

Załącznik
do uchwały nr 198/2022
Rady Ministrów
z dnia 4 października 2022 r.



Ministerstwo Infrastruktury

Spis treści

1. Wstęp	3
2. Wnioski z diagnozy	4
3. Cele i wskaźniki	16
4. Powiązanie z krajowymi dokumentami strategicznymi i uwarunkowania prawne	17
4.1. Przepisy UE.....	17
4.2. Przepisy krajowe.....	18
4.3. Krajowe dokumenty strategiczne.....	18
5. Priorytety realizacyjne i kierunki interwencji	23
6. Zakres	24
6.1. Utrzymanie strukturalne	27
6.2. Utrzymanie bieżące.....	29
6.3. Nowe rozwiązania w zakresie utrzymania.....	30
6.3.1. Zielone filtry antysmogowe	31
6.3.2. Zapobieganie skutkom suszy	32
6.3.3. Wykorzystanie odnawialnych źródeł energii	33
7. Monitorowanie realizacji i ocena osiągnięcia celów	35
7.1. Utrzymanie strukturalne	36
7.2. Utrzymanie bieżące.....	37
7.3. Nowe rozwiązania w zakresie utrzymania.....	37
8. Plan finansowy	38
9. System realizacji	39
9.1. Utrzymanie strukturalne	39
9.2. Utrzymanie bieżące.....	41
9.3. Nowe rozwiązania w zakresie utrzymania.....	42
9.3.1. Zielone filtry antysmogowe	42
9.3.2. Zapobieganie skutkom suszy	43
9.3.3. Wykorzystanie odnawialnych źródeł energii	44
10. Wnioski z Prognozy Oddziaływania na Środowisko	45

1. Wstęp

Program Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku (dalej: Program) jest pierwszym średniookresowym dokumentem programowym dotyczącym kompleksowego utrzymania sieci dróg krajowych, zarządzanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad (dalej: GDDKiA), 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 będą realizowane kompleksowe przebudowy/rozbudowy odcinków dróg krajowych będących w zarządzie GDDKiA, 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.

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

2. Wnioski z diagnozy

Na podstawie przepisów ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych¹, ze względu na rodzaj pełnionych funkcji, drogi publiczne zostały podzielone na następujące kategorie:

- drogi krajowe,
- drogi wojewódzkie, powiatowe i gminne.

Na podstawie ustawy z dnia 16 grudnia 2005 r. o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego², w odniesieniu do dróg krajowych (z wyłączeniem odcinków dróg krajowych klasy G i GP w granicach administracyjnych miast na prawach powiatu, gdzie zarządcą jest prezydent miasta i odcinków realizowanych w systemie PPP), zadania w zakresie budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg oraz zarządzania nimi są finansowane przez ministra właściwego do spraw transportu za pośrednictwem Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad.

Powyższe zadania w odniesieniu do dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych są realizowane przez odpowiednie jednostki samorządu terytorialnego.

Według stanu na koniec 2020 r.³, sieć dróg krajowych obejmowała 19 477 km odcinków, w tym 1712 km autostrad i 2557 km dróg ekspresowych (część zarządzanych przez koncesjonariuszy). Na terenie miast na prawach powiatu (a więc w zarządzie prezydentów tych miast) znajdowało się 1216 km dróg krajowych.

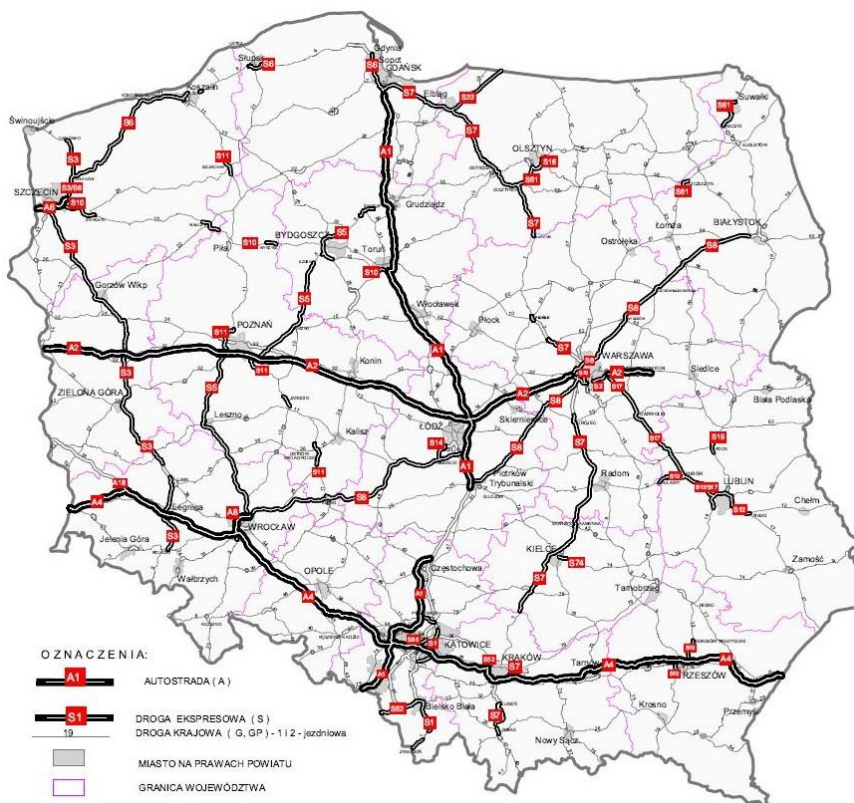
Docelowy kształt sieci dróg szybkiego ruchu został określony w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych⁴. Wyznacza ono przebieg i numerację najważniejszych arterii drogowych na obszarze Polski. W rozporządzeniu wskazano, że łączna długość sieci autostrad i dróg ekspresowych w Polsce wyniesie około 7980 km, w tym około 2100 km autostrad.

¹ Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 1693, z późn. zm.), w dalszej części Programu: ustawa o drogach publicznych.

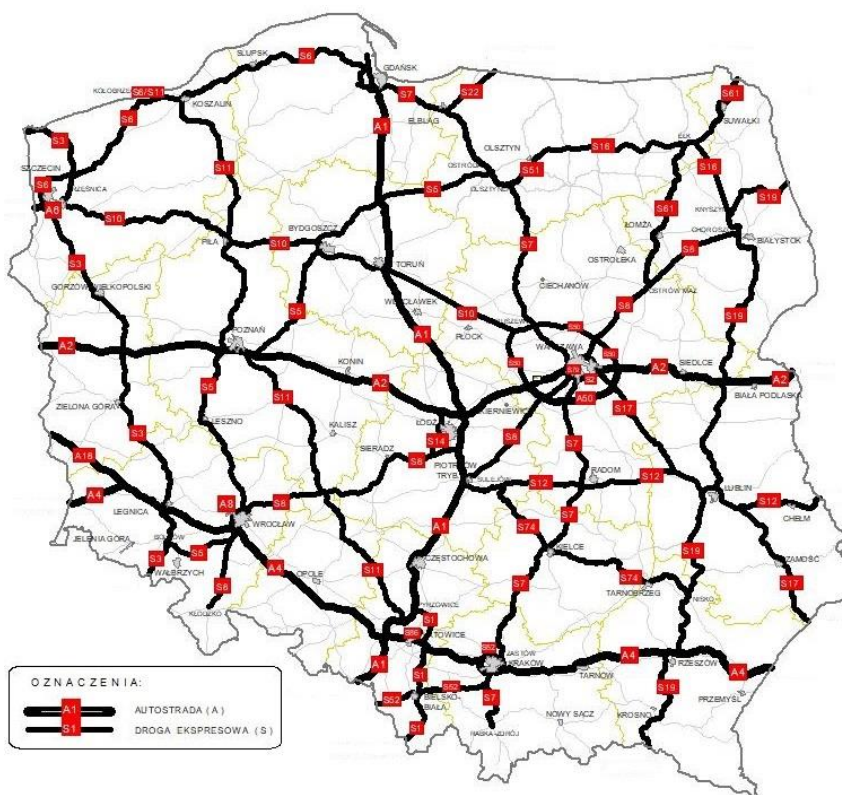
² Ustawa z dnia 16 grudnia 2005 r. o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego (Dz. U. z 2021 r. poz. 688).

³ Źródło: GDDKiA.

⁴ Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. z 2018 r. poz. 741 oraz z 2019 r. poz. 1819), w dalszej części Programu: rozporządzenie w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych.



Rysunek 1. Sieć dróg krajowych – stan istniejący na dzień 13.05.2021 (źródło: GDDKiA)



Rysunek 2. Docelowy układ autostrad i dróg ekspresowych (na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów z 24 września 2019 r.) (źródło: GDDKiA)

Drogi publiczne w Polsce w większości były budowane przed wejściem Polski do Unii Europejskiej, zgodnie z obowiązującymi wówczas przepisami dotyczącymi dopuszczalnych nacisków osi pojazdu (dla dróg krajowych do 10 t na pojedynczą oś napędową, a dla pozostałych dróg publicznych niższe parametry naciskowe – 8 t na pojedynczą oś napędową). Z dotychczas przeprowadzonych analiz wynika, że ponad 9,7 tys. km dróg krajowych nie jest dostosowanych do nośności 11,5 t/oś.

Od 1 stycznia 2011 r. Polska była zobligowana do dopuszczenia pojazdów w międzynarodowym ruchu drogowym o nacisku pojedynczej osi 11,5 t na głównych drogach tranzytowych wymienionych w załączniku I do decyzji 1692/96/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁵. Jednocześnie, po wejściu Polski do Unii Europejskiej, w naszym kraju dopuszczone zostały do ruchu pojazdy o nacisku pojedynczej osi 11,5 t. Drogi, po których mogły poruszać się pojazdy o nacisku pojedynczej osi 11,5 t, stanowiły ok. od 30 do 50% sieci dróg krajowych. Jednakże nie oznaczało to w każdym przypadku technicznego dostosowania do przenoszenia ciężkiego ruchu, a wiązało się z koniecznością zapewnienia spójnych połączeń transportowych.

Jak wskazano na Rysunku 3, drogi krajowe w Polsce były dopuszczone do nośności 11,5 t/oś (kolor zielony), do 10 t/oś (kolor pomarańczowy) lub 8 t/oś (kolor niebieski). Drogi dostosowane technicznie do najwyższych obciążeń 11,5 t/oś to w większości nowe odcinki autostrad i dróg ekspresowych, realizowane głównie przy współudziale finansowania środków unijnych. Dodatkowo ze względu na protesty przewoźników na znacznej części sieci (oznaczonej kolorem żółtym) dopuszczono ciężki ruch ciężarowy o nacisku do 11,5 t/oś mimo braku technicznego przystosowania jezdni do takich obciążeń.

W dniu 10 marca 2017 r. Komisja Europejska wniosła do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej (TSUE) skargę⁶ w związku z niedopuszczeniem polskiej sieci drogowej do nośności 11,5 t/oś, co w opinii Komisji stanowi uchybienie zobowiązaniom wynikającym z art. 3 i art. 7 dyrektywy Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. Konsekwencją wyroku TSUE z dnia 21 marca 2019 roku w sprawie C-127/17 Komisja przeciwko Polsce (transport drogowy – wymóg posiadania przez przedsiębiorstwa transportowe specjalnych zezwoleń na korzystanie z niektórych dróg publicznych) jest dopuszczenie ciężkiego ruchu ciężarowego o nacisku do 11,5 t/oś na wszystkich drogach publicznych. Z dniem 13 marca 2021 r. weszła w życie ustawa z dnia 18 grudnia 2020 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2021 r. poz. 54), która wdraża wyrok TSUE z 21 marca 2019 r. nakazujący Rzeczypospolitej Polskiej zapewnienie możliwości poruszania się pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t po drogach publicznych

⁵ Decyzja 1692/96/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (Dz. Urz. UE L 228 z 09.09.1996, str. 1, z późn. zm.).

w Polsce bez konieczności uzyskiwania zezwoleń na przejazd pojazdu nienormatywnego, przy czym już od dnia wydania ww. wyroku TSUE (który jest stosowany bezpośrednio) pojazdy o nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t mogą poruszać się swobodnie po wszystkich drogach publicznych w Polsce bez jakichkolwiek ograniczeń.

Ustawa o drogach publicznych przewiduje ustanowienie pewnych ograniczeń w ruchu pojazdów ciężkich, jednak zgodnie z art. 41 tej ustawy, nie można wprowadzić ani ustanowić zakazu ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t m.in. na drogach krajowych lub ich odcinkach, z wyjątkiem dróg krajowych zarządzanych przez prezydentów miast na prawach powiatu. Tym samym na drogach krajowych zarządzanych przez GDDKiA jest dopuszczalny nacisk pojedynczej osi napędowej do 11,5 t.



Rysunek 3. Dopuszczenie ruchu ciężkiego a dostosowanie dróg krajowych do nośności 11,5 t/oś (stan sprzed wyroku TSUE z dnia 21 marca 2019 r. w sprawie C-127/17 Komisja przeciwko Polsce)

Zdecydowana większość dróg krajowych klasy niższej niż autostrady i drogi ekspresowe nie jest dostosowana technicznie do przenoszenia takich obciążeń i wymaga pilnego działania w zakresie wzmocnienia konstrukcji nawierzchni, aby zapobiec szybkiej i postępującej degradacji sieci. Należy podkreślić, że dopuszczenie ciężkiego ruchu ciężarowego o nacisku do 11,5 t/oś na wszystkich drogach krajowych, w przypadku braku technicznego dostosowania odcinka do takich obciążeń, wiąże się z dodatkowym przyspieszeniem procesu degradacji infrastruktury.

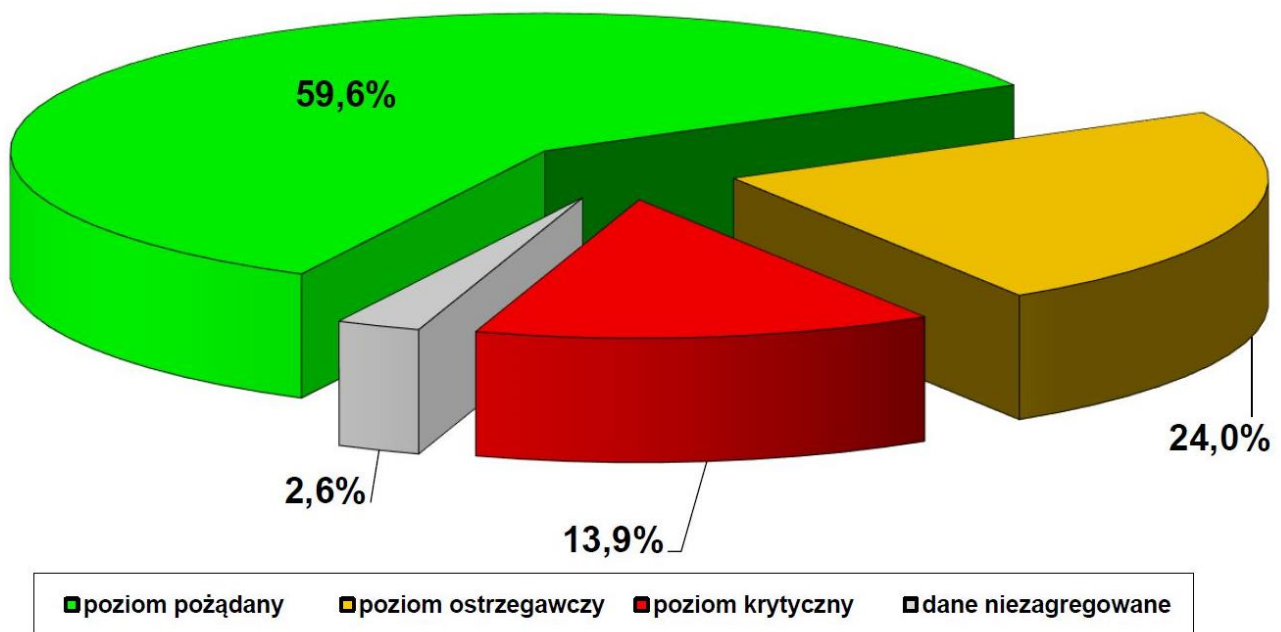
Sieć dróg krajowych, chociaż stanowi jedynie niewielki odsetek sieci dróg publicznych ogółem, to z uwagi na pełnione funkcje przenosi ponad połowę ruchu ogółem. Konieczna jest zatem systematyczna poprawa stanu technicznego polskiej sieci dróg krajowych w celu wyeliminowania jej podstawowych ograniczeń, do których zalicza się m.in. jej niepełne dostosowanie do przenoszenia nacisku 11,5 t/oś i zły stan techniczny nawierzchni. Realizacja niniejszego Programu ma umożliwić bezpieczny ruch pojazdów o dopuszczalnym nacisku do 11,5 t/oś na wszystkich drogach krajowych.

