



Scenariusze finansowania dróg wojewódzkich w kadencji 2024-2029



Zbigniew Tabor

Nałęczów, 25 marca 2025 r.

Planowanie w zarządzaniu drogami nie jest łatwą rzeczą.

Istnieją dwie zasadnicze metody planowania:

1. Planowanie finansowania istniejących potrzeb (przykładowo system ten był kiedyś stosowany w Niemczech),
2. Planowanie robót w zakresie dostępnych środków finansowych (system obecnie stosowany w Polsce na drogach samorządowych).

Obydwa systemy wymagają jednak kompleksowej diagnostyki nawierzchni w celu obiektywnego określenia stanu technicznego dróg.

Zarząd Dróg Wojewódzkich w Katowicach jako pierwszy w Polsce w 2003 roku zastosował identyfikację stanu technicznego w oparciu o Niemiecki system ASB. Obecnie tego typu systemy są stosowane przez GDDKiA jako DSN i zarządy dróg wojewódzkich jako WDSN.

Wyniki tych badań i pomiarów stanowią doskonałe źródło informacji nie tylko dla zarządów dróg ale i dla polityków, którzy decydują o wielkości środków finansowych przeznaczanych na drogi.

W niniejszej prezentacji pokażę Państwu jeden ze sposobów wykorzystania danych diagnostycznych do stworzenia scenariuszy finansowania dróg w okresie jednej kadencji samorządu.

I. Lista rankingowa – RPO WSL 2014-2020

W 2013 roku Zarząd Województwa Śląskiego przyjął pierwszą wersję Listy rankingowej projektów dotyczących budowy lub przebudowy dróg wojewódzkich przewidywanych do realizacji w ramach **Regionalnego Programu Operacyjnego** Województwa Śląskiego na lata 2014-2020.

ZDW z powodzeniem przygotował 25 inwestycji i uzyskał dla nich decyzje ZRID. Następnie zrealizował 15, osiągając jednocześnie planowane wskaźniki na poziomie:

- długość wybudowanych dróg wojewódzkich: 26,3 km – 100%,
- długość przebudowanych dróg wojewódzkich: 94,0 km – 30%.

Należy zaznaczyć, iż kolejnych 8 inwestycji ujętych na Liście rankingowej z roku 2014, jest obecnie w trakcie realizacji.

Kolejne 3, na realizację których zabezpieczono w bieżącym roku środki finansowe, są przygotowywane przez ZDW do uruchomienia. Inwestycje te zostały ujęte w **Regionalnym Planie Transportowym** dla Województwa Śląskiego.

Te 11 inwestycji to kolejne 101,14 km przebudowywanych dróg wojewódzkich, co łącznie da wskaźnik na poziomie jak niżej:

- długość przebudowanych dróg wojewódzkich: 195,12 km – 60%

II. Regionalny Plan Transportowy dla Województwa Śląskiego (RPT)

Regionalny Plan Transportowy dla Województwa Śląskiego (RPT) jest jednym z kluczowych dokumentów strategicznych o charakterze branżowym szczebla regionalnego.

RPT został przyjęty Uchwałą Zarządu Województwa Śląskiego 30. stycznia 2024 r.

Wariantem rekomendowanym do realizacji w RPT jest tzw. **Wariant Wynikowy**, który został oparty na Wariancie Innowacyjnym.

Wariant Wynikowy rekomendowany w ramach RPT wskazuje przewidywane nakłady inwestycyjne Zarządu Dróg Wojewódzkich w Katowicach na poziomie 5,7 mld zł.

Aby w pełni zrealizować założenia Wariantu Wynikowego w perspektywie do 2030 roku, należy zapewnić finansowanie w zakresie inwestycyjnym na poziomie, co najmniej 950 mln w każdym kolejnym roku, począwszy od roku 2025.

Inwestycje drogowe ujęte w RPT

32
Inwestycji

Planowane wskaźniki do osiągnięcia do 2030 roku

Długość
wybudowanych
dróg
wojewódzkich:
31 km

Obecnie w trakcie
realizacji
9,45 km

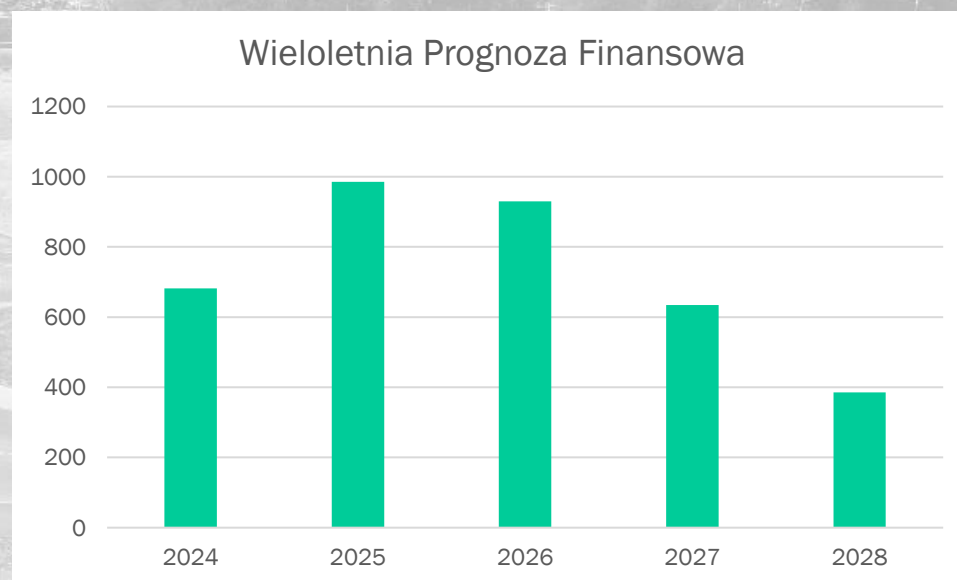
Długość
przebudowanych
dróg
wojewódzkich:
295,8 km

Obecnie w trakcie
realizacji
106,36 km

cd II. Regionalny Plan Transportowy w liczbach

Obecnie w ramach Wieloletniej Prognozy Finansowej Województwa Śląskiego na lata 2024-2035 zostały zabezpieczone środki na realizację inwestycji drogowych do roku 2028 w kwocie 3 616 mln zł w następującym podziale:

