



Ministerstwo
Infrastruktury



PL
ROADS



PL
ROADS



4

POLSKA

POLAND

Europejski tygrys / European tiger

Handel zagraniczny / Foreign trade

Dostępność komunikacyjna / Communication availability

Rynek pracy / Labor markete

28

INFRASTRUKTURA DROGOWA

INFRASTRUKTURA DROGOWA

Zarządcy autostrad

Programy inwestycyjne

Perspektywy

60

REGIONY

REGIONS

94

MOSTOWNICTWO

MOSTOWNICTWO

118

TRANSPORT DROGOWY

TRANSPORT DROGOWY

Nowy Jedwabny Szlak

Terminale

Centra logistyczne

136

BEZPIECZEŃSTWO NA DROGACH

BEZPIECZEŃSTWO NA DROGACH

ROZDZIAŁ 1 POLSKA

CHAPTER 1 | POLAND

POLSKA | POLAND

EUROPEJSKI TYGRYS

Polska posiada stabilną gospodarkę o ugruntowanej pozycji makroekonomicznej. Unikalne warunki do otwierania i prowadzenia biznesu, wspierane są przez wielokrotnie potwierdzoną odporność na kryzysy gospodarcze.

▼ ENGLISH

EUROPEAN TIGER

The economy of Poland is stable and has an established macroeconomic position. The unique conditions for setting up and running a business are supported by resistance to economic downturns, which could be observed many times.

Powierzchnia | Area **312 679 km²** | 312 679 km²

Stolica | Capital **Warszawa** | Warsaw

Ludność | Population **38 mln** | 38 mln

PKB 2021 rok
2021 GDP **660 mld USD (World Bank)**
660 billion USD (World Bank)

PKB 2021 rok per capita
2021 GDP per capita **16,74 USD (World Bank)**
16,74 USD (World Bank)

PKB 2021 rok per capita (PSN)
2021 GDP per capita (based on PPP) **32 238 USD**
32 238 USD

Wzrost gospodarczy 2021 rok
Economic growth in 2021 **5,7% (World Bank)**
5,7% (World Bank)



▲ Warszawa | Warsaw

ATRAKCYJNOŚĆ INWESTYCYJNA I GOSPODARCZA POLSKI WYNIKA Z WIELU CZYNNIKÓW:

Ambitni i pracowici ludzie. Największym atutem Polski są jej mieszkańcy, których cechuje ambicja, motywacja do nauki, wysoka etyka pracy, lojalność oraz rzadko spotykana przedsiębiorczość.

Dywersyfikacja gospodarki. W Polsce występuje wielowektorowe zróżnicowanie przedsiębiorstw produkcyjnych, usługowych i rolniczych. Znalezienie partnerów gospodarczych w sektorach takich jak np. kolejnictwo, motoryzacja, produkcja lotnicza, informatyka, przetwórstwo spożywcze, elektronika czy finanse, nie jest problemem.

Stabilność makroekonomiczna. Gospodarkę cechuje zdrowy stan finansów publicznych i oferująca możliwość długoterminowego planowania inwestycji, stabilność i przewidywalność. Polska jako jedyny kraj w Europie uniknęła kryzysu, a finanse publiczne pozostają w lepszej kondycji niż wynosi średnia UE.

Inwestycje bezpośrednie. O atrakcyjności inwestycyjnej Polski najlepiej świadczą dane liczbowe. Na koniec 2020 r. wartość zobowiązań z tytułu bezpośrednich inwestycji zagranicznych wynosiła 938,6 mld złotych, a wg raportu EY's European Attractiveness Survey Polska została uznana za 7. najbardziej atrakcyjną destynację BIZ w Europie. Wyprzedziły ją tylko: Wielka Brytania, Niemcy, Francja, Hiszpania, Belgia i Niderlandy.

Inwestycje infrastrukturalne. Możliwości biznesowe stwarza niespotykana w Europie modernizacja infrastruktury – transportu drogowego i kolejowego, a także infrastruktury energetycznej.

Duży rynek wewnętrzny i dostęp do rynku europejskiego. Ponad 38 mln konsumentów w Polsce i łatwy dostęp do rynku UE, obejmującego 500 mln konsumentów, to niebagatelny czynnik rozwojowy.

Wysoka jakość oferowanych produktów i usług. Polscy przedsiębiorcy odznaczają się dużą elastycznością w sprostaniu nawet najbardziej rygorystycznym normom jakościowym i branżowym.

▼ ENGLISH

THE INVESTMENT AND ECONOMIC ATTRACTIVENESS OF POLAND IS A RESULT OF MULTIPLE FACTORS:

Ambitious and hard-working people. Poland's largest resource are its inhabitants who are ambitious, motivated to learn, highly ethical at work, loyal and present a unique enterprising spirit.

Economic diversity. Poland is characterised by a multifaceted variety of manufacturing, service and agricultural enterprises. Finding business partners in sectors such as railways, automotive industry, aircraft production, information technology, food processing, electronic engineering or finance is not a problem.

Macroeconomic stability. The economy features healthy public finance as well as stability and predictability offering the possibility of long-term planning of investments. Poland is the only country in Europe not affected by crisis, and the condition of its public finance remains better than on average in the EU.

Investment in infrastructure. The modernisation of road and railway transport infrastructure and energy infrastructure that is unparalleled in Europe, gives rise to multiple business opportunities.

Large domestic market and access to the European market. More than 38 million consumers in Poland and easy access to the market of the European Union with its 500 million consumers, is a major stimulant of development.

Direct investment. The attractiveness of Poland to investors is best illustrated by figures:

- PLN 938,6 billion – value of liabilities due to direct foreign investment at the end of 2020 (NBP).
- according to EY's European Attractiveness Survey, in 2020 Poland ranked the 7th most attractive FDI destination in Europe; preceded only by the UK, Germany, France, Spain, Belgium and the Netherlands.

High quality of offered products and services. Polish companies are very flexible in meeting even the strictest quality and industry standards.





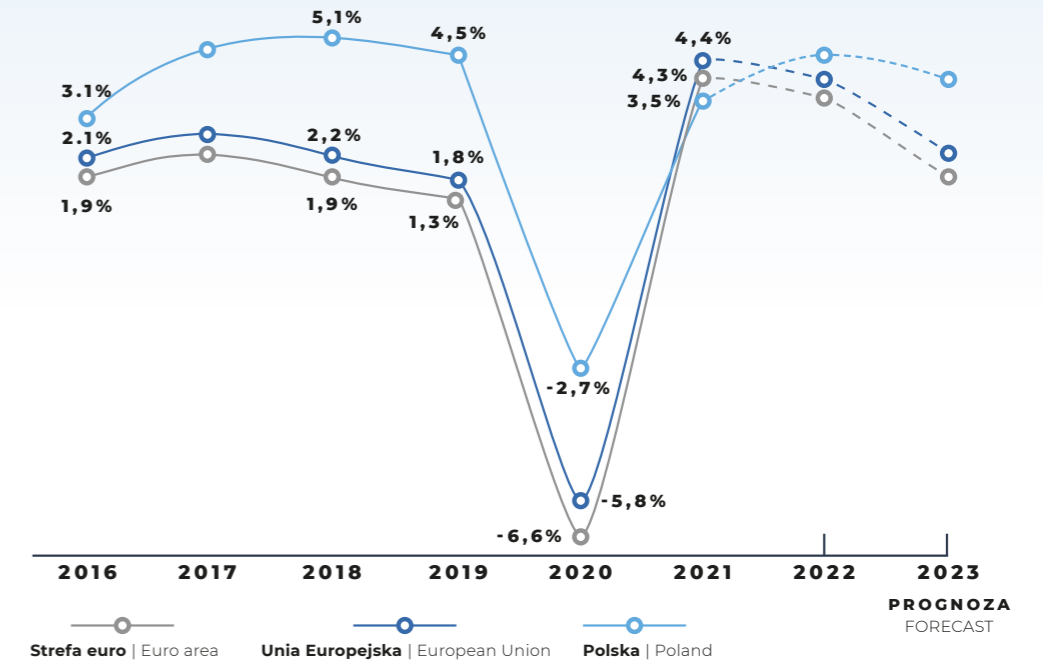
▼ Procentowe zmiany PKB w Polsce na tle strefy euro i państw członkowskich UE w latach 2015-2026

▼ GDP percentage changes in Poland compared with the euro area and EU member states in 2015-2026

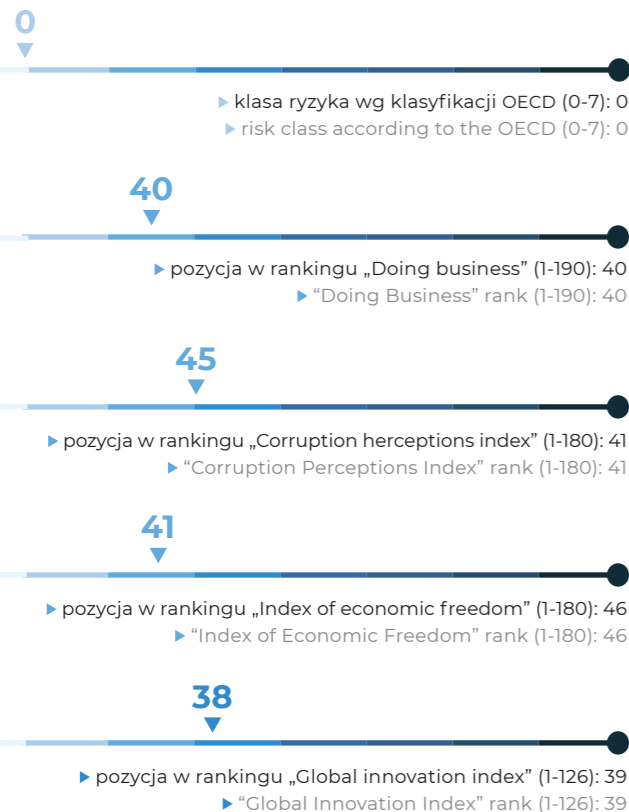
POLSKA | POLAND

Wzrost PKB
Increase in GDP

ceny stałe (%) |
Fixed prices (%)



Źródło: Międzynarodowy Fundusz Walutowy
Source: International Monetary Fund



GOSPODARKA

Polska gospodarka wyróżnia się na tle innych krajów europejskich wyjątkową dynamiką wzrostu, a przede wszystkim stabilnością.

W 2021 r. rozwijała się w tempie 5,7% tj. znacznie szybciej niż wyniosło średnie tempo wzrostu w strefie euro i całej UE (odpowiednio 1,2 i 1,5%).

Kryzys wywołany przez pandemię SARS-CoV-2 Polska przetrwała lepiej niż większość państw Europy. Pomimo licznych problemów i dramatycznych zmian, gospodarka kraju szybciej też staje na nogi, co pokazują prognozy Europejskiego Banku Odbudowy i Rozwoju (EBOR).

Proces modernizacji rozpoczęty w 1989 roku jest kontynuowany przez kolejne rządy. Polska gospodarka staje się w coraz większym stopniu zintegrowana z gospodarką światową, a przedsiębiorstwa są silnie wkomponowane w europejskie łańcuchy produkcyjne. Dla polskich władz priorytetem jest zapewnienie solidnych fundamentów dla rozwoju biznesu i przedsiębiorczości. Ten złożony cel osiągany jest za pomocą

zapewnienia transparentnych i stabilnych warunków prowadzenia działalności gospodarczej.

Gospodarka kraju rozwija się w stabilnym tempie od ponad 30 lat. Polska jest szóstą największą gospodarką w Unii Europejskiej, a PKB na mieszkańca kształtuje się na poziomie powyżej 70% średniej UE (wg parytetu siły nabywczej). Obecnie głównymi filarami wzrostu gospodarczego są eksport i konsumpcja krajowa.

▼ ENGLISH

ECONOMY

The Polish economy, compared to other European countries, is distinguished by unique growth dynamics and, most importantly, stability.

In 2021 it developed at a rate of 5.7%, i.e., much faster than the average rate in the Euro area and the whole EU (respectively 1.2 and 1.5%).

The crisis caused by the SARS-CoV-2 pandemic, Poland survived better than most European coun-

tries. Despite numerous problems and dramatic changes, the country's economy is also getting back on its feet faster, as shown by the forecasts of the European Bank for Reconstruction and Development (EBRD).

The process of modernisation commenced in 1989 has been continued by subsequent governments. The Polish economy has become more and more integrated with the global economy, and Polish enterprises have been strongly incorporated in European production chains. A priority for Polish authorities is to ensure solid foundations for the development of business and enterprise. This complex goal can be achieved by ensuring transparent and stable business running conditions.

The Polish economy has been developing stably for more than 30 years. Poland is the sixth largest economy in the European Union and its GDP per capita is above 70% of the EU average (according to purchasing power parity). At present, the main pillars of economic growth are export and domestic consumption.



▲ Polskie Zakłady Lotnicze w Mielcu | Aircraft manufacturer Polskie Zakłady Lotnicze in Mielec

HANDEL ZAGRANICZNY

W 2021 r. po raz kolejny obroty towarowe handlu zagranicznego osiągnęły rekordowo wysoką wartość. Eksport wyniósł 285,8 mld euro i był wyższy o 19,1% względem roku 2020, a import wyniósł 286,4 mld euro.

Większość wymiany handlowej dotyczyła krajów UE. Polska sprzedała do nich towary za 213,8 mld euro (prawie 75% wartości), a kupiła za ponad 154 mld euro (ponad 55% wartości). W 2021 r. lista pięciu najważniejszych rynków eksportowych i importowych kształtowała się tak samo jak przed rokiem. W obu przypadkach numerem jeden były Niemcy.

ENGLISH

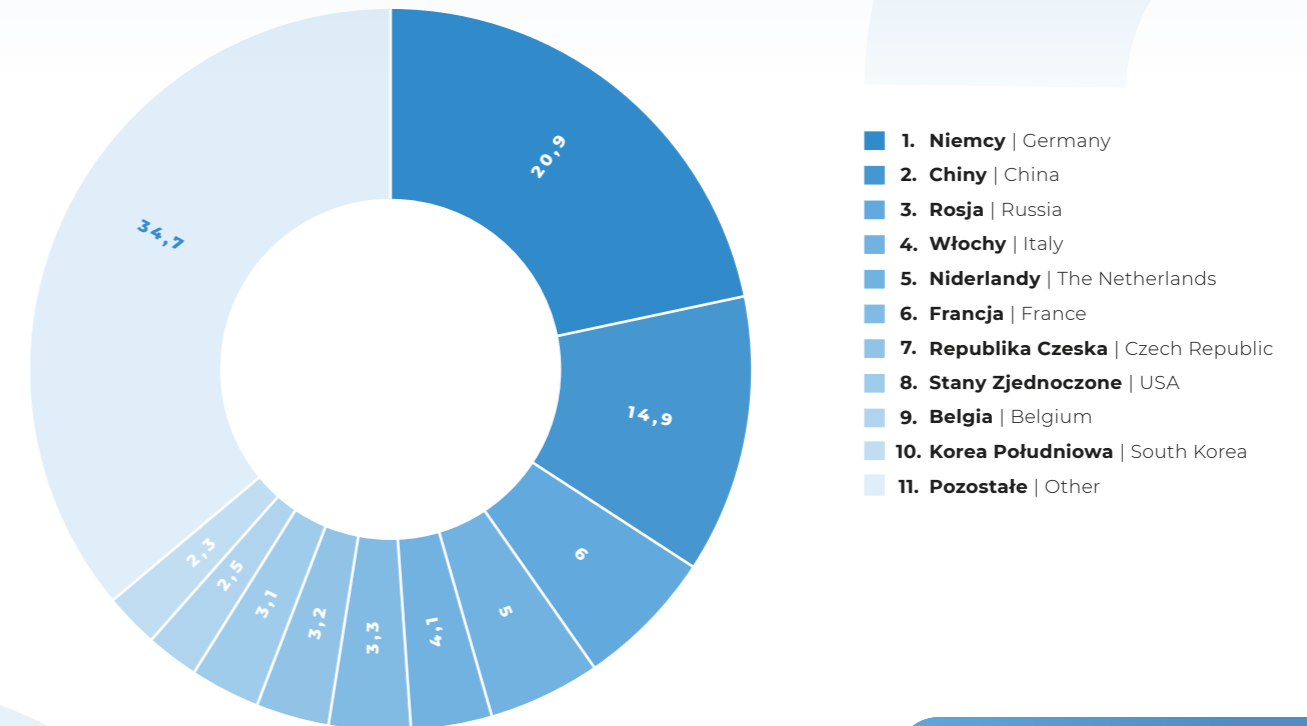
FOREIGN TRADE

In 2021, once again the foreign trade turnover was a record-breaking figure. Exports amounted to EUR 285.8 billion and were 19.1% higher

