



GDDKiA

Plany rozwoju sieci dróg krajowych w 2023 roku





Podsumowanie 2022 roku



POSTĘPOWANIA PRZETARGOWE NA **ROBOTY BUDOWLANE**

W 2022 roku w ramach dużych zadań **ogłosiliśmy przetargi na 24 odcinki** nowych dróg o łącznej długości ok. **264,9 km**, w tym:

- 15 zadań z PBDK o łącznej długości **173,3 km**
- 3 obwodnice z PB100 o łącznej długości **21,86 km**
- 5 zadań o wartości pow. 100 mln zł o łącznej długości **55,92 km**
- oraz 1 zadanie spoza PBDK (S19 Sokołów Młp. – Jasionka) o dł. **13,83 km**

Obecnie **w toku** są przetargi dla **20 odcinków** nowych dróg o łącznej długości **285,1 km**, w tym:

- 17 zadań z PBDK o łącznej długości **263,24 km**
- 3 obwodnice z PB100 o łącznej długości **21,85 km**





UMOWY NA ROBOTY BUDOWLANE



W **2022 roku** z PBDK (w tym 1 spoza) i PB100 podpisaliśmy **24 umowy** na realizację o łącznej długości **333,4 km** i wartości ponad **12,75 mld zł**

W **2023 roku**, podpisaliśmy już **2 umowy** na realizację nowych zadań o łącznej długości ok. **16,9 km** i wartości ponad **1 mld zł**

ODDANE DO RUCHU

W 2022 roku udostępniliśmy do ruchu

26 odcinków

o łącznej długości

322 km



STATYSTYKA INWESTYCYJNA. ROK 2022 PROGRAM BEZPIECZNEJ INFRASTRUKTURY DROGOWEJ 2021-2024



Działania na istniejącej sieci nakierowane na poprawę bezpieczeństwa niechronionych użytkowników ruchu

Dotychczas:

- a) **220** inwestycji zostało zakończonych;
- b) **243** inwestycje są w trakcie realizacji;
- c) **295** inwestycji jest w trakcie przetargu na realizację lub w trakcie przygotowania;



W 2022 roku zakończyliśmy także:

- w ramach **przebudów dróg** realizację **12 inwestycji** na istniejącej sieci DK o łącznej długości ok. **44.1 km**
- w ramach **remontów dróg** realizację **105 zadań** o łącznej długości **239,7 km**