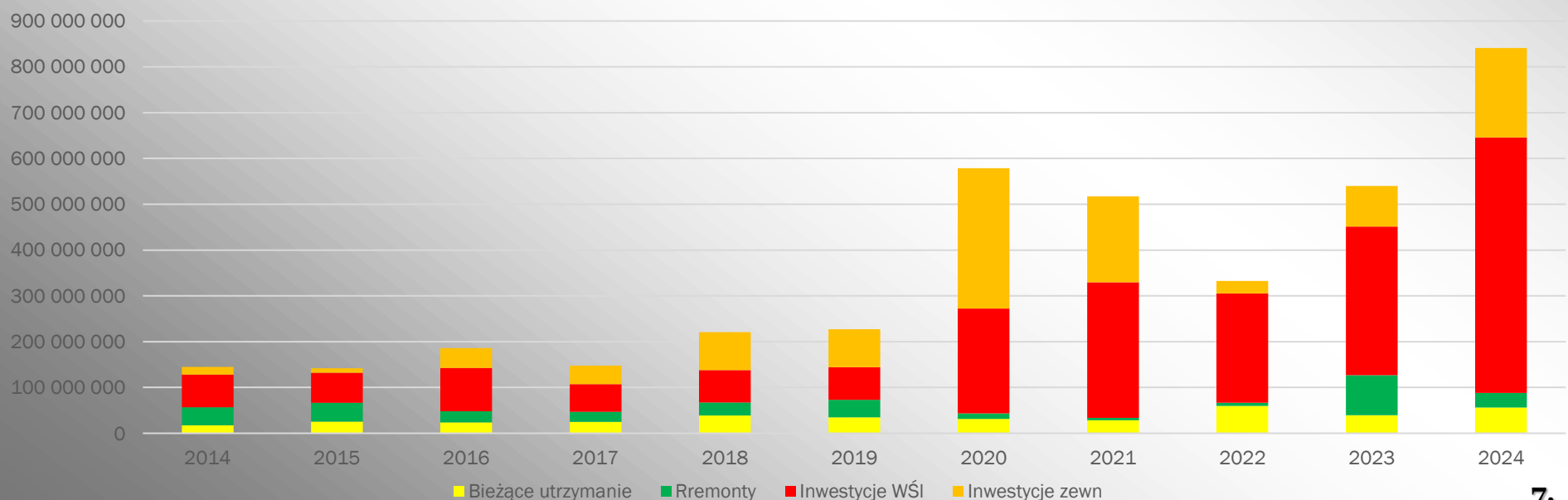
2024:	682 mln zł
2025:	985 mln zł
2026:	930 mln zł
2027:	634 mln zł
2028:	385 mln zł
Razem	3 616 mln zł



III. Środki finansowe na drogi wojewódzkie w latach 2014-2024

z podziałem środków inwestycyjnych na własne i zewnętrzne

Dotyczy	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Bieżące utrzymanie	17 577 007	25 266 904	23 675 717	24 933 884	38 643 415	34 780 023	31 405 186	28 614 317	59 664 774	39 612 415	55 994 000
Rremonty	39 181 041	41 268 876	24 349 585	22 306 179	28 512 550	38 132 573	12 210 498	4 944 920	6 940 865	87 496 305	32 240 834
Inwestycje WŚI	71 259 761	65 778 060	94 453 231	59 703 816	70 653 425	71 161 567	228 488 997	296 019 858	238 648 113	324 451 923	557 605 441
Inwestycje zewn	16 870 957	9 670 710	43 666 878	40 968 704	83 143 137	83 173 307	306 511 713	188 007 497	27 486 915	88 557 288	195 499 960
	144 888 766	141 984 550	186 145 411	147 912 583	220 952 527	227 247 469	578 616 394	517 586 591	332 740 666	540 117 932	841 340 235



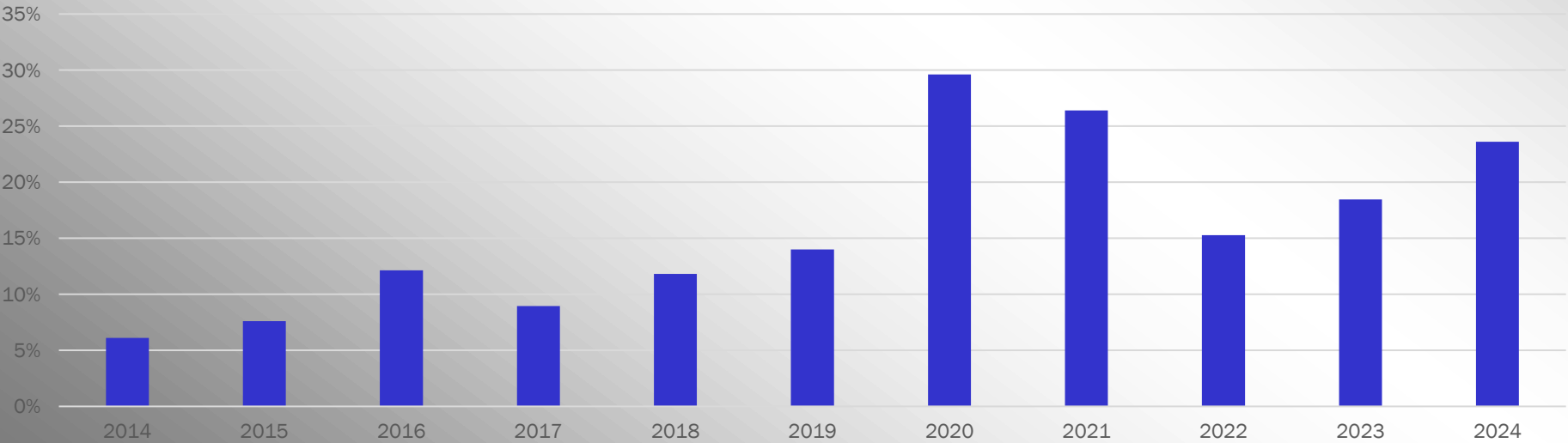
III. Środki finansowe na drogi wojewódzkie w latach 2014-2024



