

Krajowa infrastruktura drogowa – co zrobiliśmy,
co robimy, co nas czeka do 2030 r.





Rozwój sieci dróg krajowych





Realizowana infrastruktura na drogach krajowych

- Przyspiesza **rozwój przyległych terenów** oraz zapewnia przebudowę dróg niższych kategorii,
- Przyczynia się **zmniejszenia bezrobocia** i **podniesienia zamożności** społeczeństwa w regionie,
- **Przyczynia się do zwiększenia potencjału gospodarczego** poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego.
- **Pozwala uzyskać** znacznie większe **korzyści** społeczno-ekonomiczne w całym regionie.



Sieć drogowa w PL na koniec 2015

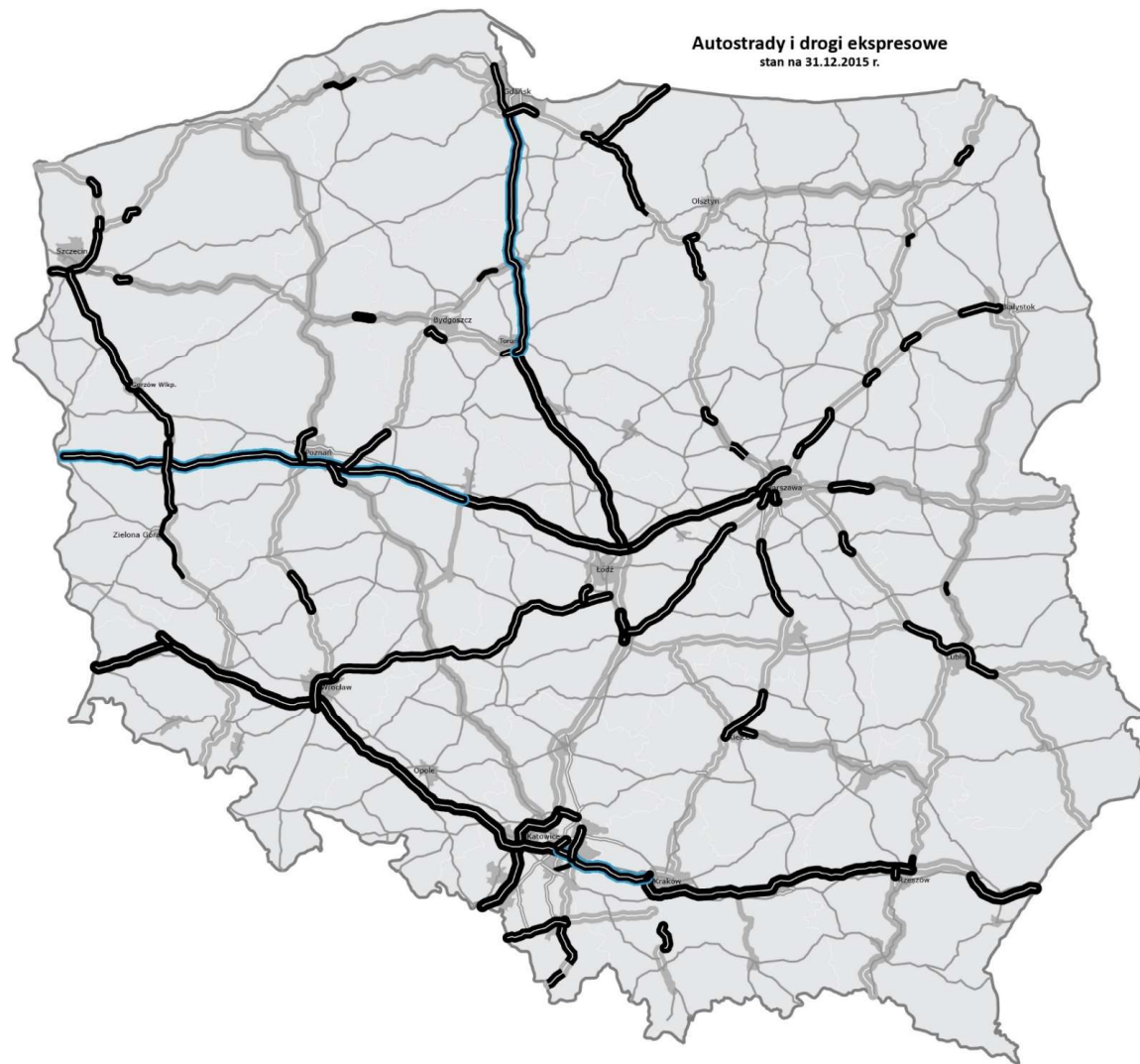
W tym czasie polska sieć dróg klasy A i S liczyła blisko **3 000 km**.

A1 można było dotrzeć z Gdańska do węzła Łódź Północ na skrzyżowaniu z A2.

A4 można było dojechać od granicy z Niemcami do Rzeszowa i od Jarosławia do granicy z Ukrainą.

S3 wydłużyła się do Zielonej Góry.