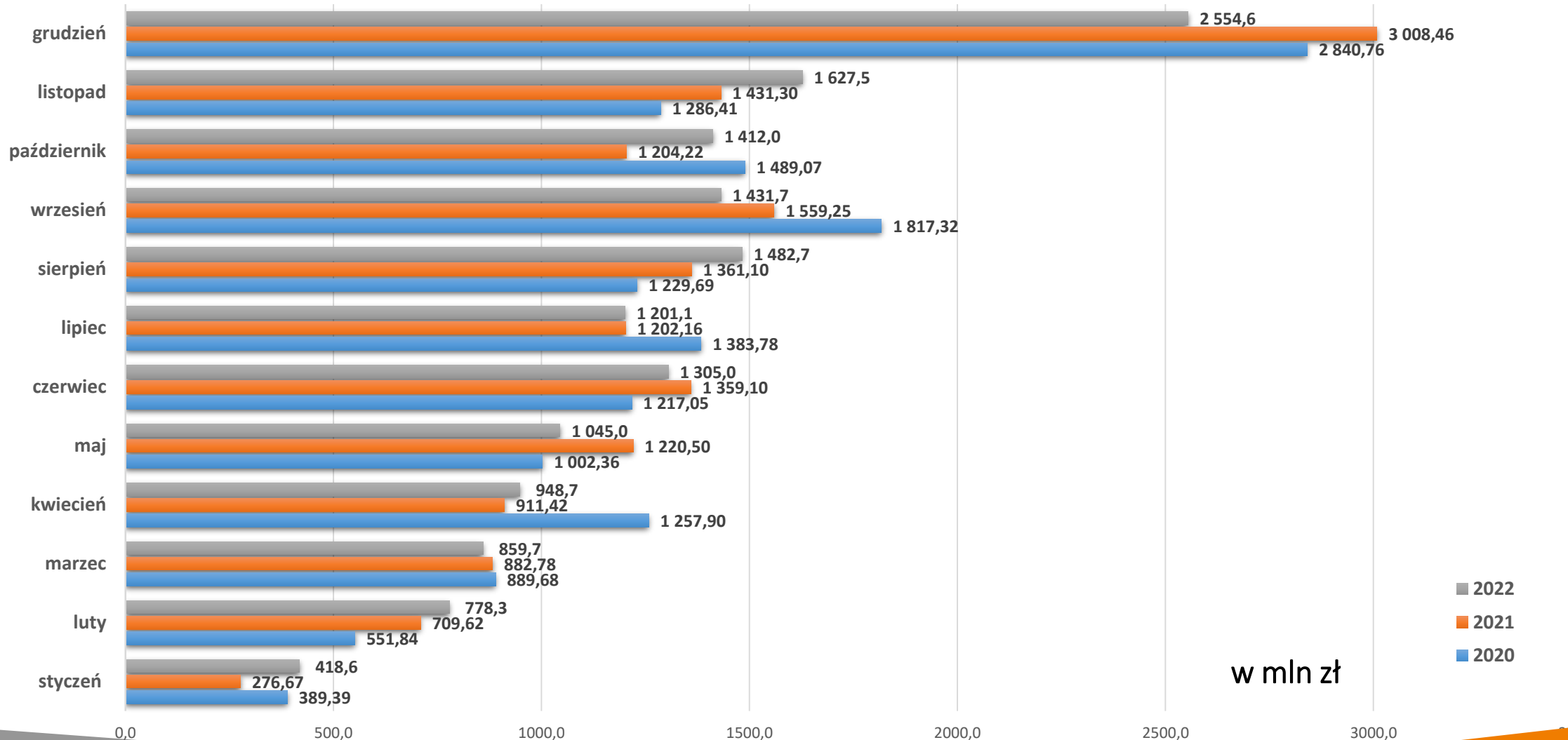
STATYSTYKA INWESTYCYJNA. PORÓWNANIE WYDATKÓW INWESTYCYJNYCH



2020 rok **15,35 mld zł**

2021 rok **15,1 mld zł**

2022 rok **15,1 mld zł**



w mln zł

■ 2022
■ 2021
■ 2020

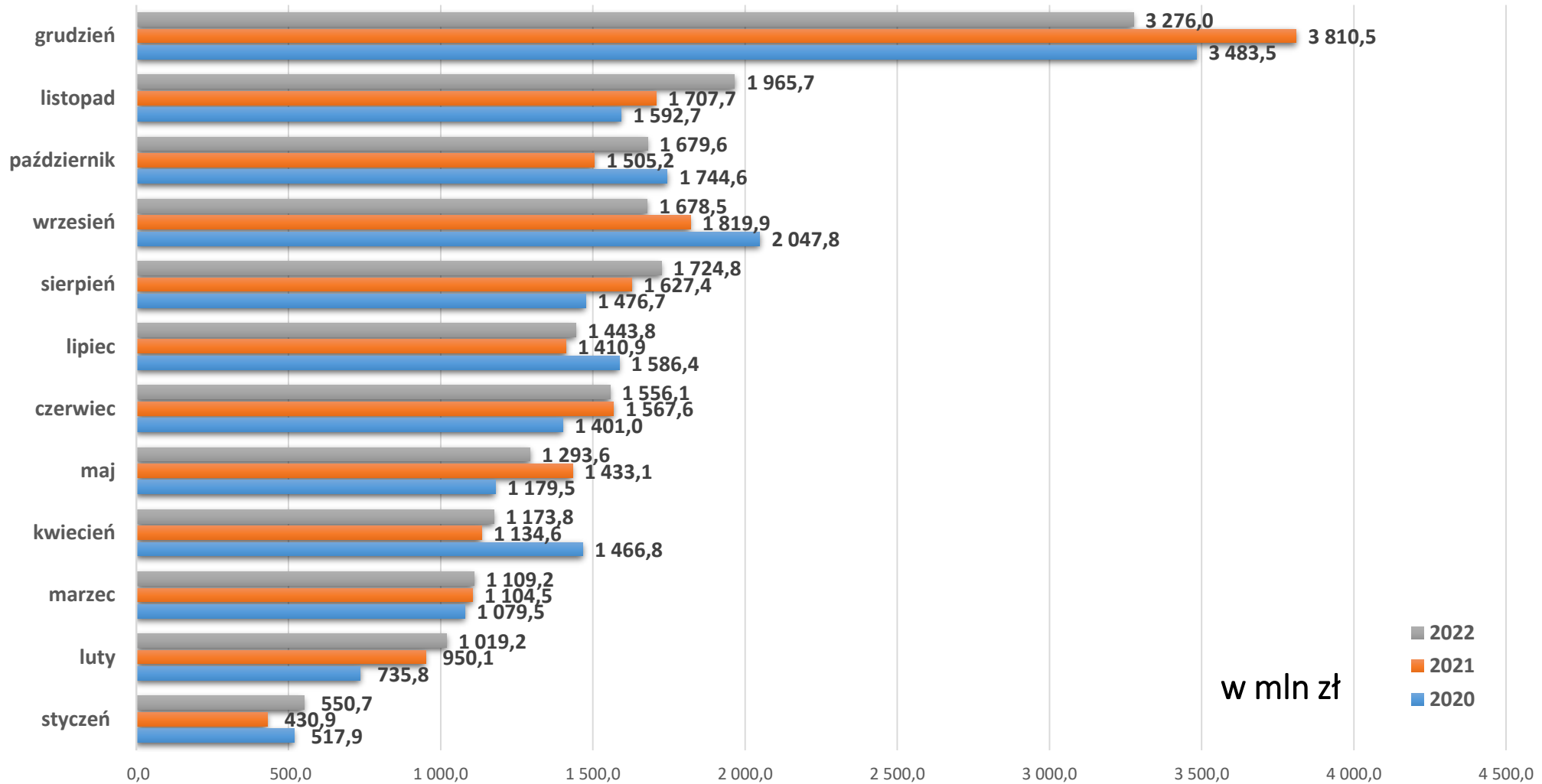
STATYSTYKA INWESTYCYJNA. PORÓWNANIE WSZYSTKICH WYDATKÓW GDDKIA



2020 rok **18,3 mld zł**

2021 rok **18,5 mld zł**

2022 rok **18,5 mld zł**



WARTOŚCI PROGRAMÓW RZĄDOWYCH

GDDKiA



Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r.

z limit finansowym około **187 mld zł** dla nowych zadań,
104,5 mld zł dla zadań kontynuowanych
oraz rezerwę w wysokości **3 mld zł**.

Łącznie na realizację inwestycji ujętych w nowym programie przeznaczona zostanie kwota **294,4 mld zł**.



PROGRAM WZMOCNIENIA
KRAJOWEJ SIECI DROGOWEJ
do 2030 roku

Program przewidziany do **2030 roku**, a na jego realizację zaplanowano **58,3 mld zł**

Program budowy **100 Obwodnic** na lata 2020-2030,
który zakłada realizację **100 obwodnic**
o łącznej wartości ok. **28 mld zł**.