WYDATKI NA DROGI W LATACH 2014 - 2024

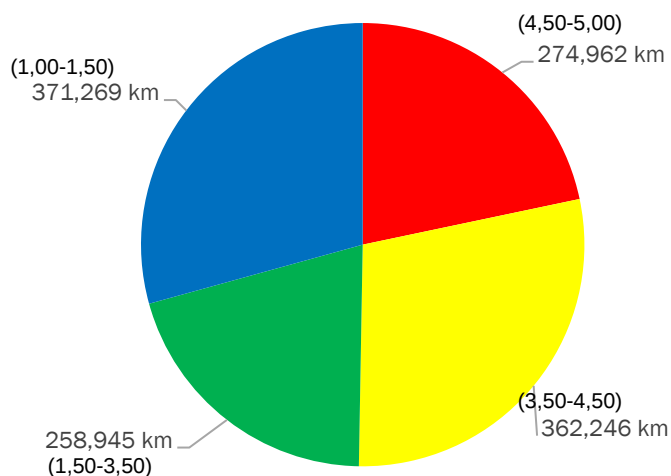
Dotyczy	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024 (31.05.24)
Bieżące utrzymanie	17 577 007	25 266 905	23 675 717	24 933 884	38 643 416	34 780 024	31 405 187	28 614 317	59 664 774	39 612 416	55 994 000
Remonty	39 181 041	41 268 876	24 349 585	22 306 179	28 512 550	38 132 573	12 210 498	4 944 920	6 940 865	87 496 305	32 240 834
Inwestycje	88 130 719	75 448 770	138 120 109	100 672 521	153 796 562	154 334 873	535 000 710	484 027 354	266 135 027	413 009 211	753 105 401
	144 888 766	141 984 551	186 145 411	147 912 583	220 952 527	227 247 470	578 616 395	517 586 591	332 740 666	540 117 933	841 340 235