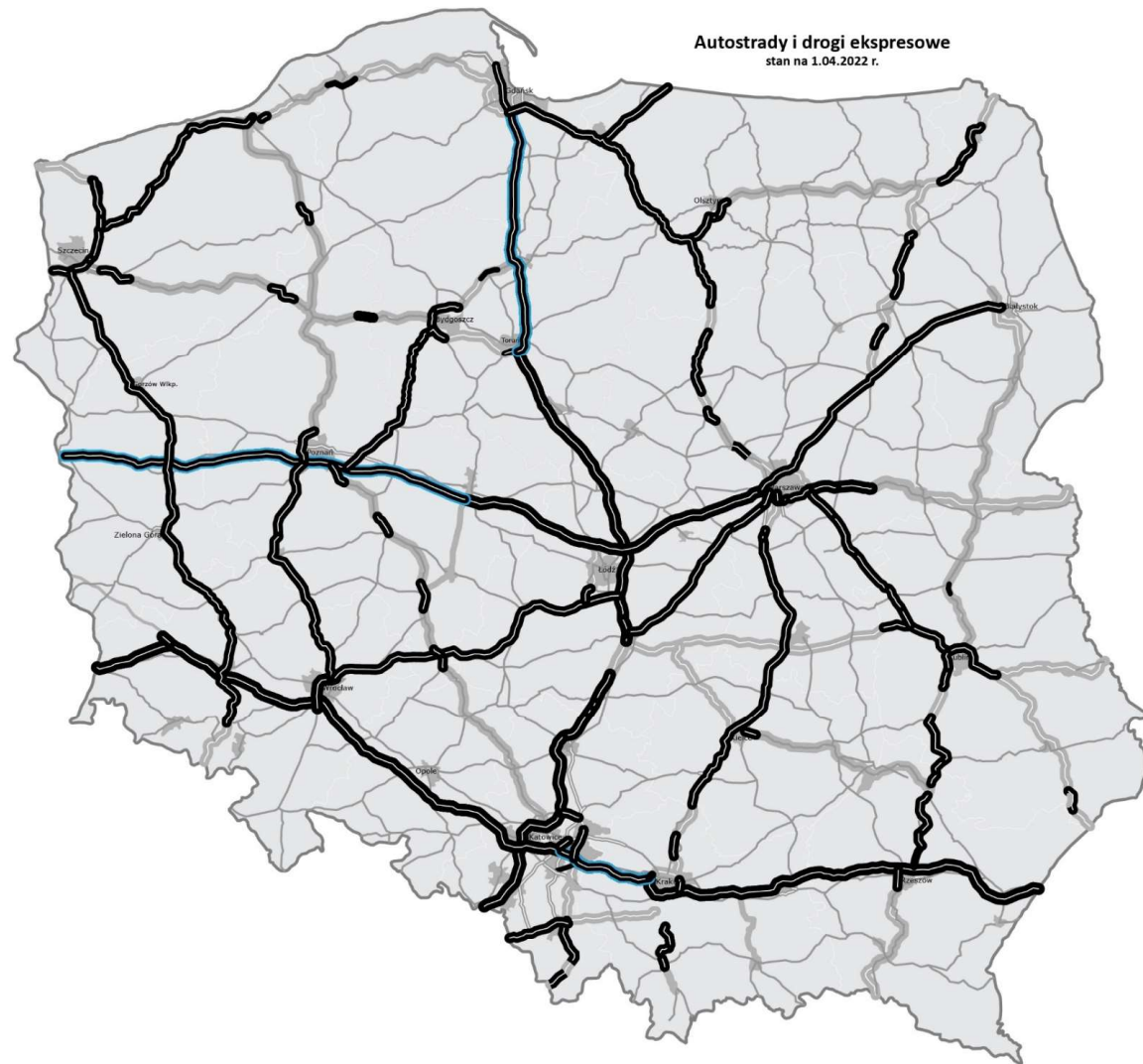
S8 połączyła Wrocław i Łódź.



W ciągu dwóch dekad w Polsce przybyło ponad **4 100 km** nowoczesnej infrastruktury drogowej

1 kwietnia **2002 r.** było w Polsce ok. **410 km** autostrad, ok. **110 km** dróg ekspresowych, łącznie blisko **520 km** dróg szybkiego ruchu.

1 kwietnia **2022 r.** kierowcy mieli do dyspozycji **4 623,3 km** dróg szybkiego ruchu, w tym **1 753,6 km** autostrad, **2 869,7 km** dróg ekspresowych.