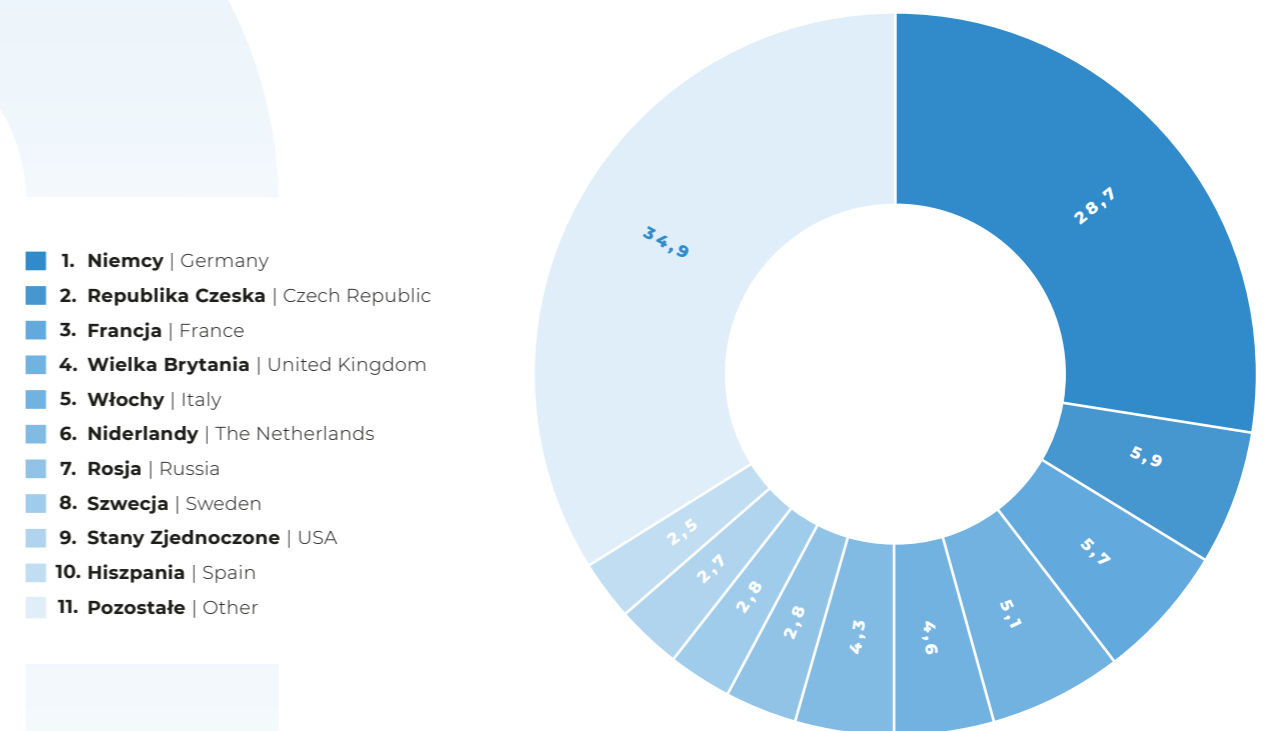
than in 2020, and imports amounted to EUR 286.4 billion. Most of the trade exchange was between EU countries. Poland sold them goods for EUR 213.8 billion (nearly 75% of the value), and purchased goods for more than EUR 154 billion (more than 55% of the value). In 2021, the list of five major export and import markets was identical as in the preceding year. In both cases, Germany was number one.



Struktura polskiego importu według krajów w 2021 r.
(rozkład % według krajów pochodzenia)
(% distribution according to country of origin)
Structure of Polish import according to countries in 2021



Struktura polskiego eksportu według krajów w 2021 r.
(rozkład % według krajów)
(% distribution according to country)
Structure of Polish export according to countries in 2021



Źródło: Główny Urząd Statystyczny
Source: Statistics Poland

▼ Fabryka Opla w Gliwicach | Opel factory in Gliwice



W kwietniu 2021 r. Polska miała ok. 16 mld złotych nadwyżki w handlu zagranicznym.

To najlepszy wynik w historii kraju. Od 2009 r. nasz eksport nieprzerwanie wzrasta. W 2015 r., po raz pierwszy od 20 lat, przerósł import. Najważniejszym kierunkiem dla polskiego handlu jest Europa. 89% polskiego eksportu trafia do państw europejskich. Najwięcej sprzedajemy do Niemiec, Czech, Wielkiej Brytanii, Francji i Włoch.

Przemysł elektromaszynowy odpowiada za 38% polskiego eksportu. To zasługa przede wszystkim motoryzacji. W Polsce produkują m.in. Opel, Fiat Chrysler i Volkswagen. Polskie komponenty



▲ Solaris Bus & Coach w Bolechowie-Osiedlu
Solaris Bus & Coach in Bolechowo-Osiedle

samochodowe sprzedajemy od Brazylii po Japonię. Za granicę swoje towary sprzedają też producenci z polskim rodowodem, tacy jak Newag, Pesa czy Solaris, który jest największym producentem autobusów elektrycznych w Europie.

Od 2019 r. Polska staje się hubem produkcji baterii litowo-jonowych. Eksportujemy najwięcej baterii do aut elektrycznych w całej Europie. Polska jest także największym producentem telewizorów w UE. W Gorzowie, Toruniu i Mławie produkują Philips, Sharp i LG. Z polskich producentów AGD najwięcej eksportuje Amica.

Według Eurostatu polski eksport gier, konsol i urządzeń do gier wideo stanowi 20% w UE. Jesteśmy czwartym największym eksporterem tej branży na świecie. Wyprzedzają nas tylko dalekowschodni konkurenci: Chiny, Hongkong i Japonia.

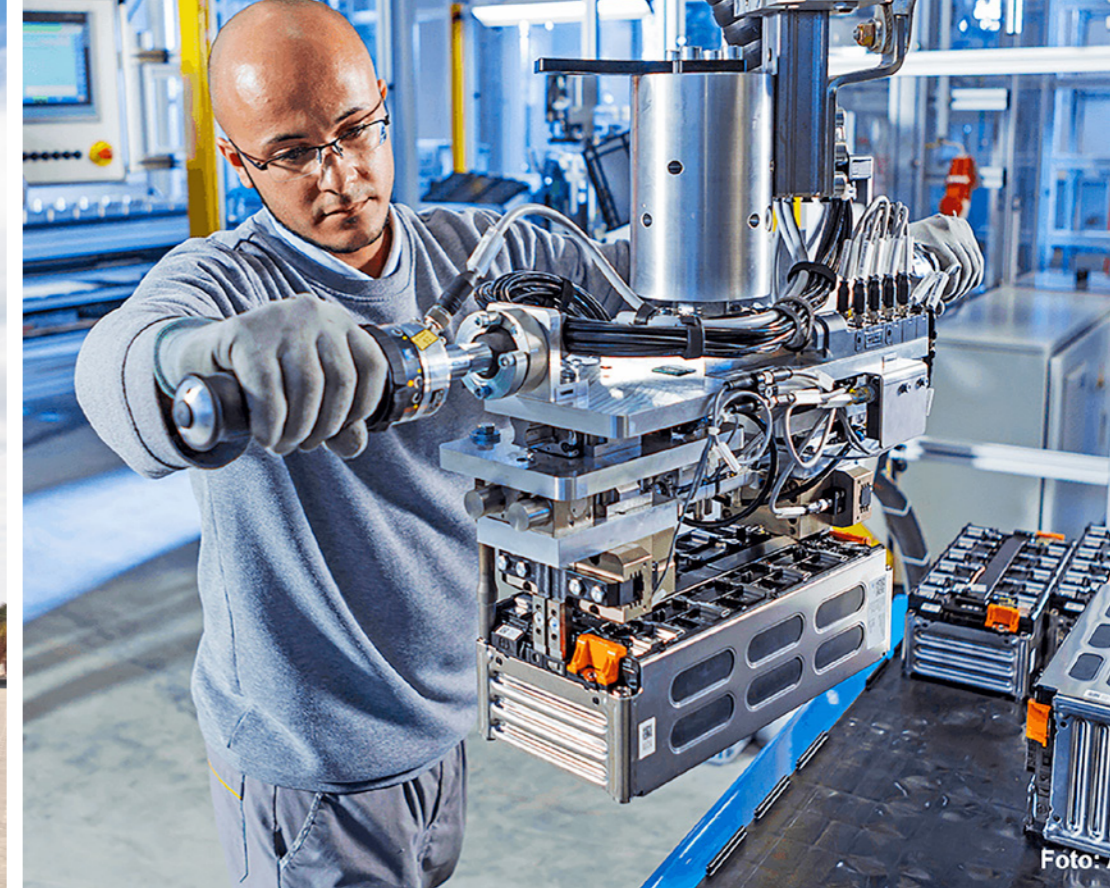
Polski eksport jachtów stanowi 60% w całej UE. W tej produkcji ustępujemy tylko firmom z USA. To zasługa Delphia Yachts, Galeon, Sunreef czy Balt Yachts.

Drugą największą siłą napędową eksportu stanowią produkty chemiczne. Są to przede

wszystkim lekarstwa i produkty farmaceutyczne. Produkują je potentaci: Novartis i Sanofi, ale i polskie firmy, m.in. Polpharma i Adamed. Od lat zagraniczne rynki zdobywają polskie kosmetyki. Można je kupić już w 80 krajach na świecie. Ziąg doceniają klienci w odległych zakątkach świata: na Filipinach, w Chinach, Japonii i Chile. Dr Irena Eris jest obecna w prawie 60 krajach, a Inglot ma sklepy m.in. na nowojorskim Times Square.

Eksportowym hitem jest polski trotyl. Bydgoski Nitro-Chem od lat jest w tym względzie bezkonkurencyjny. Zaopatruje m.in. największe armie świata: USA, Izraela, Niemiec i Francji, a także sektor górniczy w RPA.

Trzecie miejsce wśród polskich hitów eksportowych zajmuje przemysł rolno-spożywczy. Na świecie cenione są polskie owoce, warzywa, drób i wołowina. Polski Maspex, producent soków i dżemów, jest już obecny w 60 krajach, a soki Tymbark można kupić nawet w Wietnamie. Polska jest też w ścisłej czołówce europejskich producentów tytoniu. Największe plantacje są na Lubelszczyźnie. Aż 25% polskiego eksportu



▲ Fabryka silników i baterii elektrycznych Mercedes-Benz w Jaworze
Mercedes-Benz factory of motors and electric batteries in Jawor

rolno-spożywczego do Japonii stanowi skubany ręcznie gęsi puch i pierze. Wysyłamy go 100 ton rocznie. Kołdra z niego kosztuje nawet 600 tys. jenów (20 tys. zł).

Z metali w polskim eksporcie króluje miedź. KGHM jest w dziesiątce największych jej producentów na świecie. To numer jeden naszego eksportu do Chin. KGHM wydobywa też srebro. Jest jego trzecim największym producentem globu.

Tylko co dziesiąty mebel, który powstał w Polsce, tu zostaje. Czyni nas to światową potęgą. Ikea, więcej mebli niż z Polski, zamawia tylko z Chin. Nie brakuje jednak polskich potentatów. Pod własną marką eksportują Black Red White, Nowy Styl, który specjalizuje się w krzesłach, czy Forte. Polska jest także europejskim liderem w eksporcie okien i drzwi. Produkuje u nas duński Velux, a skutecznie konkuruje z nim polskie Fakro – nr 2 na świecie w produkcji okien dachowych.

Popularne w Europie są także polskie płytki ceramiczne. Paradyż, Nowa Gala, Tubądzin wysyłają je też na inne kontynenty. Rośnie eksport bursztynu. Ponad 70% biżuterii tego typu pochodzi z Polski.



▲ Jacht firmy Galeon ze Straszyna | A yacht by Galeon from Straszyn



◀ Płytki ceramiczne firmy Tubądzin
Ceramic tiles by Tubądzin



▲ Meble firmy WERSAL | Furniture by WERSAL

▼ Fabryka telewizorów LG w Mławie | LG TV set factory in Mława



▼ ENGLISH

In April 2021 Poland had circa 16 billion PLN of surplus in foreign trade. This is the best result in the history of Poland. Since 2009 Polish export has been continuously increasing. In 2015, for the first time in 20 years, it was higher than import. The most important direction for Polish trade is Europe. As much as 89% of Polish export is destined to European countries. Poland's largest customers are Germany, the Czech Republic, the United Kingdom, France and Italy.

The electromechanical engineering industry accounts for 38% of Polish exports. This is mostly due to the automotive sector. Poland is home to factories of car manufacturers including Opel, Fiat Chrysler and Volkswagen. Polish automotive components are sold from Brazil to Japan. In addition, goods are also sold abroad by manufacturers originating in Poland such as Newag, Pesa and Solaris - the largest electric bus manufacturer in Europe.

Since 2019 Poland has been the hub of lithium-ion batteries. It exports the largest amounts of electric car batteries throughout Europe. Poland is also the largest producer of TV sets in the EU. Philips, LG and Sharp have their manufacturing plants in Gorzów, Toruń and Mława. The largest Polish manufacturer exporting home appliances is Amica.

According to Eurostat, Polish exports of games, consoles and video gaming equipment accounted for 20% of those in the EU. In this sector, Poland is the fourth largest exporter in the world, outrivalled only by competitors from the Far East: China, Hongkong and Japan.

Polish yacht exports account for 60% of total yacht exports in the EU. As a producer of yachts, Poland gives way to US companies only, owing to Delphia Yachts, Galeon, Sunreef and Balt Yachts.

The second driving force behind exports is chemical products. These are mainly medicines and phar-

maceuticals produced by tycoons such as: Novartis and Sanofi, but also by Polish companies including Polpharma and Adamed. For years Polish cosmetics have been popular on foreign markets. They are now available in 80 countries around the world. Ziaja is appreciated by buyers in remote parts of the world: the Philippines, China, Japan and Chile. The Dr Irena Eris brand is present in nearly 60 countries and Inglot's stores can be seen, for instance, in Times Square in New York.

Polish TNT is an export hit. Nitro-Chem from Bydgoszcz has been unrivalled in that respect for years. It supplies explosives to the largest armies of the world: USA, Israel, Germany and France, and to the mining sector in RSA.

The third Polish export hit is the agricultural and food industry. Polish fruits, vegetables, poultry and beef are recognized around the world. Polish Maspex, a producer of juices and jams, is now present in 60 countries and Tymbark juices can be bought as far as in Vietnam. Poland is also a top European producer of tobacco. The Lublin region is home to the largest plantations. As much as 25% of Polish agricultural and food exports to Japan is goose down and feathers plucked by hand. We export 100 tonnes a year. A goose down and feather duvet costs up to 600 thousand yens (20 thousand zloty).

The most popular metal exported from Poland is copper. KGHM is one of the top ten producers of copper in the world. This is number one in our exports to China. KGHM also extracts silver. It is the third largest producer of silver in the world.

Only every tenth piece of furniture made in Poland stays here. This makes us a global power. It is only from China that Ikea orders more furniture than from Poland. However, Poland has its own furniture tycoons: Black Red White, Nowy Styl (specialising in chairs) and Forte export under their own brand. Poland is also a European windows and doors export leader. They are produced in Poland by Velux from Denmark and its efficient competitor is Polish Fakro – the number 2 producer of skylights in the world.

Polish tiles are also popular in Europe. Paradyż, Nowa Gala, Tubądzin also dispatch them to other continents. The export of amber has been growing. More than 70% of amber jewellery comes from Poland.



DOSTĘPNOŚĆ KOMUNIKACYJNA

Polska dynamicznie rozwija infrastrukturę transportową, zarówno drogową, kolejową, lotniczą, jak i morską.

Ze względu na strategiczną lokalizację na przecięciu głównych szlaków transportowych na linii północ-południe oraz wschód-zachód, a także coraz lepszą infrastrukturę transportową, Polska mocno akcentuje swoją silną pozycję na logistycznej mapie Europy. Świadczy o tym m.in. budowa Centralnego Portu Komunikacyjnego czy udział w inicjatywie Pasa i Szlaku.

- **50% wzrost finansowania inwestycji w ogólnoeuropejskie sieci infrastruktury transportowej, energetycznej i cyfrowej** w ramach programu CEF w latach 2021-2027
- **ponad 45 mld złotych** na budowę autostrad i dróg ekspresowych w Polsce w latach 2008-2014
- **ponad 67,5 mld złotych** na rozbudowę infrastruktury kolejowej w ramach Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych w latach 2014-2023
- **ponad 168 mld złotych** na budowę infrastruktury drogowej w latach 2014-2025
- **kolejne 1800 km dróg krajowych i ekspresowych** zostanie wybudowane do 2023 r.

▼ ENGLISH

TRANSPORT AVAILABILITY

Poland has been dynamically developing its road, railway, air and maritime transport infrastructure.

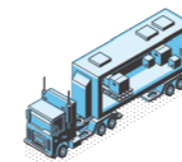
Due to the strategic location at the intersection of the main north-south and east-west transport routes, and improved transport infrastructure, Poland strongly emphasizes its strong position in the logistics map of Europe. This is illustrated by the construction of the Solidarity Transport Hub and the participation in the Belt and Road Initiative.

- **50% increase in financing investment in all-European transport, energy and digital infrastructure** under CEF programme in 2021-2027
- **more than PLN 45 billion** for the construction of highways and expressways in Poland in 2008-2014
- **more than PLN 67.5 billion** for the development of railway infrastructure under the Long-Term Railway Investments Programme in 2014-2023
- **more than PLN 168 billion** for the construction of road infrastructure in Poland in 2014-2025
- **1800 km national roads and expressways** will be built by 2023.