Procent Budżetu Województwa



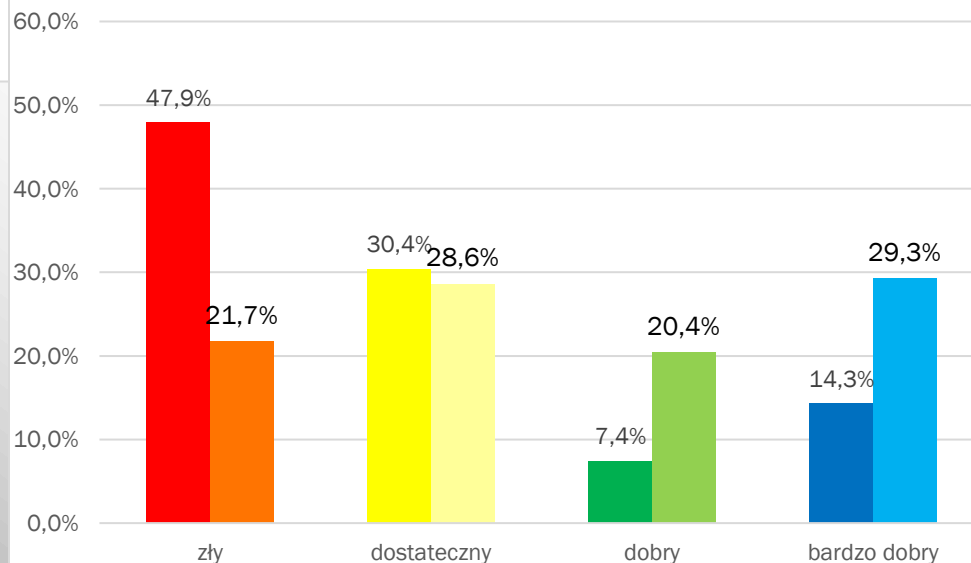
IV. Stan techniczny dróg wojewódzkich

Stan dróg 2023

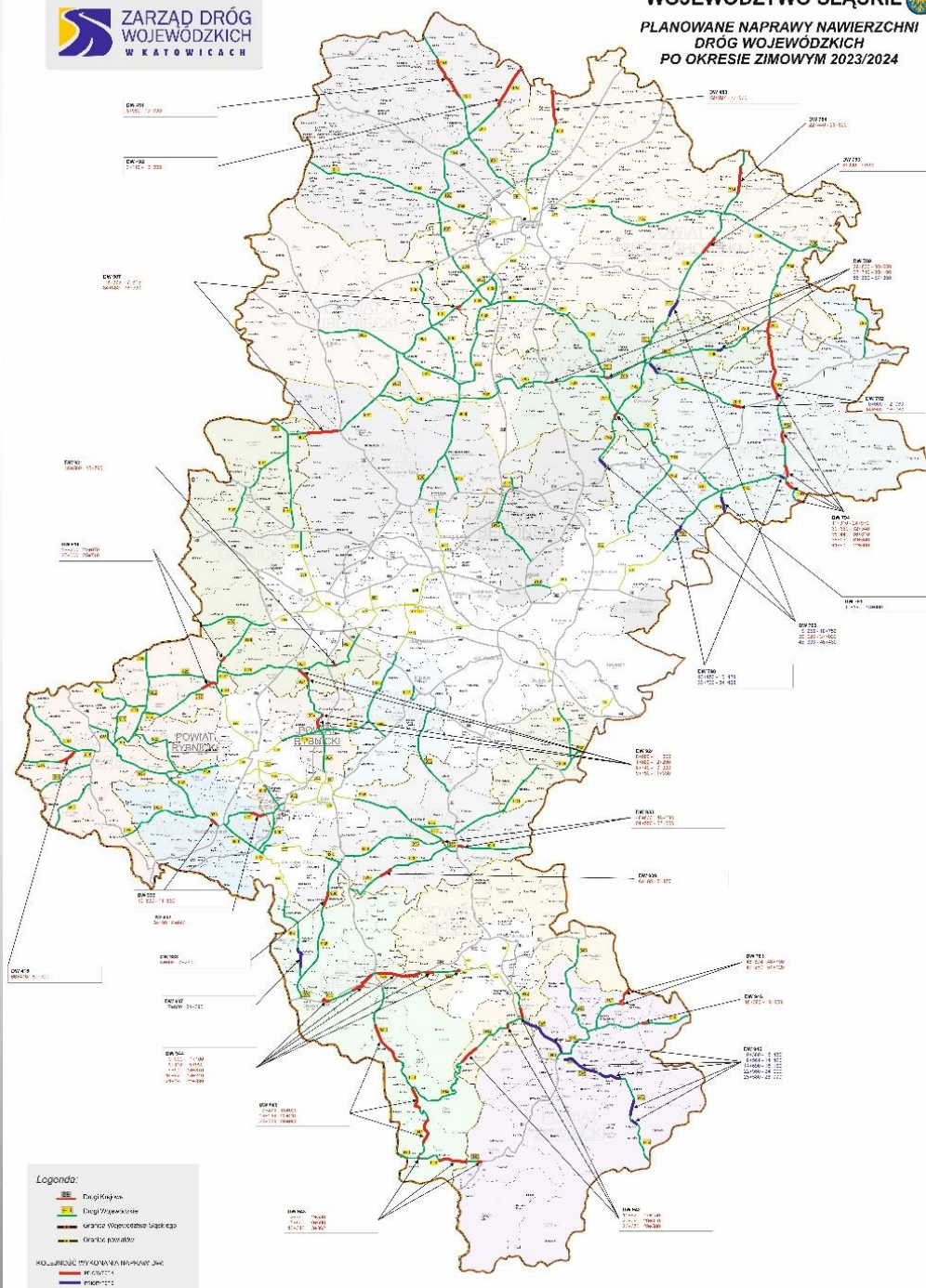


Zaprezentowane dane są wynikiem przeprowadzanych kampanii pomiarowych

Zmiana stanu dróg 2016 i 2024



V. Potrzeby remontowe dróg wojewódzkich



V. Potrzeby remontowe dróg wojewódzkich

NR DW	KM POCZĄTKOWY	KM KOŃCOWY	DŁUGOŚĆ (m)	DŁUGOŚĆ (km)
483	76 337	77 970	1 633	1,63
491	8 960	15 890	6 930	6,93
492	8 079	10 800	2 721	2,72
781	46 894	48 750	1 856	1,86
781	49 260	51 120	1 860	1,86
789	29 800	30 650	850	0,85
789	37 740	38 100	360	0,36
792	14 900	16 080	1 180	1,18
794	11 910	24 970	13 060	13,06
794	30 680	32 540	1 860	1,86
794	35 440	36 810	1 370	1,37
794	38 030	39 860	1 830	1,83
794	41 970	42 830	860	0,86
907	6 935	7 815	880	0,88
907	34 560	38 990	4 430	4,43
919	18 200	21 070	2 870	2,87
919	25 000	25 710	710	0,71
921	18 560	18 790	230	0,23
924	0	1 300	1 300	1,30
924	1 680	2 290	610	0,61
924	8 740	9 330	590	0,59
924	9 750	11 330	1 580	1,58
932	5 100	6 990	1 890	1,89
933	10 830	11 860	1 030	1,03
933	48 830	49 230	400	0,40
933	51 550	52 050	500	0,50
938	5 090	7 230	2 140	2,14
941	7 470	13 020	5 550	5,55
941	18 133	22 210	4 077	4,08
941	25 520	29 960	4 440	4,44
942	20 080	20 810	730	0,73
942	26 670	29 580	2 910	2,91
943	2 360	2 580	220	0,22
943	5 860	10 690	4 830	4,83
943	13 040	13 362	322	0,32
944	0	1 100	1 100	1,10
944	5 110	8 950	3 840	3,84
944	9 570	16 370	6 800	6,80
944	16 920	18 210	1 290	1,29
944	21 790	22 390	600	0,60
946	18 380	19 950	1 570	1,57
			93 809	93,81

NR DW	KM POCZĄTKOWY	KM KOŃCOWY	DŁUGOŚĆ (m)	DŁUGOŚĆ (km)
790	13 150	15 420	2 270	2,27
790	33 730	34 460	730	0,73
791	40 190	43 000	2 810	2,81
793	15 950	18 750	2 800	2,80
793	45 300	46 430	1 130	1,13
937	17 820	21 690	3 870	3,87
945	380	8 480	8 100	8,10
945	8 561	14 470	5 909	5,91
945	14 690	18 160	3 470	3,47
945	22 980	24 990	2 010	2,01
945	25 580	26 770	1 190	1,19
			34 289	34,29

**W wyniku przeglądów w 2024 roku
zidentyfikowano 93,8 km dróg do remontu w
pierwszej kolejności i 34,3 km dróg w drugiej
kolejności. Łącznie 128,1 km**

VI. Scenariusze finansowania

Przy opracowaniu scenariuszy finansowania użyto modelu przewidywanej degradacji istniejących dróg opracowanej na podstawie dotychczasowej degradacji tych odcinków, które nie były remontowane.

Pod uwagę wzięto wskaźnik oceny ogólnej, czyli kombinację wskaźnika stanu nawierzchni, które widzi i odczuwa użytkownik t.j.:

- Równość podłużna,
- Równość poprzeczna,
- Koleiny i teoretyczna zawartość wody w koleinach,

oraz wskaźnika stanu konstrukcji t.j.:

- Spękania nawierzchni,
- Wbudowane łaty i wyboje,
- Ubytki nawierzchni,
- Wielkość ugięć,
- Promień krzywizny ugięcia,
- Grubość zastępcza wzmocnienia

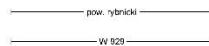
Przebudowy poprawiają wskaźnik stanu konstrukcji i oczywiście wskaźnik stanu użytkowego, dostosowując drogi do obecnego i przyszłego obciążenia oraz zapewniając 50-letnią trwałość.

Remonty poprawiają wskaźnik stanu użytkowego przy niewielkiej poprawie wskaźnika stanu konstrukcji.

Podział administracyjny

Powiat

Numer drogi



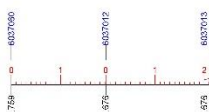
Kilometraż i węzły sieciowe

Węzły sieciowe

Pikietaż lokalny

Kilometraż

Drogi dochodzące



Ocena stanu

IRI (IRI)

Głębokość koleiny (GK)

Teoretyczna głębokość wody (GW)

Spektrum siłowe i skupiska rys (SSR)

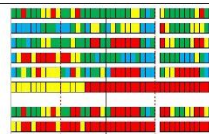
Łaty (LA)

Grubość zastępcza wzmocnienia (HZ)

Wskaźnik stanu użytkowego (WSU)

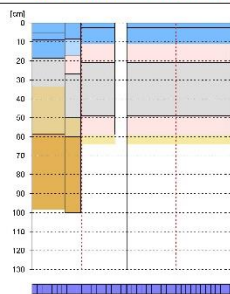
Wskaźnik stanu konstrukcji (WSK)

Wskaźnik oceny ogólnej (WOG)



Konstrukcja nawierzchni

Typ konstrukcji



Nośność nawierzchni

Ugięcie maksymalne (TSD)

Wartość średnia ugięcia maksymalnego

Wartość średnia krzywizny ugięcia

Ugięcie rzeczywiste (FWD)

Wartość średnia ugięcia rzeczywistego

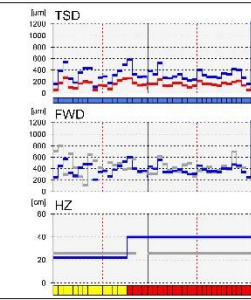
Wartość średnia krzywizny ugięcia

Grubość zastępcza wzmocnienia (HZ)

Wartość średnia ugięcia zastępczego

Wartość średnia krzywizny ugięcia

ZWHZ (2016)