Stan realizacji dziś

To sieć 4896,1 km:

1 799,7 km Autostrad

3096,4 km dróg ekspresowych

oraz:

109 inwestycji **w realizacji**

o łącznej dł. **1386 km** i wart. **54,3 mld zł**

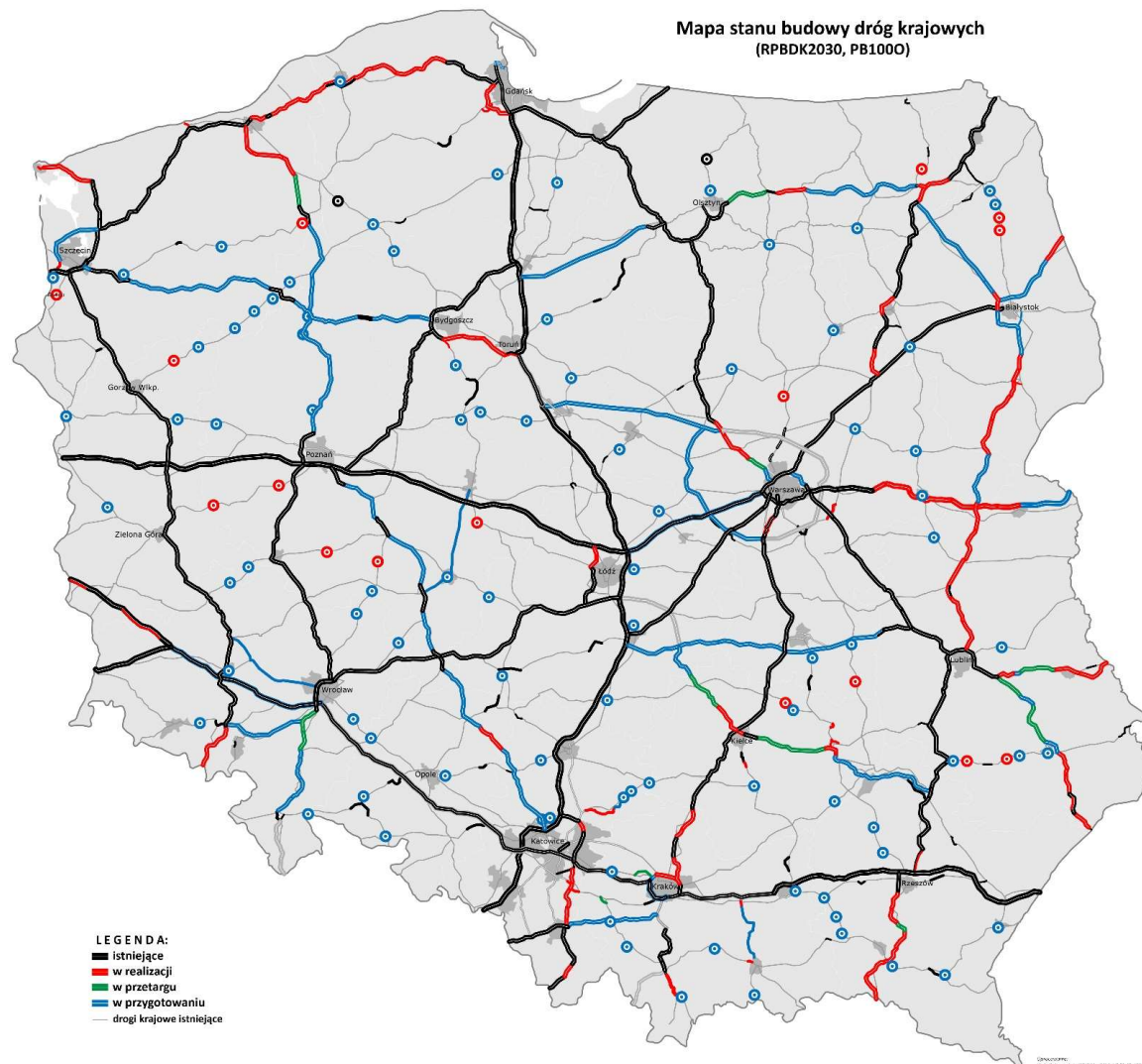
18 inwestycji **w przetargu**

o łącznej długości **263,1 km**

177 inwestycji **w przygotowaniu**

o łącznej długości **3479,2 km**

Mapa stanu budowy dróg krajowych
(RPBDK2030, PB1000)



*RPBDK i PB100 obwodnic łącznie





Realizacja, Wyzwania i Koordynacja Programów

Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r.

którego łączne wydatki na realizację inwestycji przeznaczona zostanie kwota **294,4 mld zł**

Program budowy **100 Obwodnic** a lata 2020-2030,
o łącznej wartości ok. **28 mld zł**



Program przewidziany do **2024 r.**
o łącznej wartości **2,5 mld zł**



Program przewidziany do **2030 r.**
o łącznej wartości **58,3 mld zł**



Skala w 2023 roku

PRZETARGI

OGŁASZAMY KOLEJNE,
A W CAŁYM ROKU SKUPIAMY SIĘ NA:
565 km o wartości **28,6 mld zł**



WYDATKI

PODOBNIIE JAK ZA OSTATNIE TRZY LATA,
W TYM ROKU PLANUJEMY WYDATKOWANIE
NA PONAD **15 MILIARDOWYM** POZIOMIE

REALIZACJA

W RAMACH DUŻYCH ZADAŃ INWESTYCYJNYCH
NA ETAPIE REALIZACJI MAMY
109 ODCINKÓW
O ŁĄCZNEJ DŁUGOŚCI
1386 KM
I WARTOŚCI
54,3 MLD zł



Najważniejsze korzyści w 2023 r.