Polska infrastruktura transportowa – główne dane

Polish transport infrastructure – key numbers



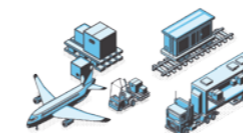
▲ **23,8 mld EUR** przeznaczono na infrastrukturę transportową (2014-2020)
EUR 23.8 billion was allocated to transport infrastructure (2014-2020)



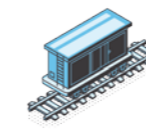
▲ Sektor transportu lotniczego rozwijał się średniorocznie na poziomie 3,7% w latach 2014-2019
Air transport sector was developing at an average annual rate of 3.7% in 2014-2019



▲ Inwestycje w transport morski w latach 2014-2020 wyniosły 6,5 mld PLN
Investments in maritime transport in 2014-2020 amounted to PLN 6.5 billion



▲ **21 multimodalnych hubów przeladunkowych**
21 multimodal transshipment hubs



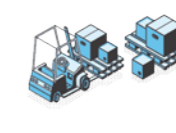
▲ **2014-2023 ponad 67,5 mld PLN** na inwestycje kolejowe
In 2014-2023 more than PLN 67.5 billion will be allocated to railway investments



▲ **1800 km dróg krajowych i ekspresowych** zostanie wybudowanych do 2023 roku
1800 km new national roads and expressways will be built by 2023



▲ **140 mld PLN** to planowane wydatki na budowę infrastruktury drogowej
PLN 140 billion of planned expenditure on road infrastructure construction



▲ **25 terminali przeladunkowych**
25 transshipment terminals



▲ **2 centra logistyczne**
2 logistics centres



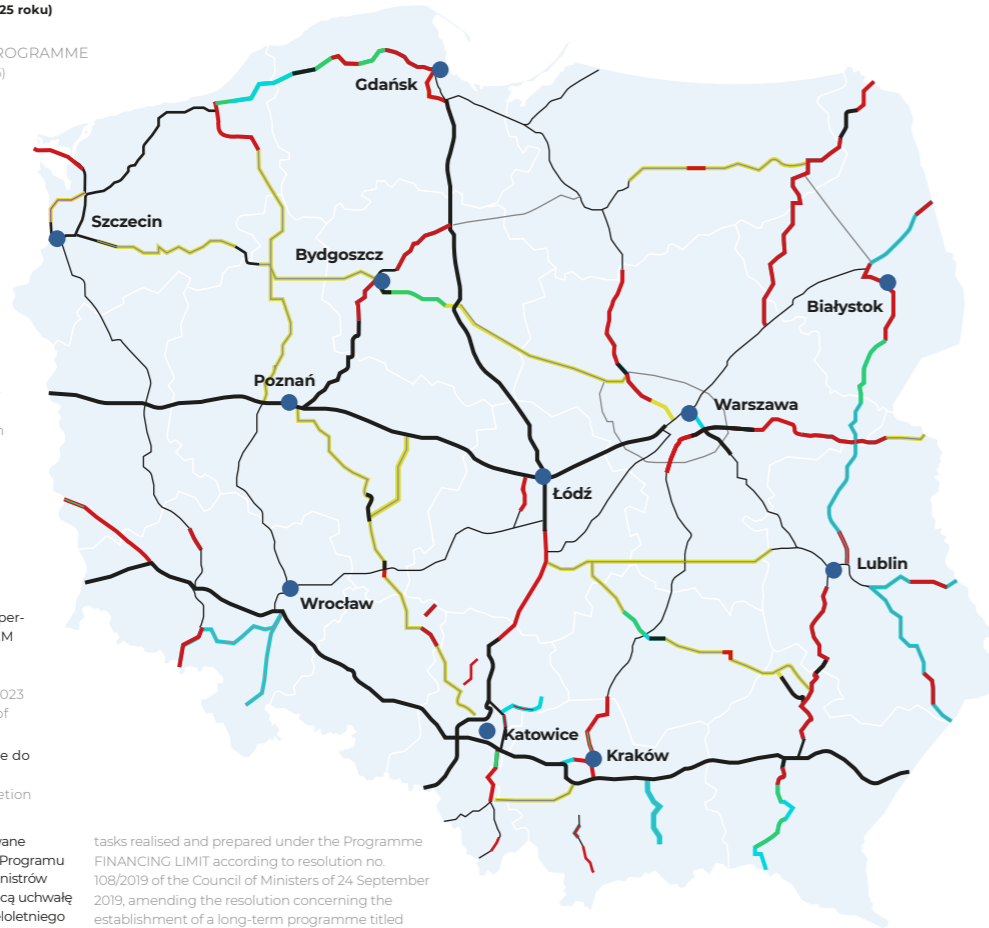
▲ **5 terminali kontenerowych**
5 container terminals

► **PROGRAM BUDOWY DRÓG KRAJOWYCH NA LATA 2014-2023 (z perspektywą do 2025 roku) STAN REALIZACYJNY I PLANOWANIA**
 ► NATIONAL ROAD CONSTRUCTION PROGRAMME FOR 2014-2023 (with a perspective until 2025) - COMPLETED AND PLANNED STATUS

OZNACZENIA: SIGNS:

Autostrady, drogi ekspresowe i inne drogi krajowe
 Motorways, expressways and other national roads

- odcinki dróg w eksploatacji / udostępnione kierowcom
sections of roads in use / available to drivers
- odcinki dróg w realizacji / od podpisania umowy
sections of roads under construction / from the date of the contract
- odcinki dróg w trakcie procedury przetargowej
sections of roads under tender procedure
- odcinki dróg w przygotowaniu
sections of roads under preparation
- zadania ujęte w „Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 roku)” poza LIMITEM FINANSOWYM dla Programu
tasks covered by the “National Road Construction Programme for 2014-2023 (with a perspective until 2025)” out of the Programme FINANCING LIMIT
- zadania które będą przygotowywane do realizacji w formule PPP
tasks to be prepared for PPP completion
- zadania realizowane oraz przygotowywane w ramach LIMITU FINANSOWEGO dla Programu zgodnie z uchwałą nr 108/2019 Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 roku, zmieniającą uchwałę w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2015 roku)”
tasks realised and prepared under the Programme FINANCING LIMIT according to resolution no. 108/2019 of the Council of Ministers of 24 September 2019, amending the resolution concerning the establishment of a long-term programme titled “National Road Construction Programme for 2014-2023 (with a perspective until 2025)”



Źródło: GDDKiA, 2021
Source: GDDKiA, 2021

▼ Most Rędziański we Wrocławiu | Rędziański Bridge in Wrocław



Realizacja ponad plan! w 2021 r.

Plan exceeded in 2021



o łącznej długości **PONAD 1373,4 KM** w realizacji na koniec 2021 r.
total length **EXCEEDING 1373.4 KM** under construction at the end of 2021

dotyczy to zadań PBDK i PB100
refers to PBDK and PB100 programmes

▼ Węzeł autostradowy – skrzyżowanie A1 i A2
Interchange – A1 and A2 motorways



INFRASTRUKTURA DROGOWA

Od wejścia Polski do UE w 2004 r. sieć dróg szybkiego ruchu wydłużyła się prawie ośmiokrotnie, autostrad czterokrotnie, a dróg ekspresowych szesnastokrotnie. W ciągu kilku lat Polska awansowała do europejskiej czołówki pod względem długości autostrad i tras szybkiego ruchu. Obecnie jesteśmy na piątym miejscu, wyprzedzani jedynie przez Niemcy, Francję, Włochy i Hiszpanię. W planach zaś jest wybudowanie w latach 2022-2026, blisko 2 tys. km nowych dróg ekspresowych i autostrad!

▼ ENGLISH
ROAD INFRASTRUCTURE

Since Poland joined the EU in 2004, the length of the network of high-speed roads has increased nearly eight times, of motorways - four times, and of expressways - sixteen times. Over a few years Poland was promoted to a leading position in Europe in terms of the length of motorways and high-speed roads. At present, Poland is fifth in the ranking, right after Germany, France, Italy and Spain. Nearly 2 000 km of new expressways and motorways are planned to be constructed in 2022-2026!

▼ Pociąg POLREGIO S.A. | Pociąg POLREGIO S.A.



INFRASTRUKTURA KOLEJOWA

Na koniec 2020 r. istniało w Polsce ponad 19,3 tys. km linii kolejowych. W ostatnich latach nastąpiły znaczące inwestycje w infrastrukturę oraz tabor kolejowy:

- zmodernizowano wiele dworców kolejowych
- zakupione zostały nowoczesne zespoły trakcyjne (Pendolino, Dart, Flirt, Impuls)
- PKP Cargo zakupiło nowoczesne lokomotywy Gama.

W ramach Krajowego Programu Kolejowego 2014-2023 Polska wyda blisko 76 mld złotych na inwestycje w kolejnictwo. PKP PLK zakłada kontynuację modernizacji i rewitalizacji istniejącej sieci kolejowej, w tym szybkiej kolei między największymi miastami. Zakładane prędkości przejazdowe mają wynosić 160 km/h dla połączeń pasażerskich oraz 120 km/h dla połączeń towarowych.

▼ ENGLISH

RAILWAY INFRASTRUCTURE

At the end of 2021 Poland had more than 19,300 km of railway lines. Recently, significant investments have been made in railway infrastructure and rolling stock:

- many railway stations have been modernised
- modern electric multiple units have been purchased (Pendolino, Dart, Flirt, Impuls)
- PKP Cargo purchased modern Gama locomotives.

Under the National Railway Programme 2014-2023, Poland will spend nearly PLN 76 billion on railway investments. PKP PLK assumes continued modernisation and revitalisation of the existing railway network, including fast railway connections between the largest cities. The assumed transport speed will be 160 km/h for passenger connections and 120 km/h for freight trains.

KOLEJOWE TERMINALE PRZEŁADUNKOWE

PKP Cargo to drugi największy towarowy przewoźnik w UE, który dysponuje:

- 25 terminalami przeładunkowymi w najważniejszych punktach w Polsce – 6 z nich znajduje się w pobliżu granicy wschodniej
- 2 centrami logistycznymi
 - PKP Cargo Małaszewicze posiada obecnie 4 w pełni funkcjonalne terminale, które umożliwiają przeładunek wszelkich towarów masowych i sztukowych
 - Medyka-Żurawica – centrum logistyczne na granicy z Ukrainą
- 5 terminalami kontenerowymi

▼ ENGLISH

RAILWAY TRANSSHIPMENT TERMINALS

PKP Cargo is the second largest freight carrier in the EU having at its disposal:

- 25 transshipment terminals in the most important points in Poland – 6 near the eastern border
- 2 logistics centres
 - PKP Cargo Małaszewicze now has 4 fully functional terminals allowing transshipment of all kinds of goods in bulk and in pieces
 - Medyka-Żurawica – logistics centre on the border with Ukraine
- 5 container terminals

PRZEWÓZ TOWARÓW KOLEJĄ

Z danych Urzędu Transportu Kolejowego wynika, że łączna masa, przewiezionych w 2021 r., towarów wyniosła 243,61 mln ton. Największy wpływ na wyniki przewozowe miał transport towarów masowych. W związku z mniejszym zapotrzebowaniem na kruszywa czy węgiel, zauważalny jest wzrost



Terminale przeładunkowe w Polsce

Transshipment terminals in Poland

udziału przewozów intermodalnych. Dzięki wsparciu z funduszy unijnych, przeznaczonych na projekty związane z przewozami intermodalnymi, zauważyć można duże inwestycje przewoźników w tabor dostosowany do przewozu kontenerów.

▼ ENGLISH

RAIL FREIGHT TRANSPORT

Data provided by the Railway Transport Office indicates that in 2021 in total 243.61 million tonnes of cargo were transported. The largest impact on the transport results was that of bulk goods. In connection with a lower requirement for aggregate or coal, an increased share of intermodal carriages can be observed. Thanks to support offered by EU funds allocated to projects connected with intermodal transport, carriers were able to make large investments in rolling stock adapted for the needs of transporting containers.

▼ Port Gdańsk | Gdańsk port



TRANSPORT MORSKI

Polska posiada 3 morskie terminale przeładunkowe.

Port Szczecin-Świnoujście – istotną pozycją w ofercie obu portów jest obsługa ładunków drobnicowych, przeładowywanych metodą konwencjonalną, także w kontenerach i w systemie ro-ro. Od lat funkcjonują wypracowane i doskonale sprawdzające się w praktyce ciągi logistyczne na przewóz ładunków drobnicowych.

Infrastruktura portowa, zarówno w Szczecinie jak i w Świnoujściu, pozwala na obsługę kontenerów i innych jednostek ładunkowych. Roczna zdolność przeładunkowa terminalu wynosi 200 000 TEU.

W zakresie oferty żeglugowej Szczecin oferuje regularne połączenia żeglugowe do krajów skandynaw-



▲ Port w Gdyni | Port in Gdynia

skich, Wielkiej Brytanii, Irlandii i Rosji oraz kontenerowe połączenia dowozowe do największych portów bazowych – Hamburg, Bremenhaven oraz Rotterdam. Z kolei ze Świnoujścia oferowanych jest 10 odciej dziennie promów do Szwecji (Ystad i Trelleborg) oraz regularne połączenia żeglugowe do Norwegii.

Port Gdynia – przeładował w 2021 r. rekordowe 26,7 mln ton ładunków. Jest to nowoczesny port uniwersalny, specjalizujący się w obsłudze ładunków drobnicowych, w tym głównie zjednostkowanych, przewożonych w kontenerach i w systemie ro-ro, w oparciu o rozwiniętą sieć połączeń multimodalnych z zapleczem, regularne linie żeglugowe bliskiego zasięgu oraz połączenia promowe (terminal promowy). Gdyniński port jest ważnym ogniwem VI Korytarza Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T.

Port DCT Gdańsk – roczna przepustowość terminala: ponad 3 mln TEU, powierzchnia składowa: 64 000 TEU, roczna przepustowość bocznic kolejowej: 780 000 TEU. W 2021 r. terminal kontenerowy przeładował ponad 2,1 mln TEU. Ten rekordowy wynik na stałe wpisał DCT na mapę najważniejszych terminali kontenerowych na świecie i zapewnił mu pozycję największego pod względem przeładunków terminalu kontenerowego na Bałtyku.

Przeładunki w polskich portach morskich w 2021 r. wyniosły 113 mln ton. Obecnie wdrażany jest też plan wykonania przekopu Mierzei Wiślanej, który połączy Zalew i Bałtyk dla żeglugi transportowej i turystycznej oraz zwiększy udziału żeglugi śródlądowej w transporcie.

▼ ENGLISH

MARITIME TRANSPORT

Poland has 3 maritime transshipment terminals.

Szczecin-Świnoujście port – a significant element offered by both ports is conventional handling of general cargo, also in containers and ro-ro cargo handling. Well-designed and proving excellent in practice general cargo logistics chains have been in operation for many years. Port infrastructure, both in Szczecin and in Świnoujście, makes it possible to handle containers and other loading units. The annual transshipment capacity of the terminal is 200,000 TEU. As regards shipping services, Szczecin offers regular shipping connections to Scandinavian countries, the United Kingdom, Ireland and Russia and container feeder connections to major base ports such as Hamburg, Bremenhaven and Rotterdam. In turn, Świnoujście offers 10 departures of ferries to Sweden (Ystad and Trelleborg) a day and regular shipping connections to Norway.

Gdynia port – in 2021 handled record-breaking 26,7 million tonnes of cargo. This is a modern universal port specialising in general cargo handling, including mainly in transport units, carried in containers and in the ro-ro system, based on a developed network of multimodal connections with backup facilities, regular short sea shipping lines and ferries (ferry terminal). The port in Gdynia is an important element of the 6th Corridor of the Trans-European Transport Network TEN-T.

Gdańsk DCT port – annual capacity of the terminal: more than 3 million TEU, storage area: 64 000 TEU, annual capacity of the railway side track: 780 000 TEU. In 2021 the container terminal handled more than 2,1 million TEU. This record-breaking result permanently put DCT on the map of most important container terminals in the world and made it the largest container transshipment terminal on the Baltic Sea.

In 2021 Polish seaports handled 113 million tonnes of cargo. At present, the plan of digging a canal on the Vistula Spit is being implemented. It will connect the Vistula Lagoon and the Baltic for the needs of transport and tourist shipping and increase the share of inland shipping in transportation.