Przed GDDKiA realizacja

Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych
do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.),
łącznie na realizację inwestycji ujętych
w nowym Programie przeznaczona zostanie
kwota **294,4 mld zł.**

oraz

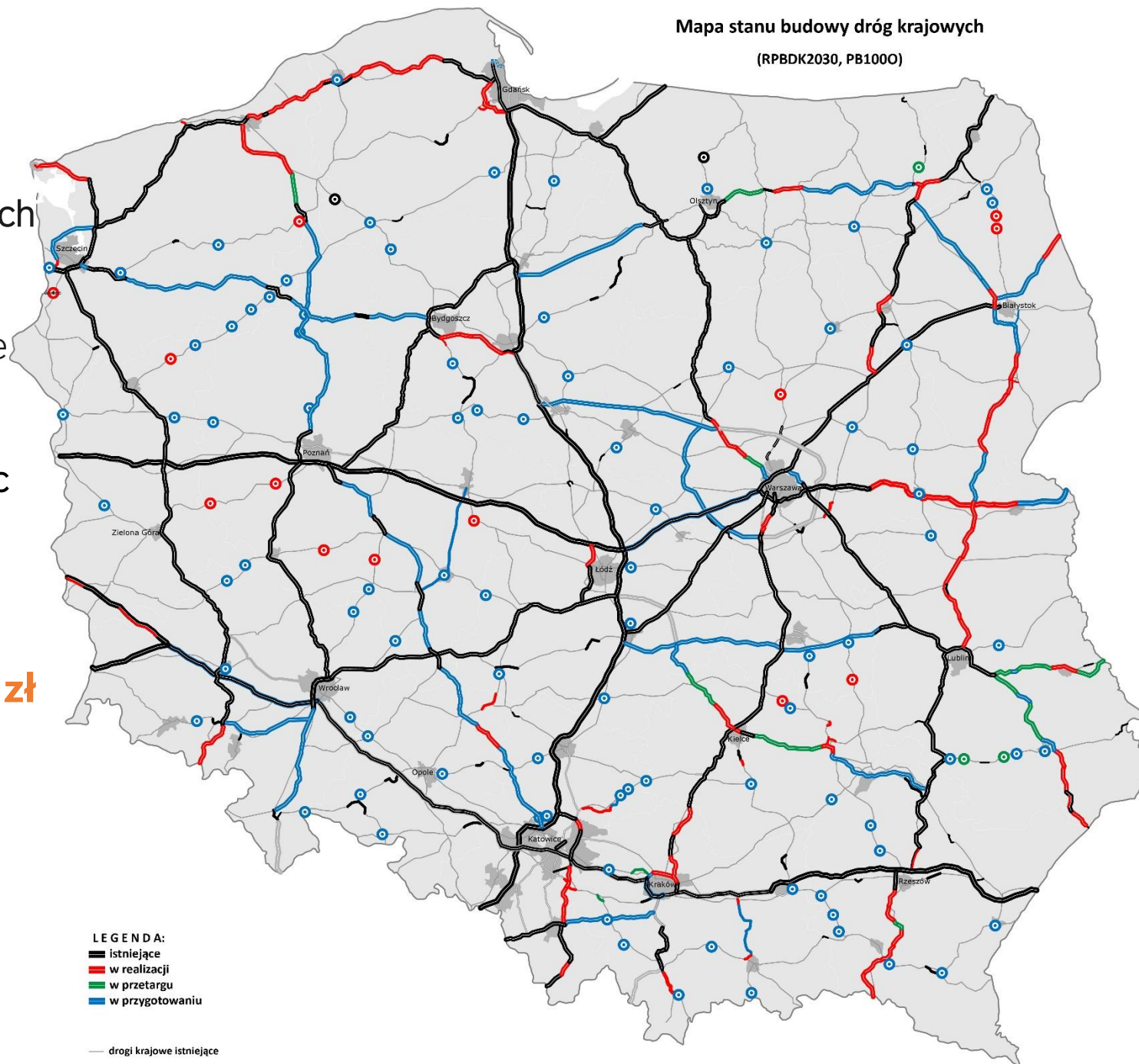
Realizacja Programu Budowy 100 obwodnic

Gdzie jesteśmy obecnie:

105 inwestycji **w realizacji**
o łącznej dł. **1344,2 km** i wart. **52,7 mld zł**

20 inwestycji **w przetargu**
o łącznej długości **285,1 km**

162 inwestycji **w przygotowaniu**
o łącznej długości **2623,7 km**



Plan przetargów i nowych odcinków dróg na 2023 r.

PLANY INWESTYCYJNE W 2023 - PRZETARGI



W 2023 OGŁOSIMY PRZETARGI NA:

565 km o łącznej wartości **28,6 mld zł**



5 PRZETARGÓW
O ŁĄCZNEJ DŁUGOŚCI **109 KM**
JEST JUŻ W TOKU

Rządowy Program Budowy
Dróg Krajowych do 2030 r.

15 zadań
o łącznej długości **480 km**

Program budowy 100 obwodnic
na lata 2020-2030

12 zadań
o łącznej długości **85 km**

PLANY INWESTYCYJNE W 2023

- NAJWAŻNIEJSZE KORZYŚCI

W 2023 PLANUJEMY UDOSTĘPNIĆ:

ok. 260 km

49,4 km autostrad

192,9 km dróg ekspresowych

14,2 km obwodnic

Mapa odcinków planowanych do oddania w 2023 roku





W ramach PBiD w 2023 planujemy:

- ogłosić 227 przetargów na realizację
- zakończyć 353 inwestycje

W 2023 roku planujemy także:

- w ramach **przebudów dróg** ogłosić 36 przetargów związanych z dostosowaniem drogi do 11,5 t/oś o długości 283 km
- w ramach **remontów dróg** planowane jest ukończenie remontów o łącznej długości ok. 255 km



Program
Bezpiecznej
Infrastruktury
Drogowej 2021-2024



Program Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej na lata 2021-2024

- Poprawa widoczności
- Budowa lewoskrętów
- Przebudowa skrzyżowań
- Budowa ścieżek rowerowych
- Kładki dla pieszych
- Budowa chodników