W 2023 KONCENTRUJEMY SIĘ
I PLANUJEMY UDOSTĘPNIĆ:

blisko **260 km**

49,4 km autostrad

192,9 km dróg ekspresowych

14,2 km obwodnic

3 odcinki już oddane do ruchu:
DK45 obwodnica Praszki (woj. opolskie)
S7 Lesznowola - Tarczyn (woj. mazowieckie)
S61 Łomża Zachód - Łomża Południe

Mapa odcinków
planowanych do oddania w 2023 roku



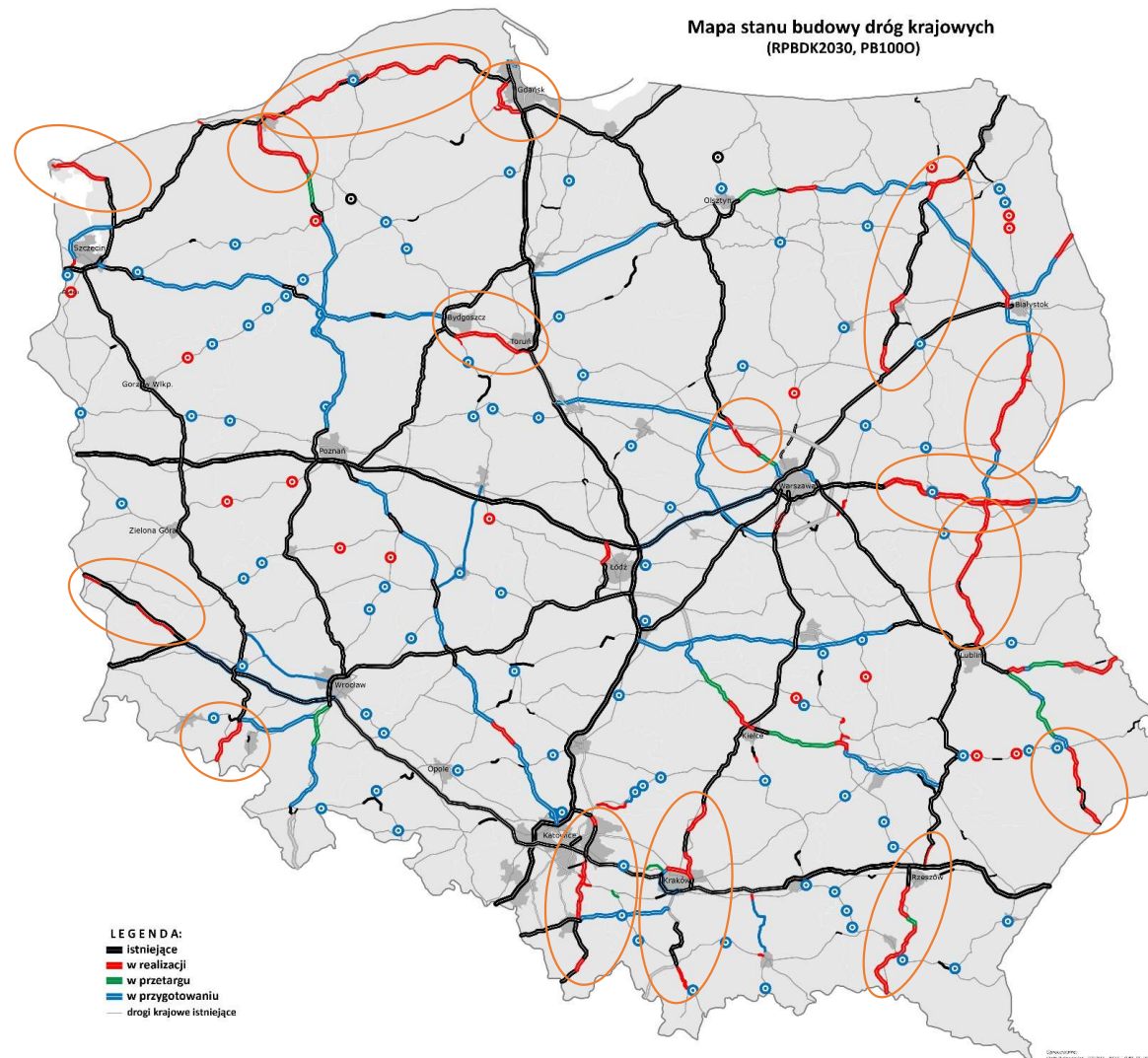



Najbliższe plany - utrzymanie stabilności

1200 - 1400 km w ciągłej realizacji rocznie.

Przy jednoczesnym oddawaniu do ruchu średnio
ponad **330 km rocznie** (za ostatnie trzy lata).

W ciągu najbliższych trzech - czterech lat
planujemy ukończenie realizowanych inwestycji
na kolejnych blisko **1400 km**.