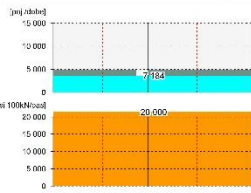
Natężenie ruchu

Pojazdy ogółem (SDR)

Wartość średnia natężenia ruchu

Wartość średnia natężenia ruchu

Osie obliczeniowe 100kN na pas ruchu oraz kategoria ruchu (kolor na wykresie)



ZARZĄD DRÓG WOJEWÓDZKICH w Katowicach

Droga: W929

Zgodnie z pikietażem

Skala (ciągi główne): 1 : 100 000

Skala (łącznice): 1 : 25 000



Ocena stanu

IRI (IRI)

Głębokość koleiny (GK)

Teoretyczna głębokość wody (GW)

Spektrum siłowe i skupiska rys (SSR)

Łaty (LA)

Grubość zastępcza wzmocnienia (HZ)

Wskaźnik stanu użytkowego (WSU)

Wskaźnik stanu konstrukcji (WSK)

Wskaźnik oceny ogólnej (WOG)

Konstrukcja nawierzchni

IRI (IRI)

Głębokość koleiny (GK)

Teoretyczna głębokość wody (GW)

Spektrum siłowe i skupiska rys (SSR)

Łaty (LA)

Grubość zastępcza wzmocnienia (HZ)

Wskaźnik stanu użytkowego (WSU)

Wskaźnik stanu konstrukcji (WSK)

Wskaźnik oceny ogólnej (WOG)

Podłoże gruntowe

IRI (IRI)

Głębokość koleiny (GK)

Teoretyczna głębokość wody (GW)

Spektrum siłowe i skupiska rys (SSR)

Łaty (LA)

Grubość zastępcza wzmocnienia (HZ)

Wskaźnik stanu użytkowego (WSU)

Wskaźnik stanu konstrukcji (WSK)

Wskaźnik oceny ogólnej (WOG)

Kategoria ruchu

IRI (IRI)

Głębokość koleiny (GK)

Teoretyczna głębokość wody (GW)

Spektrum siłowe i skupiska rys (SSR)

Łaty (LA)

Grubość zastępcza wzmocnienia (HZ)

Wskaźnik stanu użytkowego (WSU)

Wskaźnik stanu konstrukcji (WSK)

Wskaźnik oceny ogólnej (WOG)

Status pomiaru TSD

IRI (IRI)

Głębokość koleiny (GK)

Teoretyczna głębokość wody (GW)

Spektrum siłowe i skupiska rys (SSR)

Łaty (LA)

Grubość zastępcza wzmocnienia (HZ)

Wskaźnik stanu użytkowego (WSU)

Wskaźnik stanu konstrukcji (WSK)

Wskaźnik oceny ogólnej (WOG)

Typ konstrukcji nawierzchni

IRI (IRI)

Głębokość koleiny (GK)

Teoretyczna głębokość wody (GW)

Spektrum siłowe i skupiska rys (SSR)

Łaty (LA)

Grubość zastępcza wzmocnienia (HZ)

Wskaźnik stanu użytkowego (WSU)

Wskaźnik stanu konstrukcji (WSK)

Wskaźnik oceny ogólnej (WOG)

Rok remontu

IRI (IRI)

Głębokość koleiny (GK)

Teoretyczna głębokość wody (GW)

Spektrum siłowe i skupiska rys (SSR)

Łaty (LA)

Grubość zastępcza wzmocnienia (HZ)

Wskaźnik stanu użytkowego (WSU)

Wskaźnik stanu konstrukcji (WSK)

Wskaźnik oceny ogólnej (WOG)

Dane podstawowe: DN2016W_SLO_PODSTAWOWE_160308
Dane wynikowe: DN2016W_SLO_ERG_181018
Data wydruku: 18.10.2016

Wykonanie pomiarów
Instytut Badawczy Dróg i Mostów
<http://www.ibt.m.edu.pl>
Przetwarzanie i wizualizacja danych
HELLER Ingenieursoft GmbH
<http://www.heller-ing.com>

Ocena stanu

IRI (IRI)

Głębokość koleiny (GK)

Teoretyczna głębokość wody (GW)

Spektrum siłowe i skupiska rys (SSR)

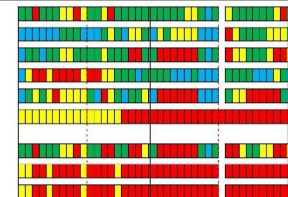
Łaty (LA)

Grubość zastępcza wzmocnienia (HZ)

Wskaźnik stanu użytkowego (WSU)

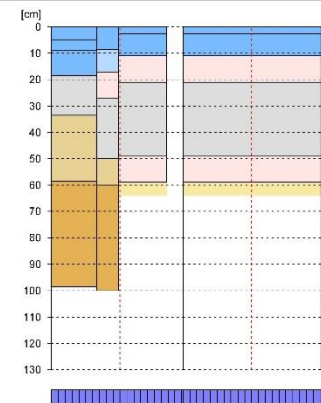
Wskaźnik stanu konstrukcji (WSK)

Wskaźnik oceny ogólnej (WOG)



Konstrukcja nawierzchni

Typ konstrukcji



Nośność nawierzchni

Ugięcie maksymalne (TSD)

Wartość średnia ugięcia maksymalnego

Wartość średnia krzywizny ugięcia

Status pomiaru

Ugięcie rzeczywiste (FWD)

Wartość średnia ugięcia rzeczywistego

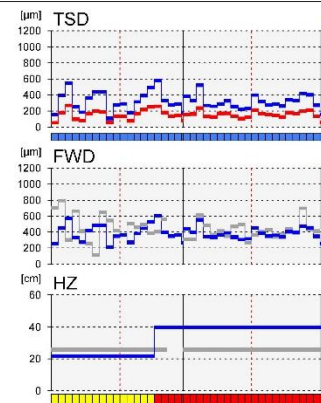
Wartość średnia krzywizny ugięcia

Grubość zastępcza wzmocnienia (HZ)

Wartość średnia ugięcia zastępczego

Wartość średnia krzywizny ugięcia

ZWHZ (2016)



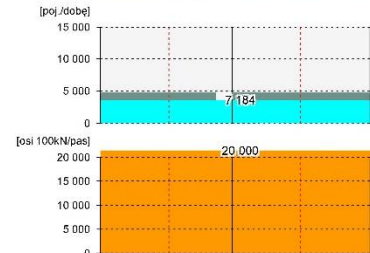
Natężenie ruchu

Pojazdy ogółem (SDR)