Mając na uwadze główny cel Programu, należy wskazać, że aktualny stan istniejącej sieci dróg krajowych zarówno z punktu widzenia płynności transportu, jak i bezpieczeństwa ruchu, nie odpowiada oczekiwanemu. Na tę sytuację, mimo wykonanych i rozpoczętych w ostatnich latach inwestycji w zakresie budowy nowych odcinków dróg, oprócz technicznego niedostosowania infrastruktury do aktualnego ruchu, wpływ ma przede wszystkim brak zapewnienia stabilnego finansowania w odpowiedniej wysokości dla jej szeroko rozumianego utrzymania strukturalnego i bieżącego.

Odcinki dróg krajowych klasyfikowane są pod względem stanu technicznego nawierzchni w trzech kategoriach:

- **poziom pożądany – stan dobry** – nawierzchnie nowe, odnowione i eksploatowane, dopuszczalne występowanie sporadycznych uszkodzeń, nawierzchnie niewymagające zabiegów,
- **poziom ostrzegawczy – stan niezadowolający** – nawierzchnie z uszkodzeniami wymagające zaplanowania zabiegów naprawczych,
- **poziom krytyczny – stan zły** – nawierzchnie z uszkodzeniami wymagające niezwłocznych zabiegów naprawczych lub, w przypadku braku środków finansowych, odpowiedniego oznakowania odcinków.

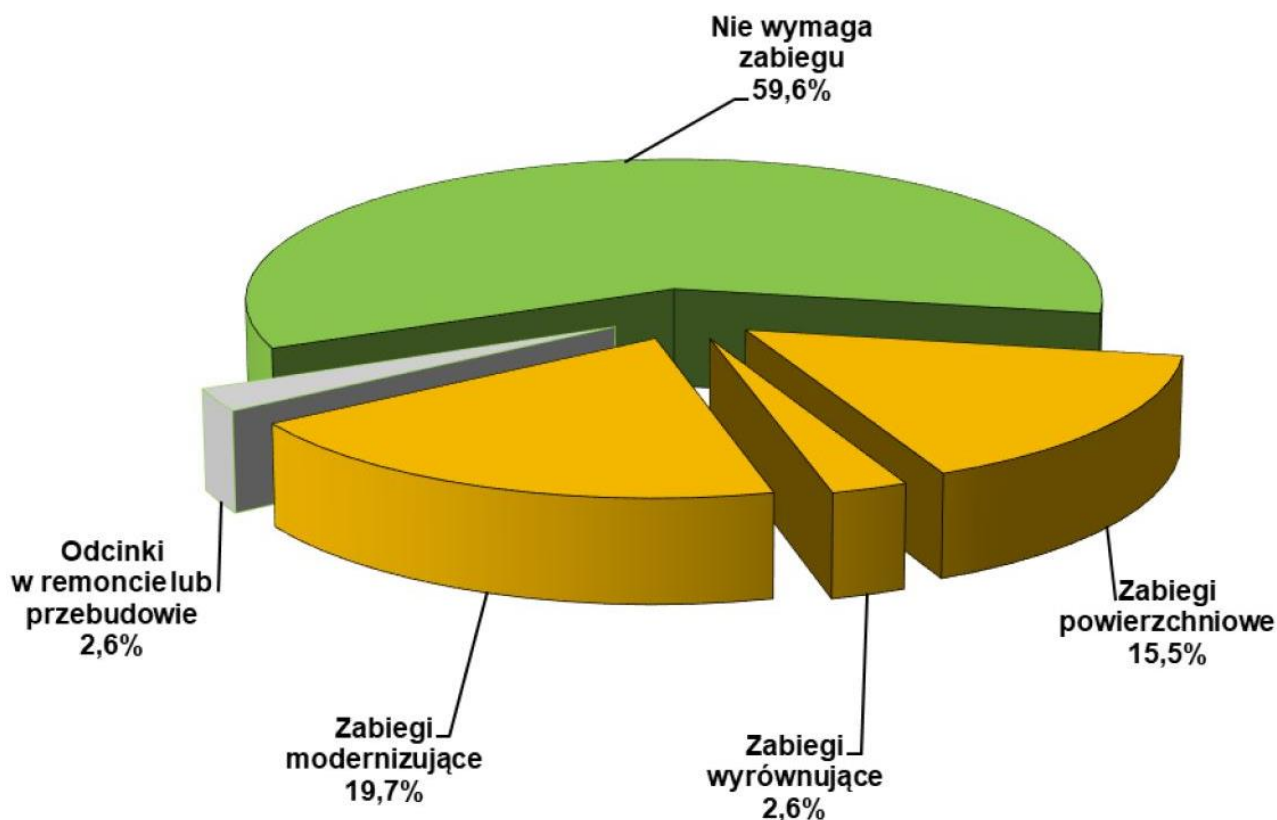
W ostatnich latach, mimo systematycznej poprawy stanu technicznego ogółem sieci dróg krajowych, która niestety nie wynika z modernizacji istniejącej infrastruktury, a z budowy nowych odcinków autostrad i dróg ekspresowych, nadal na niskim poziomie pozostaje istotna część infrastruktury dróg krajowych.



Rysunek 4. Ogólna ocena stanu technicznego nawierzchni sieci dróg krajowych zarządzanych przez GDDKiA na koniec 2020 r. (źródło: Raport o stanie technicznym nawierzchni sieci dróg krajowych za 2020 rok, GDDKiA)

Zgodnie z corocznym Raportem o stanie technicznym nawierzchni sieci dróg krajowych, w ocenie ogólnej, na koniec 2020 r., na poziomie pożądanym znajdowało się 59,6% dróg krajowych, co odpowiada prawie 13,3 tys. km dróg, a w stosunku do 2019 r. zanotowano spadek o 2,1 pp. Dalsze 2,6% to odcinki o długości ponad 560 km w trakcie remontu lub przebudowy, których zakończenie przewidywane jest nie wcześniej niż w 2021 r., a więc których stan wkrótce ulegnie poprawie do stanu pożądanego. Jednakże, na prawie 38%, tj. ponad $\frac{1}{3}$ długości sieci, zanotowano poziom nieodpowiadający wymaganiom technicznym, w tym 24% na poziomie ostrzegawczym i 13,9% na poziomie krytycznym. Dotyczy to odcinków sieci o łącznej długości odpowiednio 5,3 tys. km i 3,1 tys. km sieci dróg. Na poziomie ostrzegawczym i krytycznym znajduje się więc łącznie ponad 8,4 tys. km odcinków dróg krajowych.

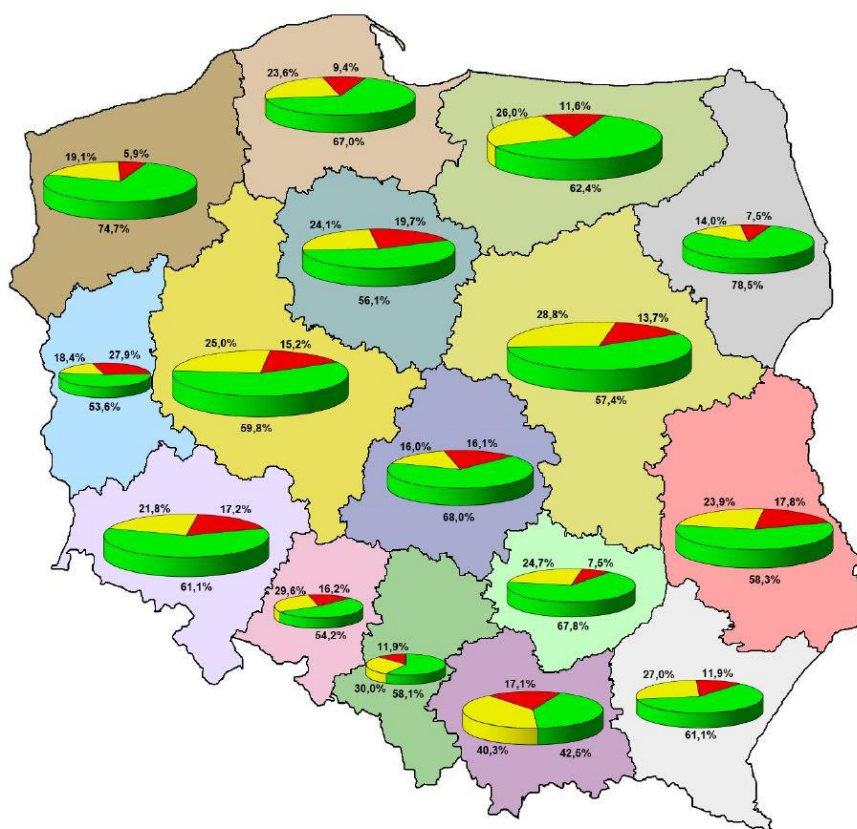
Na odcinkach, których stan nie odpowiada wymaganiom, jest konieczne przeprowadzenie różnych typów zabiegów przywracających oczekiwany stan nawierzchni, w tym zabiegów powierzchniowych (polepszających stan powierzchni nawierzchni i jej właściwości przeciwpoślizgowych), wyrównujących (poprawiających równość podłużną, likwidujących koleiny, polepszających stan powierzchni nawierzchni i jej właściwości przeciwpoślizgowych) i modernizujących (poprawiających wszystkie parametry techniczno-eksploatacyjne nawierzchni).



Rysunek 5. Procentowy udział poszczególnych rodzajów potrzeb remontowych w stosunku do całej sieci drogowej (źródło: Raport o stanie technicznym nawierzchni sieci dróg krajowych za 2020 rok, GDDKiA)

Stan nawierzchni dróg krajowych w poszczególnych województwach jest zróżnicowany i zależy od szeregu uwarunkowań, takich jak czynniki geograficzne, różnice w obciążeniu ruchem, rozkład inwestycji polegających na realizacji nowych odcinków dróg A i S.

Najwięcej odcinków dróg krajowych w stanie złym zidentyfikowano w oddziale GDDKiA w Zielonej Górze (27,9% sieci na terenie województwa lubuskiego) i Bydgoszczy (19,7% sieci na terenie województwa kujawsko-pomorskiego), natomiast najmniej w Szczecinie (5,9% sieci na terenie województwa zachodniopomorskiego) oraz Białymstoku i Kielcach (7,5% sieci na terenie województw podlaskiego i świętokrzyskiego). Województwo podlaskie ma także największy udział sieci w stanie dobrym (78,5%). Najmniejszy udział sieci w stanie dobrym występuje w przypadku oddziału GDDKiA w Krakowie (42,5%). Jest to jedyne województwo, w którym w stanie niezadowolającym i złym znajduje się ponad połowa sieci dróg krajowych (odpowiednio 40,3% i 17,1%).



Rysunek 6. Ocena stanu nawierzchni w poszczególnych oddziałach GDDKiA (źródło: Raport o stanie technicznym nawierzchni sieci dróg krajowych za 2020 rok, GDDKiA)

Tabela 1. Stan nawierzchni dróg krajowych w poszczególnych oddziałach GDDKiA (źródło: Raport o stanie technicznym nawierzchni sieci dróg krajowych za 2020 rok, GDDKiA)

Oddział GDDKiA	Stan dobry (%)	Stan niezadowalający (%)	Stan zły (%)
Białystok	78,5	14,0	7,5
Bydgoszcz	56,1	24,1	19,7
Gdańsk	67,0	23,6	9,4
Katowice	58,1	30,0	11,9
Kielce	67,8	24,7	7,5
Kraków	42,5	40,3	17,1
Lublin	58,3	23,9	17,8
Łódź	68,0	16,0	16,1
Olsztyn	62,4	26,0	11,6
Opole	54,2	29,6	16,2
Poznań	59,8	25,0	15,2
Rzeszów	61,1	27,0	11,9
Szczecin	74,9	19,1	5,9
Warszawa	57,4	28,8	13,7
Wrocław	61,1	21,8	17,2
Zielona Góra	53,7	18,4	27,9

Brak wykonania zabiegów na odcinkach o stanie niezadowalającym (tj. prawie $\frac{1}{4}$ sieci dróg krajowych) może w krótkim czasie prowadzić do dalszego pogarszania stanu infrastruktury. Za taki stan rzeczy odpowiada m.in. rosnące natężenie ruchu przy jednoczesnym braku dostosowania technicznego dróg do wymaganej parametrami nośności.

Degradacja i systematyczne pogarszanie parametrów technicznych infrastruktury drogowej jest procesem ciągłym, zachodzącym mimo wielokierunkowych działań i licznych inwestycji, potęgowanym przez rosnące obciążenie infrastruktury ruchem drogowym. Stan techniczny jest zaś istotnym czynnikiem wpływającym na efektywność transportu i ogólne bezpieczeństwo ruchu drogowego, w tym niechronionych uczestników ruchu (pieszych i rowerzystów). Wypadkowość i straty czasu podróżnych to natomiast zjawiska kosztochłonne (zarówno pod względem finansowym, jak i kosztów społecznych). Każda zwłoka w przeprowadzeniu zabiegów poprawiających jakość infrastruktury, tam gdzie to koniecznie i zalecane, prowadzi zaś do zwiększenia w dłuższej perspektywie czasowej kosztów utrzymania poszczególnych odcinków. Mając na uwadze powyższe, jest więc koniecznym zapewnienie stabilnego źródła finansowania na odpowiednim poziomie dla kompleksowego utrzymania całej rosnącej sieci dróg krajowych.

Nie mniej istotnym aspektem zachowania prawidłowego stanu technicznego sieci dróg krajowych jest zapewnienie ich właściwego utrzymania bieżącego. W ostatnich latach GDDKiA rozpoczęła prace mające na celu wdrożenie jednolitego w całym kraju systemu kompleksowego utrzymania dróg opartego na wskaźnikowym modelu „utrzymaj standard”.