▼ Port Gdańsk | Gdańsk port





TRANSPORT LOTNICZY

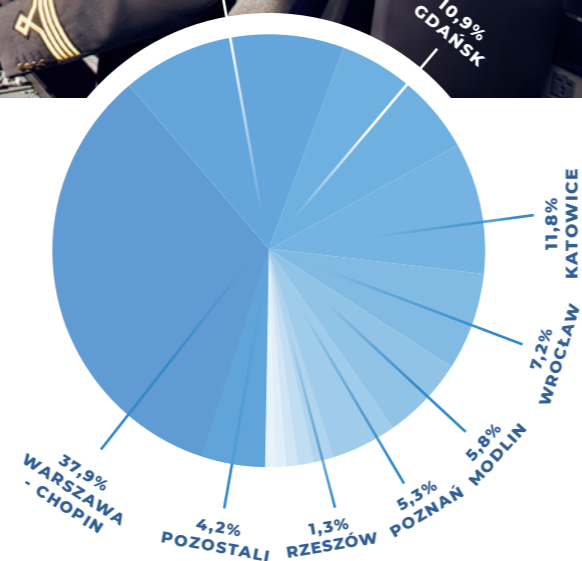
W Polsce funkcjonuje kilkanaście międzynarodowych portów lotniczych. Największe lotnisko – warszawskie Okęcie, obok lotnisk w Krakowie i Gdańsku, jest również ważnym hubem przeładunkowym dla lotniczego transportu towarowego. Przy warszawskim lotnisku Chopina funkcjonuje terminal cargo, obsługiwany przez firmę DHL Express.

Z danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego wynika, że w ciągu 2021 r. w polskich portach lotniczych obsłużono ponad 19,6 mln pasażerów. Najwięcej osób obsłużyły: Lotnisko Chopina w Warszawie – 7,4 mln pasażerów, Port Lotniczy Kraków-Balice – 3,1 mln pasażerów, Port Lotniczy Gdańsk – 2,1 mln pasażerów.

▼ ENGLISH

AIR TRANSPORT

Poland has more than ten international airports. The largest airport – Okęcie in Warsaw, alongside airports in Kraków and Gdańsk, is also an important air freight transport hub. A cargo terminal serviced by DHL Express operates at the Chopin airport in Warsaw.



Udział w ruchu, 2021 r. Participation in air traffic in 2021

According to data provided by the Civil Aviation Authority, in the 2021, Polish airports provided is services to more than 19.6 million passengers. The highest number of passengers were served at: the Chopin Airport in Warsaw – 7.4 million passengers, the Kraków-Balice Airport – 3.1 million passengers, and the Gdańsk Airport – 2.1 million passengers.

Źródło | Source: https://www.ulc.gov.pl/_download/statystyki/wg_portow_lotniczych_4kw2021.pdf

RYNEK PRACY

KOSZTY PRACY

Jednym z najważniejszych parametrów, decydujących o atrakcyjności inwestycyjnej danego kraju czy regionu, są koszty pracy. Różnice w stawkach godzinowych pomiędzy poszczególnymi krajami UE są bardzo duże. W 2021 r. średni godzinowy koszt pracy wyniósł w UE 29,1 euro, zaś w strefie euro 32,8 euro. Najwyższą średnią stawkę miała Dania – 46,9 euro, a najniższą Bułgaria – 7 euro. W Polsce koszt ten wyniósł 11,5 euro.



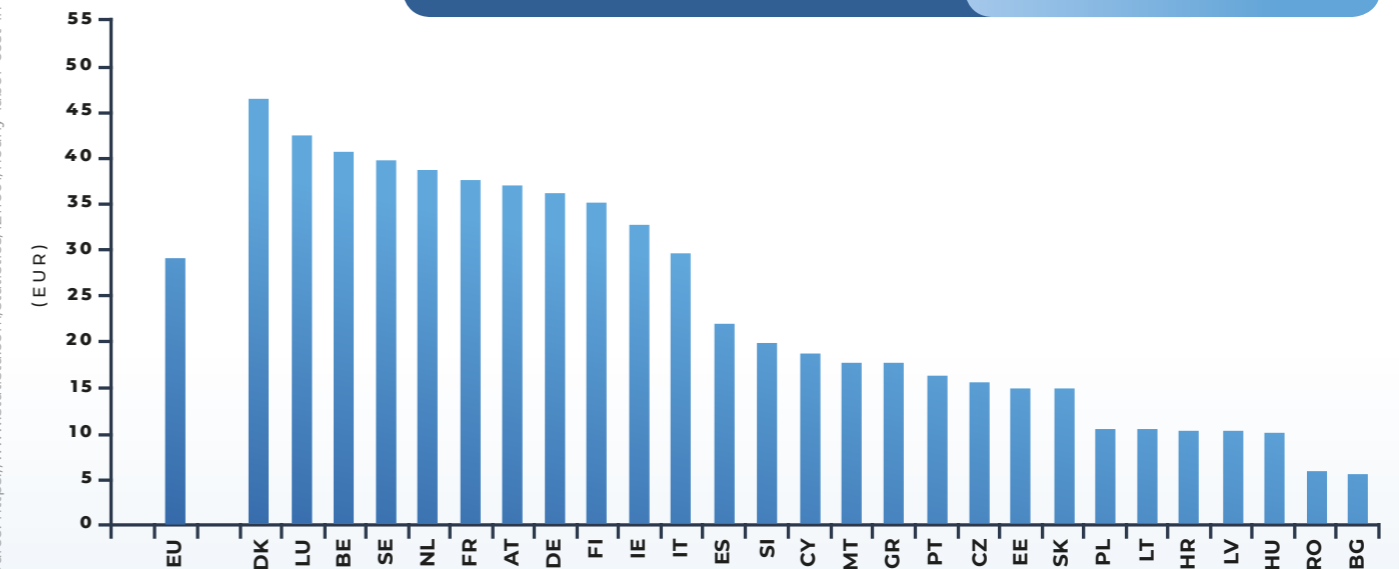
▼ ENGLISH

EMPLOYMENT MARKET COST OF LABOUR

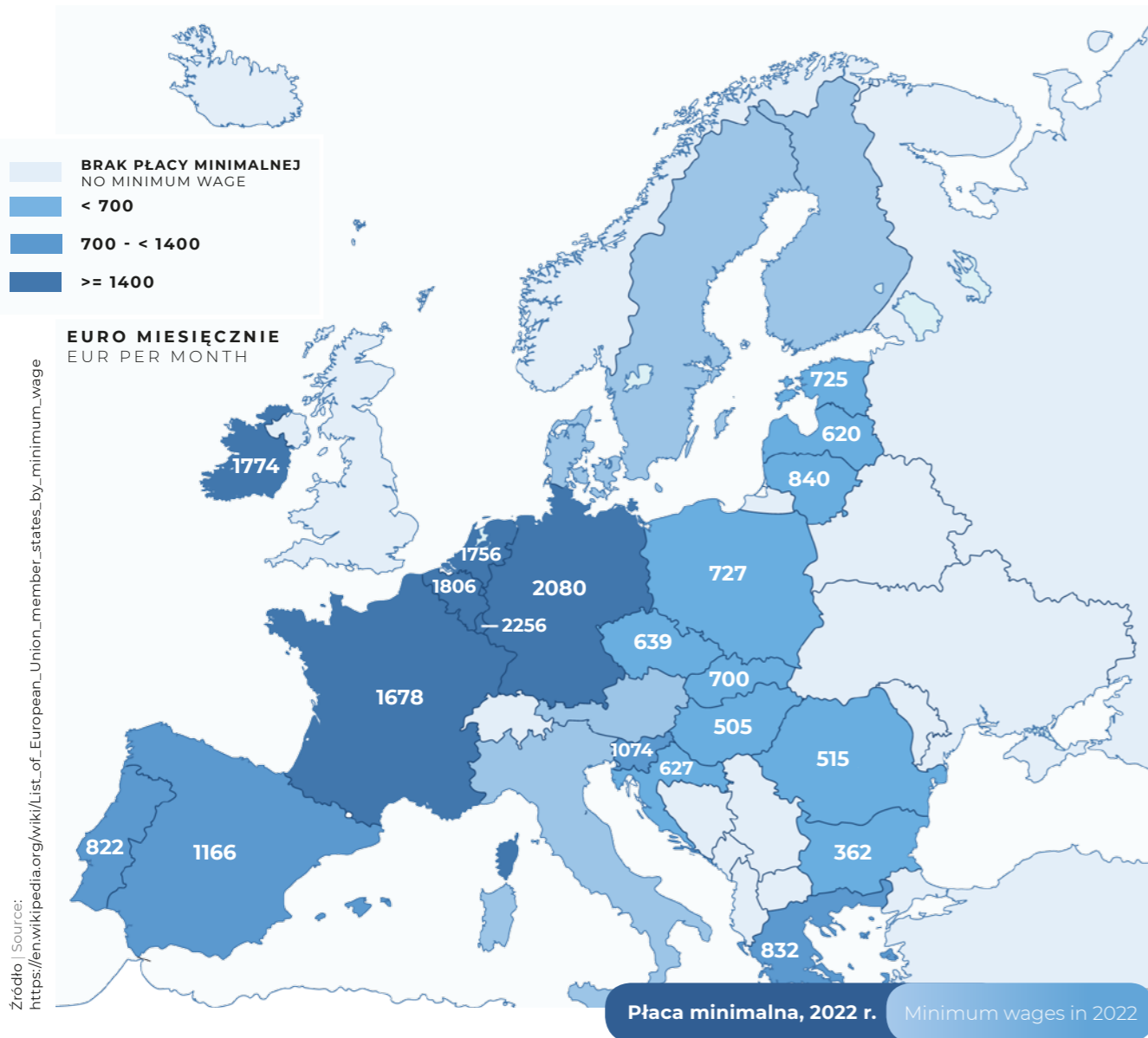
One of the most important parameters determining the attractiveness of a specific country or region to investors is the cost of labour. Hourly rates strongly differ between respective member states of the EU. In 2021, the average hourly labor cost in the EU was EUR 29.1 and EUR 32.8 in the euro area. The highest average rate was in Denmark – EUR 46.9, and the lowest in Bulgaria – EUR 7. In Poland, the cost was EUR 11.5.



Przeciętne godzinowe koszty pracy, 2021 r. Average hourly labour cost in 2021



Źródło: <https://www.statista.com/statistics/1211601/hourly-labor-cost-in-europe/>
Source: <https://www.statista.com/statistics/1211601/hourly-labor-cost-in-europe/>



PŁACE

Wartość płacy minimalnej na dzień 20 października 2022 r. wynosiła od 362 euro (Bułgaria) do 2256 euro (Luksemburg). Polska osiągnęła wartość nominalną płacy minimalnej na poziomie 727 euro. Przeciętne miesięczne wynagrodzenie w sektorze przedsiębiorstw w III kwartale 2022 r. wyniosło 6736 zł, a liczba pracujących 9 mln 650 tys. osób.

▼ ENGLISH

PAY

The value of the minimum wage as of October 20, 2022 ranged from EUR 362 (Bulgaria) to EUR 2256 (Luxembourg). Poland has achieved a nominal minimum wage of EUR 727. The average monthly salary in the enterprise sector in the third quarter of 2022 was PLN 6 736, and the number of employees was 9 million 650 thousand.



STOPA BEZROBOCIA

Stopa bezrobocia w lipcu 2022 r. w Polsce wyniosła 2,6% (444 tys. osób). Niższy wskaźnik niż Polska zanotował tylko jeden kraj – Czechy.

Kraje Unii Europejskiej znacząco różnią się wielkością bezrobocia. Najniższą stopę odnotowano w: Czechach (2,3%), Polsce (2,6%), na Malcie (2,9%) oraz w Niemczech (2,9%). Natomiast najwyższą w: Hiszpanii (12,6%), Grecji (11,4%) i na Cyprze (8%).

▼ ENGLISH

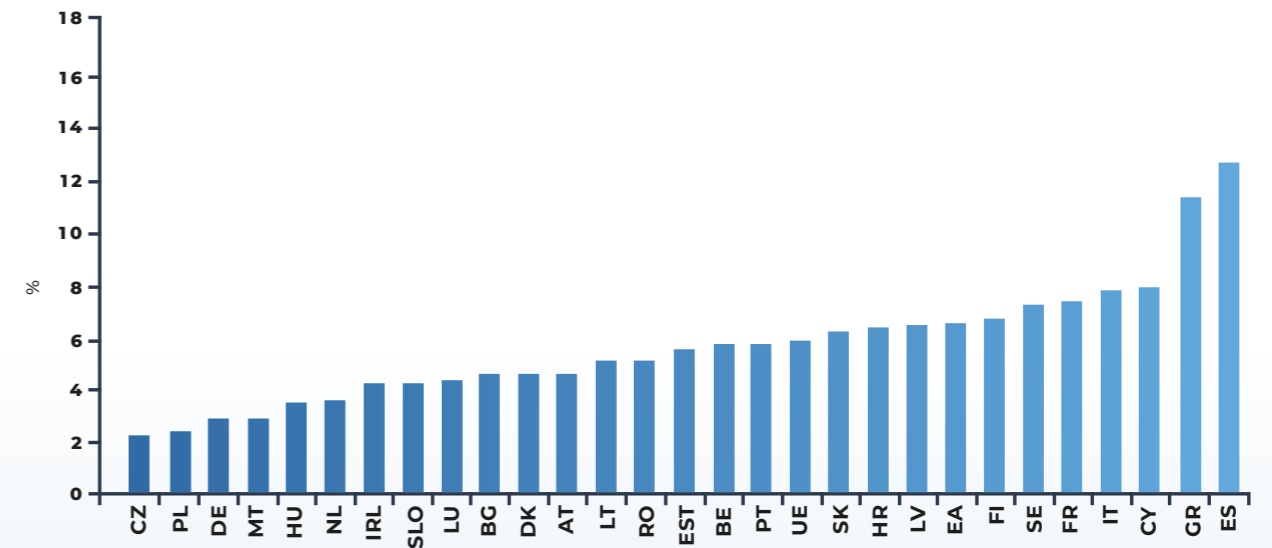
RATE OF UNEMPLOYMENT

The unemployment rate in July 2022 in Poland was 2.6% (444 000 people). Only one country - Czechia - had lower unemployment rates than Poland.

The rates differ considerably between EU member states. The lowest rate of unemployment was noted in: Czechia (2.3%), Poland (2.6%), Malta (2.9%) and Germany (2.9%). By contrast, the highest was recorded in: Spain (12.6%), Greece (11.4%) and Cyprus (8%).

Stopa bezrobocia, lipiec 2022 r. (%)

Unemployment rate, July 2022 (%)



ROZDZIAŁ 2 INFRASTRUKTURA DROGOWA

CHAPTER 2 | INFRASTRUKTURA DROGOWA



Zakopianka E77 | Zakopianka E77

▼ Trasa Siekierkowska, węzeł Czerniakowska w Warszawie | Trasa Siekierkowska, węzeł Czerniakowska w Warszawie



Transformacja ustrojowa 1989 r. zastała Polskę z 216 tys. km dróg, z czego 181 tys. km miało nawierzchnie ulepszone. Otwarcie granic i „powrót do Europy” stworzyły nowe perspektywy, ale równocześnie postawiły wielkie wyzwania. Geograficzne usytuowanie dawało możliwość odegrania kluczowej roli w wymianie gospodarczej pomiędzy wschodem, a zachodem Europy. Niosło to ze sobą z jednej strony ogromną szansę na rozwój, a z drugiej wymagało wybudowania dróg mających odpowiednią jakość i przepustowość.

Dlatego dość szybko, szczególnie biorąc pod uwagę sytuację polityczną, przyjęto Program Budowy Autostrad. Pierwotny projekt powstał w 1993 r., a w rok później sejm uchwalił ustawę o autostradach płatnych, która powoływała również do życia Agencję Budowy i Eksploatacji Autostrad (poprzednik Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad - GDDKiA).

▼ ENGLISH

Transformacja ustrojowa 1989 r. zastała Polskę z 216 tys. km dróg, z czego 181 tys. km miało nawierzchnie ulepszone. Otwarcie granic i „powrót do Europy” stworzyły nowe perspektywy, ale równocześnie postawiły wielkie wyzwania. Geograficzne usytuowanie dawało możliwość odegrania kluczowej roli w wymianie gospodarczej pomiędzy wschodem, a zachodem Europy. Niosło to ze sobą z jednej strony ogromną szansę na rozwój, a z drugiej wymagało wybudowania dróg mających odpowiednią jakość i przepustowość.

Dlatego dość szybko, szczególnie biorąc pod uwagę sytuację polityczną, przyjęto Program Budowy Autostrad. Pierwotny projekt powstał w 1993 roku, a w rok później sejm uchwalił ustawę o autostradach płatnych, która powoływała również do życia Agencję Budowy i Eksploatacji Autostrad (poprzednik Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad - GDDKiA).



▲ Trasa Siekierkowska, Warszawa | Trasa Siekierkowska, Warszawa

W 1994 r. gęstość sieci drogowej przekroczyła poziom 110 km/100 km², co przy średnim wskaźniku w Unii Europejskiej na poziomie 130 km/100 km² było wynikiem bardzo dobrym. Jednak podstawowym problemem była nie ilość dróg, lecz ich jakość. Większość miała charakter lokalny, a tzw. współczynnik autostrad, który w Unii Europejskiej wynosił ok. 1,2%, był w Polsce 10 razy mniejszy! Jednym z głównych mankamentów polskiej sieci komunikacyjnej była ponadto zbyt mała nośność dróg. Większość z nich została przystosowana do ruchu o nacisku 80 kN lub 100 kN na oś, podczas gdy normy UE wynoszą 115 kN na oś. Problem ten do dzisiaj w pewnym, chociaż już dużo mniejszym stopniu, dotyka nasze drogownictwo.