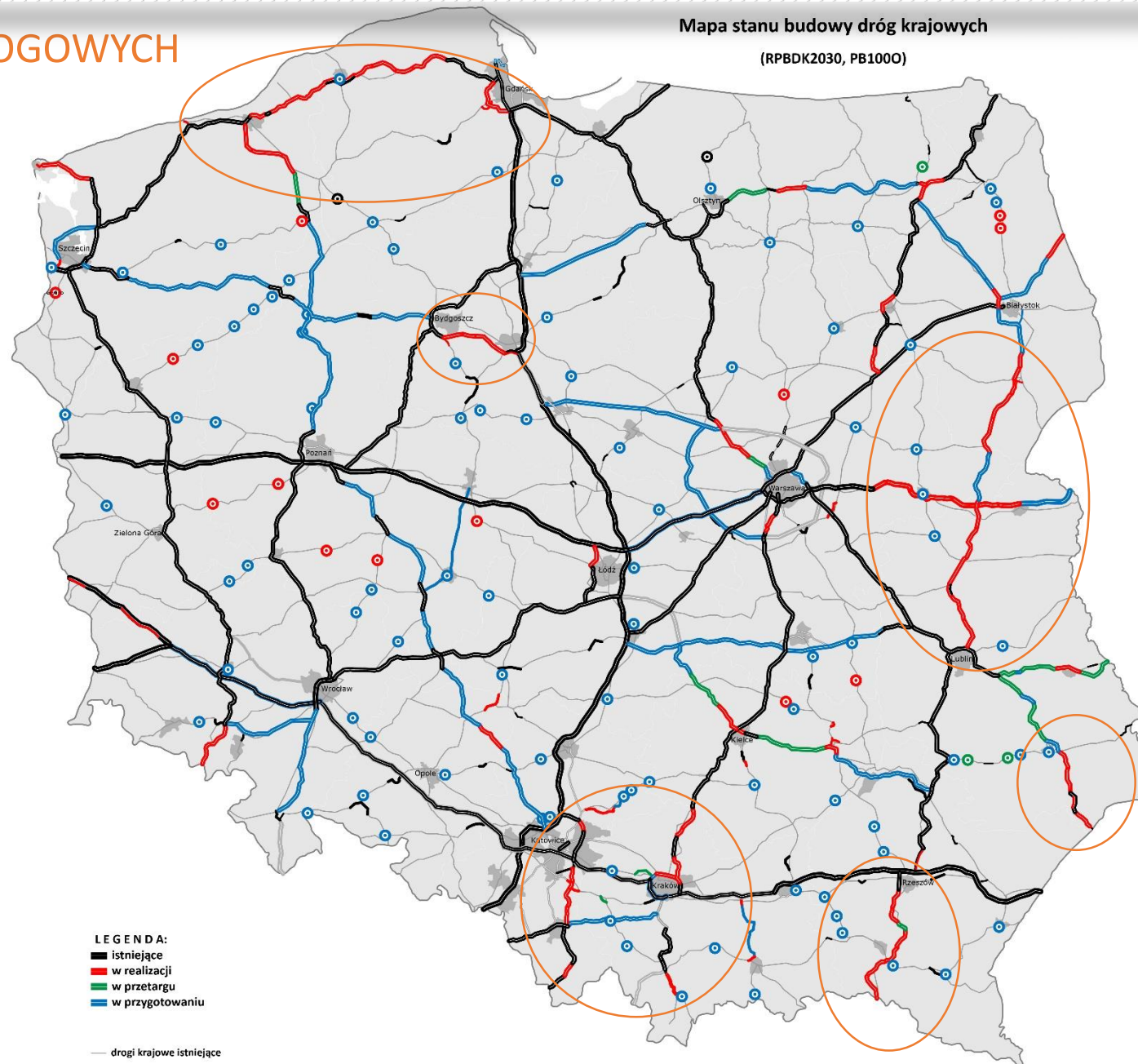


Wyzwania, prognozy...

KUMULACJA INWESTYCJI DROGOWYCH

Mapa stanu budowy dróg krajowych

(RPBDK2030, PB1000)



LEGENDA:
— istniejące
— w realizacji
— w przetargu
— w przygotowaniu

— drogi krajowe istniejące

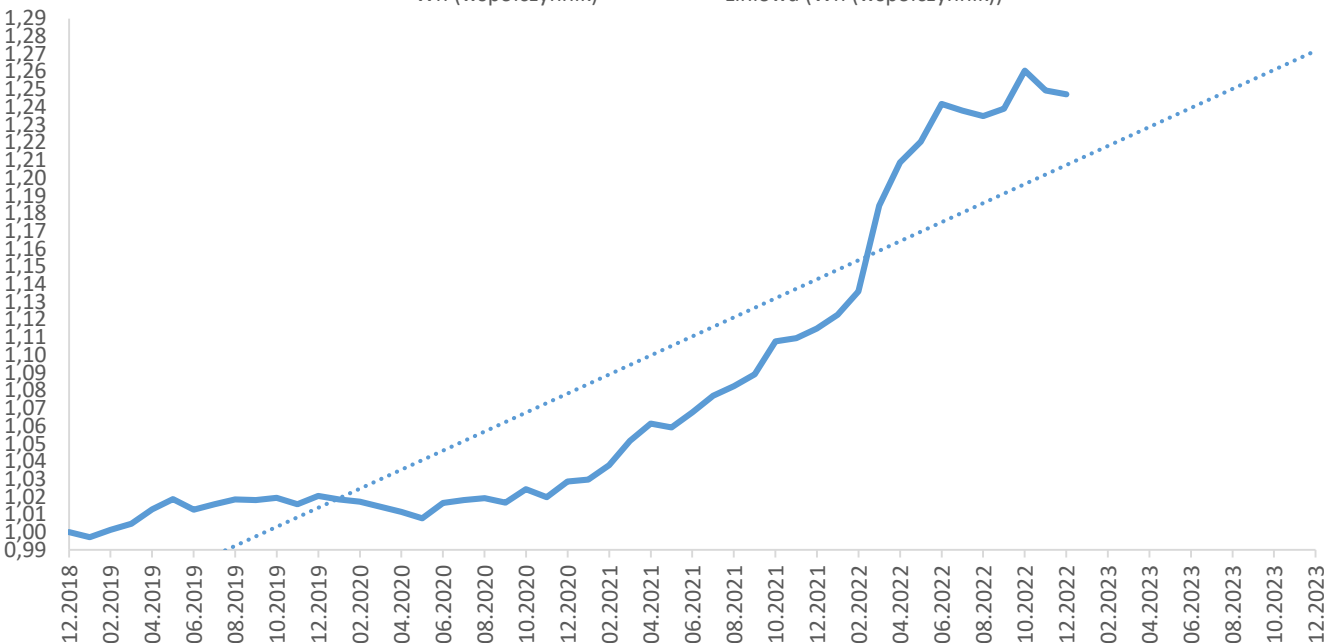
WSKAŹNIKI WALORYZACYJNE GUS



Od lipca 2022 r. podpisaliśmy aneksy waloryzacyjne łącznie dla **117 inwestycji** realizowanych przez **26 wykonawców**.