System utrzymania dróg oparty na wskaźnikowym modelu „utrzymaj standard” polega na zleceniu wszystkich prac utrzymaniowych na danym odcinku drogi bądź danym obszarze jednej firmie zewnętrznej zgodnie z określonym standardem. Zarządca, odpowiadający za utrzymanie dróg, nie zleca pojedynczych, wybranych asortymentów, lecz zobowiązuje wykonawcę do osiągnięcia oczekiwanego wskaźnika oraz do takiego prowadzenia prac, aby wskaźnik ten był stale utrzymany. Ostatecznej ocenie podlega przede wszystkim stopień jego spełnienia. Model „utrzymaj standard” pozwala zarządcy dróg skupić się na kontroli standardu, jaki wykonawca musi zgodnie z umową utrzymać. Wykonawcy umów w ramach utrzymania mają za zadanie przede wszystkim utrzymać określony standard drogi krajowej, łącznie z bieżącymi naprawami, osiągać określone wskaźniki, z jakich będą rozliczani, oraz tak zarządzać swoją pracą, aby była ona efektywna.

Celem zastąpienia tradycyjnego modelu zarządzania pracami utrzymaniowymi przez system kompleksowych umów obszarowych jest optymalizacja finansowa.

Model „utrzymaj standard” GDDKiA wprowadziła po raz pierwszy w 2010 r. na drodze ekspresowej S3 w województwie zachodniopomorskim. Wykonana dla GDDKiA analiza

ekonomiczna, uwzględniająca doświadczenia m.in. z realizacji tego kontraktu, pokazała wyraźnie, że zlecenie kompleksowych prac utrzymaniowych firmom zewnętrznym znacząco obniża koszty utrzymania sieci drogowej. Z analiz przeprowadzonych przez GDDKiA, Bank Światowy i niezależnych ekspertów wynika, że po wdrożeniu kompleksowego utrzymania dróg oszczędności wahają się między 10% a 40%.

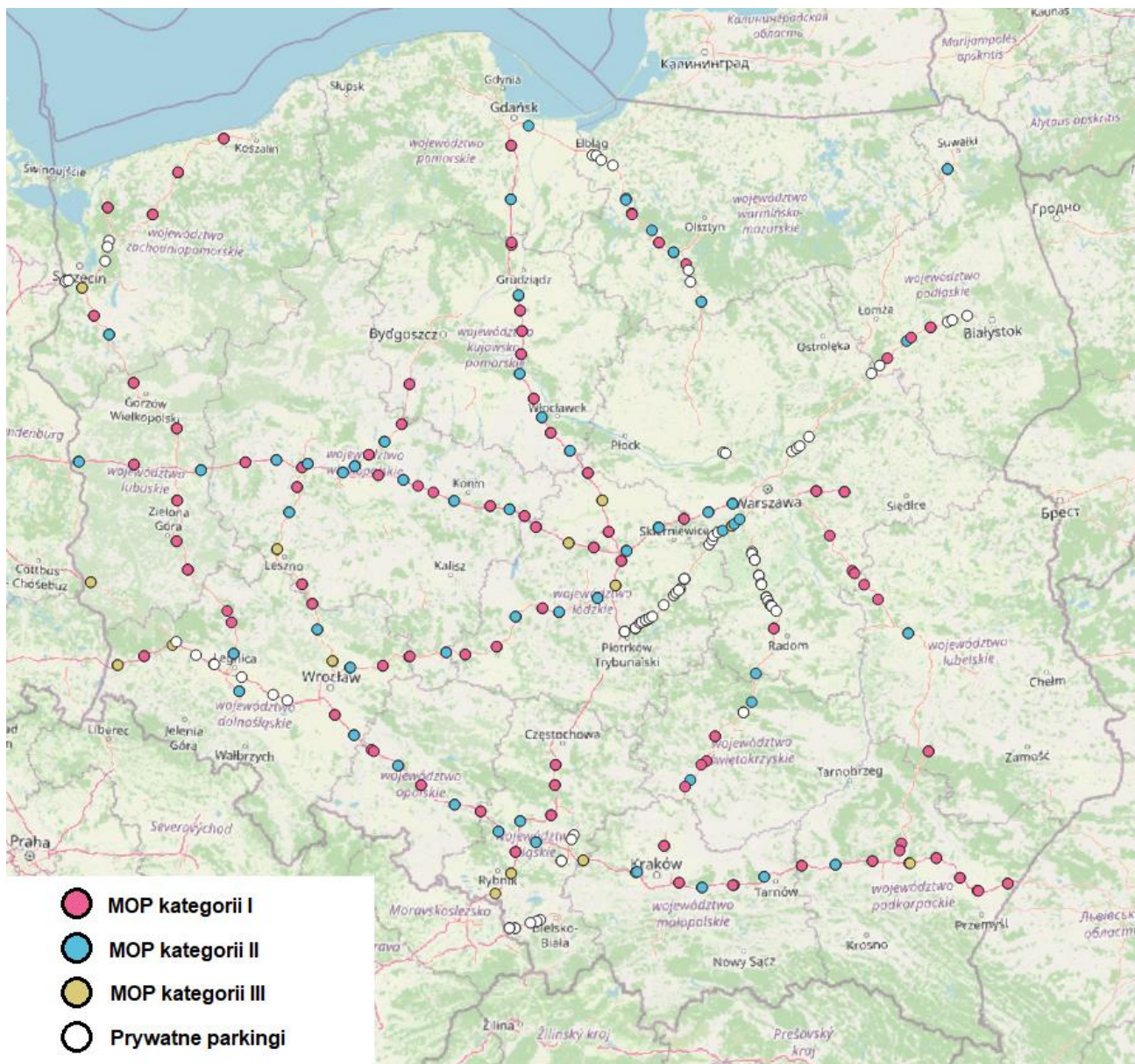
Przeprowadzona przez Ernst & Young (E&Y) w 2012 r. w ramach raportu pt. Efektywność zarządzania utrzymaniem dróg krajowych w Polsce analiza zarządzania utrzymaniem dróg krajowych w wybranych krajach europejskich wskazuje model „utrzymaj standard” w grupie najlepszych praktyk. Doświadczenia innych krajów europejskich pokazują, że kontrakty w ramach tego modelu z jednej strony pozwalają utrzymać standard utrzymania na żądanym poziomie, a z drugiej strony przekładają się na większą stabilność finansową w perspektywie wieloletniej, co jeżeli chodzi o utrzymanie sieci drogowej ma kluczowe znaczenie. Jak wskazuje E&Y w ww. raporcie profesjonalizacja zarządzania drogami krajowymi oraz spójna strategia zarządzania utrzymaniem we wszystkich analizowanych przez E&Y krajach jest skorelowana z dobrym stanem dróg.

Aktualnie GDDKiA posiada kilkadziesiąt umów obejmujących wybrane części sieci. Docelowo jest planowane wdrożenie spójnego systemu utrzymania opartego na kompleksowych umowach wskaźnikowych obejmujących całą sieć dróg krajowych we wszystkich oddziałach GDDKiA.

Istotnym elementem sieci dróg krajowych, w tym zwłaszcza w klasach A i S, mających szczególny wpływ na komfort użytkowników sieci, są miejsca obsługi podróżnych (MOP).

MOP to teren wydzielony w pasie drogowym, wyposażony w parking oraz w infrastrukturę zapewniającą komfort i odpoczynek podróżnym. Ze względu na wyposażenie wyróżnia się trzy kategorie MOP-ów:

1. MOP kategorii I – o funkcji wypoczynkowej, wyposażony w stanowiska postojowe (parking), jezdnie manewrowe, urządzenia wypoczynkowe, sanitarne i oświetlenie; dopuszcza się wyposażenie w obiekty małej gastronomii oraz stacje i punkty ładowania pojazdów elektrycznych,
2. MOP kategorii II – o funkcji wypoczynkowo-usługowej, wyposażony w obiekty, o których mowa w pkt 1, oraz w stację paliw (w tym alternatywnych), stanowiska obsługi pojazdów, obiekty gastronomiczno-handlowe, punkty informacji turystycznej,
3. MOP kategorii III – o funkcji wypoczynkowej i usługowej, wyposażony w obiekty, o których mowa w pkt 2, obiekty noclegowe oraz inne obiekty handlowo-usługowe w zależności od potrzeb.



Rysunek 7. Rozmieszczenie MOP i prywatnych parkingów niebędących w zarządzie GDDKiA na sieci autostrad i dróg ekspresowych, stan na koniec 2021 r. (źródło: GDDKiA, aktualny wykaz obiektów znajduje się pod adresem <https://www.gov.pl/web/gddkia/wykaz-parkingow-i-mop>)

GDDKiA regularnie poprawia stan polskiej infrastruktury drogowej nie tylko przez budowę nowych odcinków autostrad i dróg ekspresowych, lecz także przez uruchamianie MOP-ów, które stanowią bardzo ważny element sieci drogowej. Systematycznie są prowadzone kolejne przetargi na dzierżawę MOP-ów zlokalizowanych zarówno przy autostradach, jak i drogach ekspresowych. Ze względu na realizowane funkcje MOP-y stanowią istotne elementy wyposażenia technicznego autostrad i dróg ekspresowych, które wpływają na bezpieczeństwo i komfort podróżowania tymi drogami.

Rozwój sieci drogowej, przenoszącej istotne potoki ruchu w skali kraju, niesie za sobą korzyści związane ze zwiększeniem dostępności komunikacyjnej skupisk ludności i obszarów

peryferyjnych przez skrócenie czasu podróży. Rozwój transportu drogowego jest niezbędnym elementem gospodarczego i społecznego rozwoju kraju, również na arenie międzynarodowej. Jednak obok niewątpliwych korzyści powoduje także szereg negatywnych oddziaływań na środowisko przyrodnicze zarówno na etapie budowy, jak i eksploatacji.

Przy budowie dróg krajowych dąży się do zoptymalizowania powstającej infrastruktury przy zachowaniu maksymalnych standardów ochrony środowiska. W trakcie planowania i projektowania dróg analizuje się zagadnienia dotyczące zagrożeń poszczególnych komponentów środowiska. Realizacja projektów w obszarze infrastruktury drogowej wiąże się z:

- ochroną wód i gleb,
- ochroną przed hałasem i zanieczyszczeniem powietrza,
- ochroną środowiska przyrodniczego,
- kształtowaniem krajobrazu,
- ochroną dóbr kultury.

Proces przygotowania i realizacji inwestycji jest ściśle powiązany z postępowaniem w sprawie oceny oddziaływania na środowisko i musi uwzględniać aspekty ochrony środowiska. Zgodnie z przepisami, analizuje oraz ocenia się bezpośredni i pośredni wpływ danego przedsięwzięcia na:

- środowisko oraz zdrowie i warunki życia ludzi,
- rośliny, zwierzęta i grzyby,
- siedliska przyrodnicze,
- korytarze ekologiczne i formy ochrony przyrody,
- dobra materialne,
- zabytki,
- dostępność do złóż kopalin.

Ponadto analizuje się wzajemne oddziaływanie między czynnikami oraz określa możliwości i sposoby ograniczania negatywnego oddziaływania na środowisko, a także wymagany zakres monitoringu.

W ciągu ostatnich lat wypracowano dobre praktyki dotyczące działań minimalizujących i kompensujących przy realizacji inwestycji drogowych, prowadzących do przywrócenia równowagi przyrodniczej na danym terenie, wyrównania szkód dokonanych w środowisku przez realizację przedsięwzięcia czy zachowania walorów krajobrazowych. Znacząco przyczyniają się one do utrzymania standardów środowiskowych i nierzadko ich poprawy, skutkującej np. sukcesywnym zwiększaniem różnorodności biologicznej.

Zmiany klimatu i degradacja środowiska nadal jednak stanowią zagrożenia o charakterze środowiskowym, społecznym i ekonomicznym, także dla istniejącej infrastruktury drogowej, dlatego na szczeblu europejskim planuje się dalsze intensywne działania w tym zakresie. W tym celu powstał Europejski Zielony Ład, czyli plan działań mających na celu bardziej efektywne wykorzystanie zasobów, dzięki przejściu na czystą gospodarkę o obiegu zamkniętym, oraz przeciwdziałanie utracie różnorodności biologicznej i zmniejszenie poziomu zanieczyszczeń. Ich osiągnięcie nastąpi przez inwestycje i narzędzia finansowe. W zakresie transportu należy w większym stopniu i szybciej ograniczać emisje z niego pochodzące.

Mimo znaczących postępów w tym zakresie, sektor drogowy w Polsce nadal wymaga intensywnych działań o charakterze środowiskowym i przyrodniczym, zwłaszcza w odpowiedzi na zmieniające się warunki, w tym w szczególności w zakresie zapobiegania i ochrony przed zmianami klimatycznymi i suszą. Z uwagi na dalsze i nowe potrzeby w tym zakresie, a także dostępność nowych technologii czy praktyk znajdujących zastosowanie w procesie utrzymania sieci dróg krajowych, zachodzi potrzeba intensyfikacji działań.

3. Cele i 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.

W wyniku realizacji Programu jest planowane osiągnięcie następujących wartości wskaźników:

- długość przebudowanych dróg krajowych w ramach Programu (km) – 2500 km,
- udział dróg krajowych dostosowanych do nacisku 11,5 t/oś (%) – 60%,
- udział długości sieci objętych obszarowymi umowami utrzymaniowymi (%) – 100%.

Pośrednio dzięki realizacji Programu będzie możliwe utrzymanie dotychczasowych i tworzenie nowych miejsc pracy, w tym związanych z realizacją inwestycji i działań utrzymaniowych na sieci dróg krajowych.

4. Powiązanie z krajowymi dokumentami strategicznymi i uwarunkowania prawne

4.1. Przepisy UE

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE (Dz. Urz. UE L 348 z 20.12.2013, str. 1, z późn. zm.) określa przebieg, w tym również na terytorium Polski, drogowej sieci bazowej i kompleksowej, tworzących transeuropejską sieć transportową. Ma ona za zadanie wzmacniać spójność społeczną, gospodarczą i terytorialną Unii Europejskiej i przyczyniać się do tworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportowego, a także zwiększać korzyści dla użytkowników i wspierać wzrost sprzyjający włączeniu społecznemu. Wśród celów, dla których jest tworzona, dokument wymienia zapewnienie dostępności i łączności regionów, zniwelowanie różnic w jakości infrastruktury między państwami członkowskimi, stworzenie połączeń między infrastrukturą transportową do ruchu dalekobieżnego a infrastrukturą do ruchu regionalnego i lokalnego, zapewnienie ciągłości tras, spełnienie potrzeb użytkowników w zakresie mobilności i transportu, zapewnienie bezpiecznych połączeń. Rozporządzenie podkreśla, że głównymi podmiotami odpowiedzialnymi za tworzenie i utrzymywanie infrastruktury transportowej są państwa członkowskie.

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. oraz Załącznik IV

W ramach programowania nowej unijnej perspektywy finansowej Komisja Europejska opublikowała pakiet projektów rozporządzeń dotyczący polityki spójności na okres perspektywy finansowej 2021–2027. Wśród nich jest m.in. rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego Plus, Funduszu Spójności, Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji i Europejskiego Funduszu Morskiego, Rybackiego i Akwakultury, a także przepisy finansowe na potrzeby tych funduszy oraz na potrzeby Funduszu Azylu, Migracji i Integracji, Funduszu

Bezpieczeństwa Wewnętrznego i Instrumentu Wsparcia Finansowego na rzecz Zarządzania Granicami i Polityki Wizowej (Dz. Urz. UE L 231 z 30.06.2021, str. 159).