Kruszywa budowlane oraz wymagania wobec kruszyw
w dokumentach technicznych GDDKiA

1. Stan dróg w GDDKiA

Drogi w przygotowaniu i realizacji:



1386 km **109** zadań w realizacji



263,1 km **18** zadań w przetargu



3479,2 km **177** zadań w przygotowaniu

Liczne realizacje = zapotrzebowanie na kruszywo

2. Klasyfikacja kruszyw budowlanych

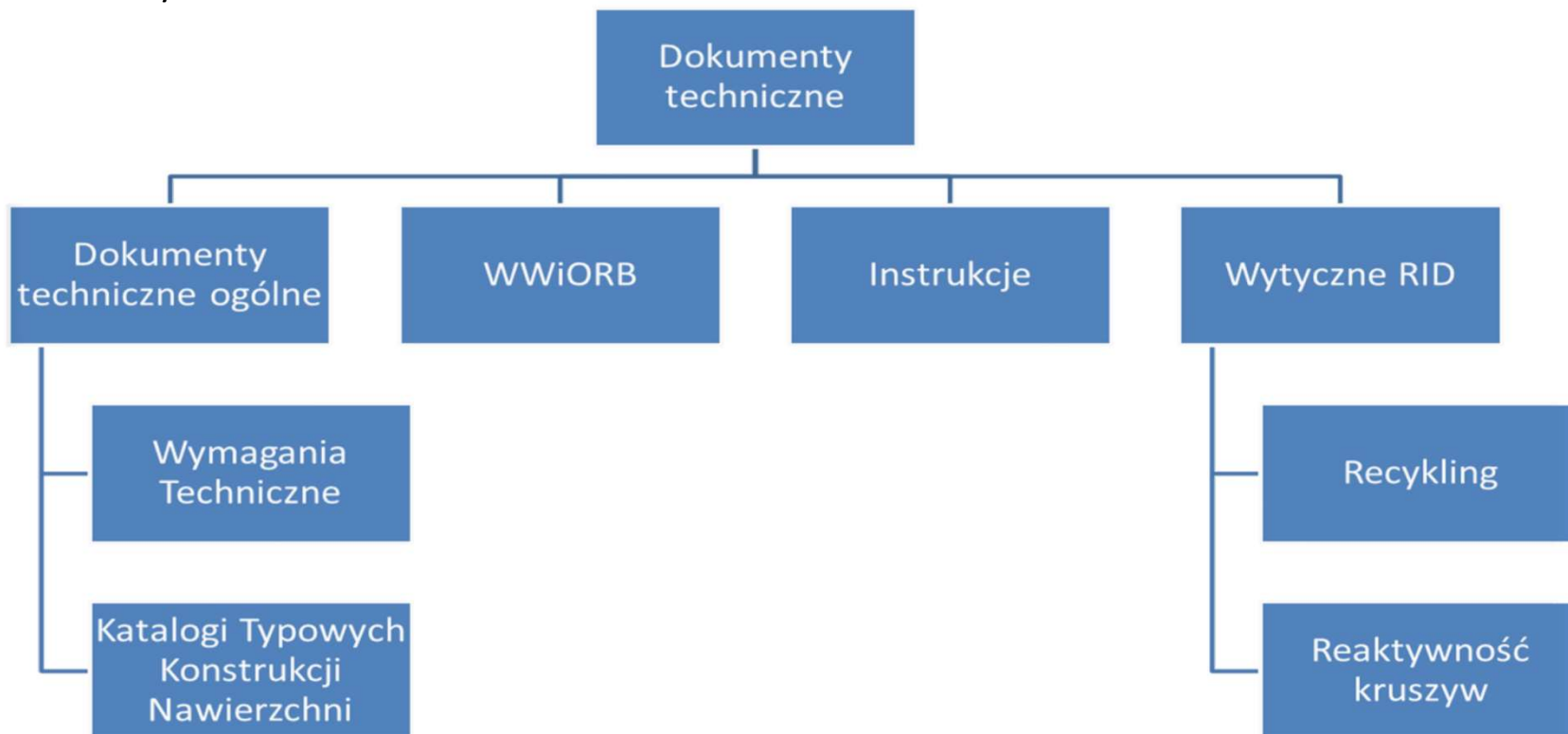
Zastosowanie kruszyw do budowy dróg:

- Kruszywa do mieszanek asfaltowych
- Kruszywa do betonu (beton nawierzchniowy, objekty inżynierskie)
- Kruszywa do mieszanek niezwiązanych i związanych hydraulicznie