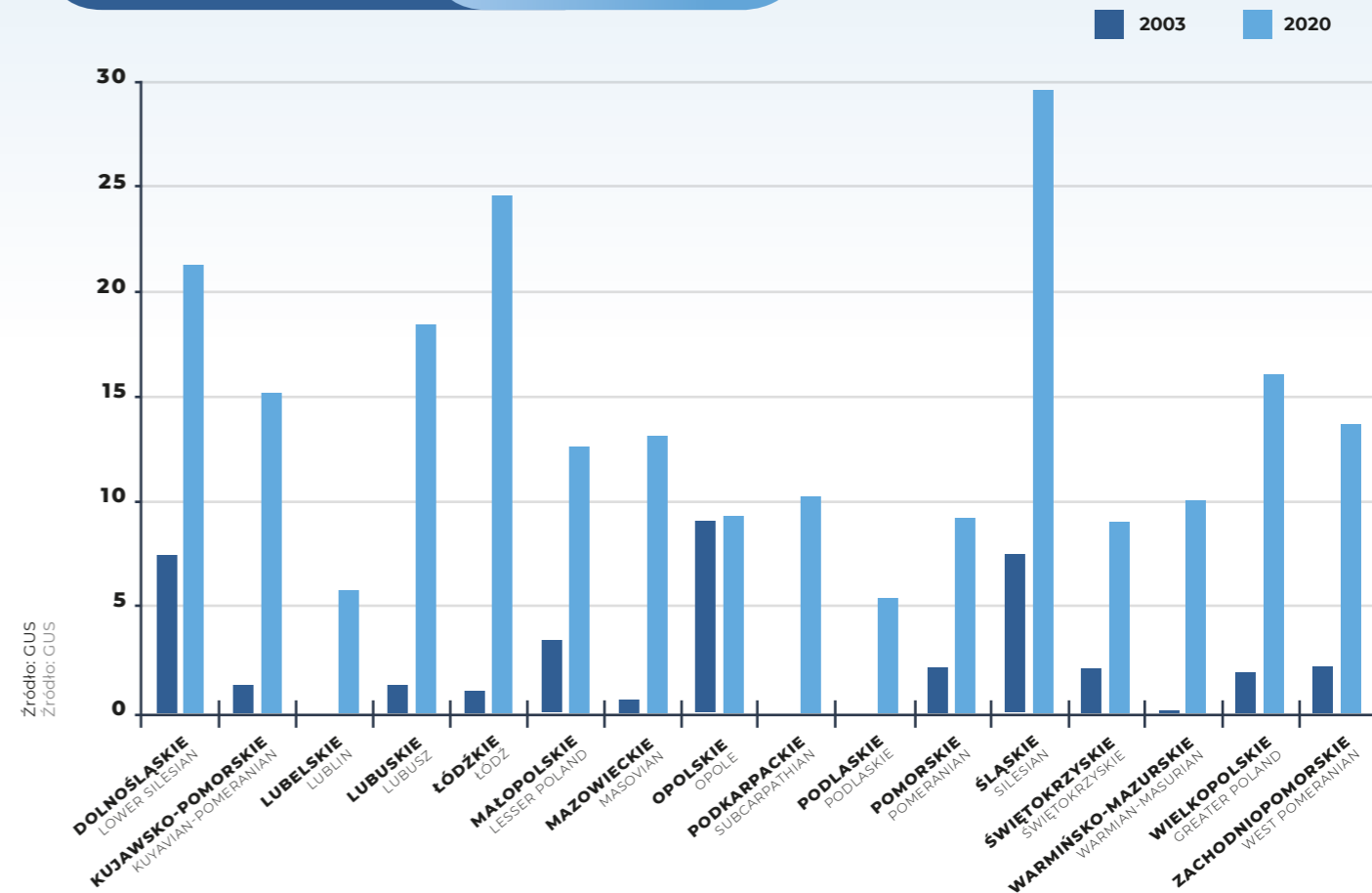
Szukając sposobów na pozyskanie środków finansowych, postanowiono skorzystać z formuły partnerstwa publiczno-prywatnego (PPP).

Na pierwszy ogień poszedł odcinek autostrady A4 Katowice-Kraków. W 1995 r. Agencja Budowy i Eksploatacji Autostrad rozpoczęła postępowanie przetargowe, a 19 września 1997 r. podpisana została umowa ze Stalexport S.A. W zamian za przyznaną na 30 lat koncesję obejmującą przede wszystkim wpływy z opłat za przejazd, spółka zobowiązała się do przebudowy oraz bieżącego utrzymania 60-kilometrowego odcinka A4.

Drugą umowę zawarto z Autostradą Wielkopolską S.A. Obejmowała ona budowę i eksploatację autostrady A2 na 255-kilometrowym odcinku pomiędzy Świeckiem, a Koninem. W późniejszym okresie, po pewnych modyfikacjach zasad PPP, podpisano jeszcze umowę z Gdańsk Transport Company S.A., dotyczącą trasy A1 pomiędzy Trójmiastem, a Toruniem.

Długość dróg ekspresowych i autostrad na 1000 km² lata 2003 i 2020

Długość dróg ekspresowych i autostrad na 1000 km² lata 2003 i 2020



Źródło: GUS

▼ ENGLISH

W 1994 roku gęstość sieci drogowej przekroczyła poziom 110 km/100 km², co przy średnim wskaźniku w Unii Europejskiej na poziomie 130 km/100 km² było wynikiem bardzo dobrym. Jednak podstawowym problemem była nie ilość dróg, lecz ich jakość. Większość miała charakter lokalny, a tzw. współczynnik autostrad, który w Unii Europejskiej wynosił ok. 1,2%, był w Polsce 10 razy mniejszy! Jednym z głównych mankamentów polskiej sieci komunikacyjnej była ponadto zbyt mała nośność dróg. Większość z nich została przystosowana do ruchu o nacisku 80 kN lub 100 kN na oś, podczas gdy normy UE wynoszą 115 kN na oś. Problem ten do dzisiaj w pewnym, chociaż już dużo mniejszym stopniu, dotyka nasze drogownictwo.

Szukając sposobów na pozyskanie środków finansowych, postanowiono skorzystać z for-

muły partnerstwa publiczno-prywatnego (PPP). Na pierwszy ogień poszedł odcinek autostrady A4 Katowice-Kraków. W 1995 roku Agencja Budowy i Eksploatacji Autostrad rozpoczęła postępowanie przetargowe, a 19 września 1997 roku podpisana została umowa ze Stalexport S.A. W zamian za przyznaną na 30 lat koncesję obejmującą przede wszystkim wpływy z opłat za przejazd, spółka zobowiązała się do przebudowy oraz bieżącego utrzymania 60-kilometrowego odcinka A4.

Drugą umowę zawarto z Autostradą Wielkopolską SA. Obejmowała ona budowę i eksploatację autostrady A2 na 255-kilometrowym odcinku pomiędzy Świeckiem, a Koninem. W późniejszym okresie, po pewnych modyfikacjach zasad PPP, podpisano jeszcze umowę z Gdańsk Transport Company SA, dotyczącą trasy A1 pomiędzy Trójmiastem, a Toruniem.



▲ Autostrada A2, węzeł Grodzisk Mazowiecki | Autostrada A2, węzeł Grodzisk Mazowiecki

W latach 90. XX w. rozpoczął się także żmudny proces niwelowania różnic w budownictwie mostowym, jakie nas dzieliły w stosunku do rozwiniętej techniki światowej. Intensywny rozwój motoryzacji w Polsce wymusił konieczność tworzenia nowych obiektów. Nie obyło się jednak bez kosztów społecznych — sporo rodzimych firm nie sprostało narzuconym przez konkurencję warunkom i upadło.

Przystąpienie Polski do Unii Europejskiej oraz możliwość uzyskania znaczących środków inwestycyjnych spowodowały pojawienie się realnej szansy na inwestycje drogowe na dużą skalę. Pierwsze poważne plany rozwoju sieci drogowej zostały przedstawione w 2006 r. W październiku

2007 r. wprowadzono korektę związaną z organizacją w Polsce i na Ukrainie piłkarskich Mistrzostw Europy w 2012 r. Przed ich rozpoczęciem powstać miało ponad 1,6 tys. km autostrad i prawie 1,4 km dróg ekspresowych oraz co najmniej 54 obwodnice miast o łącznej długości około 428 km. Ten bardzo ambitny plan od początku budził duże obawy o możliwość jego zrealizowania. Chociaż okazały się one uzasadnione, to i tak skala rozpoczętych, realizowanych i zakończonych inwestycji drogowych była największa w historii naszego kraju.

Główne założenia zawarto w dwóch opracowaniach – „Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025” oraz powstała w 2013 r. „Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku z perspektywą roz-

woju do 2030 roku”. Zakładały one stworzenie spójnego systemu autostrad i dróg ekspresowych, który odpowiadałby zarówno potrzebom komunikacji wewnętrznej, jak i wymogom kraju tranzytowego. Bardziej szczegółowe analizy rozwoju infrastruktury zawierały „Narodowe Programy Budowy Dróg”. Przedstawiały one konkretne inwestycje, które miały być realizowane na szczeblu „centralnym”, głównie dotyczące budowy autostrad i tras ekspresowych. Drogom gminnym i powiatowym poświęcono natomiast „Narodowe Programy Przebudowy Dróg Lokalnych”. Oba rodzaje dokumentów tworzone głównie w kontekście tzw. unijnych perspektyw finansowych na poszczególne lata.

Zarządcy autostrad w Polsce

Zarządcy autostrad in Poland



▼ Autostrada A2, węzeł Wiskitki | Autostrada A2, węzeł Wiskitki





▲ Autostrada A1, MOP Krzyżanów
Autostrada A1, MOP Krzyżanów

▲ Autostrada A1, MOP Krzyżanów | Autostrada A1, MOP Krzyżanów

▲ Autostrada A1, OUA Pełplin | Autostrada A1, OUA Pełplin

▼ ENGLISH

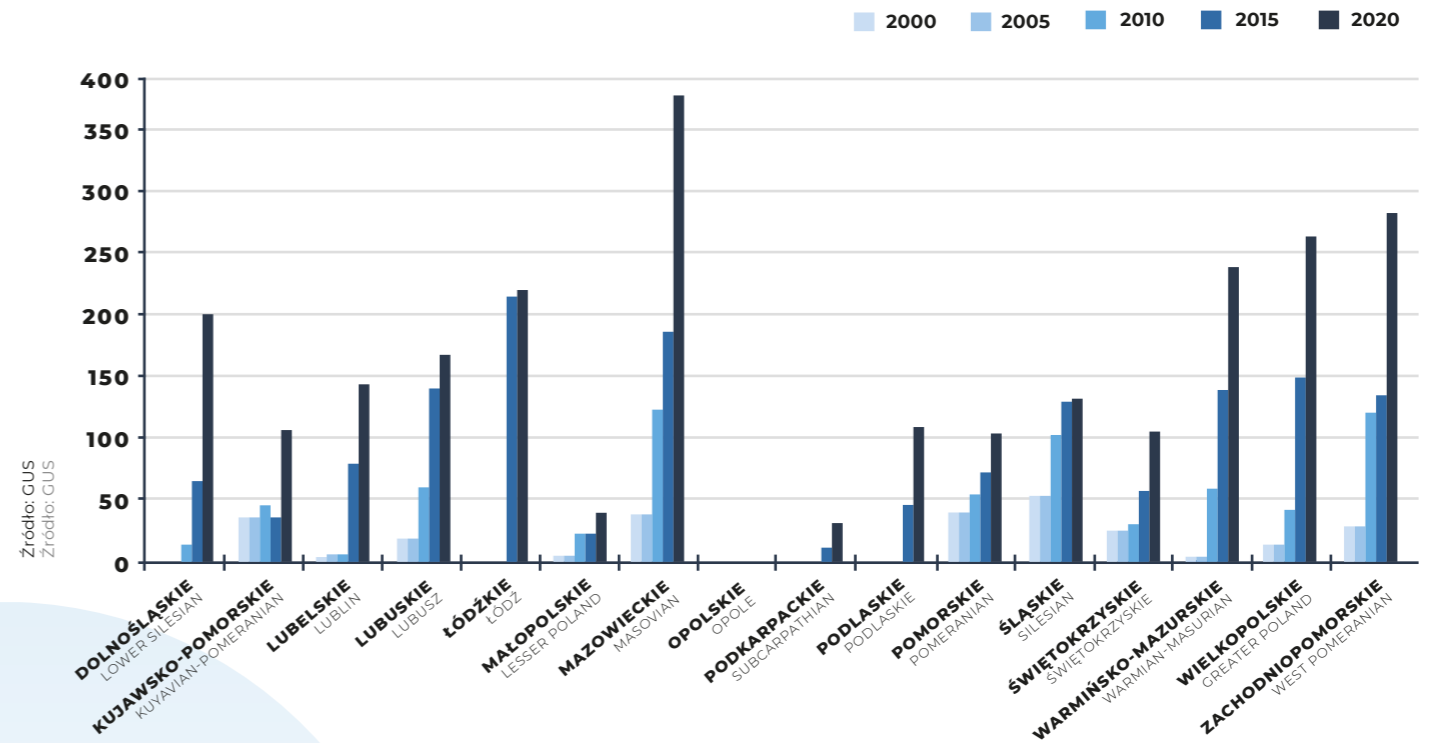
W latach 90. XX wieku rozpoczął się także żmudny proces niwelowania różnic w budownictwie mostowym, jakie nas dzieliły w stosunku do rozwiniętej techniki światowej. Intensywny rozwój motoryzacji w Polsce wymusił konieczność tworzenia nowych obiektów. Nie obyło się jednak bez kosztów społecznych — sporo rodzimych firm nie sprostało narzuconym przez konkurencję warunkom i upadło.

Przystąpienie Polski do Unii Europejskiej oraz możliwość uzyskania znaczących środków inwestycyjnych spowodowały pojawienie się realnej szansy na inwestycje drogowe na dużą skalę. Pierwsze poważne plany rozwoju sieci drogowej zostały przedstawione w 2006 roku. W październiku 2007 roku wprowadzono korektę związaną z organizacją w Polsce i na Ukrainie piłkarskich Mistrzostw Europy w 2012 roku. Przed ich rozpoczęciem powstać miało ponad 1,6 tys. km autostrad i prawie 1,4 km dróg ekspresowych oraz co najmniej 54 obwodnice miast o łącznej długości około 428 km. Ten bardzo ambitny plan od początku budził duże obawy o możliwość jego zrealizowania. Chociaż okazały się one uzasadnione, to i tak skala rozpoczętych, realizowanych i zakończonych inwestycji drogowych była największa w historii naszego kraju.

Główne założenia zawarto w dwóch opracowaniach – „Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025” oraz powstała w 2013 roku „Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku z perspektywą rozwoju do 2030 roku”. Zakładały one stworzenie spójnego systemu autostrad i dróg ekspresowych, który odpowiadałby zarówno potrzebom komunikacji wewnętrznej, jak i wymogom kraju tranzytowego. Bardziej szczegółowe analizy rozwoju infrastruktury zawierały „Narodowe Programy Budowy Dróg”. Przedstawiały one konkretne inwestycje, które miały być realizowane na szczeblu „centralnym”, głównie dotyczące budowy autostrad i tras ekspresowych. Drogom gminnym i powiatowym poświęcono natomiast „Narodowe Programy Przebudowy Dróg Lokalnych”. Oba rodzaje dokumentów tworzone głównie w kontekście tzw. unijnych perspektyw finansowych na poszczególne lata.