Jeden z załączników do rozporządzenia – Załącznik IV – określa warunki podstawowe mające zastosowanie do Funduszu Spójności oraz EFRR, jakie państwo członkowskie musi spełnić w celu uzyskanie wsparcia UE. W przypadku celu 3 polityki spójności „Lepiej połączona Europa dzięki zwiększeniu mobilności”, wśród kryteriów warunku podstawowego „Kompleksowe planowanie transportu na odpowiednim poziomie” ujęte zostało kryterium: „Dostarcza informacji na temat zasobów finansowania, odpowiadających planowanym inwestycjom, koniecznych do pokrycia kosztów operacyjnych i kosztów utrzymania istniejącej i planowanej infrastruktury”.

Powyższy warunek oznacza 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.

Niniejszy dokument stanowi element wypełnienia tego kryterium Polityki Spójności UE na lata 2021–2027.

4.2. Przepisy krajowe

Ustawa o zasadach prowadzenia polityki rozwoju

Ustawa z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju⁷ określa zasady prowadzenia polityki rozwoju, podmioty prowadzące tę politykę oraz tryb współpracy między nimi. Zgodnie z ustawą programy rozwoju to dokumenty realizujące cele zawarte w strategiach rozwoju, o których mowa w art. 9 pkt 3, oraz programy wieloletnie, o których mowa w przepisach o finansach publicznych.

4.3. Krajowe dokumenty strategiczne

Zgodnie z ustawą z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju, założenia, cele oraz ramy niniejszego dokumentu mają swoje źródła w następujących dokumentach strategicznych.

Działania realizowane w ramach Programu Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku są komplementarne do działań realizowanych w ramach niżej wymienionych

⁷ Ustawa z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2021 r. poz. 1057, z późn. zm.)

dokumentów, zapewniając spójną i bezpieczną sieć drogową zarówno w okolicach miast, jak i poza nimi.

Realizacja zadań w ujęciu wieloletnim, w połączeniu z zadaniami realizowanymi w Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2014–2023 (z perspektywą do 2025 r.), a następnie w planowanym Rządowym Programie Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.), Programie Budowy 100 Obwodnic na lata 2020–2030 oraz Programie Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021–2024 pozwoli na poprawę w perspektywie do 2030 roku ogólnego stanu technicznego dróg krajowych oraz zmniejszenie liczby odcinków niebezpiecznych, przy jednoczesnym zwiększaniu dostępności transportowej poszczególnych regionów. Realizacja zadań umożliwi również eliminację realnych i potencjalnych zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju

Głównym celem Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.) (SOR) jest tworzenie warunków dla wzrostu dochodów mieszkańców Polski, przy jednoczesnym wzroście spójności w wymiarze społecznym, ekonomicznym i terytorialnym.

Wśród obszarów wpływających na osiągnięcie celów SOR wskazano zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawę warunków świadczenia usług związanych z przewozem towarów i pasażerów, przy czym rozwój infrastruktury transportu traktuje się jako czynnik determinujący zarówno jakość życia obywateli, jak i konkurencyjność gospodarki, natomiast wśród działań przewidywanych do wykonania do 2020 r. wskazano wprowadzenie mechanizmów zapewniających utrzymanie infrastruktury transportowej umożliwiających świadczenie usług na wysokim poziomie. Niniejszy Program wpisuje się w obszar transportu mający wpływ na osiągnięcie celów SOR i bezpośrednio realizuje działanie SOR związane z zapewnieniem jednolitego mechanizmu dla utrzymania infrastruktury drogowej.

Polityka ekologiczna państwa

Polityka ekologiczna państwa 2030 – strategia rozwoju w obszarze środowiska i gospodarki wodnej, przyjęta przez Radę Ministrów 16 lipca 2019 r. jest jedną z podstaw prowadzenia polityki ochrony środowiska w Polsce. Jest dokumentem wyznaczającym ramy najważniejszych celów i aspektów środowiskowych w Polsce. W systemie dokumentów strategicznych stanowi doprecyzowanie i operacjonalizację zapisów SOR. Celem głównym jest rozwój potencjału środowiska na rzecz obywateli i przedsiębiorców. Cele szczegółowe zostały określone w odpowiedzi na najważniejsze trendy w obszarze środowiska, w sposób umożliwiający zharmonizowanie kwestii związanych z ochroną środowiska z potrzebami

gospodarczymi oraz społecznymi i odnoszą się do rozwoju potencjału środowiska na rzecz obywateli, przedsiębiorców, środowiska, zdrowia, gospodarki, klimatu, edukacji i administracji.

Program przewidując wdrażanie nowych rozwiązań w zakresie utrzymania wpisuje się w działania na rzecz zmniejszenia presji transportu drogowego na klimat i środowisko. Transport, ze względu na swój przestrzenny charakter, jest jednym z najbardziej wrażliwych na zmiany klimatu działem gospodarki.

Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu

Rada Ministrów przyjęła w dniu 24 września 2019 r. uchwałę w sprawie przyjęcia Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku (SRT), przedłożoną przez ministra właściwego do spraw transportu. SRT jest średniookresowym dokumentem planistycznym, wskazującym cele oraz kierunki rozwoju transportu, zgodnym z celami SOR.

Głównym celem SRT jest zwiększenie dostępności transportowej przy jednoczesnej poprawie bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego przez tworzenie spójnego, zrównoważonego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym. Osiągnięcie tego celu ma być możliwe dzięki realizacji celów szczegółowych, do których zalicza się m.in. stworzenie nowoczesnej, spójnej sieci infrastruktury transportowej.

Strategia podkreśla, że prawidłowe funkcjonowanie transportu drogowego na nowoczesnej sieci infrastruktury wymaga zapewnienia utrzymania stanu technicznego dróg na dobrym poziomie, co oznacza z jednej strony ich odbudowę i modernizację, a z drugiej – bieżące utrzymanie. Zgodnie z SRT nowoczesny model finansowania rozwoju transportu w Polsce, oprócz kosztów związanych z budową i modernizacją, musi brać pod uwagę wydatki związane z utrzymaniem funkcjonującej infrastruktury – Program realizuje więc bezpośrednio działania sprzyjające budowie nowoczesnego modelu polskiego transportu w obszarze finansowania.

Program realizuje cel główny SRT w zakresie transportu drogowego przede wszystkim przez przebudowę/rozbudowę odcinków do oczekiwanych parametrów i zapewnienie bieżącego utrzymania systemu dróg krajowych, a tym samym poprawę bezpieczeństwa użytkowników infrastruktury drogowej, i wpisuje się w kierunki interwencji SRT w zakresie budowy zintegrowanej, wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce oraz poprawy sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym.

Wśród działań koniecznych do podjęcia zidentyfikowanych w SRT jest rozbudowa i modernizacja infrastruktury drogowej, w tym przebudowa/rozbudowa istniejącej sieci dróg krajowych związana z dostosowaniem do przenoszenia nacisku 11,5 t/oś.

Program Budowy Dróg Krajowych

Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014–2023 (z perspektywą do 2025 r.) (PBDK) jest średniookresowym dokumentem programowym w sektorze infrastruktury dróg krajowych.

Dokument ten określa cele i priorytety zarówno inwestycyjne, jak i w zakresie utrzymania we właściwym stanie technicznym sieci dróg już istniejącej oraz w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wskazuje również poziom i źródła niezbędnego finansowania oraz listę zadań inwestycyjnych kierowanych do realizacji.

Jak wskazano w PBDK, aktualnie wyzwaniem w zakresie infrastruktury drogowej – oprócz kontynuacji jej rozbudowy – jest także zapewnienie odpowiednich środków na utrzymanie już wybudowanej infrastruktury we właściwym stanie technicznym. Aby nie doprowadzić do degradacji majątku, należy systematycznie wykonywać zabiegi interwencyjne, do których należą utrzymanie bieżące, okresowe remonty nawierzchni i przebudowy/rozbudowy. Niniejszy Program odpowiada na zidentyfikowaną w PBDK potrzebę i zapewni finansowanie dla bieżącego utrzymania sieci dróg krajowych, w tym odcinków autostrad i dróg ekspresowych, zrealizowanych w ramach PBDK.

Zakłada się przyjęcie nowego programu – Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.) – będącego kontynuacją obowiązującego PBDK.

Program Budowy 100 Obwodnic

Celem Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020–2030 jest stworzenie drogowych obejść miast zapewniających efektywne funkcjonowanie drogowego transportu osobowego i towarowego, a także poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i jakości życia mieszkańców. Rozbudowa sieci dróg krajowych przez budowę obwodnic wpłynie korzystnie na szerokie spektrum czynników warunkujących sprawne funkcjonowanie państwa oraz rozwój jego regionów.

Budowa obwodnic dużych miast i aglomeracji realizowana jest w ramach rozbudowy sieci autostrad i dróg ekspresowych (obwodnica Łodzi, Krakowa czy Rzeszowa). Konieczne jest jednak również realizowanie inwestycji dla miast średnich i mniejszych. Przez tereny zabudowane tych miejscowości przebiegają drogi krajowe o dużym natężeniu ruchu, w tym samochodów ciężarowych. Często drogi krajowe przebiegają przez centra miast. Budowa obwodnic poprawi funkcjonowanie miejscowości najbardziej dotkniętych niedogodnościami wynikającymi z ruchu tranzytowego.

Obwodnice w ramach Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020–2030 będą realizowane na ciągach podlegającym utrzymaniu bieżącemu i strukturalnemu w ramach Programu.

Program Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej

Program Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021–2024 (PBID) jest średniookresowym dokumentem programowym, którego cel obejmuje poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach krajowych będących w zarządzie GDDKiA przez inwestycje w infrastrukturę.

PBID ma zapewnić ochronę uczestnikom ruchu oraz infrastrukturę drogową, mającą wpływ na wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego (redukcja liczby wypadków i ich ofiar), ze szczególnym uwzględnieniem przejść dla pieszych.

Program wskazuje rodzaje działań, które są potrzebne do wykonania, aby sieć dróg krajowych w Polsce była dostosowana technicznie i organizacyjnie do potrzeb użytkowników, w tym w szczególności niechronionych uczestników. Powyższe działania są konieczne ze względu na utrzymujące się wysokie statystyki dotyczące wypadkowości, które skutkują wysokimi kosztami społecznymi. Realizacja zadań w ramach PBID umożliwi eliminację realnych i potencjalnych zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Od 2025 r. realizacja zadań przewidzianych w PBID będzie kontynuowana w Programie Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku na zasadach w nim określonych.

Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013–2020 to strategia poprawy bezpieczeństwa na polskich drogach. Zakłada się przyjęcie nowego programu – Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021–2030 – będącego kontynuacją obowiązującego dokumentu.

Podobnie jak w przypadku Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013–2020 główne cele przyjęte w perspektywie do roku 2030 odnoszą się do liczby ofiar najczęściej poszkodowanych. Nowa strategia stanowi etap w realizacji dalekosiężnej wizji całkowitego wyeliminowania ofiar ciężko poszkodowanych w wypadkach drogowych (tzw. Wizja Zero). W nawiązaniu do filozofii Wizji Zero zarządzający systemem bezpieczeństwa ruchu drogowego, świadomi ludzkich ograniczeń, w tym biomechanicznych, oraz skłonności do popełniania błędów, powinni dopuszczać do użytku tylko te rozwiązania, które są w stanie ochronić zdrowie i życie człowieka, gdy popełniając błąd znajdzie się on w sytuacji zagrożenia. Przewidywana struktura Programu opiera się na pięciu filarach bezpieczeństwa – są to: system zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego, bezpieczny człowiek, bezpieczne drogi, bezpieczny pojazd, ratownictwo i opieka powypadkowa. Dla każdego ze wskazanych w programie filarów określono priorytety oraz kierunki działań, uwzględniające najważniejsze problemy bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunkujące ich rozwiązanie. Działania zostały

zaprogramowane w taki sposób, aby uwzględnić wszystkie najważniejsze obszary interwencji, tj. inżynierię, nadzór i edukację, a także działania o charakterze organizacyjnym i zarządczym.

Kierunki działań Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021–2030 będą spójne z pozostałymi programami z zakresu infrastruktury drogowej i wspólnie wypełnią podstawowe kryteria warunku podstawowego polityki spójności.

5. Priorytety realizacyjne i kierunki interwencji

Program dotyczy dróg krajowych będących w zarządzie Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad.

Zgodnie z przyjętym podziałem administracyjnym kraju oraz przypisanym do poszczególnych podmiotów rządowych i samorządowych podziałem zadań, minister właściwy do spraw transportu nadzoruje jedynie drogi krajowe pozostające w zarządzie GDDKiA. Natomiast odcinki dróg krajowych o klasie niższej niż A i S w granicach miast na prawach powiatu oraz tzw. drogi samorządowe, a zatem wojewódzkie, powiatowe oraz gminne, pozostają w zarządzie i wyłącznej kompetencji poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego.

W obszarze infrastruktury drogowej w skali kraju odcinki dróg krajowych wymagające interwencji wyznaczane będą z uwzględnieniem:

- wyników badań stanu nawierzchni,
- wielkości i struktury ruchu,
- parametrów drogi,
- wypadków i kolizji, w tym kolizji ze zwierzętami,
- liczby zabitych i rannych,
- zapewnienia tras alternatywnych dla dróg objętych przebudową/rozbudową,
- zapewnienia ciągłości dróg dostosowanych do nacisku 11,5 t/oś.

Wśród planowanych do realizacji zadań związanych z dostosowaniem do nośności 11,5 t/oś odcinków dróg najbardziej uczęszczanych i zdegradowanych należy wymienić np.: DK 46 na odc. Nysa – Pakosławice (lata realizacji prac przygotowawczych 2018–2022, lata realizacji robót budowlanych 2022–2024), DK 63 Łuków – granica województwa lubelskiego i mazowieckiego (lata realizacji prac przygotowawczych 2016–2022, lata realizacji robót budowlanych 2022–2024), DK 22 Zblewo – Starogard Gdański (lata realizacji prac

przygotowawczych 2019–2023, lata realizacji robót budowlanych 2023–2024), DK 74 Horyszów – Hrubieszów – Zosin (lata realizacji prac przygotowawczych 2018–2023, lata realizacji robót budowlanych 2023–2025), DK 22 na odc. Fiszewo – Elbląg (lata realizacji prac przygotowawczych 2018–2023, lata realizacji robót budowlanych 2023–2025), DK 62 na odc. Płock – Wyszogród (lata realizacji prac przygotowawczych 2017–2024, lata realizacji robót budowlanych 2024–2025), DK 16 Augustów – Głęboki Bród (lata realizacji prac przygotowawczych 2020–2025, lata realizacji robót budowlanych 2025–2027), DK 28 Nowy Sącz – granica województwa małopolskiego i podkarpackiego (lata realizacji prac przygotowawczych 2020–2024, lata realizacji robót budowlanych 2024–2028).