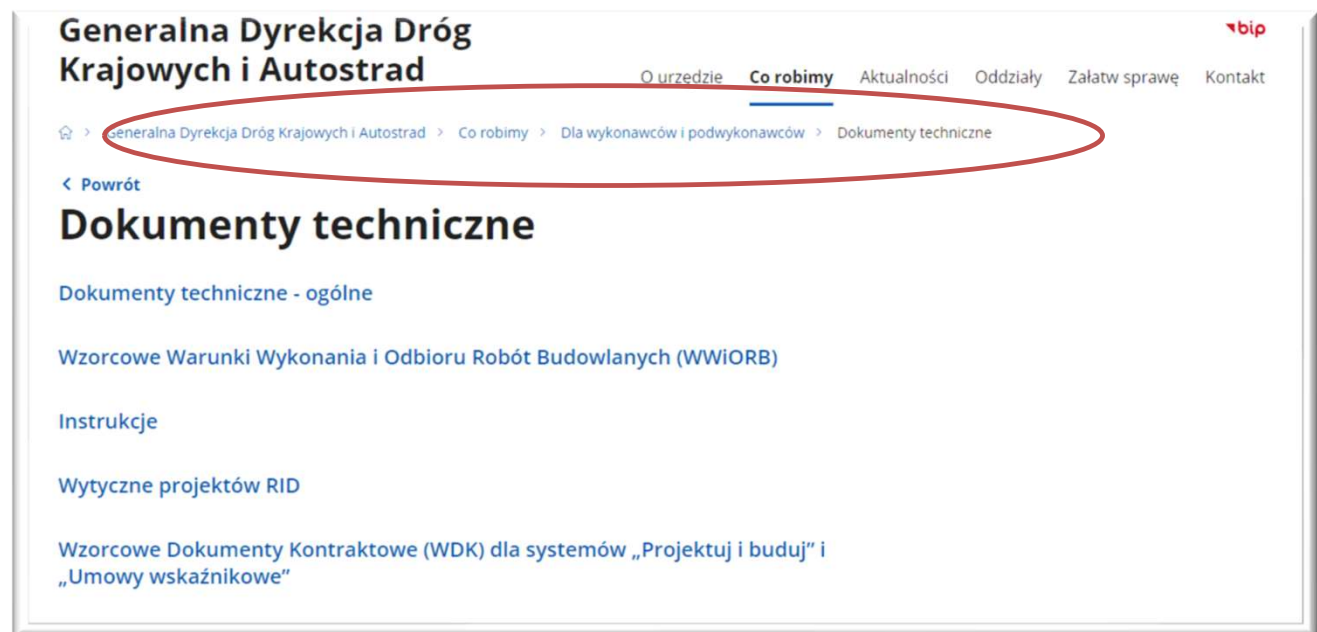
3. Dokumenty GDDKiA

Dokumenty techniczne GDDKiA:



3. Dokumenty GDDKiA c.d.

Dokumenty techniczne dla wykonawców i podwykonawców ogólnodostępne na stronie GDDKiA
www.gddkia.gov.pl



Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad bip

[O urzędzie](#) [Co robimy](#) [Aktualności](#) [Oddziały](#) [Załatw sprawę](#) [Kontakt](#)

☆ > [Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad](#) > [Co robimy](#) > [Dla wykonawców i podwykonawców](#) > [Dokumenty techniczne](#)

< [Powrót](#)

Dokumenty techniczne

[Dokumenty techniczne - ogólne](#)

[Wzorcowe Warunki Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych \(WWIORB\)](#)

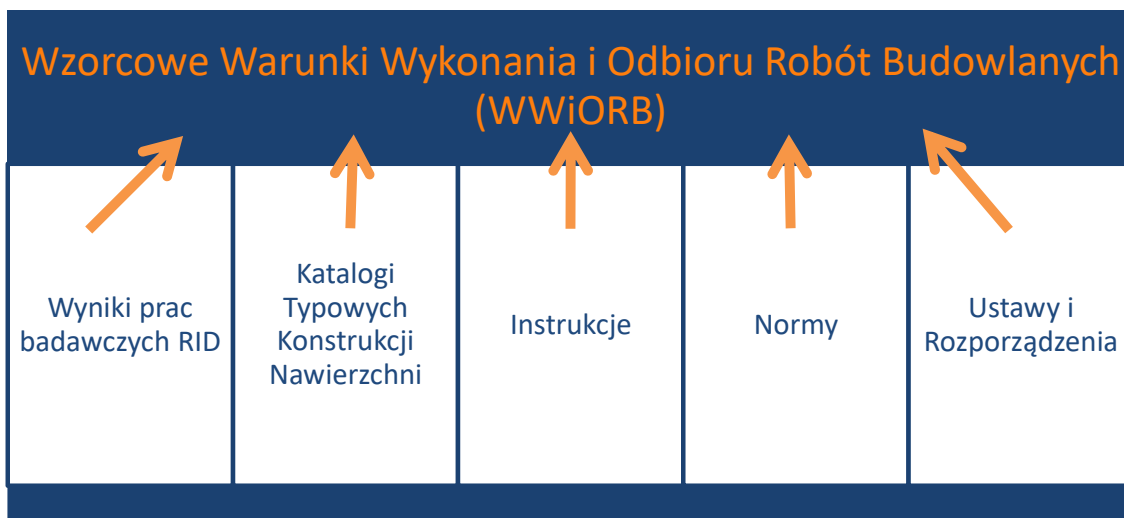
[Instrukcje](#)

[Wytyczne projektów RID](#)

[Wzorcowe Dokumenty Kontraktowe \(WDK\) dla systemów „Projektuj i buduj” i „Umowy wskaźnikowe”](#)

4. Wymagania dla kruszyw

Wymagania stawiane kruszywom są zawarte we Wzorcowych Warunkach Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych (WWiORB), których zapisy odnoszą się także do innych dokumentów technicznych.