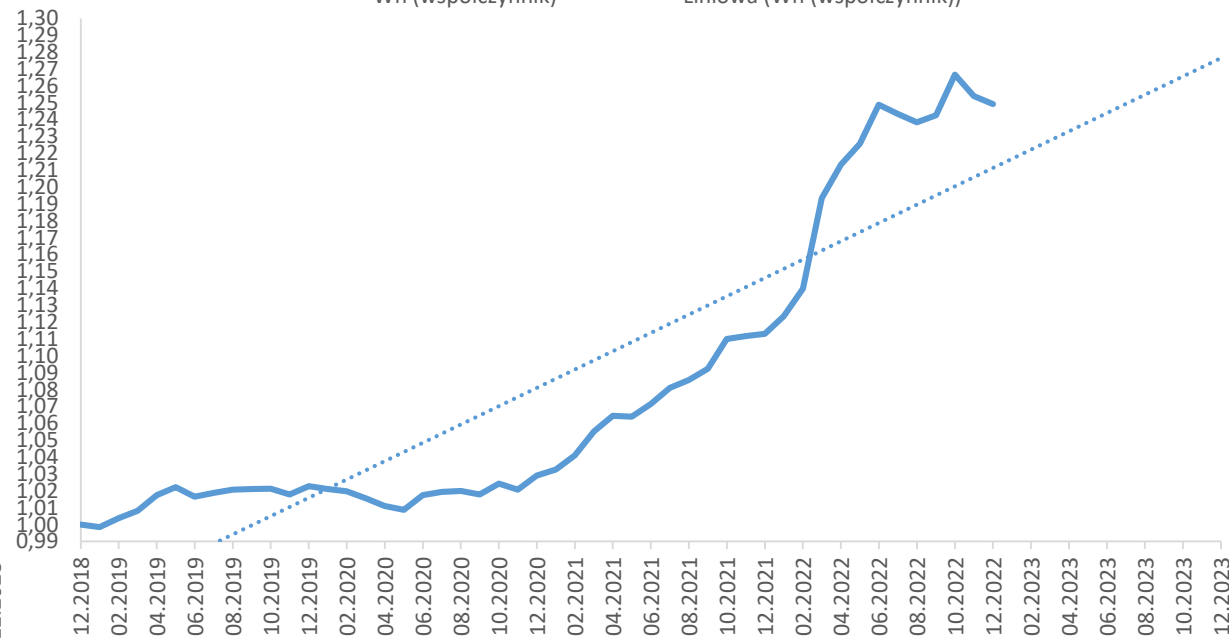
Koszyk waloryzacyjny BITUM

— Wn (współczynnik) Liniowa (Wn (współczynnik))