Należy przy tym wskazać, że realizacja inwestycji drogowych, a w szczególności ich przygotowanie, jest procesem złożonym, długotrwałym i rozłożonym w czasie oraz wymaga przeprowadzenia szeregu analiz (np. analizy wielokryterialnej wpływu inwestycji na środowisko, ludność, zabytki, krajobraz przyrodniczy i kulturowy, przy uwzględnieniu dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych) wpływających na ostateczny kształt inwestycji. Może to w konsekwencji skutkować zmianą harmonogramu niektórych zadań. Ponadto należy pamiętać, że potrzeby na sieci dróg krajowych będących w zarządzie GDDKiA są realizowane w miarę możliwości prawnych, technicznych, organizacyjnych i – przede wszystkim – finansowych. Ograniczenia te również mogą wpływać na ostateczny harmonogram planowanych inwestycji.

W związku z rozwojem nowych technologii oraz potrzebą optymalizacji dotychczasowych działań w ramach Programu wdrażane będą na wybranych odcinkach dróg krajowych nowe rozwiązania w zakresie utrzymania. Dotyczyć one będą intensyfikacji działań na rzecz minimalizowania negatywnego wpływu funkcjonowania infrastruktury drogowej na środowisko. Ponadto na etapie realizacyjnym Programu każde zadanie będzie rozpatrywane pod kątem dbałości o środowisko.

6. Zakres

Program dotyczy dróg krajowych będących w zarządzie Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad. Zakres zadań objętych niniejszym Programem będzie obejmował wszystkie kategorie wydatków realizowanych na podstawie ustawy budżetowej ze środków budżetu państwa, tj. w szczególności przebudowy/rozbudowy dróg krajowych, remonty dróg krajowych, utrzymanie bieżące, działania poprawiające bezpieczeństwo ruchu drogowego, prace przygotowawcze (dla istniejących i planowanych nowych odcinków dróg przewidywanych do włączenia do sieci dróg krajowych), zarządzanie drogami krajowymi

(w tym przez Krajowy System Zarządzania Ruchem), a także inwestycje kubaturowe i zakupy dóbr gotowych oraz zadania związane z ochroną środowiska (w tym m.in. zabezpieczenia przeciwhałasowe, modernizacja systemów odwodnienia i zbiorników retencyjnych, nasadzenia zieleni).

Tym samym Program obejmuje wszystkie zadania mające na celu zapewnienie prawidłowego funkcjonowania i ciągłego, kompleksowego utrzymania sieci dróg krajowych. Należy przy tym podkreślić konieczność zapewnienia przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, jako zarządcy dróg krajowych, spójności działań między zadaniami z zakresu utrzymania bieżącego i z zakresu utrzymania strukturalnego, tak aby celowo i racjonalnie wydatkować środki dostępne na te cele oraz wykluczyć możliwość nieuzasadnionego wystąpienia robót utraconych.

Od 2025 r. Program Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku obejmie również realizację zadań rozpoczętych w ramach Programu Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021–2024. Wskazane dokumenty są komplementarne i wzajemnie uzupełniają swoje zakresy tematyczne. PBID stanowi swego rodzaju pilotaż inwestycji w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, gdzie realizowane są najpilniejsze zadania, a ich kontynuacja po 2024 r. nastąpi w ramach PWKSD. Do zakresu rzeczowego zadań ukierunkowanych na poprawę bezpieczeństwa należą prace analogiczne jak w przypadku PBID, tj.:

- poprawa warunków niechronionych uczestników ruchu, a w szczególności:
 - poprawa warunków widoczności pieszego lub rowerzysty przez kierowcę oraz pojazdów przez pieszych lub rowerzystów na przejściach dla pieszych lub przejazdach dla rowerzystów,
 - efektywne oświetlenie i doświetlenie przejść dla pieszych lub przejazdów dla rowerzystów (oświetlenie dedykowane), a także przystanków publicznego transportu zbiorowego i dojść do nich,
 - budowa chodników (dróg dla pieszych), ścieżek pieszo-rowerowych (dróg dla rowerów i pieszych), ścieżek rowerowych (dróg dla rowerów),
 - rozdzielanie ruchu pieszych od ruchu pojazdów za pomocą fizycznych środków, w tym wykonywania infrastruktury przeznaczonej dla pieszych,
 - rozdzielanie ruchu rowerów od ruchu innych pojazdów i pieszych za pomocą fizycznych środków, w tym wykonywanie infrastruktury przeznaczonej dla rowerów,
 - podnoszenie parametrów użytkowych nawierzchni infrastruktury dla pieszych i rowerów,
 - wykonywanie peronów na przystankach publicznego transportu zbiorowego oraz bezpiecznych dojść do peronów,

- budowa zatok autobusowych,
- przebudowa skrzyżowań,
- budowa lewoskrętów,
- budowa kładek dla pieszych,
- montaż znaków drogowych lub sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych,
- poprawa warunków widoczności na skrzyżowaniach i wjazdach na jezdnie dróg, w tym na pasach włączeń i wyłączeń,
- likwidacja punktów kolizyjnych na jezdniach, a w szczególności ograniczanie liczby zjazdów z jezdni głównych w wyniku wykonywania dodatkowych jezdni, obsługujących tereny przyległe do pasów drogowych,
- poprawa geometrii skrzyżowań dróg, w szczególności w zakresie kanalizacji ruchu oraz fizycznych środków ograniczania prędkości przed skrzyżowaniami,
- likwidacja zastoisk wód na jezdniach zwiększających prawdopodobieństwo wypadnięcia pojazdu w poślizg, w tym zapewnienie sprawnego odprowadzania wód opadowych z pasów drogowych w szczególności przez poprawę parametrów techniczno-użytkowych urządzeń odprowadzających wody z pasów drogowych,
- korekta łuków poziomych jezdni w zakresie promieni oraz pochyleń poprzecznych, na których występuje duże prawdopodobieństwo wypadnięcia pojazdu z toru jazdy,
- poprawa bezpieczeństwa w obrębie jezdni, w tym dostosowanie przekrojów drogowych do faktycznych potrzeb wynikających ze struktury ilościowej, rodzajowej i kierunkowej ruchu, a w szczególności:
 - likwidacja dwukierunkowych przekrojów jednojezdniowych o co najmniej czterech pasach ruchu,
 - wprowadzanie przekroju 2+1 przez wykonywanie dodatkowych, naprzemiennych pasów ruchu do wyprzedzania,
 - likwidacja dwukierunkowych przekrojów jednojezdniowych z szerokimi poboczami utwardzonymi,
- wprowadzanie stref bezpieczeństwa w otoczeniu jezdni ze szczególnym uwzględnieniem „stref wybaczących” błędy kierowców, tzn. stref w otoczeniu jezdni wolnych od przeszkód, o łagodnie wyprofilowanych skarpach i nasypach,
- efektywne oświetlenie lub doświetlenie szczególnie niebezpiecznych miejsc na jezdniach dróg oraz miejsc bez wyodrębnionej infrastruktury dla pieszych i rowerzystów,
- poprawa parametrów użytkowych jezdni w zakresie likwidacji nierówności poprzecznych i podłużnych, spękań oraz uszkodzeń poszczególnych warstw nawierzchni,
- poprawa przepustowości dróg, a w szczególności węzłów i skrzyżowań drogowych,

- poprawa bezpieczeństwa na dojazdach do przejazdów drogowych, w szczególności w zakresie fizycznego wymuszania redukcji prędkości oraz poprawy warunków widoczności,
- uporządkowanie warunków parkowania pojazdów wzdłuż dróg krajowych przez tworzenie bezpiecznych stanowisk postojowych,
- likwidacja miejsc o ograniczonych parametrach skrajni poziomej i pionowej.

Tam gdzie będą realizowane kompleksowe prace obejmujące przebudowę/rozbudowę dróg, zakres wynikający z potrzeb bezpieczeństwa będzie w ich ramach uwzględniony. W pozostałych przypadkach będą realizowane samodzielne zadania ukierunkowane na poprawę bezpieczeństwa. Celem tak przyjętego systemu dokumentów komplementarnych jest z jednej strony umożliwienie jak najpilniejszego przystąpienia do poprawy bezpieczeństwa, a z drugiej – docelowa realizacja w ścisłym powiązaniu z kompleksowym utrzymaniem sieci drogowej przy zachowaniu priorytetu kwestii bezpieczeństwa.

Mając na względzie istotne wyzwania związane z gospodarowaniem odpadami, przy realizacji inwestycji i działań w ramach Programu w miarę dostępnych możliwości szczególnie prawnych i technicznych wykorzystywany będzie tzw. destruk asfaltowy. Minister właściwy do spraw transportu wspiera dążenie do minimalizowania wpływu funkcjonowania i rozwijania infrastruktury drogowej na środowisko, w tym ideę gospodarki o zamkniętym obiegu, stąd w związku z podjęciem przez odpowiednie organy inicjatywy legislacyjnej dotyczącej możliwości szerszego wykorzystywania tzw. destruktu asfaltowego, w zakresie swoich kompetencji wspiera te prace. Analogiczna sytuacja będzie występowała także w przypadku innych materiałów możliwych do ponownego wykorzystania.

Do szczególnych aspektów realizacji zadań w sektorze drogowym należy zaliczyć także wyzwania związane z wpływem klimatu na funkcjonowanie i trwałość infrastruktury sieci dróg, zwłaszcza w obliczu identyfikowanych zmian klimatycznych. W trakcie planowania i prowadzenia zadań w ramach Programu w miarę potrzeb należy więc także brać pod uwagę dostosowanie infrastruktury do tych zmian w wieloletniej perspektywie czasowej.

6.1. Utrzymanie strukturalne

Utrzymanie strukturalne zakłada kompleksowe przebudowy/rozbudowy dróg krajowych obejmujące dostosowanie do nośności 11,5 t/oś lub obowiązujących warunków technicznych wraz z realizacją innych zabiegów niezbędnych do prawidłowego funkcjonowania odcinka drogi podlegającego przebudowie/rozbudowie, w szczególności wykonania elementów poprawiających bezpieczeństwo ruchu drogowego czy środowiskowych. W ramach utrzymania strukturalnego realizowane będą także zadania obejmujące przebudowę/rozbudowę drogowych obiektów inżynierskich.

Utrzymanie strukturalne w ramach Programu dotyczy wszystkich dróg krajowych będących każdorazowo w zarządzie Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, tj. określonych w rozporządzeniu ministra właściwego do spraw transportu w sprawie ustalenia przebiegu dróg krajowych. Utrzymaniem strukturalnym nie zostaną objęte te odcinki dróg, które na podstawie przepisów (art. 10 ust. 5 ustawy o drogach publicznych) utracą swój status w momencie oddania do użytkowania nowej drogi, np. drogi ekspresowej lub obwodnicy miejscowości. Takie odcinki będą podlegały zabiegom koniecznym, tak aby były przekazywane zarządom samorządowym w stanie technicznym pozwalającym na ich prawidłowe użytkowanie.

Konieczność dostosowania istniejącej sieci drogowej do nośności 11,5 t/oś wynika z wyroku TSUE z dnia 21 marca 2019 r. w sprawie C-127/17 Komisja przeciwko Polsce (transport drogowy – wymóg posiadania przez przedsiębiorstwa transportowe specjalnych zezwoleń na korzystanie z niektórych dróg publicznych). Konsekwencją tego wyroku jest dopuszczenie ciężkiego ruchu ciężarowego o nacisku do 11,5 t/oś na wszystkich drogach publicznych. Zdecydowana większość dróg krajowych klasy niższej niż autostrady i drogi ekspresowe nie jest dostosowana technicznie do przenoszenia takich obciążeń i wymaga pilnego działania w zakresie wzmocnienia konstrukcji nawierzchni, aby zapobiec szybkiej i postępującej degradacji sieci.

Z punktu widzenia zarządzania siecią dróg krajowych, dopuszczenie ruchu o największym dopuszczalnym nacisku na drogach niedostosowanych do tego technicznie powoduje ich szybką degradację. W perspektywie wieloletniej generuje to bardzo wysokie koszty związane z koniecznością utrzymania sieci w należyłym stanie (częste remonty).

W związku z powyższym GDDKiA jest zobowiązana do analizy sieci dróg krajowych w zakresie dostosowania do nośności 11,5 t/oś oraz aktualnych warunków technicznych. Szczegółowy zakres analizy, forma przedstawienia wyników i termin wykonania zostaną określone przez ministra właściwego do spraw transportu w ciągu 45 dni od wejścia w życie uchwały Rady Ministrów w sprawie ustanowienia niniejszego programu wieloletniego.

Do czasu przedstawienia przez GDDKiA wniosków z ww. analizy będą realizowane zadania, dla których minister właściwy do spraw transportu uzgodni programy inwestycji.

Wyniki analizy będą podstawą do dalszego kierowania zadań do realizacji w zakresie przebudowy/rozbudowy dróg krajowych.

Ponadto konieczność zapewnienia stabilnego finansowania w zakresie utrzymania sieci drogowej jest wynikiem dotychczasowych prac programowych dla perspektywy finansowej 2021–2027, zakładających wymóg dostarczania informacji na temat środków budżetowych

i finansowych odpowiadających planowanym inwestycjom oraz koniecznych do pokrycia kosztów eksploatacji i konserwacji istniejącej i planowanej infrastruktury.

6.2. Utrzymanie bieżące

Utrzymanie bieżące w ramach Programu 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. Utrzymanie bieżące dotyczy każdorazowo całej aktualnej sieci dróg krajowych będących w zarządzie GDDKiA, w tym autostrad, dróg ekspresowych oraz dróg krajowych w klasie G i GP (główne i główne ruchu przyspieszonego).

W ramach Programu będą realizowane niezbędne remonty odcinków dróg krajowych, mające na celu przywrócenie pierwotnych parametrów technicznych drogi, w celu zapobiegania jej degradacji, w tym remonty całościowe (pełne) i częściowe, których celem jest przywrócenie pierwotnych parametrów technicznych odpowiednio wszystkich lub wybranych elementów drogi. Warunkiem realizacji remontu w ramach Programu będzie plan remontów sporządzany na zasadach określonych w Programie.

Podstawą jego sporządzenia będą wyniki badania stanu nawierzchni lub oceny stanu technicznego drogowych obiektów inżynierskich.

W ramach wykonywanych przez GDDKiA badań stanu nawierzchni gromadzone są m.in. dane o następujących parametrach techniczno-eksploatacyjnych nawierzchni:

- wskaźniku stanu spękania,
- wskaźniku ugięć nawierzchni,
- wskaźniku krzywizny ugięcia nawierzchni,
- równości podłużnej,
- równości poprzecznej,
- wskaźniku stanu powierzchni,
- właściwościach przeciwpoślizgowych,
- makroteksturze.

Zagregowane wyniki stanu technicznego nawierzchni z poszczególnych odcinków służą do wyznaczania oceny ogólnej stanu nawierzchni jezdni, tj. wyznaczenia trzech poziomów decyzyjnych:

- poziom pożądany,
- poziom ostrzegawczy,

- poziom krytyczny.

Z uwagi na szczególne znaczenie procesu prawidłowego planowania działań na sieci dróg krajowych dla jej właściwego funkcjonowania w wieloletniej perspektywie czasowej istotnym jest także, aby dotyczyło ono nie tylko zadań o charakterze inwestycyjnym, ale także remontowym. Stąd zobowiązuje się Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad do opracowania metodologii i przygotowania wieloletniego planu remontów.