Na podstawie WWiORB Wykonawca opracowuje dokumenty techniczne

Specyfikacje Techniczne Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych (STWiORB)

5. Proces zatwierdzenia kruszywa

Wymagania zawarte w WWiORB należy traktować jako minimalne



Akceptacji kruszyw na kontrakcie dokonuje Inżynier po zapoznaniu się z dokumentacją i badaniami przekazanymi przez Wykonawcę

Zamawiający prowadzi kontrolę jakości kruszyw na budowie

Zatwierdzenie partii materiałów z danego źródła nie oznacza automatycznie, że wszelkie materiały z danego źródła uzyskają zatwierdzenie.

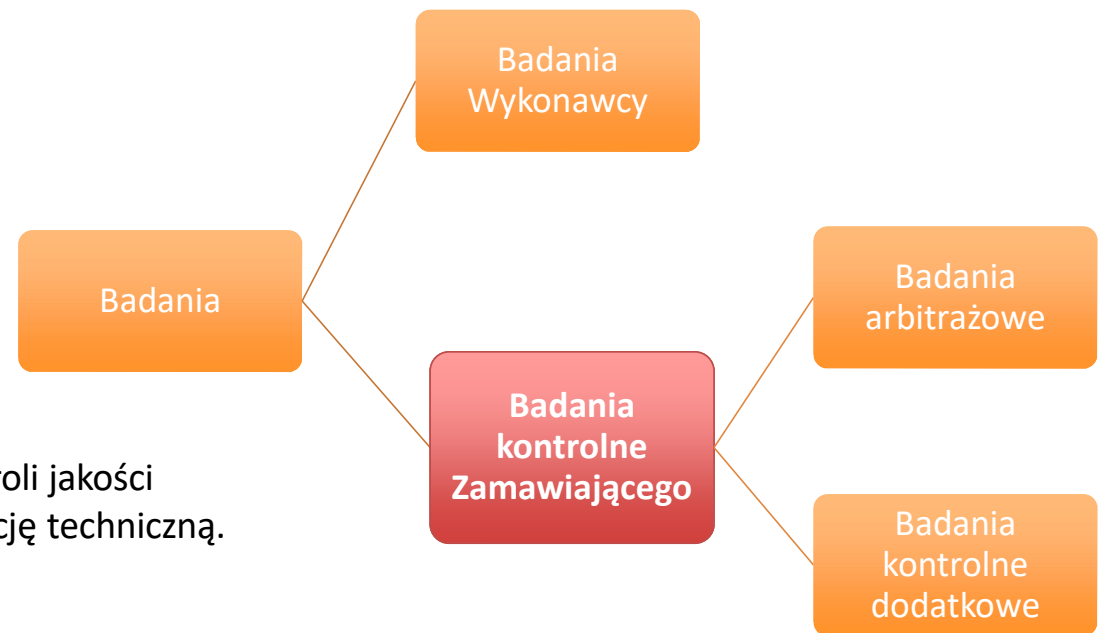
6. Kontrola jakości kruszyw na inwestycjach drogowych



Badania i pomiary są podstawowym narzędziem kontroli jakości i prowadzone są w oparciu o opracowaną dokumentację techniczną.

Badania dzielą się na:

- badania i pomiary Wykonawcy - w ramach własnego nadzoru
- badania i pomiary kontrolne - w ramach nadzoru Zamawiającego



7. Kruszywa bezpieczne dla dróg i obiektów

RID 37

W ramach projektu **RID 37**
(Rozwój Innowacji Drogowych)
opracowane zostały wymagania dla kruszyw,
które mają zapobiegać reakcji alkalicznej w
betonie stosowanym na inwestycjach drogowych.



2019 r. - opracowanie i wdrożenie do
stosowania wymagań RID 37

2022 r. - aktualizacja wytycznych z RID 37



Wytyczne techniczne
klasyfikacji kruszyw krajowych i zapobiegania reakcji alkalicznej
w betonie stosowanym w nawierzchniach dróg
i drogowych obiektach inżynierskich

Końcowy wynik prac nad Projektem będącym przedmiotem umowy pn:
REAKTYWNOŚĆ ALKALICZNA KRAJOWYCH KRUSZYW



Akronim Projektu: OT1-1C/ICMB-IPPT
Numer umowy: DZP/RID-I-37/6/NCBR/2016
Beneficjenci: INSTYTUT CERAMIKI I MATERIAŁÓW BUDOWLANYCH
INSTYTUT PODSTAWOWYCH PROBLEMÓW TECHNIKI PAN
Kierownik Projektu: Albin Garbacik
Autorzy: Albin Garbacik, Michał A. Glinicki, Daria Jóźwiak-Niedźwiedzka,
Grzegorz Adamski, Karolina Gibas
Data rozpoczęcia: 01.01.2016
Data zakończenia: 31.03.2019

8. Ochrona surowców naturalnych - gospodarka w obiegu zamkniętym

RID 06

W ramach projektu **RID 06** (Rozwój Innowacji Drogowych) opracowane zostały wytyczne wykorzystania materiałów pochodzących z recyklingu, które opisują wytyczne w zakresie pozyskania i oceny przydatności destruktu oraz zalecenia w zakresie produkcji MMA, MCE oraz nawierzchni betonowej z dodatkiem materiałów z recyklingu.