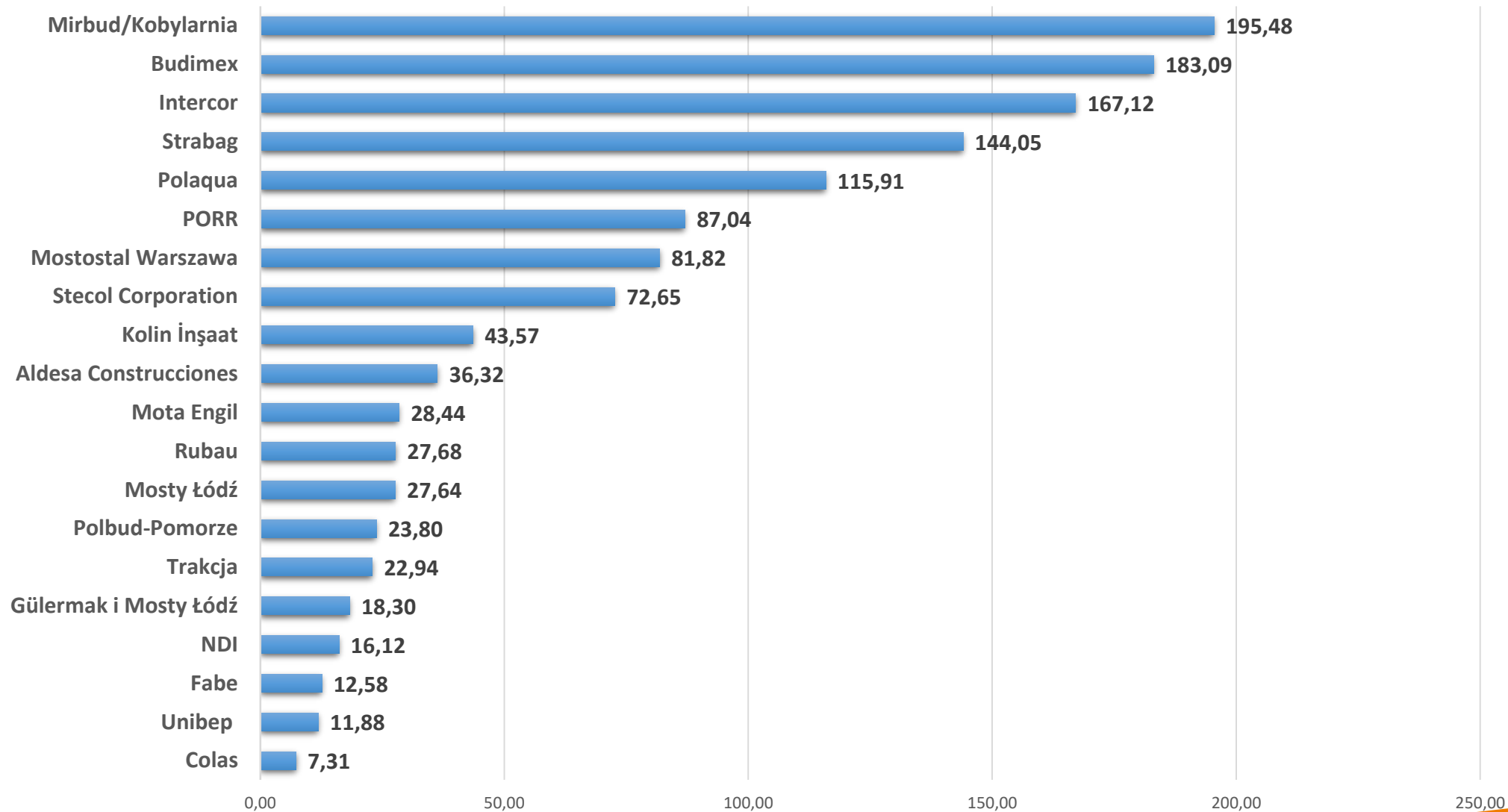
Koszyk waloryzacyjny BETON

— Wn (współczynnik) Liniowa (Wn (współczynnik))



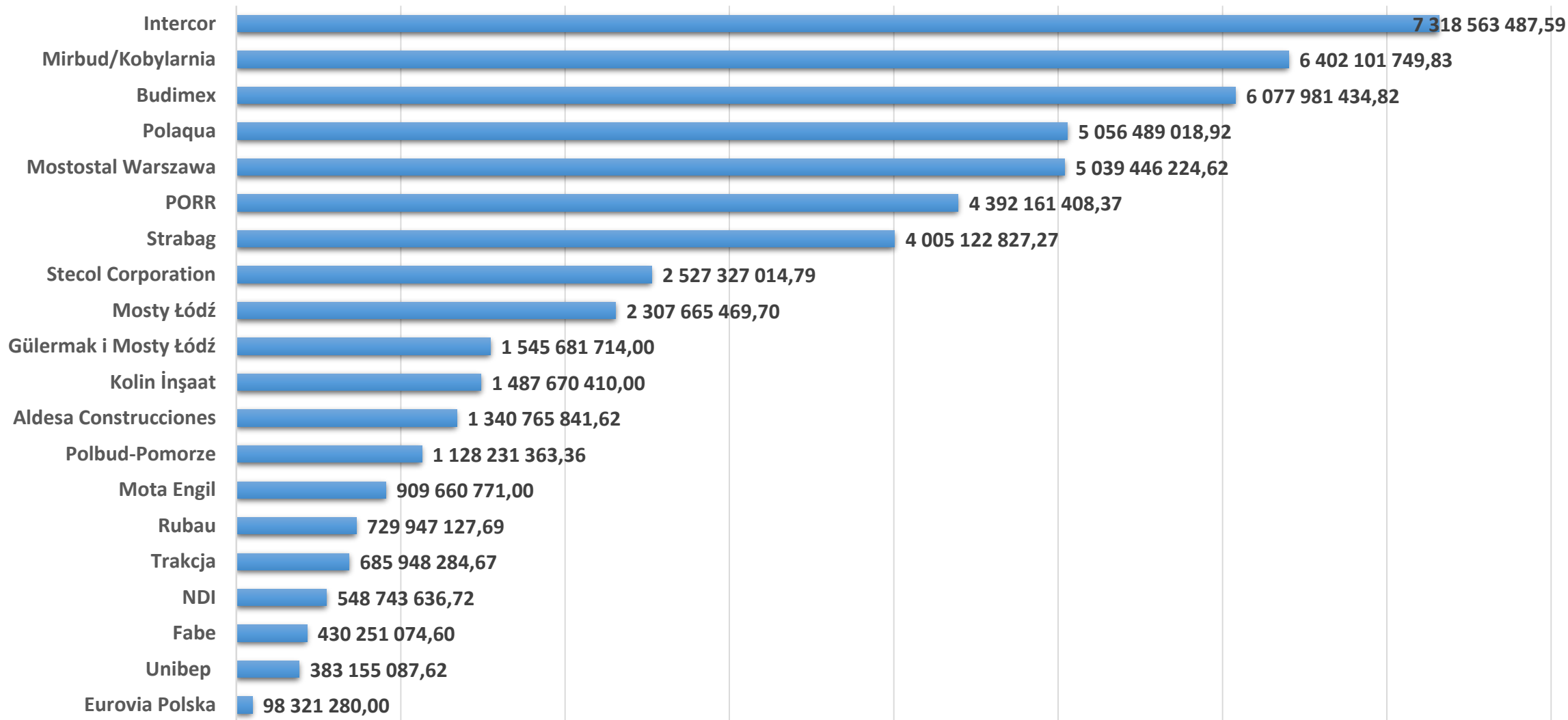
ZAANGAŻOWANIE WYKONAWCÓW NA KONTRAKTACH – ZADANIA W REALIZACJI WG WYKONAWCÓW (20 NAJWIĘKSZYCH PODMIOTÓW)