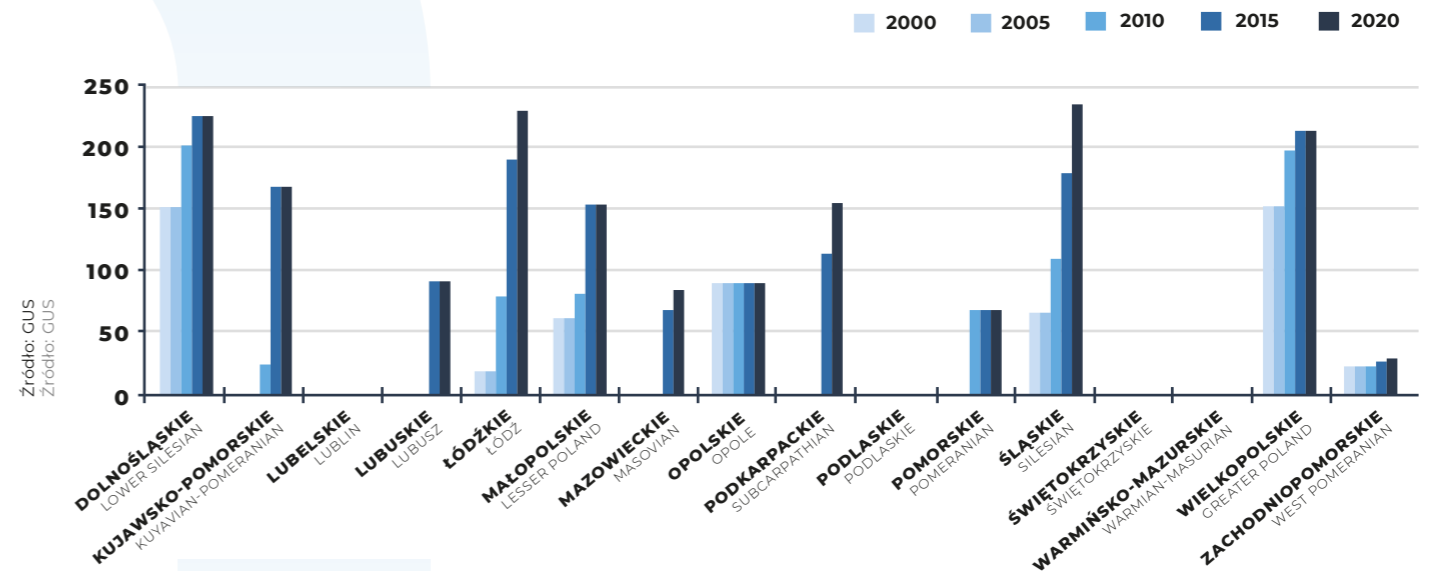
Długość dróg ekspresowych w poszczególnych województwach lata 2000-2020

Długość dróg ekspresowych w poszczególnych województwach lata 2000-2020



Długość autostrad w poszczególnych województwach lata 2000-2020

Długość autostrad w poszczególnych województwach lata 2000-2020





▲ Węzeł autostradowy łączący A1 oraz A4, Gliwice | Węzeł autostradowy łączący A1 oraz A4, Gliwice



▲ Autostrada A1 | Autostrada A1

Głównym kryterium, mającym fundamentalne znaczenie dla rozpoczęcia inwestycji było znajdowanie się drogi w tworzonej sieci komunikacyjnej pomiędzy dużymi miastami i umożliwiającej swobodny ruch tranzytowy. Za kluczowe trasy uznano:

- **autostradę A4** – rozpoczynającą się w Jędrzychowicach koło Zgorzelca, gdzie łączy się z niemiecką autostradą z kierunku Drezna. Przebiega przez południową Polskę (Legnicę, Wrocław, Opole, Gliwice, Katowice, Kraków, Tarnów, Dębicę, Rzeszów) do przejścia granicznego na Ukrainę Korczowa-Krakowiec. A4 ma długość ponad 670 km, a włączając Autostradową Obwodnicą Wrocławia liczy ponad 780 km;

- **autostradę A2** – przebiegającą od Świecka (gdzie łączy się z niemiecką autostradą A12 w kierunku Berlina) przez Poznań, Konin i Warszawę. W okolicy Strykowa krzyżuje się z autostradą A1. Do tego ciągu komunikacyjnego można zaliczyć również S2, znaną także jako Południową Obwodnicę Warszawy;

- **autostradę A1** – historycznie nazywaną również Autostradą Bursztynową, łączącą północne i południowe krańce Polski: z Trójmiasta przez Toruń, Łódź, Częstochowę, Pyrzowice, Gliwice do granicy polsko-czeskiej w Gorzyczkach;

- **drogę ekspresową S3** – podobnie jak A1 łączącą północne i południowe krańce Polski, jednak usytuowaną zdecydowanie bardziej na zachodzie kraju: ze Świnoujścia do Lubawki;

- **drogę ekspresową S7** – tzw. krajową siódmkę, łączącą Trójmiasto z Warszawą oraz Krakowem i będącą alternatywą dla autostrady A1 w ciągu komunikacyjnym północ-południe;

- **drogę ekspresową S8** – przebiegającą z Wrocławia do Białegostoku, jeden z najważniejszych szlaków transportowych łączących Wrocław, Łódź, Warszawę i Białystok. Odcinek pomiędzy aglomeracją stołeczną a Ostrowią Mazowiecką stanowi fragment międzynarodowej arterii komunikacyjnej – Via Baltica.

▼ ENGLISH

Głównym kryterium, mającym fundamentalne znaczenie dla rozpoczęcia inwestycji było znajdowanie się drogi w tworzonej sieci komunikacyjnej pomiędzy dużymi miastami i umożliwiającej swobodny ruch tranzytowy. Za kluczowe trasy uznano:

- **autostradę A4** – rozpoczynającą się w Jędrzychowicach koło Zgorzelca, gdzie łączy się z niemiecką autostradą z kierunku Drezna. Przebiega przez południową Polskę (Legnicę, Wrocław, Opole, Gliwice, Katowice, Kraków, Tarnów, Dębicę, Rzeszów) do przejścia granicznego na Ukrainę Korczowa-Krakowiec. A4 ma długość ponad 670 km, a włączając Autostradową Obwodnicą Wrocławia liczy ponad 780 km;

- **autostradę A2** – przebiegającą od Świecka (gdzie łączy się z niemiecką autostradą A12 w kierunku Berlina) przez Poznań, Konin i Warszawę. W okolicy Strykowa krzyżuje się z autostradą A1. Do tego ciągu komunikacyjnego można zaliczyć również S2, znaną także jako Południową Obwodnicę Warszawy;

- **autostradę A1** – historycznie nazywaną również Autostradą Bursztynową, łączącą północne i południowe krańce Polski: z Trójmiasta przez Toruń, Łódź, Częstochowę, Pyrzowice, Gliwice do granicy polsko-czeskiej w Gorzyczkach;

- **drogę ekspresową S3** – podobnie jak A1 łączącą północne i południowe krańce Polski, jednak usytuowaną zdecydowanie bardziej na zachodzie kraju: ze Świnoujścia do Lubawki;

- **drogę ekspresową S7** – tzw. krajową „siódmkę”, łączącą Trójmiasto z Warszawą oraz Krakowem i będącą alternatywą dla autostrady A1 w ciągu komunikacyjnym północ-południe;

- **drogę ekspresową S8** – przebiegającą z Wrocławia do Białegostoku, jeden z najważniejszych szlaków transportowych łączących Wrocław, Łódź, Warszawę i Białystok. Odcinek pomiędzy aglomeracją stołeczną a Ostrowią Mazowiecką stanowi fragment międzynarodowej arterii komunikacyjnej – Via Baltica.

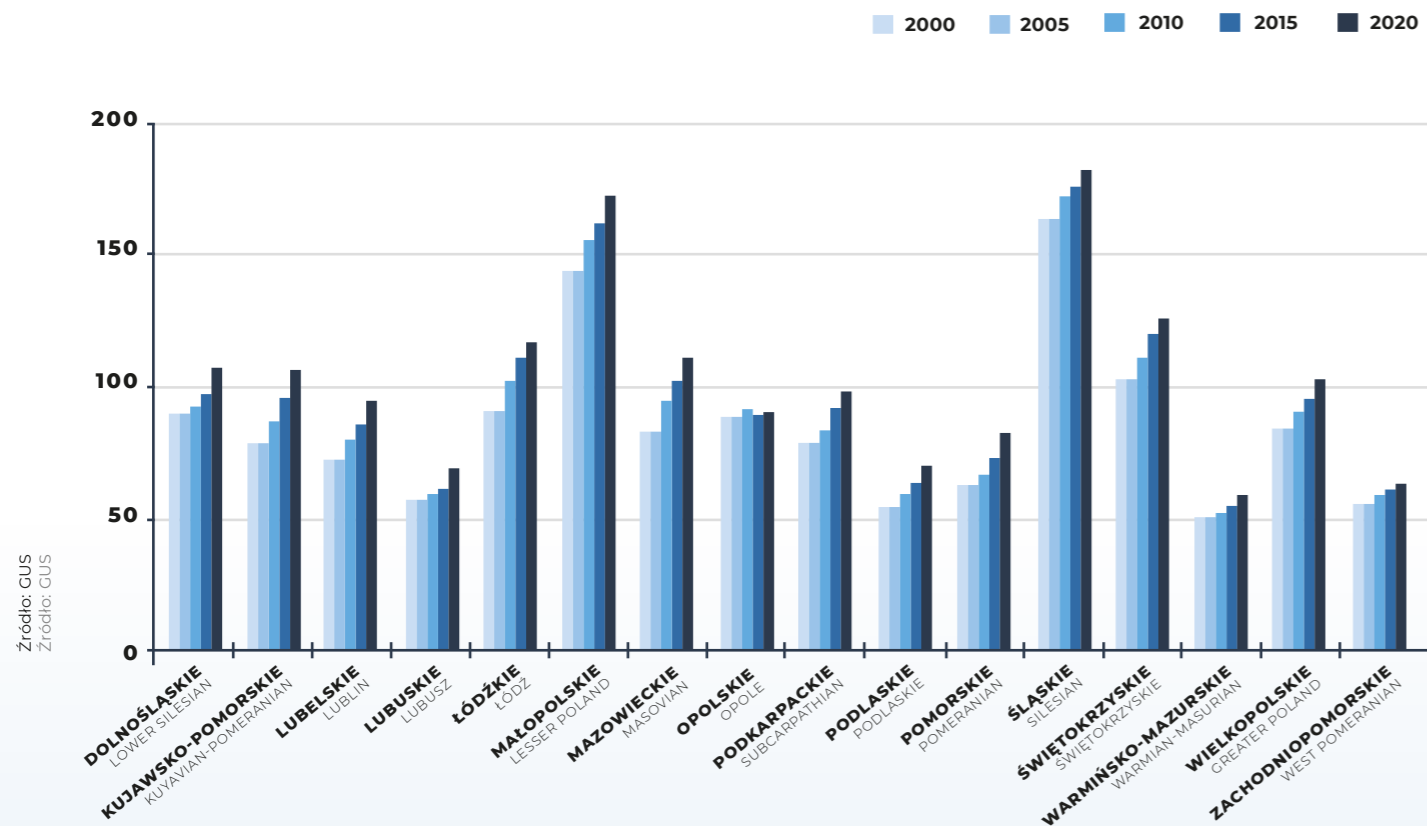


Długość dróg o twardej nawierzchni, wskaźnik na 100 km² lata 2000-2020

Długość dróg o twardej nawierzchni, wskaźnik na 100 km² lata 2000-2020

▲ Droga ekspresowa S7, Elbląg | Droga ekspresowa S7, Elbląg

▼ Autostrada A4 | Autostrada A4



Źródło: GUS

Obok budowy dróg jedną z podstawowych inwestycji było wprowadzenie elektronicznego systemu poboru opłat, tzw. e-myta. Miał on objąć swoim zasięgiem nie tylko nowo oddane do użytku trasy, ale również całą sieć dróg krajowych i międzynarodowych, będących w gestii GDDKiA. Przyjęta technologia komunikacji krótkiego zasięgu (RFID) wymagała wybudowania całego systemu punktów kontrolnych, tzw. bramownic.

W przypadku dróg gminnych i powiatowych nie wprowadzono centralnego planu modernizacji czy budowy, pozostawiając te kwestie w rękach samorządów. Skoncentrowano się natomiast na stworzeniu systemu dotacji celowych, udzielanych najczęściej na zasadach konkursu. „Narodowe Programy Przebudowy Dróg Lokalnych”, uchwalane co 4 lata, określają zasady, na jakich będzie udzielane dofinansowanie oraz kwotę jaka będzie przeznaczona na ten cel. Pomimo wielkich inwestycji oraz niewątpliwego postępu nadal ponad 117 tys. dróg gminnych i powiatowych pozostaje nieutwardzonych (drogi gruntowe).

▼ ENGLISH

Obok budowy dróg jedną z podstawowych inwestycji było wprowadzenie elektronicznego systemu poboru opłat, tzw. e-myta. Miał on objąć swoim zasięgiem nie tylko nowo oddane do użytku trasy, ale również całą sieć dróg krajowych i międzynarodowych, będących w gestii GDDKiA. Przyjęta technologia komunikacji krótkiego zasięgu (RFID) wymagała wybudowania całego systemu punktów kontrolnych, tzw. bramownic.

W przypadku dróg gminnych i powiatowych nie wprowadzono centralnego planu modernizacji czy budowy, pozostawiając te kwestie w rękach samorządów. Skoncentrowano się natomiast na stworzeniu systemu dotacji celowych, udzielanych najczęściej na zasadach konkursu. „Narodowe Programy Przebudowy Dróg Lokalnych”, uchwalane co 4 lata, określają zasady, na jakich będzie udzielane dofinansowanie oraz kwotę jaka będzie przeznaczona na ten cel. Pomimo wielkich inwestycji oraz niewątpliwego postępu nadal ponad 117 tys. dróg gminnych i powiatowych pozostaje nieutwardzonych (drogi gruntowe).



▲ Węzeł Sośnica | Węzeł Sośnica

Drogi publiczne podzielone są na klasy (określające zbiór wymagań technicznych i użytkowych) i kategorie (wynikające z funkcji drogi w sieci drogowej). Podział na klasy dróg oraz ich hierarchię, zaczynając od drogi o najwyższych parametrach przedstawia się następująco:



Podział na kategorie, ze względu na funkcje w sieci drogowej:

- drogi krajowe** | drogi krajowe
- drogi wojewódzkie** | drogi wojewódzkie
- drogi powiatowe** | drogi powiatowe
- drogi gminne** | drogi gminne

▼ ENGLISH

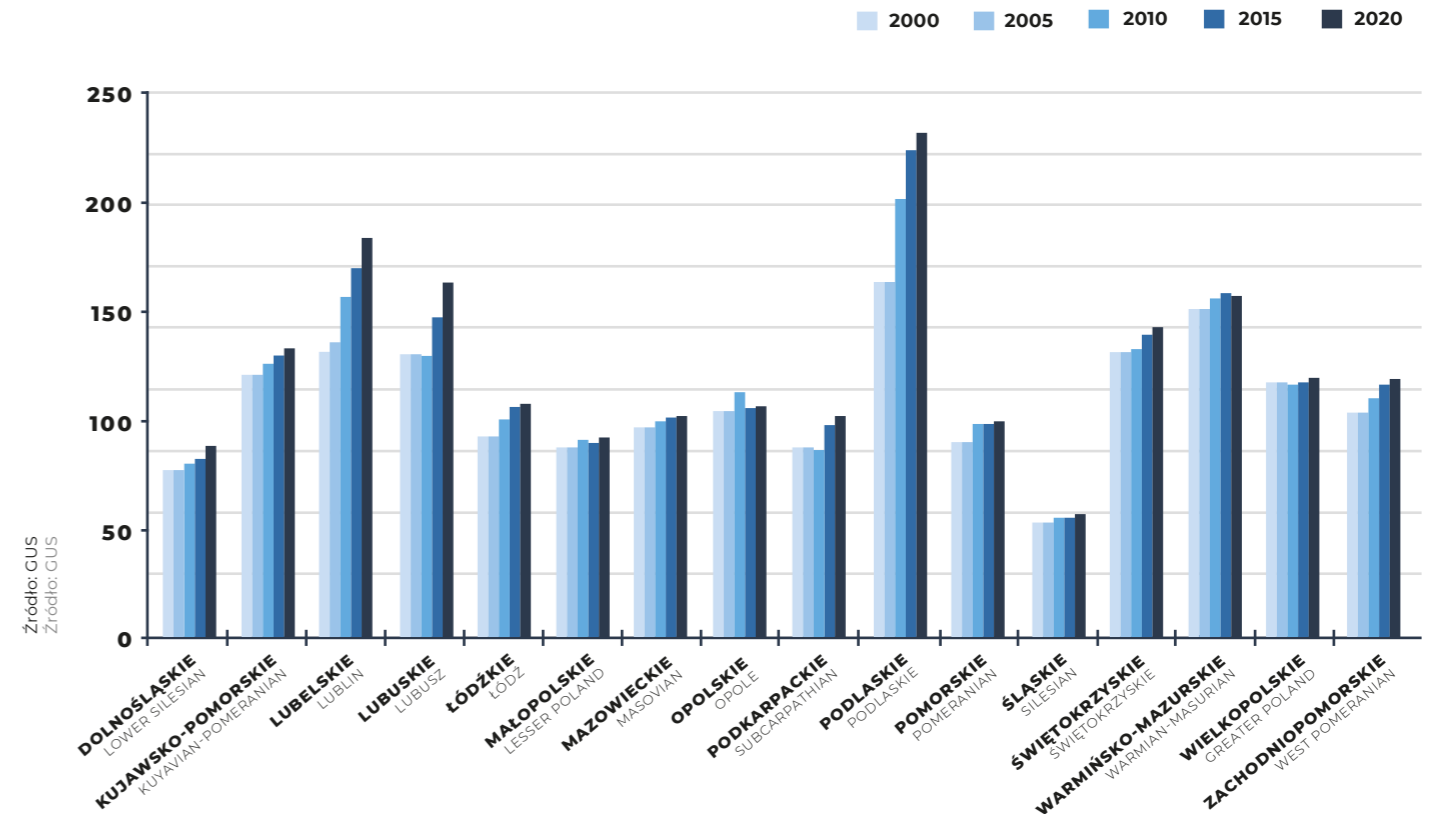
Drogi publiczne podzielone są na klasy (określające zbiór wymagań technicznych i użytkowych) i kategorie (wynikające z funkcji drogi w sieci drogowej). Podział na klasy dróg oraz ich hierarchię, zaczynając od drogi o najwyższych parametrach przedstawia się następująco:

Podział na kategorie, ze względu na funkcje w sieci drogowej:

- **klasy** | klasy A, S, GP
- **klasy** | klasy GP lub G
- **klasy** | klasy GP, G, Z
- **klasy** | klasy GP, G, Z, L, D

Długość dróg publicznych, wskaźnik na 10 tys. ludności lata 2000-2020

Długość dróg publicznych, wskaźnik na 10 tys. ludności lata 2000-2020



Źródło: CUS

Niezwykle ważnym zagadnieniem było i jest nadal bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Problem wiązał się w dużym stopniu z układem sieci drogowej. Większość tras tranzytowych przebiegała bowiem przez tereny zabudowane, co ogromnie zwiększało zagrożenie wypadkami, ograniczało przepustowość i zmniejszało średnią szybkość jazdy. Od 2005 r., w ramach międzynarodowego programu EuroRAP, opracowywana jest mapa ryzyka na drogach krajowych. Przez pierwsze lata najwyższy stopień zagrożenia, tzw. czarne odcinki, występował aż na 60% długości wszystkich tras tranzytowych. Od 2011 r. sytuacja zaczęła się powoli polepszać, a odsetek dróg o najwyższym zagrożeniu systematycznie spada.