W ramach utrzymania bieżącego przewiduje się zarówno utrzymanie w okresie letnim, jak i zimowym, o charakterze rutynowym (planowym) oraz interwencyjnym (związane np. ze skutkami wypadków i katastrof naturalnych). Zakłada się wszelkie działania mające na celu ciągłe zapewnienie właściwego stanu technicznego i przydatności drogi do użytkowania według założonych standardów w odniesieniu do nawierzchni, poboczy i pasów rozdziału, korpusu drogi, odwodnienia, dróg dla pieszych i rowerów, oznakowania, urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i ochrony środowiska, obiektów inżynierskich, wszelkich innych urządzeń i obiektów istotnych z punktu widzenia funkcjonowania sieci drogowej. Należą do nich m.in. utrzymanie oznakowania pionowego i poziomego (w tym zapewnienie ich widoczności i czytelności), utrzymanie nawierzchni (zabezpieczenie i likwidacja uszkodzeń), zapewnienie widoczności na skrzyżowaniach i łukach, utrzymanie odwodnienia, utrzymanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego (w tym zapewnienie ich kompletności i usuwanie skutków wypadków), utrzymanie poboczy i pasów awaryjnych, nasadzenia i utrzymanie zieleni przydrożnej, zapewnienie i utrzymanie urządzeń ochrony środowiska, utrzymanie odwodnienia (w tym udroźnianie i odtworzenie oraz utrzymanie odbiorników), utrzymanie infrastruktury energetycznej, utrzymanie drogowych obiektów inżynierskich, utrzymanie dróg dla pieszych i rowerów, utrzymanie estetyki i czystości pasa drogowego, parkingów, MOP itp., utrzymanie miejsc do ważenia pojazdów, utrzymanie urządzeń telematyki drogowej, utrzymanie w okresie zimowym. Utrzymanie bieżące obejmuje także zakup wszelkich usług i dostaw niezbędnych do zapewnienia powyższego zakresu utrzymania.

Szczegółowy zakres i sposób realizacji utrzymania bieżącego określają odrębne dokumenty.

Ponadto zobowiązuje się Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad do zawarcia obszarowych umów utrzymaniowych dla wszystkich województw do 2030 r.

6.3. Nowe rozwiązania w zakresie utrzymania

W związku z rozwojem nowych technologii oraz potrzebą optymalizacji dotychczasowych działań zobowiązuje się Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad do wdrożenia na wybranych odcinkach dróg krajowych nowych rozwiązań w zakresie utrzymania. Ponadto

Generalny Dyrektor jest także zobowiązany do systematycznego przedkładania ministrowi właściwemu do spraw transportu propozycji możliwych do wdrożenia przez GDDKiA działań upowszechniających rozwiązania na rzecz poprawy funkcjonowania sieci dróg.

W celu niwelowania negatywnego wpływu transportu drogowego na środowisko, zobowiązuje się Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad m.in. do zastosowania zielonych filtrów antysmogowych, realizowania działań mających na celu ograniczanie skutków suszy oraz zastosowania energii odnawialnej na zasadach określonych w Programie.

Działania te służą intensyfikacji wysiłków zmierzających do zmniejszenia presji funkcjonowania infrastruktury drogowej na środowisko zgodnie z założeniami i są zbieżne z celami obszaru polityki zrównoważonej mobilności Europejskiego Zielonego Ładu, a także z kierunkami interwencji Krajowego Planu na Rzecz Energii i Klimatu.

6.3.1. Zielone filtry antysmogowe

Transport drogowy jest jedną z najistotniejszych przyczyn zanieczyszczeń powietrza. W celu ich ograniczenia należy budować naturalne zapory z roślin, które dzięki swoim właściwościom antysmogowym mogą neutralizować toksyny i pyły, których źródłem są ciągi drogowe. Funkcje zielonych filtrów antysmogowych mogą pełnić różne rodzaje roślin – np. trawy, krzewy lub drzewa.

Łąka antysmogowa to specjalna mieszanka roślin do stosowania w pasach drogowych, przystosowana do tego, żeby jak najlepiej wyłapywać spaliny i pył pochodzący z transportu. Wstępne badania pokazują, że rośliny łąkowe są w stanie wyłapać do 12 gramów pyłów PM_{2,5} na 1 m² takiej łąki, co jest porównywalne z pięcioletnim drzewem. Można dostosować wysokość roślin przez dobór odpowiednich gatunków albo regulować ją częstotliwością koszenia. Tego typu łąki wymagają tylko dwukrotnego koszenia w ciągu roku, więc w porównaniu do trawnika ich utrzymanie wymaga mniej zasobów, a dodatkowo lepiej w porównaniu z tradycyjnym trawnikiem zatrzymują wodę w glebie. Dzięki temu mogą okazać się przydatne w walce z lokalnymi podtopieniami, suszą i osuwaniem się skarp ziemnych.

W trosce o czyste środowisko sprzymierzeńcami mogą być także drzewa, których organizmy wykształciły mechanizmy obronne polegające na wychwytywaniu skażeń powietrza, gleby i wody. Rośliny, nawilżając powietrze parą wodną, pomagają także oczyszczać dolne warstwy atmosfery z pyłów. Najskuteczniejsze są gatunki odporne na trudne warunki miejskie. Im większa masa zieleni i lepiej dobrane gatunki, tym większa skuteczność fitoremediacji.

Zastosowanie roślinności w ciągach dróg krajowych, w tym autostrad i dróg ekspresowych, może przyczynić się do zmniejszenia zagrożeń wynikających z zanieczyszczenia powietrza, zwłaszcza w obliczu sukcesywnie rosnącego natężenia ruchu drogowego i zmian klimatu.

GDDKiA w trakcie doboru roślin powinna kierować się oprócz właściwości antysmogowych, także właściwościami retencyjnymi i miododajnością. Pszczoły mają kluczowe znaczenie dla produkcji żywności z uwagi na konieczny proces zapylania – większość warzyw i owoców to rośliny owadopylne. Pyłek kwiatowy pozyskiwany z roślin jest dla nich składnikiem pokarmowym. W ostatnich latach obserwuje się natomiast wymieranie pszczół z uwagi na zanieczyszczenie środowiska, stąd konieczność zwiększania ich przestrzeni do życia i zdobywania pokarmu.

Pilotażowe wdrożenie powyższego rozwiązania pozwoli na oszacowanie kosztu jego zastosowania na sieci zarządzanej przez GDDKiA i zestawienie z dotychczas ponoszonymi kosztami. Z przeprowadzonego pilotażu Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad przygotuje wnioski wraz z rekomendacją w zakresie efektywności zielonych filtrów antysmogowych oraz porównania z dotychczasowymi kosztami utrzymania zieleni w okresie roku. Pilotaż pozwoli także na wstępne wnioski z obserwacji ewentualnego wpływu zastosowania tego rozwiązania na pozostałą faunę i florę w okolicach ciągów drogowych.

6.3.2. Zapobieganie skutkom suszy

W ostatnich latach obserwuje się zjawiska obejmujące zmiany ilości i rozkładu opadów w ciągu roku, a także szereg gwałtownych zjawisk pogodowych występujących z większą niż dotychczas częstotliwością. Wśród efektów tych zjawisk należy wymienić np. zniszczenia infrastruktury związane z wystąpieniem gwałtownych wiatrów czy zalewanie podczas opadów nawalnych. Zmiany klimatu nie pozostają bez istotnego wpływu na gospodarkę zarówno w skali lokalnej, regionalnej, jak i krajowej, np. z uwagi na występowanie w ciągu kilku ostatnich lat suszy, która znacząco utrudnia produkcję w kluczowym dla Polski sektorze rolniczym.

Poza strategicznymi działaniami zmierzającymi do zahamowania tempa zmian klimatycznych, takich jak zmiany struktury źródeł pozyskiwania energii na poziomie krajowym, promowanie pojazdów elektrycznych czy unowocześnianie zakładów przemysłowych w celu ograniczenia emisji szkodliwych substancji do środowiska i zmniejszenia wykorzystania wody, niezbędne są także działania o charakterze sektorowym.

W związku z powyższym, zasadnym jest, aby także w obszarze zarządzania infrastrukturą dróg krajowych, realizować działania mające wpływ na przeciwdziałanie przewidywanym skutkom suszy przez projektowanie, wykonywanie i modernizowanie systemów odprowadzania wód opadowych i roztopowych w sposób pozwalający na lokalne zwiększenie retencji wodnej. Pozwoli to na ograniczenie skutków suszy. Działania te przyczynią się także do likwidacji ewentualnych zastoisk wodnych na drodze, co z kolei będzie miało bezpośrednie przełożenie na zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W związku z powyższym, w zakresie Programu, w ramach utrzymania strukturalnego i bieżącego, należy położyć szczególny nacisk na zapewnienie odpowiedniej gospodarki opadowo-wodnej. Należy dokonać analizy potrzeb realizacji przedsięwzięć polegających na wykonaniu, modernizacji czy odtworzeniu elementów systemów odwodnienia na sieci dróg krajowych. Zadania tego typu mogą być realizowane jako część zakresu szerszego zadania, jako pojedyncze zadanie lub jako część wieloetapowego zadania obejmującego ingerencję w systemy odwodnienia infrastruktury dróg krajowych w więcej niż jednej lokalizacji.

Dodatkowo w ramach Programu należy przeanalizować dotychczasowe sposoby utrzymania terenów zieleni przy drogach krajowych pod kątem poprawy warunków wodnych np. przez ograniczenie częstotliwości koszenia tradycyjnych trawników położonych w pasie drogowym. W szczególności należy przeanalizować możliwość ograniczenia koszenia trawników i łąk antysmogowych do niezbędnego minimum, w szczególności pod kątem zachowania odpowiednich warunków bezpieczeństwa (w tym zwłaszcza drogowego i pożarowego), dostępu do infrastruktury i urządzeń zlokalizowanych w pasie drogowym, prawidłowego odwodnienia, przy jednoczesnym zapewnieniu braku ich negatywnego wpływu na uprawy czy zalesienia i ocenić skuteczność tych działań w odniesieniu do sieci dróg po wykonaniu projektu pilotażowego.

Ponadto Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, na zasadach określonych w Programie, zaproponuje projekt o charakterze pilotażowym, którego celem będzie przetestowanie zastosowania – oprócz zielonych filtrów antysmogowych – nasadzeń roślinności do zwiększenia retencji powierzchni biologicznie czynnej stanowiącej część pasa drogowego.

6.3.3. Wykorzystanie odnawialnych źródeł energii

Odnawialne Źródła Energii (OZE) to takie źródła, które nie wiążą się z długotrwałym ich deficytem, gdyż ich zasoby odnawiają się w relatywnie krótkim czasie. Najczęściej tym sformułowaniem określa się energię słoneczną, energię wiatrową, geotermię, energię hydrauliczną, biomasę, energię z fal. Ponieważ zasobami tej energii są naturalne procesy, przy których uwalniana jest energia, można traktować OZE jako niewyczerpalne.

W ostatnich latach, z uwagi na zwiększającą się świadomość społeczeństwa w związku ze zmianami klimatycznymi, a także ze względu na konieczność zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego, OZE stanowią istotną alternatywę dla konwencjonalnych źródeł energii.

Mając na uwadze powyższe trendy, jest zasadnym podjęcie działań zmierzających do intensyfikacji wykorzystania alternatywnych metod zasilania infrastruktury transportowej, stąd Program obejmuje wykonanie projektu pilotażowego w zakresie odnawialnych źródeł energii

do zasilania infrastruktury drogowej na przykładzie MOP. Ze względu na charakterystykę zużycia energii elektrycznej przez infrastrukturę pod zarządem GDDKiA projekt pilotażowy powinien koncentrować się na instalacjach maksymalizujących autokonsumpcję energii, tj. instalacjach hybrydowych i połączonych z magazynami energii.

Pilotażowe wdrożenie powyższego rozwiązania pozwoli na oszacowanie kosztu jego zastosowania na sieci zarządzanej przez GDDKiA (w tym w zależności od lokalizacji) i zestawienie z dotychczas ponoszonymi kosztami. W analizach należy wziąć pod uwagę nie tylko kwestię kosztów inwestycyjnych i operacyjnych oraz oszczędności na energii elektrycznej. Należy również ocenić pozafinansowe korzyści z zastosowanych rozwiązań. Do takich korzyści należy zaliczyć np. ograniczenie tzw. zjawiska wyspy ciepłej na płycie parkingowej przy zastosowaniu wiaty parkingowej z zamontowanymi panelami słonecznymi czy ograniczenie parowania wody w miesiącach letnich dzięki zadaszeniom nad zbiornikami przeciwpożarowymi. Przeprowadzenie pilotażu w tym zakresie pozwoli także na wstępne określenie potrzeb i możliwości zmian prawno-organizacyjnych, które umożliwią ewentualną produkcję i rozliczanie wyprodukowanej energii w przypadku decyzji o wdrożeniu analogicznych projektów w nowych lokalizacjach w przyszłości.

Z przeprowadzonego pilotażu Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad przygotowuje wnioski w zakresie efektywności wraz z rekomendacją dalszego rozwoju sieci dróg w tym obszarze.

Dodatkowo w celu umożliwienia dalszej intensyfikacji wykorzystania odnawialnych źródeł energii na potrzeby funkcjonowania infrastruktury drogowej i niwelowania negatywnego oddziaływania transportu drogowego na środowisko jest zasadnym przeanalizowanie – pod kątem finansowym i organizacyjnym oraz z uwzględnieniem bezpieczeństwa ruchu – możliwości wykorzystania pasów dróg, w tym na obszarze węzłów drogowych, do produkcji energii z odnawialnych źródeł. W przypadku pozytywnych wyników analiz w ramach Programu może być realizowany projekt pilotażowy w tym zakresie.

Możliwymi do przeanalizowania rozwiązaniami, poza nachylnymi panelami słonecznymi, są również m.in. panele montowane pionowo (szczególnie od zewnętrznej strony ekranów akustycznych, co może również zapobiegać refleksom świetlnym) oraz niskie turbiny wiatrowe o pionowej osi obrotu. Do rozważenia pozostaje także posadowienie paneli na wiatkach parkingowych, uwzględnienie więcej niż jednego źródła energii oraz jej magazynowanie.

Poza rozwiązaniami związanymi z wytwarzaniem energii elektrycznej i jej wykorzystaniem w czasie rzeczywistym, istotnym do rozważenia jest także optymalizacja zagospodarowania chwilowych nadwyżek. W tym zakresie są możliwe rozwiązania fizyczne, jak magazyny energii czy przyszłościowo własne ładowarki przeznaczone dla firmowej floty samochodów

elektrycznych, związane z bilansowaniem na innych punktach poboru energii elektrycznej należących do GDDKiA.

Ograniczenie negatywnego wpływu na środowisko może też odbywać się przez szeroko zakrojone działania na rzecz poprawy efektywności energetycznej zarządzanej infrastruktury, tj. wymianę oświetlenia na energooszczędne, zastosowanie w budynkach automatyki włączającej i wyłączającej samoczynnie światło oraz ograniczającej zużycie wody.

7. Monitorowanie realizacji i ocena osiągnięcia celów

Za monitorowanie realizacji Programu odpowiedzialny jest minister właściwy do spraw transportu.

Minister właściwy do spraw transportu 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.