ZESTAWIENIE W KM

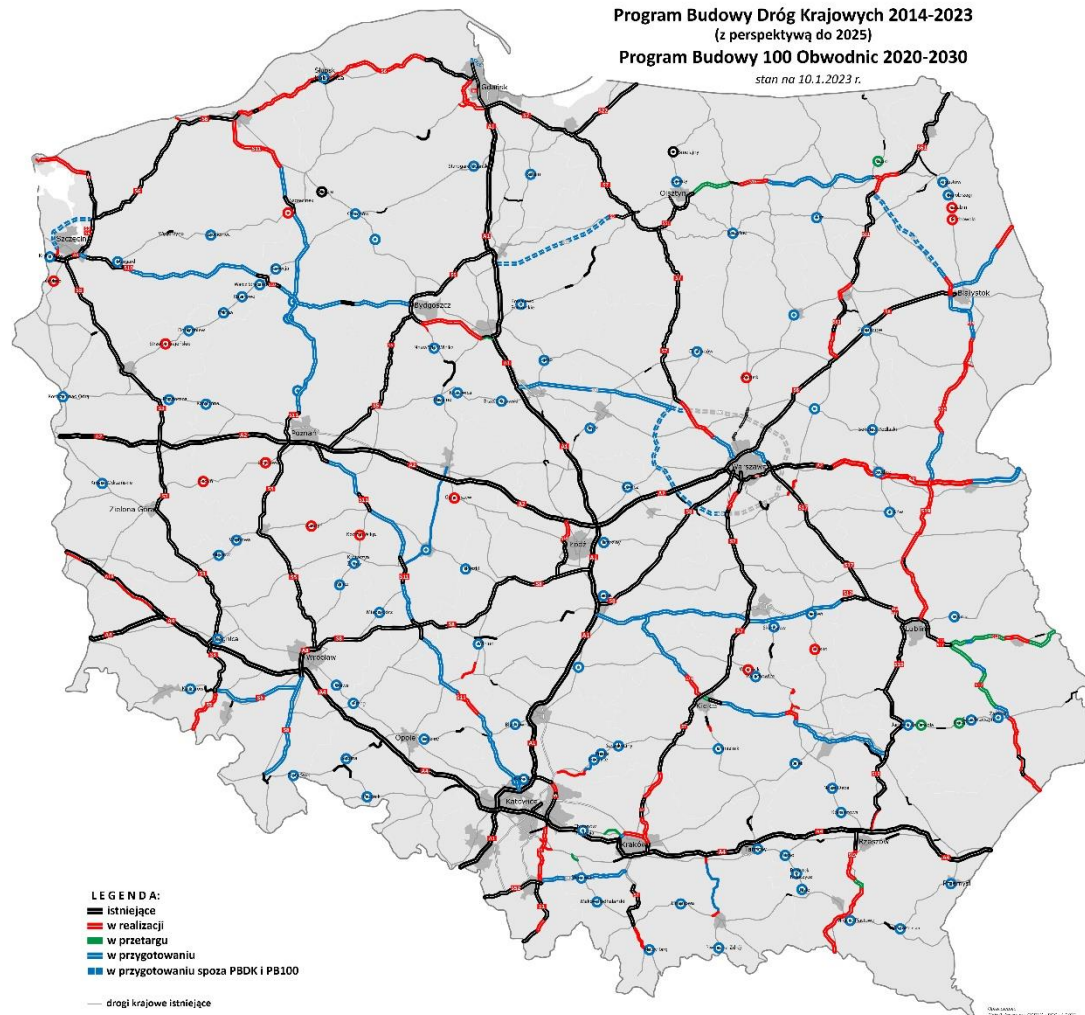


ZAANGAŻOWANIE WYKONAWCÓW NA KONTRAKTACH – ZADANIA W REALIZACJI WG WYKONAWCÓW (20 NAJWIĘKSZYCH PODMIOTÓW)

ZESTAWIENIE W MLN ZŁ



Stan budowy dróg w GDDKiA



Obecna sieć dróg szybkiego ruchu **4886,6 km.**

Na sieci dróg szybkiego ruchu jest ponad:

- 1799,7 km autostrad
- 3086,9 km dróg ekspresowych

980 km odcinków wybudowanych w technologii betonowej

3900 km odcinków w technologii bitumicznej

Wybór konstrukcji nawierzchni

Wybór konstrukcji
nawierzchni na
etapie projektu
budowlanego przez
projektanta

2019r. Wprowadzenie
wariantowego wyboru
konstrukcji nawierzchni
podatna/sztywna

2014r. Wskazanie odcinków do
wykonania w technologii
betonowej



Wybór konstrukcji nawierzchni

Problemy zidentyfikowane w 2019 r.

1. Niewielka ilość firm Wykonawczych specjalizujących się w wykonywaniu nawierzchni betonowej.
2. Brak odpowiedniego sprzętu do układania nawierzchni betonowej.
3. Duża ilość wdrożonych programów naprawczych na etapie realizacji.
4. Ograniczona dostępność materiałów – konieczność dowozów kruszyw z Polski południowo-zachodniej.



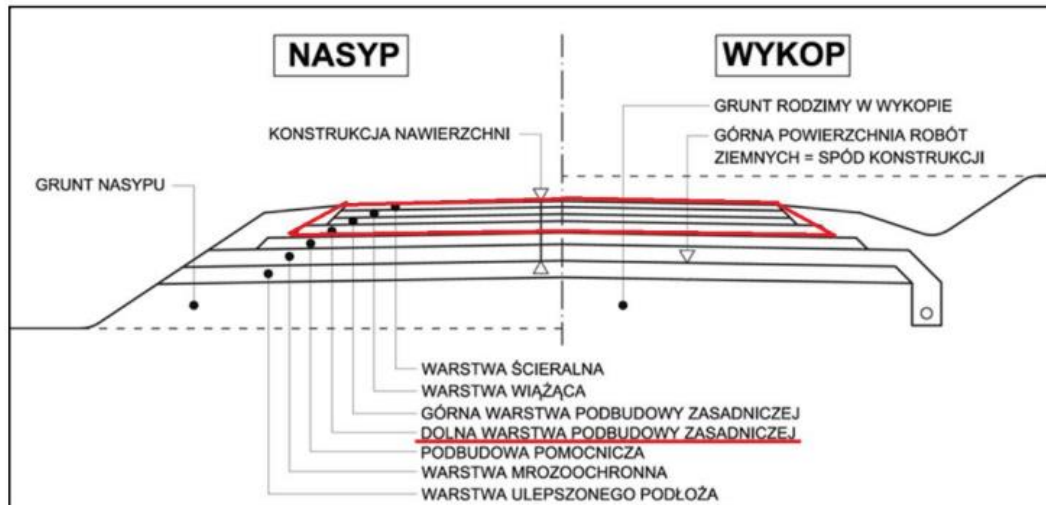
Konstrukcja nawierzchni: beton/bitum

Wymagania wobec materiałów dla gruntów nasypanych są takie same dla nawierzchni podatnych i półsztywnych jak dla nawierzchni sztywnych.