▼ ENGLISH

Niezwykle ważnym zagadnieniem było i jest nadal bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Problem wiązał się w dużym stopniu z układem sieci drogowej. Większość tras tranzytowych przebiegała bowiem przez tereny zabudowane, co ogromnie zwiększało zagrożenie wypadkami, ograniczało przepustowość i zmniejszało średnią szybkość jazdy. Od 2005 roku, w ramach międzynarodowego programu EuroRAP, opracowywana jest mapa ryzyka na drogach krajowych. Przez pierwsze lata najwyższy stopień zagrożenia, tzw. czarne odcinki, występował aż na 60% długości wszystkich tras tranzytowych. Od 2011 roku sytuacja zaczęła się powoli polepszać, a odsetek dróg o najwyższym zagrożeniu systematycznie spada.



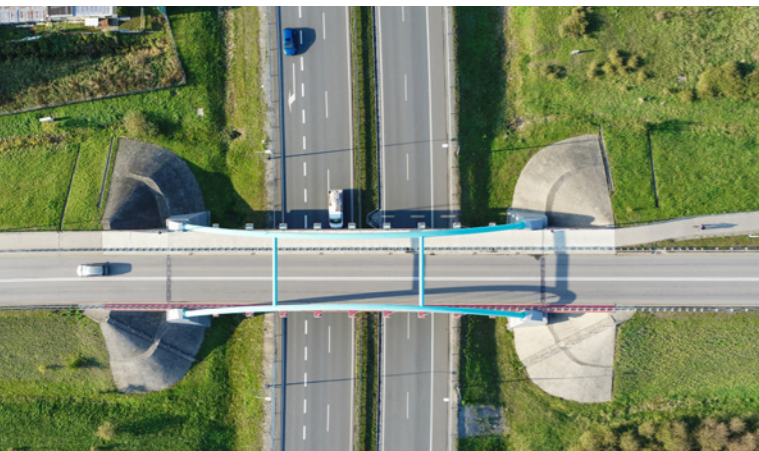
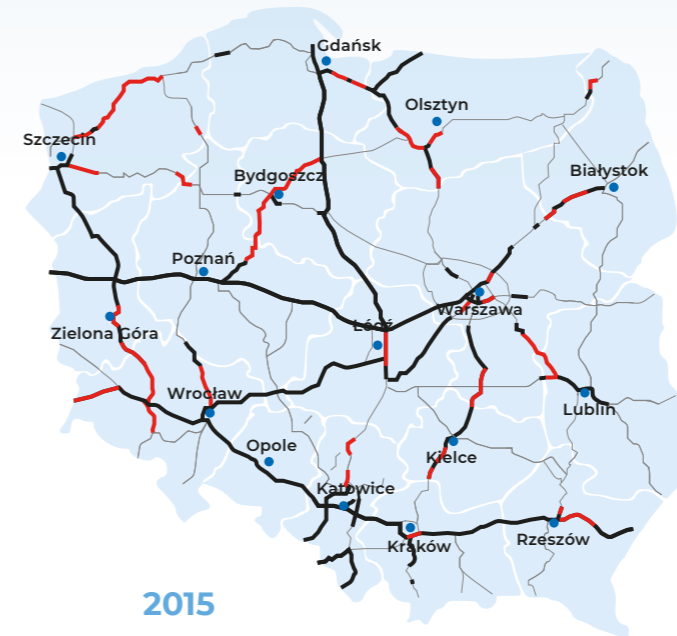
▲ Autostrada A2, węzeł Stryków | Autostrada A2, węzeł Stryków

Stan budowy dróg ekspresowych i autostrad w poszczególnych latach

Stan budowy dróg ekspresowych i autostrad w poszczególnych latach

— Odcinki istniejące
Odcinki istniejące

— Odcinki w realizacji
Odcinki w realizacji



▲ Droga ekspresowa S7, Nowy Dwór Mazowiecki | Droga ekspresowa S7 w Nowym Dworze Gdańskim

Rekordowy wynik w zakresie budowy dróg osiągnięto w 2012 r., kiedy to wybudowano 640 km dróg szybkiego ruchu (w tym 300 km autostrad i 340 km tras ekspresowych). Następny rok przyniósł spadek do poziomu 298 km (w tym 130 km

autostrad i 168 km tras ekspresowych). Podobny wynik osiągnięto w 2014 r., w którym oddano do użytku 280 km dróg, w tym 57 km autostrad. W ciągu kolejnych 5 lat powstało 1360 km dróg szybkiego ruchu. W całości ukończoną inwestycją jest autostrada A4. Trasa liczy 672 km i prowadzi z Jędrzychowic (granica z Niemcami) do przejścia granicznego na Ukrainę w Korczowej. Ostatni, ponad 40-kilometrowy odcinek z Rzeszowa do Jarosławia otwarto w lipcu 2016 r. Dużym sukcesem zakończonych inwestycji jest wygodne skomunikowanie Warszawy z Poznaniem i Łodzią oraz poprzez A1 i S8 także z Wrocławiem.

Według stanu na dzień 31 grudnia 2020 r. długość utwardzonych dróg publicznych w Polsce wynosiła 313 548,9 km z czego drogi krajowe – 19 477,2 km, wojewódzkie – 29 126,7 km, powiatowe – 115 131,5 km, gminne – 149 813,5 km.

▼ ENGLISH

Rekordowy wynik w zakresie budowy dróg osiągnięto w 2012 roku, kiedy to wybudowano 640 km dróg szybkiego ruchu (w tym 300 km autostrad i 340 km tras ekspresowych). Następny rok przyniósł spadek do poziomu 298 km (w tym 130 km autostrad i 168 km tras ekspresowych). Podobny wynik osiągnięto w 2014 roku, w którym oddano do użytku 280 km dróg, w tym 57 km autostrad. W ciągu kolejnych 5 lat powstało 1360 km dróg szybkiego ruchu. W całości ukończoną inwestycją jest autostrada A4. Trasa liczy 672 km i prowadzi z Jędrzychowic (granica z Niemcami) do przejścia granicznego na Ukrainę w Korczowej. Ostatni, ponad 40-kilometrowy odcinek z Rzeszowa do Jarosławia otwarto w lipcu 2016 roku. Dużym sukcesem zakończonych inwestycji jest wygodne skomunikowanie Warszawy z Poznaniem

i Łodzią oraz poprzez A1 i S8 także z Wrocławiem.

Według stanu na dzień 31 grudnia 2020 r. długość utwardzonych dróg publicznych w Polsce wynosiła 313 548,9 km z czego drogi krajowe – 19 477,2 km, wojewódzkie – 29 126,7 km, powiatowe – 115 131,5 km, gminne – 149 813,5 km.

▲ Autostrada A2, węzeł Wiskitki | Autostrada A2, węzeł Wiskitki





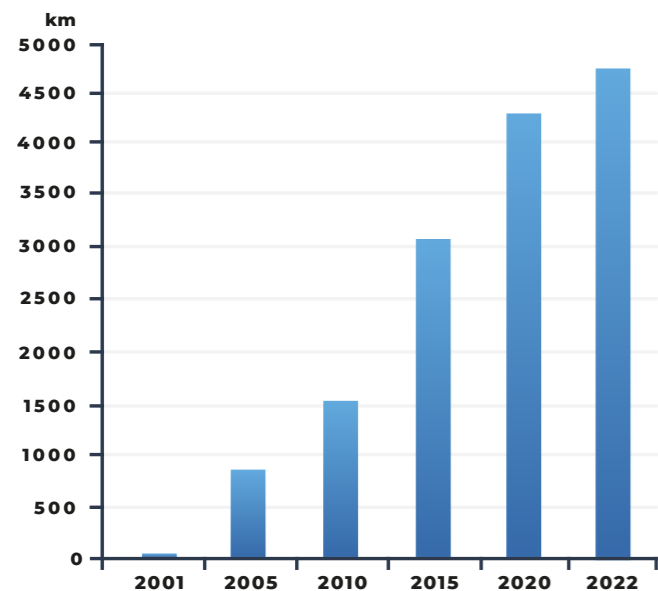
▲ S7 w Głinojecku | S7 w Głinojecku

▼ Budowa obwodnicy Trzciela | Budowa obwodnicy Trzciela



Wzrost długości dróg ekspresowych i autostrad lata 2001-2022

Wzrost długości dróg ekspresowych i autostrad lata 2001-2022



Źródło: GUS

OD WEJŚCIA POLSKI DO UE SIĘĆ DRÓG WYDŁUŻYŁA SIĘ:
OD WEJŚCIA POLSKI DO UE SIĘĆ DRÓG WYDŁUŻYŁA SIĘ:



DROGI SZYBKIEGO RUCHU
DROGI SZYBKIEGO RUCHU

8 X



AUTOSTRADY
AUTOSTRADY

> 4 X



DROGI EKSPRESOWE
DROGI EKSPRESOWE

> 16 X

W trudnym okresie pandemii wprowadzono na rynek znacznie więcej zadań niż pierwotnie planowano. Portfel zamówień zwiększył się prawie dwukrotnie. Na początku 2020 r. roku planowano ogłoszenie przetargów na 350 km. Tymczasem rok zamknięto ogłoszonymi postępowaniami przetargowymi na drogi o łącznej długości 600 km! Były to m.in. przetargi na odcinki autostrady A2 o długości ponad 63 km od Siedlec do Białej Podlaskiej, blisko 200 km drogi ekspresowej S19 oraz ponad 110 km S6.

W 2021 r. ogłoszono przetargi na realizację 27 odcinków nowych dróg krajowych o długości około 334 km i podpisano 46 umów na zadania o łącznej długości 555 km i wartości 16,8 mld zł. Oddano do użytku ok. 425 km nowych dróg krajowych. Tym samym na koniec 2021 r. sumaryczna długość sieci dróg szybkiego ruchu wyniosła 4602 km, z czego autostrad 1754 km oraz dróg ekspresowych 2848 km.

▼ ENGLISH

W trudnym okresie pandemii wprowadzono na rynek znacznie więcej zadań niż pierwotnie planowano. Portfel zamówień zwiększył się prawie dwukrotnie. Na początku 2020 r. roku planowano ogłoszenie przetargów na 350 km. Tymczasem rok zamknięto ogłoszonymi postępowaniami przetargowymi na drogi o łącznej długości 600



▲ Budowa mostu w Toruniu | Budowa mostu w Toruniu

km! Były to m.in. przetargi na odcinki autostrady A2 o długości ponad 63 km od Siedlec do Białej Podlaskiej, blisko 200 km drogi ekspresowej S19 oraz ponad 110 km S6.

W 2021 roku ogłoszono przetargi na realizację 27 odcinków nowych dróg krajowych o długości około 334 km i podpisano 46 umów na zadania o łącznej długości 555 km i wartości 16,8 mld zł. Oddano do użytku ok. 425 km nowych dróg krajowych. Tym samym na koniec 2021 r. sumaryczna długość sieci dróg szybkiego ruchu wyniosła 4.602 km, z czego autostrad 1 754 km oraz dróg ekspresowych 2 848 km.



REALIZACJA PONAD PLAN W 2021 R.
PLAN EXCEEDED IN 2021



425 km

nowych dróg udostępnionych kierowcom
new roads put at the drivers' disposal

składających się na
making up



37

odcinków | sections



w in **12**
województwach
voivodeships



109 zadań
tasks

o łącznej długości **PONAD 1373,4 KM** w realizacji na koniec 2021 r.
total length EXCEEDING 1373.4 KM under construction at the end of 2021

dotyczy to zadań PBDK i PB100
refers to PBDK and PB100 programmes



46

podpisanych umów o wartości
16,8 mld zł
contracts signed worth
PLN 16.8 billion



555 km

dróg objętych podpisanymi umowami
roads covered by the contracts signed



35

zadań z PBDK
tasks under the
PBDK Programme

11

zadań z PB100
tasks under PB100
Programme



334 km

nowych dróg z ogłoszonymi przetargami
new roads for which tenders were announced



25

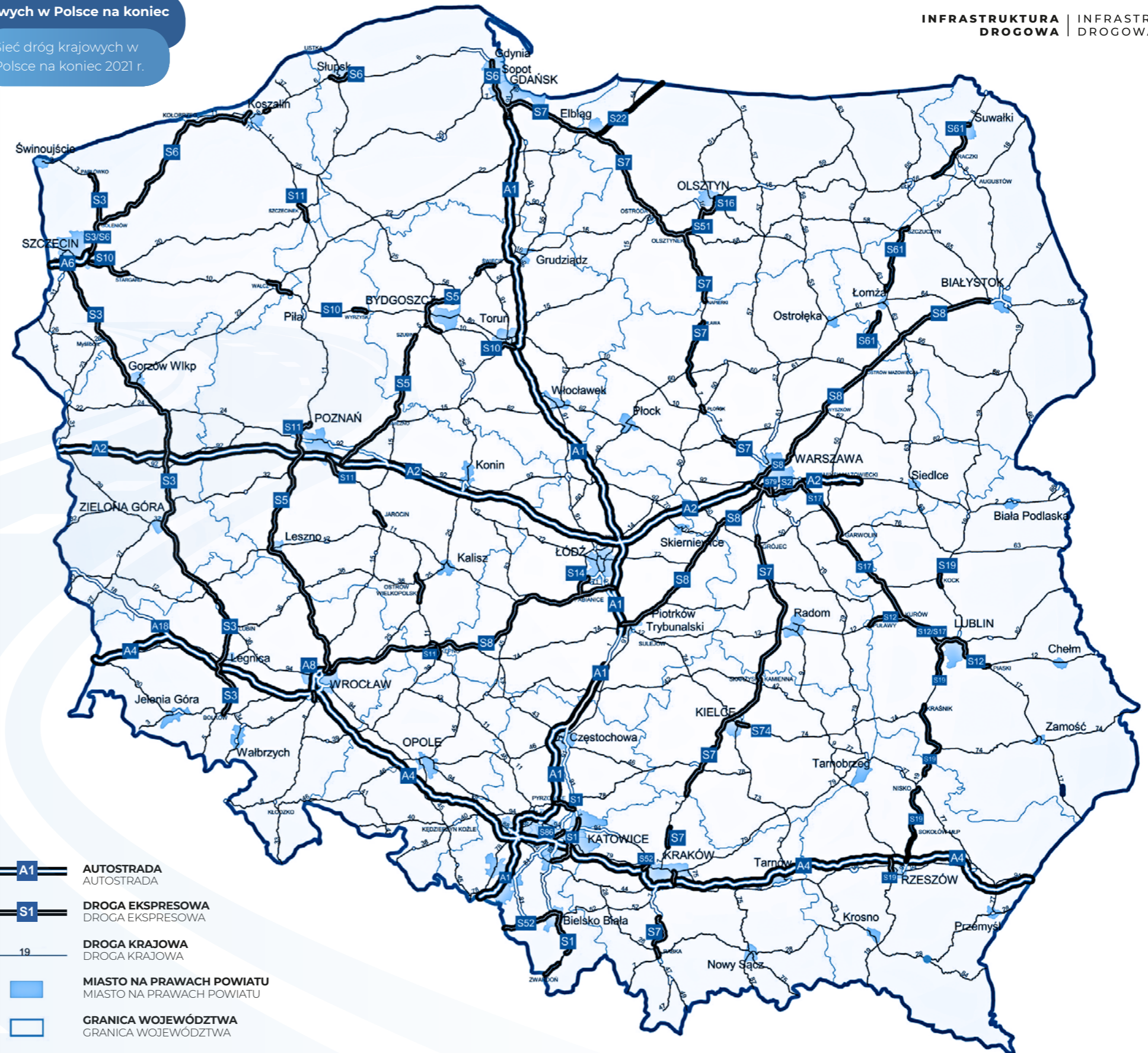
zadań z PBDK
tasks under the PBDK
Programme

2

zadania z PB100
tasks under PB100
Programme

Sieć dróg krajowych w Polsce na koniec 2021 r.