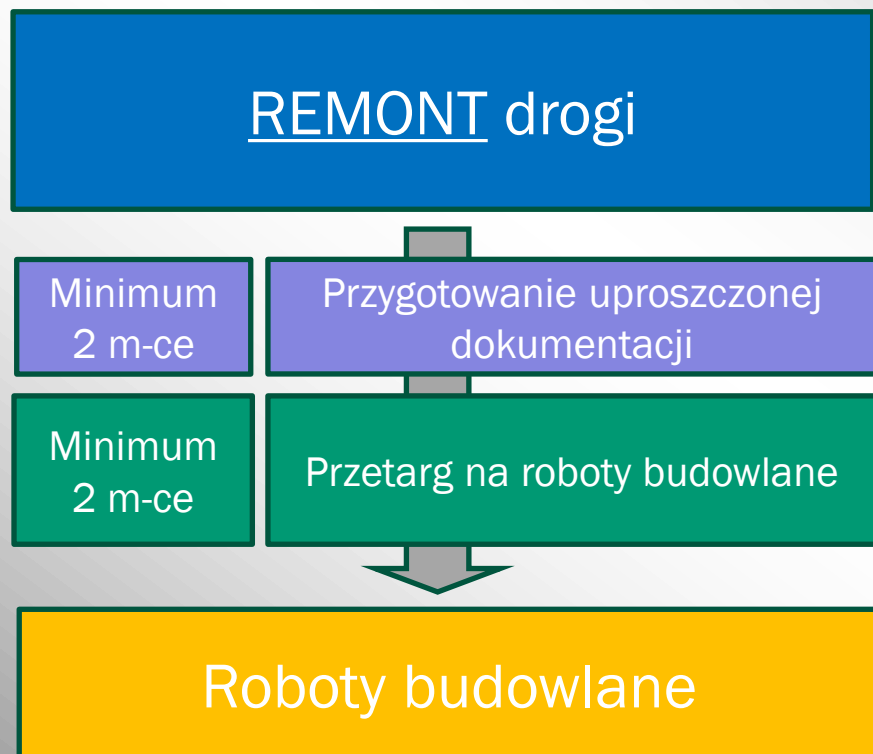
Wartość średnia natężenia ruchu

Wartość średnia natężenia ruchu

Osie obliczeniowe 100kN na pas ruchu oraz kategoria ruchu (kolor na wykresie)



VI. Porównanie procesów remontu i przebudowy drogi



VI. Porównanie kosztów remontu i przebudowy drogi

REMONT drogi



Średni koszt
1,8 mln za 1km

Średnia trwałość
15 lat bez zmiany funkcjonalności

Kompleksowa
PRZEBUDOWA drogi



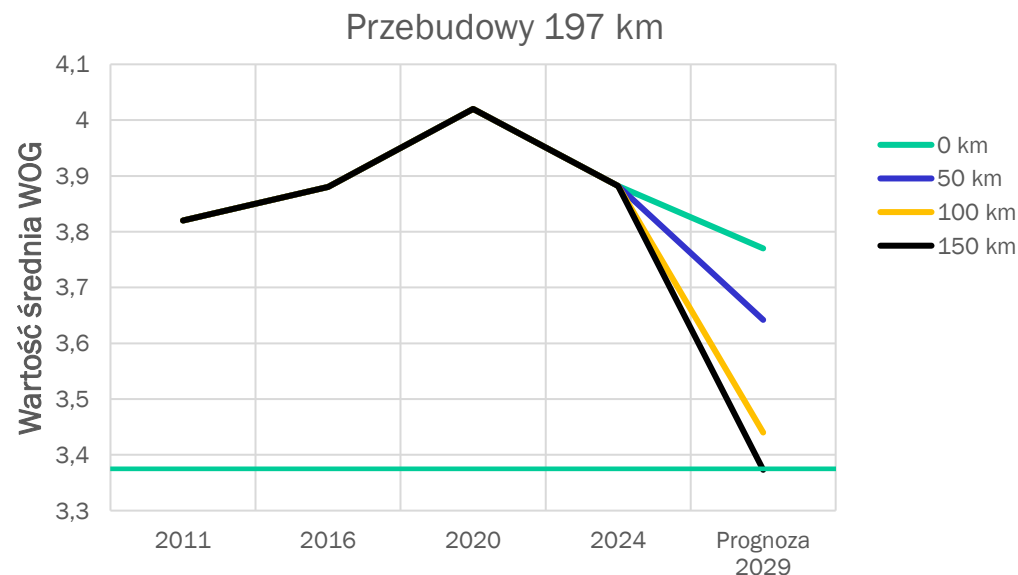
Średni koszt
15,0 mln za 1km

Średnia trwałość
50 lat z nowymi funkcjami dla pieszych,
rowerzystów i poprawą bezpieczeństwa
ruchu drogowego

VII. I scenariusz finansowania (minimalny)

Realizacja 23 inwestycji, na które zabezpieczono środki w ramach Wieloletniej Prognozy Finansowej Województwa Śląskiego na lata 2024-2035 w wysokości **3,65 mld zł**, co pozwoli osiągnąć wskaźniki, jn.:

- długość wybudowanych dróg wojewódzkich - 23 km
- długość przebudowanych dróg wojewódzkich - 173,8 km
- długość wyremontowanych dróg wojewódzkich - 185 km



W celu osiągnięcia wskaźnika stanu dróg np. 3,37 należy wyremontować co najmniej 150 km dróg

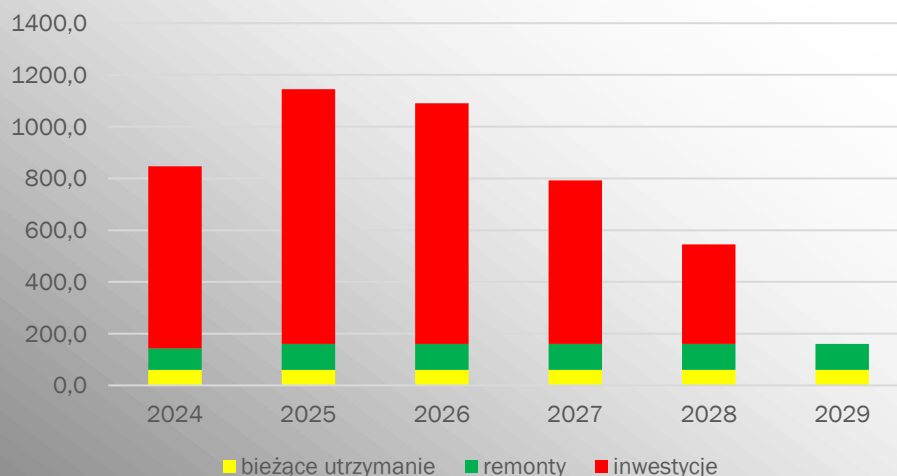
VII. I scenariusz finansowania

Realizacja 23 inwestycji, na które zabezpieczono środki w ramach Wieloletniej Prognozy Finansowej Województwa Śląskiego na lata 2024-2035 w wysokości 3,65 mld zł, co pozwoli osiągnąć wskaźniki, jn.:

- długość wybudowanych dróg wojewódzkich - 23 km
 - długość przebudowanych dróg wojewódzkich - 173,8 km
 - długość wyremontowanych dróg wojewódzkich - 185 km
- 30%
- (wszystkie kwoty razem wyd. jednoroczne + wieloletnie)

I scenariusz	2024	2025	2026	2027	2028	2029	RAZEM
bieżące utrzymanie	60,2	60,2	60,2	60,2	60,2	60,2	361,2
remonty	82,2	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	582,2
inwestycje	704,1	984,9	930,6	632,6	385,0	0,0	3637,2
RAZEM kadencja	846,5	1127,3	1073,0	775,0	527,4	142,4	4580,6

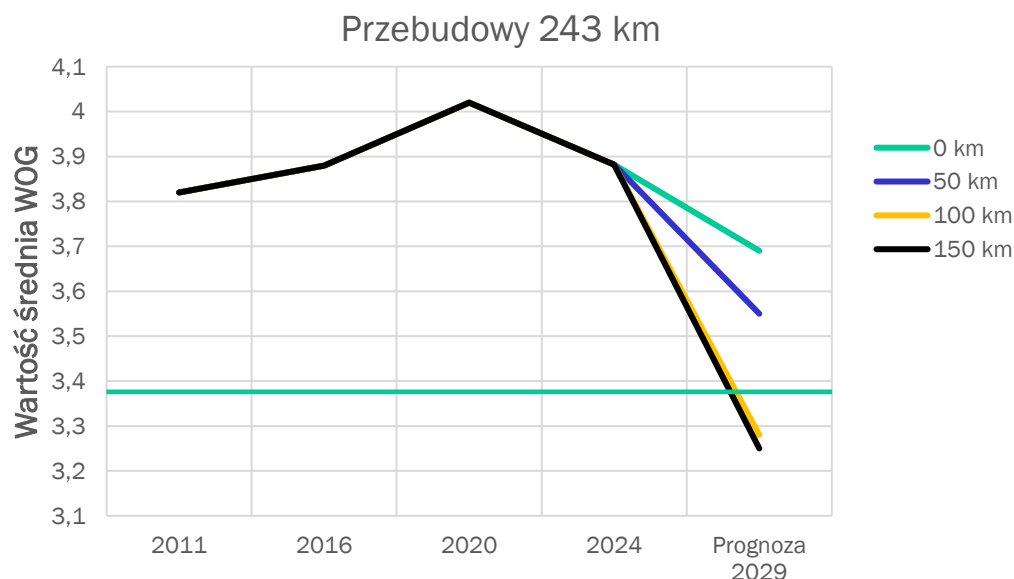
Scenariusz I



VII. II scenariusz finansowania (pośredni)

Realizacja 23 inwestycji, na które zabezpieczono środki w ramach Wieloletniej Prognozy Finansowej Województwa Śląskiego na lata 2024-2035 w wysokości 3,65 mld zł oraz dodatkowych 5 inwestycji ujętych w RPT, dla których została opracowana dokumentacja projektowa oraz uzyskano decyzję ZRID o wartości 687 mln zł, czyli łącznie 28 inwestycji o wartości **4,34 mld zł**, co pozwoli osiągnąć wskaźniki, jn.:

- długość wybudowanych dróg wojewódzkich – 23 km
- długość przebudowanych dróg wojewódzkich – 219,8 km
- długość wyremontowanych dróg wojewódzkich – 85 km



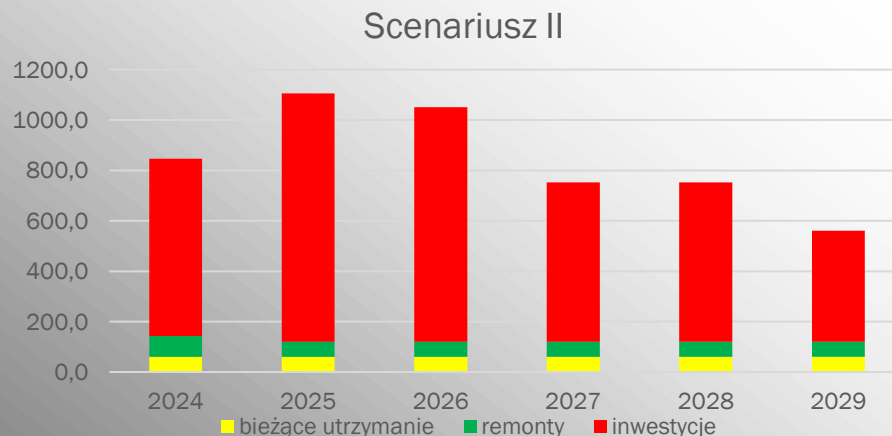
W celu osiągnięcia wskaźnika stanu dróg np. 3,37 należy wyremontować 85 km dróg

VII. II scenariusz finansowania

Realizacja 23 inwestycji, na które zabezpieczono środki w ramach Wieloletniej Prognozy Finansowej Województwa Śląskiego na lata 2024-2035 w wysokości 3,65 mld zł oraz dodatkowych 5 inwestycji ujętych w RPT, dla których została opracowana dokumentacja projektowa oraz uzyskano decyzję ZRID o wartości 687 mln zł, czyli łącznie 28 inwestycji o wartości 4,34 mld zł, co pozwoli osiągnąć wskaźniki, jn.:

- długość wybudowanych dróg wojewódzkich – 23 km
- długość przebudowanych dróg wojewódzkich – 219,8 km
- długość wyremontowanych dróg wojewódzkich – 85 km