2019 r. - opracowanie i wdrożenie do stosowania wymagań RID 06



Projekt realizowany w ramach Wspólnego Przedsięwzięcia RID,
finansowany ze środków Narodowego Centrum Badań i Rozwoju
oraz Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad

Przedmiot umowy pt.:

Wykorzystanie materiałów pochodzących z recyklingu

Akronim Projektu: OT-1-1A/IBDIM-PG-PW-PWr-PŚk-IOŚ-PIB-INSCH-ITB MORATEX
Numer umowy: Nr DZP/RID-I-06/1/NCBR/2016
Lider i Współwykonawcy: Instytut Badawczy Dróg i Mostów (Lider)
Politechnika Gdańska
Politechnika Warszawska
Politechnika Wroclawska
Politechnika Świętokrzyska
Instytut Ochrony Środowiska – PIB
Instytut Nowych Syntez Chemicznych
Instytut Technologii Bezpieczeństwa "MORATEX"
Kierownik Projektu: prof. dr hab. inż. Dariusz Sybilski
Data rozpoczęcia: 01.02.2016
Data zakończenia: 30.04.2018

8. Ochrona surowców naturalnych - gospodarka w obiegu zamkniętym c.d.

Dopuszczalna zawartość destruktu asfaltowego w mieszankach mineralno-asfaltowych we wzorcowych Warunkach Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych (WWiORB) – **zgodnie z RID 06**

Typ mieszanki i rodzaj warstwy	Dopuszczalna wartość wskaźnika zastąpienia lepiszcza BR [%]			
	WWiORB 2019		WWiORB 2022	
	Na zimno	Na gorąco	Na zimno	Na gorąco
SMA	-	-	10*	30*
AC S	-	20*	10	30*
AC W	20	30 (40*)	20	30 (40*)
AC P	20	40 (50*)	20	40 (50*)
AC WMS (P i W)	20*	30* 40*	20*	40*

* Na zasadzie indywidualnego dopuszczenia przez Zamawiającego po przeprowadzeniu badań dodatkowych określonych w Załączniku nr 9.2.1, Załączniku 9.2.2 i Załączniku nr 9.2.3 RID I/6.



Zwiększono dopuszczalną zawartość destruktu w nowych mieszankach MMA w stosunku do poprzednich zapisów

9. Dalsze prace nad gospodarką w obiegu zamkniętym – RID II

II Konkurs RID – w trakcie

Temat: *„Materiały, wyroby budowlane i technologie w inwestycjach drogowych, spełniające wymagania gospodarki w obiegu zamkniętym - wykorzystanie destruktu asfaltowego z warstw SMA do nowych mieszanek typu SMA”*

W ramach opracowania określone zostaną:

- wytyczne techniczne pozwalające na maksymalne wykorzystanie destruktu asfaltowego z warstw SMA do nowych mieszanek typu SMA
- ulepszona technologia ponownego wykorzystania destruktu pozwalająca na optymalizację procesu polegającego na wymianie warstw ścieralnych dróg krajowych w ramach prac utrzymaniowych



Identyfikowane opóźnienia

Identyfikowane przez GDDKiA opóźnienia z dostawami kruszyw - sierpień 2022 r.:

- 19 kontraktów na których zaobserwowano utrudnienia w dostawach,
- łącznie ok 470 000 t opóźnienia w dostawach.

Identyfikowane przez GDDKiA opóźnienia z dostawami kruszyw - maj 2023 r.:

- 10 kontraktów na których zaobserwowano utrudnienia w dostawach,
- łącznie ok 370 000 t opóźnienia w dostawach.

Najważniejsze zaobserwowane problemy mające wpływ na dostawy kruszyw:

- Niska dostępność taboru i bocznic,
- Niedostosowanie torów na bocznicach do dużych obciążeń,
- Zakazy wjazdu lokomotyw 6 osiowych,
- Trwające remonty linii torowych,
- Wyłączenia torowisk,
- Wąskie gardła np. braki na pewnych odcinkach trakcji elektrycznej i konieczność stosowania trakcji „kombinowanej” (skład elektryczny, na innym odcinku musi przejść na spalinowy i znów wraca na elektryczny)
- Ograniczenia od organów środowiskowych co do godzin i dni możliwego rozładunku (hałas, zapylenie),
- Zbliżanie się nowej zabudowy mieszkaniowej do istniejących bocznic,

Działania GDDKiA związane z problemami z dostawami kruszyw na inwestycje

- Stały, cykliczny monitoring problemów i opóźnień w dostawach kruszyw,
- Wsparcie Wykonawców - cykliczne spotkania z przedstawicielami PKP Cargo, Wykonawcami oraz Oddziałami GDDKiA w kwestii rozwiązania problemów z transportem kruszyw na inwestycje



gov.pl/web/gddkia

[facebook.com](https://facebook.com/gddkia)

[twitter.com](https://twitter.com/gddkia)

[linkedin.com](https://linkedin.com/gddkia)

Dziękuję za uwagę

