak	tak	nie	tak	nie	tak	nie	nie	nie
Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na sieci TEN-T na drodze krajowej nr 91 odc. Siedlec Duży - Koziegłowy - zadanie nr 7	tak	tak	nie	tak	nie	nie	nie	nie	nie
Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie małopolskim na DK 7 w miejscowości Gaj	tak	tak	nie	tak	nie	nie	nie	nie	nie
Rozbudowa DK nr 94 na odcinku Zederman-Jerzmanowice (II etap)	tak	nie	tak	tak	tak	nie	nie	nie	nie
Kompleksowa poprawa układu komunikacyjnego na odcinku DK7 Kraków - Libertów - Gaj	tak	tak	nie	tak	nie	nie	nie	nie	nie
Budowa DK 47 Rabka Zdrój – Zakopane na odc. Rdzawka – Nowy Targ	tak	nie	tak	tak	tak	tak	tak	nie	nie
Rozbudowa istniejącego odcinka A4 o dodatkowy pas ruchu (przy węźle Kraków Południe)	tak	tak	nie	tak	nie	nie	nie	nie	nie
Rozbudowa DK 74 na odcinku Janów Lubelski - Frampol	tak	nie	tak	tak	tak	nie	nie	nie	nie
Rozbudowa DK 17 na odc. granica m. Zamość - Łabunie	tak	nie	tak	tak	tak	nie	nie	nie	nie
Rozbudowa DK 74 na odc. Gorajec - Szczepieszyn	tak	tak	nie	tak	nie	nie	nie	nie	nie
Budowa drogi krajowej nr 72 na odcinku węzeł „Aleksandrów Łódzki” (S14) – ul. Szczecińska w Łodzi	tak	nie	tak	tak	tak	tak	tak	nie	nie
Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na DK 51 na odcinku Smolajny - Kosyń	tak	tak	nie	tak	nie	nie	nie	nie	nie
Rozbudowa drogi krajowej nr 63 na odcinku Borki-Jeże	tak	tak	nie	tak	tak	nie	nie	nie	nie
Rozbudowa drogi krajowej nr 51 w miejscowości Dobrze Miasto (ul. Grunwaldzka, ul. Olsztyńska)	nie	nie	nie	nie	nie	nie	nie	nie	nie
Rozbudowa drogi krajowej nr 53 na odcinku Rozogi - Dąbrowy	tak	tak	nie	tak	nie	nie	nie	nie	nie
Rozbudowa drogi krajowej nr 53 na odcinku Szczytno - Olszyny	tak	tak	nie	tak	nie	nie	nie	nie	nie
Rozbudowa drogi krajowej nr 65 odc. drogowe przejście graniczne Gołdap - początek obwodnicy	tak	nie	tak	tak	nie	nie	nie	nie	nie

Gołdapi									
Rozbudowa drogi krajowej nr 65 odc. Kowale Oleckie - początek obwodnicy Olecka	tak	nie	tak	tak	tak	nie	nie	nie	nie
Przebudowa drogi krajowej nr 65 w miejscowości Ełk ul. Przemysłowa, ul. Grajewska	nie	nie	nie	nie	nie	nie	nie	nie	nie
Rozbudowa drogi krajowej nr 65 na odcinku Nowa Wieś Ełcka - granica województwa	tak	nie	tak	tak	tak	nie	nie	nie	nie
Rozbudowa drogi krajowej nr 65 na odcinku Gąski - Ełk	tak	nie	tak	tak	tak	nie	nie	nie	nie
Rozbudowa obwodnicy Giżycka na drodze krajowej nr 59	tak	nie	tak	tak	tak	nie	nie	nie	nie
Kontynuacja rozbudowy drogi krajowej nr 53 na odcinku Rozogi - Dąbrowy	tak	tak	nie	tak	nie	nie	nie	nie	nie
Rozbudowa drogi krajowej nr 40 w m. Głuchołazy	tak	tak	nie	nie	nie	nie	nie	nie	nie
Rozbudowa drogi krajowej nr 46 na odcinku Nysa - Pakosławice	tak	tak	nie	tak	nie	nie	nie	nie	nie
Rozbudowa drogi krajowej nr 46 na odcinku granica województwa - obwodnica Kamienicy - Paczków	tak	tak	nie	nie	nie	nie	nie	nie	nie
Rozbudowa drogi krajowej 45 na odcinku Krapkowice - Rogów Opolski	tak	tak	nie	nie	nie	nie	nie	nie	nie
Rozbudowa drogi krajowej 45 na odcinku Rogów Opolski - węzeł Opole Południe	tak	tak	nie	nie	nie	nie	nie	nie	nie
Rozbudowa drogi krajowej nr 45 na odcinku Jełowa - Bierzdany	tak	tak	nie	nie	nie	nie	nie	nie	nie
Rozbudowa drogi krajowej nr 45 na odcinku Praszka - granica województwa opolskiego	tak	tak	nie	nie	nie	nie	nie	nie	nie
Rozbudowa drogi krajowej nr 84 na odcinku Sanok - Zagórz	tak	tak	nie	tak	tak	tak	nie	nie	nie
Rozbudowa DK 53 na odc. Myszyniec - Kadzidło	tak	nie	tak	tak	tak	nie	nie	nie	nie
Rozbudowa DK61 na odcinku Legionowo - Zegrze	tak	nie	tak	tak	tak	tak	nie	nie	nie
Budowa obwodnicy Ciepłowa w ciągu drogi krajowej nr 79	tak	tak	nie	tak	nie	nie	nie	nie	nie
Rozbudowa drogi krajowej nr 79 na odcinku przejście przez m. Kozienice odcinek II	tak	tak	nie	nie	nie	nie	nie	nie	nie
Rozbudowa drogi krajowej nr 48 na odcinku przejście przez m. Kozienice	tak	tak	nie	nie	nie	nie	nie	nie	nie
Rozbudowa DK nr 79 na odc. Garbatka - Wilczowola	tak	tak	nie	tak	nie	nie	nie	nie	nie
Rozbudowa DK nr 79 na odc. Ciepłówek - Lipsko	tak	nie	tak	tak	tak	nie	nie	nie	nie
Przebudowa drogi krajowej nr 8 na odcinku Bardo - Bardo Przytyk	nie	nie	nie	nie	nie	nie	nie	nie	nie
Przebudowa drogi krajowej nr 27 na odc. Świdnica - Zielona Góra	nie	nie	nie	nie	nie	nie	nie	nie	nie
Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie lubuskim na DK 22 na odcinku Kostrzyn - Słońsk	nie	nie	nie	nie	nie	nie	nie	nie	nie
Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie lubuskim na DK 24 w miejscowości Goraj	nie	nie	nie	nie	nie	nie	nie	nie	nie
Dostosowanie byłego przejścia granicznego w ciągu DK 18 na odc. granica państwa - węzeł "Olszyna" do parametrów drogi klasy A	tak	nie	tak	tak	tak	tak	nie	tak	nie
Wartość wskaźnika	W1	W2	W3	W3a	W3b	W3c	W3d	W3d	W4
	89%	70%	30%	83%	31%	13%	4%	2%	0%