Ponadto w pierwszym kwartale 2026 r. zostanie przygotowane podsumowanie dotychczasowego wykonania Programu według stanu na 31 grudnia 2025 r. Będzie obejmowało podsumowanie wykonania rzeczowego wraz z oceną osiągnięcia celów i zostanie opublikowana w Biuletynie Informacji Publicznej ministerstwa obsługującego ministra właściwego do spraw transportu.

Analogicznie, na zakończenie realizacji Programu (w I kwartale 2031 r.) zostanie przygotowane podsumowanie jego wykonania rzeczowego w całym okresie realizacji.

Przygotowane podsumowania będą stanowiły podstawę do ewentualnego przedłużenia Programu.

Powyższa ocena osiągnięcia celów będzie dokonywana na podstawie sprawozdawczości otrzymywanej od realizatora Programu, czyli Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad oraz innych danych (w tym m.in. na temat ewentualnego wtórnego wykorzystania materiałów w trakcie realizacji inwestycji), których zakres może zostać określony przez

ministra właściwego do spraw transportu na późniejszym etapie prac, w miarę potrzeb monitorowania Programu.

Ponadto na etapie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko opracowano system monitorowania Programu pod kątem jego wpływu na środowisko. System ten będzie oparty na monitoringu realizacji zadań, dla których uzgodniono Programy Inwestycji na podstawie informacji i danych z prowadzonych dla nich procedur środowiskowych. Stworzony w ten sposób rejestr uzyskanych decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach pozwoli na kwantyfikację i monitorowanie następujących wskaźników:

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

Powyższe wskaźniki będą monitorowane w cyklu rocznym i po zakończeniu Programu.

7.1. Utrzymanie strukturalne

Monitoring utrzymania strukturalnego w ramach Programu będzie oparty na dotychczasowym monitoringu realizacji zadań, dla których uzgodniono Programy Inwestycji (PI). Tabela monitoringu jest przekazywana do ministra właściwego do spraw transportu w cyklu miesięcznym – stan realizacji na koniec miesiąca kalendarzowego przekazywany jest do 16 dnia miesiąca kolejnego. System ten uwzględnia 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. System ten swoim zakresem obejmuje działania inwestycyjne na sieci drogowej realizowane przez GDDKiA. Zestawienie będzie uzupełnione przez GDDKiA o informacje na temat zadań z zakresu ochrony środowiska.

Zakres ewentualnych dalszych zmian w dotychczasowym monitoringu niezbędnych z punktu widzenia Programu może zostać określony przez ministra właściwego do spraw transportu na późniejszym etapie prac, w miarę potrzeb monitorowania Programu.

7.2. Utrzymanie bieżące

W ramach monitorowania remontów GDDKiA będzie przekazywać tabelaryczne zestawienie z wykonania planu remontów wg stanu na ostatni dzień miesiąca w terminie 14 dni od zakończenia okresu sprawozdawczego. Zakres zestawienia zostanie określony przez ministra właściwego do spraw transportu po wejściu w życie Programu.

GDDKiA do dnia 31 lipca i do dnia 31 stycznia w okresie trwania Programu będzie przygotowywać i przysyłać do ministra właściwego do spraw transportu półroczne sprawozdanie z działań podjętych w ramach utrzymania letniego i zimowego w aspekcie rzeczowym i finansowym. Pierwsze sprawozdanie z działań podjętych w ramach utrzymania letniego i zimowego GDDKiA zobowiązana jest przekazać do dnia 31 lipca 2023 r.

Sprawozdanie powinno zawierać także informacje o postępach w zakresie opracowania metodologii i przygotowania wieloletniego planu remontów oraz zawarcia obszarowych umów utrzymaniowych dla wszystkich województw do 2030 r. w odniesieniu do planu działań, o którym mowa w rozdziale 9.2. Szczegółowy zakres sprawozdania może zostać określony przez ministra właściwego do spraw transportu na dalszym etapie prac w ramach Programu.

7.3. Nowe rozwiązania w zakresie utrzymania

Monitoring wdrożenia zielonych filtrów antysmogowych, zapobiegania skutkom suszy, zastosowania energii odnawialnej (w tym zasilania MOP oraz analizy możliwości wykorzystania pasów dróg do produkcji energii odnawialnej) i innych projektów zostanie ustalony przez ministra właściwego do spraw transportu w porozumieniu z GDDKiA na późniejszym etapie realizacji Programu. Forma, zakres i terminy monitorowania zostaną określone na etapie akceptacji projektów przez ministra właściwego do spraw transportu z uwzględnieniem ich specyfiki.

8. Plan finansowy

Źródłem finansowania Programu będzie budżet państwa. W miarę dostępnych opcji w przypadku zadań o charakterze inwestycyjnym zakłada się możliwość ubiegania o środki z budżetu UE. W celu realizacji Programu jest konieczne między innymi zapewnienie rocznych limitów środków finansowych do 2030 r. przeznaczonych na drogi krajowe.

Źródłem finansowania Programu będą środki budżetu państwa pochodzące z podatku akcyzowego od paliw silnikowych. Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 16 grudnia 2005 r. o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego (Dz. U. z 2021 poz. 688) „Wydatki związane z budową, przebudową, remontem, utrzymaniem, ochroną i zarządzaniem infrastrukturą transportu lądowego, finansowaną lub dofinansowaną przez ministra właściwego do spraw transportu ustala się w ustawie budżetowej w wysokości nie niższej niż 18% planowanych na dany rok wpływów z podatku akcyzowego od paliw silnikowych.”.

Pomocniczą rolę w finansowaniu Programu będzie pełnić Krajowy Fundusz Drogowy (KFD), który nie może jednakże być podstawowym źródłem finansowania Programu z uwagi na jego kluczową rolę w finansowaniu Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014–2023 (z perspektywą do 2025 roku) wraz z jego przewidywaną kontynuacją do 2030 roku (tj. Rządowym Programem Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)) i Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020–2030. Ponadto zakłada się możliwość udziału wkładu samorządowego w realizację zadań objętych Programem na podstawie porozumienia zarządcy drogi z zainteresowaną jednostką samorządu terytorialnego. Powyższe źródła należy traktować jako uzupełniające, pozwalające na elastyczne zarządzanie bieżącymi potrzebami z tego zakresu.

W okresie realizacji Programu, tj. do 2030 roku, na jego realizację jest niezbędna kwota 58,3 mld zł. Poniżej przedstawiono w formie tabelarycznej zapotrzebowanie na środki finansowe w poszczególnych latach realizacji Programu (w mld zł).

Tabela 2. Zapotrzebowanie na środki finansowe w poszczególnych latach realizacji Programu (w mld zł)

2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
5,4	5,5	6,5	6,9	7,5	8,0	8,9	9,6

Po wejściu w życie Program obejmie także środki na realizację prac przygotowawczych dla zadań ujętych w Rządowym Programie Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.) (RPBDK) oraz Programie Budowy 100 Obwodnic na lata 2020–2030 (P100). Koszt

realizacji Programu został oszacowany na podstawie ponoszonych dotychczas kosztów realizacji zadań związanych z utrzymaniem istniejącej sieci dróg krajowych, z uwzględnieniem przyrostu sieci następującym wraz z oddawaniem nowych odcinków do użytkowania. Wstępny podział kwoty Programu na poszczególne kategorie wydatków został przedstawiony poniżej.

Tabela 3. Zapotrzebowanie na środki finansowe w poszczególnych latach realizacji Programu w rozbiu na poszczególne kategorie wydatków (w mld zł)

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	razem
ogółem, w tym	5,4	5,5	6,5	6,9	7,5	8	8,9	9,6	58,3
inwestycje	2,00	2,10	2,99	3,24	3,64	3,98	4,52	5,02	27,49
<i>w tym prace przygotowawcze do RPBDK</i>	<i>0,25</i>	<i>0,32</i>	<i>0,35</i>	<i>0,32</i>	<i>0,36</i>	<i>0,33</i>	<i>0,28</i>	<i>0,29</i>	<i>2,50</i>
<i>w tym prace przygotowawcze do P100</i>	<i>0,01</i>	<i>0,02</i>	<i>0,03</i>	<i>0,06</i>	<i>0,09</i>	<i>0,09</i>	<i>0,05</i>	<i>0,02</i>	<i>0,38</i>
GDDKiA	0,55	0,55	0,56	0,56	0,56	0,57	0,58	0,58	4,51
bieżące (w tym utrzymanie i remonty)	2,85	2,85	2,95	3,1	3,3	3,5	3,8	4,0	26,35

Powyższy podział ma charakter indykatywny. Dopuszcza się przesunięcia między grupami wydatków, jeżeli na skutek wykonywanych badań sieci drogowej okaże się, że w danym momencie zaistnieje konieczność np. przeprowadzenia większej ilości remontów czy np. zwiększenia kwoty na zimowe i letnie utrzymanie sieci. Docelowa wysokość środków przeznaczona na realizację poszczególnych grup wydatków będzie ponadto zależna od ostatecznie przyznanych środków w ramach limitów finansowych.

9. System realizacji

Zadania w ramach utrzymania strukturalnego, utrzymania bieżącego i nowych rozwiązań w zakresie utrzymania są finansowane przez ministra właściwego do spraw transportu za pośrednictwem Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad. Monitorowanie systemu realizacji Programu, będzie odbywało się na zasadach określonych w Programie.

9.1. Utrzymanie strukturalne

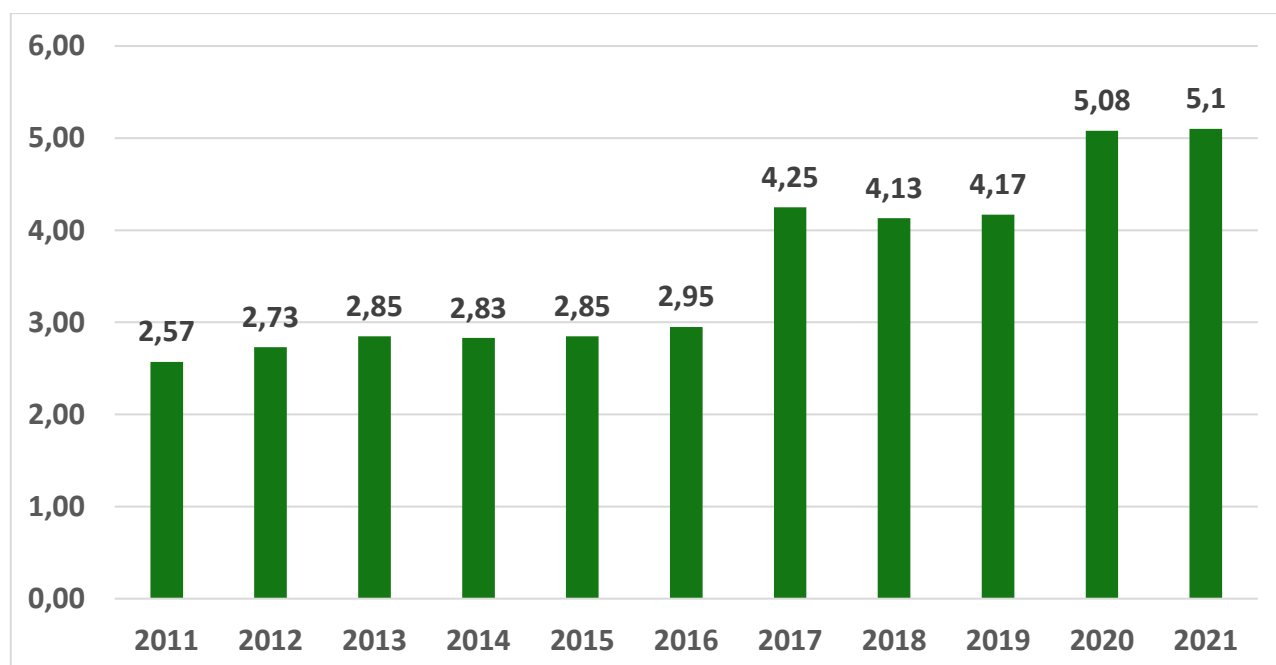
W celu polepszenia stanu istniejącej sieci dróg krajowych od 2011 r. do czerwca 2021 r. minister właściwy do spraw transportu uzgodnił do realizacji łącznie ponad 1600 Programów Inwestycji dotyczących zadań na istniejącej sieci dróg krajowych realizowanych ze środków

budżetu państwa. Są to różnego rodzaju zadania – kompleksowa przebudowa/rozbudowa poprawiająca parametry, budowa obwodnic, oraz zadania punktowe, w tym zadania awaryjne, takie jak zabezpieczanie osuwisk czy poprawa odwodnienia.

Ponad 280 Programów Inwestycji to zadania obejmujące kompleksowe przebudowy/rozbudowy wpisujące się w założenia programu w obszarze utrzymania strukturalnego.

Całkowita szacunkowa wartość ww. zadań to ponad 23,7 mld zł, z czego ponad 18 mld zł przypada na około 280 kompleksowych przebudów/rozbudów, dla których PI uzgodniono przed wejściem Programu w życie. Niektóre zadania zostały zakończone, ale w większości ich realizacja i finansowanie będzie miała miejsce także po 2021 r.

Uruchomienie tak wielu zadań na sieci dróg krajowych było możliwe dzięki podjętym przez ministra właściwego do spraw transportu działaniom, polegającym z jednej strony na zwiększeniu dostępnych środków w budżecie państwa, a z drugiej strony optymalizacji doboru zadań i rodzaju robót w nich wykonywanych. Jest to możliwe dzięki wzrastającej co roku kwocie środków przeznaczonych na drogi krajowe. W latach 2011–2016 ta kwota wynosiła poniżej 3 mld zł rocznie, w latach 2017–2019 ponad 4 mld zł rocznie, a w ustawie budżetowej na rok 2020 i 2021 zaplanowano ponad 5 mld zł. Tym samym osiągnięto kwotę zapisaną w PBDK.



Rysunek 8. Środki przeznaczone na drogi krajowe w latach 2011–2021 (mld zł)

Dalsze kompleksowe przebudowy/rozbudowy dróg krajowych będą kierowane do realizacji na zasadach określonych w Programie. Corocznie ustalana będzie przez ministra właściwego

do spraw transportu lista zadań kierowanych do realizacji. Będzie ona publikowana w Biuletynie Informacji Publicznej ministerstwa obsługującego ministra właściwego do spraw transportu.

Inwestor, czyli GDDKiA, 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 państwa⁸.

Minister właściwy do spraw transportu będzie weryfikował przekazane PI w oparciu o wewnętrzne procedury.

Po zatwierdzeniu Programu Inwestycji przez dysponenta środków budżetu państwa, w tym przypadku ministra właściwego do spraw transportu, GDDKiA będzie mogła zaciągać zobowiązania finansowe z przeznaczeniem na realizację danej inwestycji.

Zadania rozpoczęte w czasie obowiązywania Programu będą kontynuowane na odrębnych zasadach ustalonych w końcowej fazie realizacji Programu.

9.2. Utrzymanie bieżące

Niniejszy Program nakłada na Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad zobowiązanie do realizacji remontów wyłącznie na warunkach przewidzianych w Programie.

Warunkiem realizacji remontu w ramach Programu będzie plan remontów sporządzany przez GDDKiA i przekazywany do ministra właściwego do spraw transportu do dnia 30 kwietnia każdego roku na dwa lata. Podstawą jego sporządzenia będą wyniki badania stanu nawierzchni lub oceny stanu technicznego drogowych obiektów inżynierskich. Plan może podlegać aktualizacji. Minister właściwy do spraw transportu może na dalszym etapie prac określić szczegółowe wymagania dotyczące planu remontów.