KATALOG TYPOWYCH KONSTRUKCJI

NAWIERZCHNI PODATNYCH I PÓLSZTYWNYCH

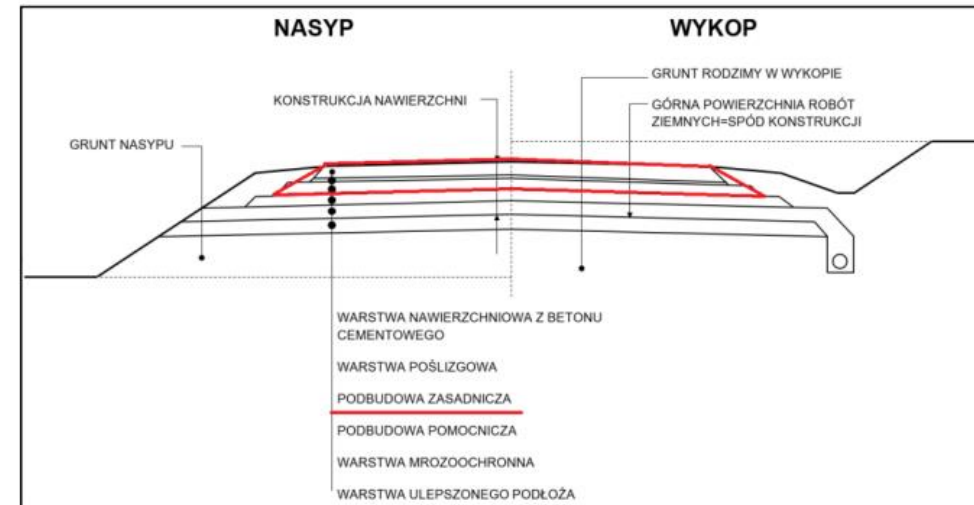
UKŁAD WARSTW



KATALOG TYPOWYCH KONSTRUKCJI

NAWIERZCHNI SZTYWNYCH

UKŁAD WARSTW



Parametry eksploatacyjne

Nawierzchnia powinna spełniać stawiane wymagania i parametry jakościowe, funkcjonalne i eksploatacyjne określone w dokumentacji kontraktowej (np. PFU, WWiORB) – niezależnie od rodzaju górnej warstwy nawierzchni.

Wymagania dla nawierzchni niezależne od technologii w jakiej została wykonana betonowa/bitumiczna:

- **Trwałość** - nawierzchnia jezdni powinna być tak projektowana, aby stan graniczny nośności i przydatności do użytkowania w okresach eksploatacji dla dróg o kategorii A i S był nie krótszy niż 30-letni okres eksploatacji
- **Równość podłużna**
- **Równość poprzeczna**
- **Właściwości przeciwpoślizgowe**



Parametry eksploatacyjne

Uszkodzenia nawierzchni oraz problemy jakościowe podczas wykonywania nawierzchni obserwujemy zarówno na nawierzchni asfaltowej jak i betonowej

Nawierzchnia asfaltowa



Uszorstnienie nawierzchni SMA LA na inwestycji S6



Brak właściwej szczepności, zagęszczenia i grubości na inwestycji A1 odcinek – dojazd do obiektów

Parametry eksploatacyjne

Nawierzchnia betonowa



Śrutowanie nawierzchni z powodu niespełnienia parametru SRT oraz wykruszenia przykrawędziowe na inwestycji S17

Spękania nawierzchni betonowej na kontrakcie S61 Kolno - Stawiska oddanej do eksploatacji w 2021 r.

Wybór konstrukcji nawierzchni

Nawierzchnia betonowa czy nawierzchnia asfaltowa → wybór na etapie Projektu Budowlanego



Wybór konstrukcji nawierzchni – Statystyki w przetargach

Zapisy stosowane w postępowaniach przetargowych od sierpnia 2019r. - 55 zawartych umów z czego Wykonawcy wybrali:

4 kontrakty nawierzchnia sztywna

46 kontraktów nawierzchnia podatna

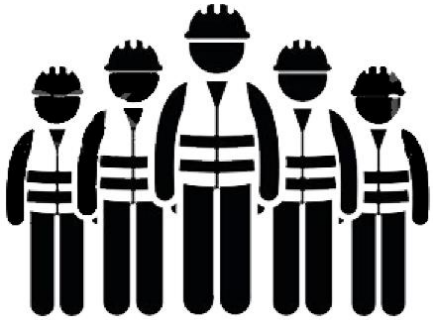
5 kontraktów przed ostateczną decyzją
(nieoficjalnie 1 sztywna, 2 podatne, 2 bez decyzji)



Wybór konstrukcji nawierzchni

Wybór rodzaju nawierzchni - konsekwencje dla kontraktu:

- możliwość użytkowania po wykonaniu Robót (odpowiedni harmonogram prac, aby ukończyć w CnU)
- ciągłość dostaw cementu (zobowiązanie kontraktowe Wykonawcy) a postęp robót/harmonogram robót i sprzyjające warunki klimatyczne



Nawierzchnia bitumiczna

Zalety:

- Możliwość szybkiego oddania do eksploatacji
- Łatwa w bieżącym utrzymaniu i naprawach
- Rozwinięta technologia recyklingu – możliwość ponownego użycia destruktu w nowych mieszankach mineralno-asfaltowych
- Duża elastyczność



Wady:

- Wrażliwa na wysokie i niskie temperatury,
- Ciemna barwa - zużycia dużej ilości energii do oświetlenia
- Konieczność wymiany warstwy ścieralnej po 12-15 latach eksploatacji

Nawierzchnia betonowa

Zalety:

- Długowieczność
- Mała ścieralność
- Jaśniejsza nawierzchnia – lepsza widoczność w trudnych warunkach atmosferycznych
- Duża sztywność nawierzchni w czasie długotrwałego przeciążenia, zwłaszcza w wysokich temperaturach



Wady:

- Wymagany wyższy reżim technologiczny na etapie realizacji nawierzchni
- Brak możliwości ponownego zastosowania materiału z rozbiórki w nowej płycie nawierzchniowej
- Bardziej uciążliwe naprawy (rzadsze, w przypadku poprawnego wykonania nawierzchni).

DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ

e-mail: kancelaria@gddkia.gov.pl

www.gddkia.gov.pl

www.facebook.com

www.twitter.com/gddkia

www.linkedin.com/company/plgddkia