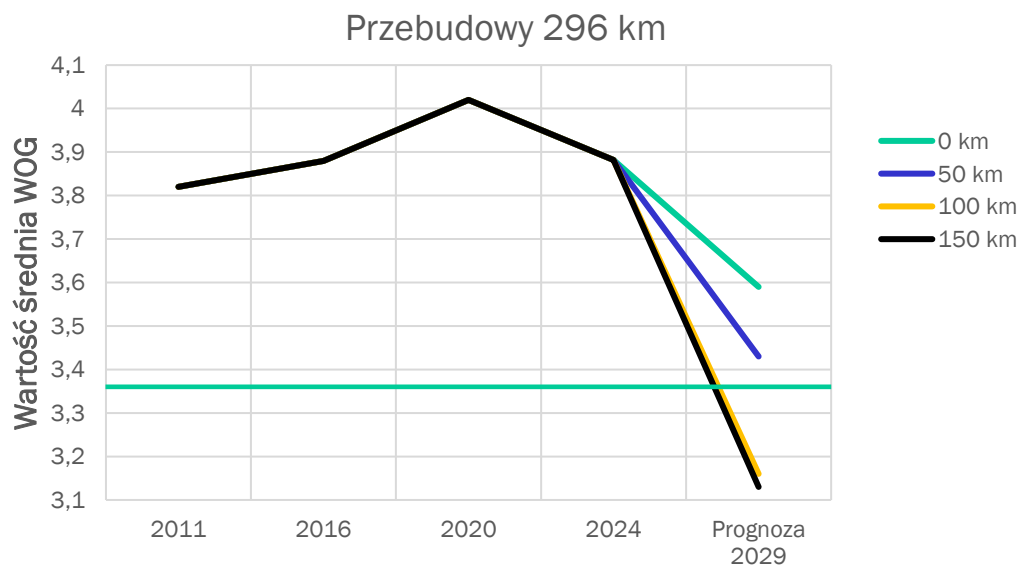
II scenariusz	2024	2025	2026	2027	2028	2029	RAZEM
bieżące utrzymanie	60,2	60,2	60,2	60,2	60,2	60,2	361,2
remonty	82,2	60,0	60,0	60,0	60,0	60,0	382,2
inwestycje	704,1	984,9	930,6	632,6	632,0	440,0	4324,2
RAZEM kadencja	846,5	1105,1	1050,8	752,8	752,2	560,2	5067,6



VII. III scenariusz finansowania (maksymalny)

Realizacja 23 inwestycji, na które zabezpieczono środki w ramach Wieloletniej Prognozy Finansowej Województwa Śląskiego na lata 2024-2035 w wysokości 3,65 mld zł oraz dodatkowych 9 inwestycji ujętych w RPT o wartości 1,62 mld zł, czyli łącznie 32 inwestycje o wartości 5,27 mld zł, co pozwoli osiągnąć wskaźniki, jn.:

- długość wybudowanych dróg wojewódzkich – 31 km
- długość przebudowanych dróg wojewódzkich – 295,8 km
- długość wyremontowanych dróg wojewódzkich - 70 km



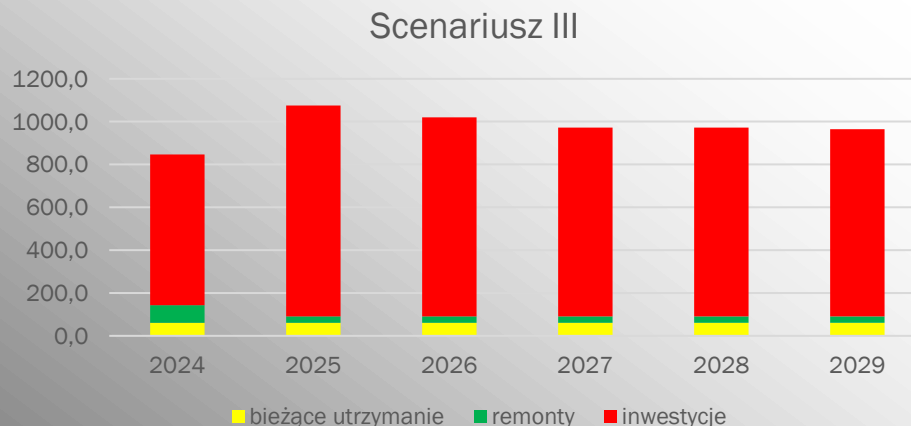
W celu osiągnięcia wskaźnika stanu dróg np. 3,37 należy wyremontować 70 km dróg

VII. III scenariusz finansowania

Realizacja 23 inwestycji, na które zabezpieczono środki w ramach Wieloletniej Prognozy Finansowej Województwa Śląskiego na lata 2024-2035 w wysokości 3,65 mld zł oraz dodatkowych 9 inwestycji ujętych w RPT o wartości 1,62 mld zł, czyli łącznie 32 inwestycje o wartości 5,27 mld zł, co pozwoli osiągnąć wskaźniki, jn.:

- długość wybudowanych dróg wojewódzkich – 31 km
- długość przebudowanych dróg wojewódzkich – 295,8 km
- długość wyremontowanych dróg wojewódzkich - 70 km

III scenariusz	2024	2025	2026	2027	2028	2029	RAZEM
bieżące utrzymanie	60,2	60,2	60,2	60,2	60,2	60,2	361,2
remonty	82,2	30,0	30,0	30,0	30,0	30,0	232,2
inwestycje	704,1	984,9	930,6	882,6	882,0	873,9	5258,1
RAZEM kadencja	846,5	1075,1	1020,8	972,8	972,2	964,1	5851,5



Scenariusze finansowania w celu osiągnięcia na koniec kadencji wskaźnika stanu ogólnego na poziomie np. 3,37

		Scenariusz I	Scenariusz II	Scenariusz III
Wybud. i przebud. drogi [km]		197	243	327
Wyremontowane drogi [km]		185	85	70
Razem	[km]	382	328	397
Nakłady	[mln zł]	4581	5068	5852

1. Zarząd Dróg Wojewódzkich w Katowicach wykorzystuje dane diagnostyczne zarówno przy planowaniu operacyjnym jak i strategicznym,
2. Dla zapewnienia poprawy stanu dróg i spokoju społecznego konieczne są również remonty dróg corocznie w ilości co najmniej x km w okresie y lat,
3. Przedstawiono 3 scenariusze finansowania dróg wojewódzkich w kadencji 2014-2029:
 - minimalny z uwzględnieniem inwestycji już ujętych w WPF,
 - pośredni z uwzględnieniem inwestycji, które posiadają pełną dokumentację ze ZRID,
 - maksymalny obejmujący również inwestycje, dla których obecnie jest opracowywana dokumentacja, zgodny z Regionalnym Planem Transportowym.
4. Przy realizacji każdego ze z prezentowanych scenariuszy, na koniec obecnej kadencji, zostanie osiągnięty jednakowy wskaźnik stanu ogólnego dróg wojewódzkich, wystąpią jednak duże różnice we wskaźniku stanu konstrukcji (tj. trwałości dróg).

Jakość i trwałość dróg to nasz cel



Dziękuję Państwu za uwagę