Ponadto Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad w terminie do końca 2025 r. przygotuje wieloletni plan remontów, który obejmie zadania pożądane do realizacji w perspektywie co najmniej 20 lat na całej sieci dróg krajowych zarządzanych przez GDDKiA. Metodologia przygotowania wieloletniego planu remontów, którą Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad opracuje najpóźniej do końca 2024 r., będzie podlegała akceptacji ministra właściwego do spraw transportu. Minister właściwy do spraw transportu może także na dalszym etapie wdrażania Programu określić szczegółowe wymagania dotyczące wieloletniego planu remontów i jego metodologii.

⁸ Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 2 grudnia 2010 r. w sprawie szczegółowego sposobu i trybu finansowania inwestycji z budżetu państwa (Dz. U. poz. 1579)

W przypadku utrzymania letniego i zimowego zobowiązuje się Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad do zawarcia obszarowych umów utrzymaniowych dla wszystkich województw do 2030 r. W tym zakresie Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad przedstawi ministrowi właściwemu do spraw transportu, w ciągu trzech miesięcy od wejścia w życie Programu, plan działań (określający ich sposób i harmonogram) mających na celu zawarcie obszarowych umów utrzymaniowych dla całej sieci dróg krajowych, zgodnie z Programem.

9.3. Nowe rozwiązania w zakresie utrzymania

Biorąc pod uwagę zakres Programu, zobowiązuje się Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad do wykonania w czasie trwania Programu określonych w nim projektów pilotażowych w zakresie zielonych filtrów antysmogowych, wykorzystania odnawialnych źródeł energii i zapobiegania skutkom suszy przez ograniczenia koszenia i stosowanie nasadzeń. Ponadto w ramach Programu jest możliwa realizacja przez GDDKiA innych projektów mających na celu testowanie lub wdrożenie nowych rozwiązań z zakresu utrzymania o charakterze pilotażowym z inicjatywy ministra właściwego do spraw transportu lub Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad w porozumieniu z nadzorującym ministrem. Warunkiem realizacji takich projektów jest możliwość ich ukończenia w perspektywie czasowej Programu.

Zakres proponowanych projektów pilotażowych może podlegać modyfikacjom z inicjatywy ministra właściwego do spraw transportu lub Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad w porozumieniu z nadzorującym ministrem. Ponadto zakłada się możliwość konsultacji zaproponowanych rozwiązań z innymi podmiotami. Ostateczny zakres projektów pilotażowych do realizacji i sposób ich wdrożenia zostanie ustalony w porozumieniu z GDDKiA przez ministra właściwego do spraw transportu na dalszym etapie prac w ramach Programu. Realizacja projektów będzie się odbywać na podstawie uzgodnionych PI, analogicznie jak w przypadku projektów z zakresu utrzymania strukturalnego.

9.3.1. Zielone filtry antysmogowe

Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad jest zobowiązany do przekazania do akceptacji ministra właściwego do spraw transportu w ciągu sześciu miesięcy od wejścia w życie Programu informacji na temat projektu (projektów) w zakresie zielonych filtrów antysmogowych. Zakres projektu (projektów) powinien obejmować wykonanie zielonych filtrów antysmogowych zarówno w formie łąk, jak i nasadzeń drzew.

Powyższa informacja powinna zawierać w szczególności odcinki dróg będących w zarządzie GDDKiA, które zostaną objęte pilotażem, harmonogram realizacji, zakładane koszty i cel zadania. Dobór odcinków powinien umożliwić uniwersalne wnioskowanie o zasadności

ewentualnej docelowej realizacji zielonych filtrów antysmogowych na sieci względem różnorodnych czynników, w tym m.in. takich jak warunki klimatyczne, fizjogeograficzne czy lokalizacja na terenach miejskich lub pozamiejskich. W celu minimalizacji ryzyka negatywnego oddziaływania na obszary podlegające ochronie prawnej projekt (projekty) nie powinny być lokalizowane w ich sąsiedztwie, a dobór roślinności planowanej do wykorzystania przy realizacji projektu (projektów) powinien uwzględniać minimalizowanie ewentualnego negatywnego wpływu na florę i faunę. Po akceptacji ministra właściwego do spraw transportu Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad będzie zobowiązany do niezwłocznego przystąpienia do realizacji projektu pilotażowego (projektów pilotażowych).

Realizacja projektu (projektów) będzie się odbywać na podstawie uzgodnionego Programu Inwestycji (uzgodnionych Programów Inwestycji), analogicznie jak w przypadku projektów z zakresu utrzymania strukturalnego.

Wnioski i rekomendacje z pilotażu zostaną przekazane do ministra właściwego do spraw transportu w terminie 60 dni po zakończeniu pilotażu, który powinien zakończyć się nie później niż w 2029 r.

W zależności od otrzymanych wyników minister właściwy do spraw transportu podejmie decyzję o rozszerzaniu działań na inne drogi będące w zarządzie GDDKiA.

9.3.2. Zapobieganie skutkom suszy

Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad jest zobowiązany do przekazania do wiadomości ministra właściwego do spraw transportu w ciągu sześciu miesięcy od wejścia w życie Programu informacji na temat zidentyfikowanych potrzeb w zakresie wykonania, odtworzenia i modernizacji odwodnienia w ciągu dróg krajowych.

Powyższa informacja powinna zawierać w szczególności odcinki dróg będących w zarządzie GDDKiA, które zostaną objęte zadaniami, harmonogram realizacji, zakładane koszty, uzasadnienie wyboru.

Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad jest zobowiązany do przekazania do akceptacji ministra właściwego do spraw transportu w ciągu sześciu miesięcy od wejścia w życie Programu informacji na temat planowanych projektów w zakresie:

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

Powyższa informacja powinna zawierać w szczególności listę odcinków dróg z wszystkich kategorii (A, S, G i GP) będących w zarządzie GDDKiA, które zostaną objęte pilotażem, harmonogram realizacji, zakładane koszty i cel zadania. Dobór odcinków powinien

uwzględniać zróżnicowanie warunków klimatycznych oraz fizjogeograficznych, tak aby umożliwić uniwersalne wnioskowanie o zasadności ewentualnej docelowej realizacji na sieci dróg krajowych.

Po akceptacji ministra właściwego do spraw transportu Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad będzie zobowiązany do niezwłocznego przystąpienia do realizacji projektu pilotażowego (projektów pilotażowych).

Realizacja projektu (projektów) będzie się odbywać na podstawie uzgodnionego Programu Inwestycji (uzgodnionych Programów Inwestycji), analogicznie jak w przypadku projektów z zakresu utrzymania strukturalnego.

Wnioski i rekomendacje z pilotażu zostaną przekazane do ministra właściwego do spraw transportu w terminie 60 dni po zakończeniu realizacji projektu, które nastąpi nie później niż w okresie trwania Programu.

W zależności od otrzymanych wyników minister właściwy do spraw transportu podejmie decyzję o rozszerzaniu działań na inne drogi będące w zarządzie GDDKiA.

9.3.3. Wykorzystanie odnawialnych źródeł energii

Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad jest zobowiązany do przekazania do akceptacji ministra właściwego do spraw transportu w ciągu sześciu miesięcy od wejścia w życie Programu informacji na temat planowanego wykorzystania odnawialnych źródeł energii do zasilania MOP-ów.

Powyższa informacja powinna w szczególności wskazywać MOP-y (co najmniej pięć rozmieszczonych równomiernie na terenie kraju na obszarach o różnych uwarunkowaniach (w tym klimatycznych i fizjogeograficznych) pozwalających na wykorzystanie odnawialnych źródeł energii), które zostaną objęte pilotażem, harmonogram realizacji, zakładane koszty. Po akceptacji ministra właściwego do spraw transportu Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad będzie zobowiązany do niezwłocznego przystąpienia do realizacji projektu pilotażowego.

Realizacja ww. projektu (projektów) odbywać się będzie na podstawie uzgodnionego Programu Inwestycji (uzgodnionych Programów Inwestycji), analogicznie jak w przypadku projektów z zakresu utrzymania strukturalnego.

Wnioski obejmujące w szczególności ocenę efektywności ekonomicznej opisanego rozwiązania wraz z rekomendacją dalszego rozwoju sieci dróg w tym obszarze zostaną przekazane do ministra właściwego do spraw transportu w terminie 90 dni po zakończeniu co najmniej rocznego okresu wykorzystania odnawialnych źródeł energii na zgłoszonych

do pilotażu MOP-ach. Pilotażowy projekt zasilania MOP-ów powinien zakończyć się do końca 2026 r.

W zależności od otrzymanych wyników minister właściwy do spraw transportu podejmie decyzję o rozszerzaniu działań na inne MOP-y zlokalizowane na autostradach i drogach ekspresowych będących w zarządzie GDDKiA.

Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad jest ponadto zobowiązany do przeprowadzenia analizy możliwości wykorzystania pasów dróg do produkcji energii z odnawialnych źródeł. Analiza powinna obejmować aspekty organizacyjne, prawne i finansowe ewentualnego przedsięwzięcia w tym zakresie, a także uwzględniać kwestie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu oraz umożliwić uniwersalne wnioskowanie o zasadności ewentualnej docelowej realizacji na sieci dróg krajowych. Wnioski z analizy powinny zostać przekazane do ministra właściwego do spraw transportu w ciągu dwunastu miesięcy od wejścia w życie Programu. Szczegółowy zakres analizy i wniosków może zostać określony przez ministra właściwego do spraw transportu w ewentualnej współpracy z ministrem właściwym do spraw klimatu na dalszym etapie prac. Na podstawie wniosków z przeprowadzonych analiz, minister właściwy do spraw transportu może podjąć decyzję o realizacji przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad w ramach Programu projektu pilotażowego w zakresie wykorzystania pasów drogowych do produkcji energii z odnawialnych źródeł. Szczegółowy zakres i zasady ewentualnej realizacji projektu mogą zostać określone przez ministra właściwego do spraw transportu w ewentualnej współpracy z ministrem właściwym do spraw klimatu na dalszym etapie prac.

10. Wnioski z Prognozy Oddziaływania na Środowisko

Projekt Programu został poddany strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko przez Ministerstwo Infrastruktury przy udziale firmy ekovert, na zasadach określonych w ustawie z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2022 r. poz. 1029, z późn. zm.) – tzw. ustawa OOŚ.

Ocena zamierzeń Programu w odniesieniu do krajowych i unijnych celów środowiskowych dotyczących sektora transportowego nie wykazała żadnych sprzeczności. Jednak szczegółowa analiza wskazała na możliwość wzmocnienia pozytywnych oddziaływań na środowisko,

np. przez włączenie wskaźnika pokazującego efekty zaproponowanych rozwiązań służących ochronie środowiska czy uszczegółowienia, na czym będą polegać zadania służące ochronie środowiska i wspierające wdrażanie polityki klimatycznej.

Wpływ Programu na osiągnięcie celów zrównoważonego rozwoju (wyznaczonych w dokumentach, takich jak Agenda 2030 czy w stanowisku Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ) oceniono jako prawidłowy. Realizacja Programu będzie wspierać wysiłki we wdrażaniu zrównoważonego rozwoju przez tworzenie przemyślanego systemu transportowego, uwzględniającego uwarunkowania środowiskowe oraz rozwijając rozwiązania mające możliwie najmniejszy negatywny wpływ na środowisko.

Przeprowadzone analizy szczegółowej oceny oddziaływania na poszczególne komponenty środowiska, tj. różnorodność biologiczną, ludzi, wody, powietrze, powierzchnię ziemi, krajobraz, klimat akustyczny, zasoby naturalne, zabytki, dobra materialne, klimat oraz jego zmiany, jak również adaptacje do tych zmian, pozwalają stwierdzić, że wdrażanie Programu nie będzie wiązało się z wystąpieniem znaczącego negatywnego oddziaływania, którego nie można zminimalizować przez prawidłowe, uwzględniające lokalne uwarunkowania i możliwości stosowanie rozwiązań służących ochronie przyrody i środowiska.

Wykonane oceny potwierdzają, że w Programie nie ma zapisów, które mogą bezpośrednio spowodować znaczące negatywne oddziaływanie na obszary Natura 2000 oraz obszary mające znaczenie dla Wspólnoty.

Szacowaniem możliwości wystąpienia transgranicznego objęto odcinki dróg, na których będą realizowane prace w ramach utrzymania strukturalnego w pasie przygranicznym o szerokości 500 metrów. Analiza przestrzenna wykazała, że będzie to około 16 km w skali kraju. Przeprowadzone analizy wykazały, że wdrażanie Programu nie będzie się wiązało z negatywnym oddziaływaniem na kraje sąsiadujące z Polską – wobec czego nie stwierdzono konieczności przeprowadzenia procesu transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Oddziaływania skumulowane zostały przeanalizowane przez pryzmat założenia, że inwestycje wynikające zarówno z Programu, jak i z innych dokumentów strategicznych sektora transportowego mogą być realizowane w tym samym czasie i przestrzeni.

Przeprowadzona w tym zakresie analiza przestrzenna wskazała, że odcinki zidentyfikowane do objęcia utrzymaniem strukturalnym w ramach Programu są zlokalizowane w obszarach realizacji inwestycji wynikających z czterech różnych dokumentów dotyczących sektora transportowego:

- Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014–2023 (z perspektywą do 2025 r.) wraz z aktualizacją – Rządowym Programem Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.),
- Strategiczne Studium Lokalizacyjne Inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego,
- Program Budowy 100 Obwodnic na lata 2020–2030,
- PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021–2030 z perspektywą do 2040 roku.

Negatywne oddziaływania, które mogą pojawić się na etapie wdrażania Programu, mogą i powinny być minimalizowane z wykorzystaniem znanych i sprawdzonych rozwiązań.

Wynikiem wniosków z przeprowadzonych analiz i ocen są rekomendacje dotyczące zalecanych zmian w Programie, które zostały uwzględnione w treści Programu lub będą miały zastosowanie na późniejszych etapach jego wdrażania, oraz zaproponowany sposób i częstotliwość prowadzenia monitoringu na podstawie informacji o prowadzonych procedurach środowiskowych, który został przyjęty jako część kompleksowego systemu monitorowania Programu.

Opracowane w toku strategicznej oceny rekomendacje, wprowadzone do finalnej wersji Programu jako alternatywne warianty zapisów, pozwoliły podnieść poziom uwzględnienia w nim aspektów istotnych z punktu widzenia ochrony środowiska, w szczególności w obrębie kluczowych z punktu widzenia oddziaływania sektora transportu zagadnień, jak standaryzacja procedur czy działania ograniczające oddziaływanie transportu drogowego na środowisko.

Projekt Programu wraz z projektem Prognozy oddziaływania na środowisko podlegały konsultacjom, które trwały od dnia 20 czerwca 2022 r. do dnia 11 lipca 2022 r., a także zostały pozytywnie zaopiniowane przez Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska i Głównego Inspektora Sanitarnego.

W związku z powyższym zostały spełnione wszystkie wymogi tzw. ustawy OOŚ i dokument może zostać przyjęty w ostatecznym kształcie, wynikającym z uwzględnionych w ramach przeprowadzonego postępowania w sprawie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko uwag, wniosków z konsultacji, opinii organów i rekomendacji z prognozy oceny oddziaływania na środowisko.