Sieć dróg krajowych w Polsce na koniec 2021 r.



- A1** AUTOSTRADA
AUTOSTRADA
- S1** DROGA EKSPRESOWA
DROGA EKSPRESOWA
- 19** DROGA KRAJOWA
DROGA KRAJOWA
- MIASTO NA PRAWACH POWIATU**
MIASTO NA PRAWACH POWIATU
- GRANICA WOJEWÓDZTWA**
GRANICA WOJEWÓDZTWA

Odcinki dróg udostępnione kierowcom w 2021 r.

Odcinki dróg udostępnione kierowcom w 2021 r.



- AUTOSTRADY**
AUTOSTRADY
- DROGI EKSPRESOWE**
DROGI EKSPRESOWE
- pozostałe DROGI KRAJOWE**
pozostałe DROGI KRAJOWE

▼ ENGLISH

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad jest największym beneficjentem Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020. Według ostatnich danych z września 2022 r., podpisała 78 z 95 umów na inwestycje o wartości 82,78 mld zł, dla których przewidziane jest przyznanie dofinansowania z funduszy unijnych. Alokacja dostępnych dla GDDKiA środków unijnych to blisko 10 mld euro.

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad jest największym beneficjentem Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020. Według ostatnich danych na koniec 2021 r., podpisała 72 z 93 umów na inwestycje o wartości 79,5 mld zł, dla których przewidziane jest przyznanie dofinansowania z funduszy unijnych. Alokacja dostępnych dla GDDKiA środków unijnych to blisko 10 mld euro.

Ogólne informacje o sieci dróg krajowych

Ogólne informacje o sieci dróg krajowych

SIEĆ DRÓG KRAJOWYCH | SIEĆ DRÓG KRAJOWYCH



długość dróg krajowych w Polsce
długość dróg krajowych w Polsce
19 393 km



w tym w zarządzie GDDKiA
w tym w zarządzie GDDKiA
17 782 km

DROGI SZYBKIEGO RUCHU | DROGI SZYBKIEGO RUCHU



łącna długość
łącna długość
4 722,8 km



drogi ekspresowe
drogi ekspresowe
2 969,2 km



autostrady
autostrady
1 753,6 km



w tym odcinki koncesyjne
w tym odcinki koncesyjne
465 km

PROGRAM BUDOWY DRÓG KRAJOWYCH NA LATA 2014-2023 I POZA PBDK
PROGRAM BUDOWY DRÓG KRAJOWYCH NA LATA 2014-2023 I POZA PBDK



w realizacji | w realizacji

102 zadania | zadań
o długości | o długości
1393,2 km



w przetargu | w przetargu

13 zadań | zadań
o długości | o długości
179,1 km



w przygotowaniu | w przygotowaniu

76 zadań | zadań
o długości | o długości
1713,2 km

PROGRAM BUDOWY 100 OBWODNIC NA LATA 2020-2030
PROGRAM BUDOWY 100 OBWODNIC NA LATA 2020-2030



w realizacji | w realizacji

14 zadań | zadań
o długości | o długości
113,9 km



w przetargu | w przetargu

3 zadania | zadanie
o długości | o długości
21,9 km



w przygotowaniu | w przygotowaniu

82 zadania | zadań
o długości | o długości
728,4 km

▼ ENGLISH

W ciągu kilku lat awansowaliśmy do europejskiej czołówki pod względem długości autostrad i tras szybkiego ruchu. Obecnie jesteśmy na piątym miejscu, wyprzedzani jedynie przez Niemcy, Francję, Włochy i Hiszpanię. W planach zaś jest wybudowanie w latach 2022-2026, blisko 2000 km nowych dróg ekspresowych i autostrad!

W ciągu kilku lat awansowaliśmy do europejskiej czołówki pod względem długości autostrad i tras szybkiego ruchu. Obecnie jesteśmy na piątym miejscu, wyprzedzani jedynie przez Niemcy, Francję, Włochy i Hiszpanię. W planach zaś jest wybudowanie w latach 2022-2026, blisko 2.000 km nowych dróg ekspresowych i autostrad!



Źródło: GDDKiA
Źródło: GDDKiA

- A1** AUTOSTRADA
AUTOSTRADA
- S1** DROGA EKSPRESOWA
DROGA EKSPRESOWA

Docelowa sieć dróg szybkiego ruchu w Polsce

Docelowa sieć dróg szybkiego ruchu w Polsce



▲ S14 w Łuźmierzu | S14 w Łuźmierzu

PROGRAMY INWESTYCYJNE

Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)

Ministerstwo Infrastruktury opracowało projekt nowego programu drogowego, w którym została zaprezentowana lista inwestycji na drogach krajowych zaplanowanych przez rząd do realizacji w rozpoczętej III dekadzie XXI w. Nowy RPBDK określa cele polityki transportowej w zakresie budowy drogowej sieci TEN-T na terenie Polski oraz drogowych połączeń komplementarnych. Łącznie na realizację inwestycji ujętych w nowym programie przeznaczona zostanie

kwota ok. 292 mld zł. Limit finansowy obejmuje nowe zadania o wartości ok. 187 mld zł oraz zadania kontynuowane o wartości ok. 105 mld zł. Jest to największy program drogowy w historii Polski.

Program Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 r.

Ministerstwo Infrastruktury opracowało projekt Programu Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 r. Jego celem jest zapewnienie stabilnego finansowania dla utrzymania spójnej, nowoczesnej i bezpiecznej sieci dróg krajowych w zarządzie GDDKiA. Program zakłada dostosowanie układu dróg krajowych do ruchu pojazdów o nacisku pojedynczej osi do 11,5 t, utrzymanie wymaganego stanu technicznego istniejącej infrastruktury oraz intensyfikację działań zmniejszających negatywny wpływ infrastruktury drogowej na środowisko. Jest to pierwszy tego typu program wieloletni w Polsce.

Program budowy 100 obwodnic



MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY

#100obwodnic

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

Program budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030

Rada Ministrów przyjęła 13 kwietnia 2021 r. uchwałę w sprawie ustanowienia Programu budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030. W ramach programu obwodnicowego w całej Polsce powstanie 100 zadań o łącznej długości ok. 820 km. Na realizację Programu rząd przeznaczy 28 mld zł.



samorządu terytorialnego. Jego celem jest przyspieszenie powstawania nowoczesnej i bezpiecznej infrastruktury drogowej na szczeblu lokalnym, stanowiącej ważny element prawidłowego funkcjonowania i rozwoju gospodarki oraz przyczyniającej się do poprawy poziomu życia obywateli.

Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)

Inwestycje na drogach krajowych realizowane są obecnie zgodnie z Programem

Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.), który został zatwierdzony 8 września 2015 r. uchwałą Rady Ministrów. Program określa kierunki działań oraz priorytety inwestycyjne w zakresie rozwoju sieci dróg krajowych w Polsce. Dokonuje diagnozy stanu obecnego sektora drogowego, definiuje zarówno cele planowane do osiągnięcia, jak i kluczowe obszary stanowiące tzw. wąskie gardła w transporcie osobowym i towarowym oraz odnosi się do zobowiązań i wyzwań, jakie stoją przed Polską w najbliższym czasie.

▼ ENGLISH

PROGRAMY INWESTYCYJNE

Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)

Ministerstwo Infrastruktury opracowało projekt nowego programu drogowego, w którym została zaprezentowana lista inwestycji na drogach krajowych zaplanowanych przez rząd do realizacji w rozpoczętej III dekadzie XXI w. Nowy RPBDK określa cele polityki transportowej w zakresie budowy drogowej sieci TEN-T na terenie Polski oraz drogowych połączeń komplementarnych. Łącznie na realizację inwestycji ujętych w nowym programie przeznaczona zostanie kwota ok. 292 mld zł. Limit finansowy obejmuje nowe zadania o wartości około 187 mld zł oraz zadania kontynuowane o wartości około 105 mld zł. Jest to największy program drogowy w historii Polski.

Program Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku

Ministerstwo Infrastruktury opracowało projekt Programu Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku. Jego celem jest zapewnienie stabilnego finansowania dla utrzymania spójnej, nowoczesnej i bezpiecznej sieci dróg krajowych w zarządzie GDDKiA. Program zakłada dostosowanie układu dróg krajowych do ruchu pojazdów o nacisku pojedynczej osi do 11,5 t, utrzymanie wymaganego stanu technicznego istniejącej infrastruktury oraz intensyfikację działań zmniejszających negatywny wpływ infrastruktury drogowej na środowisko. Jest to pierwszy tego typu program wieloletni w Polsce.

Program budowy 100 obwodnic na lata 2020 - 2030

Rada Ministrów przyjęła 13 kwietnia 2021 r. uchwałę w sprawie ustanowienia Programu budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030. W ramach programu obwodnicowego w całej Polsce powstanie 100 zadań o łącznej długości ok. 820 km. Na realizację Programu rząd przeznaczy 28 mld zł.

Program Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej na lata 2021-2024

Program Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021-2024 jest pierwszym samodzielnym programem wieloletnim z obszaru infrastruktury bezpieczeństwa ruchu drogowego na tak dużą skalę. Jego głównym celem jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach krajowych w zarządzie

Program Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej na lata 2021-2024

Program Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021-2024 jest pierwszym samodzielnym programem wieloletnim z obszaru infrastruktury bezpieczeństwa ruchu drogowego na tak dużą skalę. Jego głównym celem jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach krajowych w zarządzie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Podejmowane w ramach Programu działania będą ukierunkowane na zwiększenie ochrony uczestników ruchu oraz stworzenie bezpiecznej infrastruktury drogowej – a w efekcie zmniejszenie liczby wypadków i ich ofiar. Na ten cel z Krajowego Funduszu Drogowego przeznaczymy 2,5 mld zł. Program jest dokumentem określającym cele i priorytety inwestycyjne, wskazuje poziom i źródła finansowania oraz określa zakres rzeczowy zadań przewidywanych do realizacji.

Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg (dawniej Fundusz Dróg Samorządowych)

Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg (RFRD) stanowi kompleksowy instrument wsparcia realizacji zadań na drogach zarządzanych przez jednostki

▼ Trasa Sucharskiego, Gdańsk | Trasa Sucharskiego, Gdańsk



▼ Droga ekspresowa S3, obwodnica Brzozowa | Droga ekspresowa S3, obwodnica Brzozowa



Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Podejmowane w ramach Programu działania będą ukierunkowane na zwiększenie ochrony uczestników ruchu oraz stworzenie bezpiecznej infrastruktury drogowej – a w efekcie zmniejszenie liczby wypadków i ich ofiar. Na ten cel z Krajowego Funduszu Drogowego przeznaczymy 2,5 mld zł. Program jest dokumentem określającym cele i priorytety inwestycyjne, wskazuje poziom i źródła finansowania oraz określa zakres rzeczowy zadań przewidywanych do realizacji.

Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg (dawniej Fundusz Dróg Samorządowych)

Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg (RFRD) stanowi kompleksowy instrument wsparcia realizacji zadań na drogach zarządzanych przez jednostki samorządu terytorialnego. Jego celem jest przyspieszenie powstawania nowoczesnej i bezpiecznej infrastruktury drogowej na szczeblu lokalnym,

stanowiącej ważny element prawidłowego funkcjonowania i rozwoju gospodarki oraz przyczyniającej się do poprawy poziomu życia obywateli.

Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)

Inwestycje na drogach krajowych realizowane są obecnie zgodnie z Programem Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.), który został zatwierdzony 8 września 2015 r. uchwałą Rady Ministrów. Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.) określa kierunki działań oraz priorytety inwestycyjne w zakresie rozwoju sieci dróg krajowych w Polsce. Program dokonuje diagnozy stanu obecnego sektora drogowego, definiuje zarówno cele planowane do osiągnięcia, jak i kluczowe obszary stanowiące tzw. wąskie gardła w transporcie osobowym i towarowym oraz odnosi się do zobowiązań i wyzwań, jakie stoją przed Polską w najbliższym czasie.

PERSPEKTYWY

Ministerstwo Infrastruktury opracowało projekt nowego programu drogowego, który został ogłoszony 9 sierpnia 2021 r. jako Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.). Jego założenia to ponad 2,5 tys. km nowych dróg szybkiego ruchu, dokończenie trwających inwestycji na prawie 4 tys. km, pełna sieć dróg autostrad i dróg ekspresowych.

Nowy RPBDK określa cele polityki transportowej w zakresie budowy drogowej sieci TEN-T na terenie Polski oraz drogowych połączeń komplementarnych. Obejmuje on nowe zadania o wartości około 187 mld zł oraz zadania kontynuowane o wartości około 105 mld zł.

Podstawowym źródłem finansowania inwestycji ujętych w RPBDK jest Krajowy Fundusz Drogowy, zasilany m.in. środkami UE. Limit finansowy nowego programu powinien pozwolić na zakończenie praktycznie całej sieci autostrad i dróg ekspresowych określonej w rozporządzeniu Rady Ministrów w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych.

Celem RPBDK jest stworzenie spójnej sieci dróg krajowych zapewniającej efektywne funkcjonowanie drogowego transportu osobowego i towarowego. Poprawa przepustowości głównych arterii jest jednym z kluczowych elementów, które mogą zwiększyć dynamikę rozwoju zarówno regionów, jak i całego kraju poprzez łatwiejszy, szybszy i tańszy przepływ towarów oraz usług. Realizacja planowanych w Programie inwestycji pozwoli również zaspokoić oczekiwania mieszkańców związane z bezpieczną i szybką komunikacją. Ponadto zmniejszona zostanie luka infrastrukturalna pomiędzy krajami tzw. starej unii a Polską oraz zostaną dotrzymane unijne zobowiązania dotyczące budowy sieci TEN-T, w tym sieci bazowej, składającej się z połączeń priorytetowych, istotnych z punktu widzenia realizacji celów europejskiej polityki transportowej, której realizacja ma zostać zakończona do 2030 r.

▼ ENGLISH

PERSPEKTYWY

Ministerstwo Infrastruktury opracowało projekt nowego programu drogowego, który został ogłoszony 9 sierpnia 2021 r. jako Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.). Jego założenia to ponad 2,5 tys. km nowych dróg szybkiego ruchu, dokończenie trwających inwestycji na prawie 4 tys. km, pełna sieć dróg autostrad i dróg ekspresowych.



▲ Rondo Reagana, Warszawa | Rondo Reagana, Warszawa

Nowy RPBDK określa cele polityki transportowej w zakresie budowy drogowej sieci TEN-T na terenie Polski oraz drogowych połączeń komplementarnych. Obejmuje on nowe zadania o wartości około 187 mld zł oraz zadania kontynuowane o wartości około 105 mld zł.

Podstawowym źródłem finansowania inwestycji ujętych w RPBDK jest Krajowy Fundusz Drogowy, zasilany m.in. środkami UE. Limit finansowy nowego programu powinien pozwolić na zakończenie praktycznie całej sieci autostrad i dróg ekspresowych określonej w rozporządzeniu Rady Ministrów w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych.

Celem RPBDK jest stworzenie spójnej sieci dróg krajowych zapewniającej efektywne funkcjonowanie drogowego transportu osobowego i towarowego. Poprawa przepustowości głównych arterii jest jednym z kluczowych elementów, które mogą zwiększyć dynamikę rozwoju zarówno regionów, jak i całego kraju poprzez łatwiejszy, szybszy i tańszy przepływ towarów oraz usług. Realizacja planowanych w Programie inwestycji pozwoli również zaspokoić oczekiwania mieszkańców związane z bezpieczną i szybką komunikacją. Ponadto zmniejszona zostanie luka infrastrukturalna pomiędzy krajami tzw. starej unii a Polską oraz zostaną dotrzymane unijne zobowiązania dotyczące budowy sieci TEN-T, w tym sieci bazowej, składającej się z połączeń priorytetowych, istotnych z punktu widzenia realizacji celów europejskiej polityki transportowej, której realizacja ma zostać zakończona do 2030 r.

ROZDZIAŁ 3
REGIONY

CHAPTER 3 | REGIONS



▼ Autostrada A4, Katowice | x



Infrastruktura drogowa ma strategiczne znaczenie dla gospodarek poszczególnych województw, a także bezpośredni wpływ na poziom komfortu życia mieszkańców. Łączy ludzi, miejsca i podmioty gospodarcze, pozytywnie zmienia oddziaływania społeczne. Jest jednym z najistotniejszych czynników rozwoju lokalnego, ponieważ ma wpływ na wzrost gospodarczy, podnosi konkurencyjność całego kraju, w tym również tej lokalnej w poszczególnych samorządach wojewódzkich, powiatowych czy gminnych.

Stan ilościowy i jakościowy dróg świadczy o poziomie atrakcyjności regionu i niewątpliwie stymuluje jego rozwój. Dlatego zadania związane z budową, przebudową i modernizacją infrastruktury drogowej angażują od wielu lat duże środki finansowe jednostek samorządów terytorialnych. Według inwestorów dobry stan infrastruktury drogowej stwarza warunki sprzyjające zarówno podmiotom, które poszukują miejsca pod inwestycje, jak i tym, które decydują o miejscu lokalizacji swojej jednostki gospodarczej.

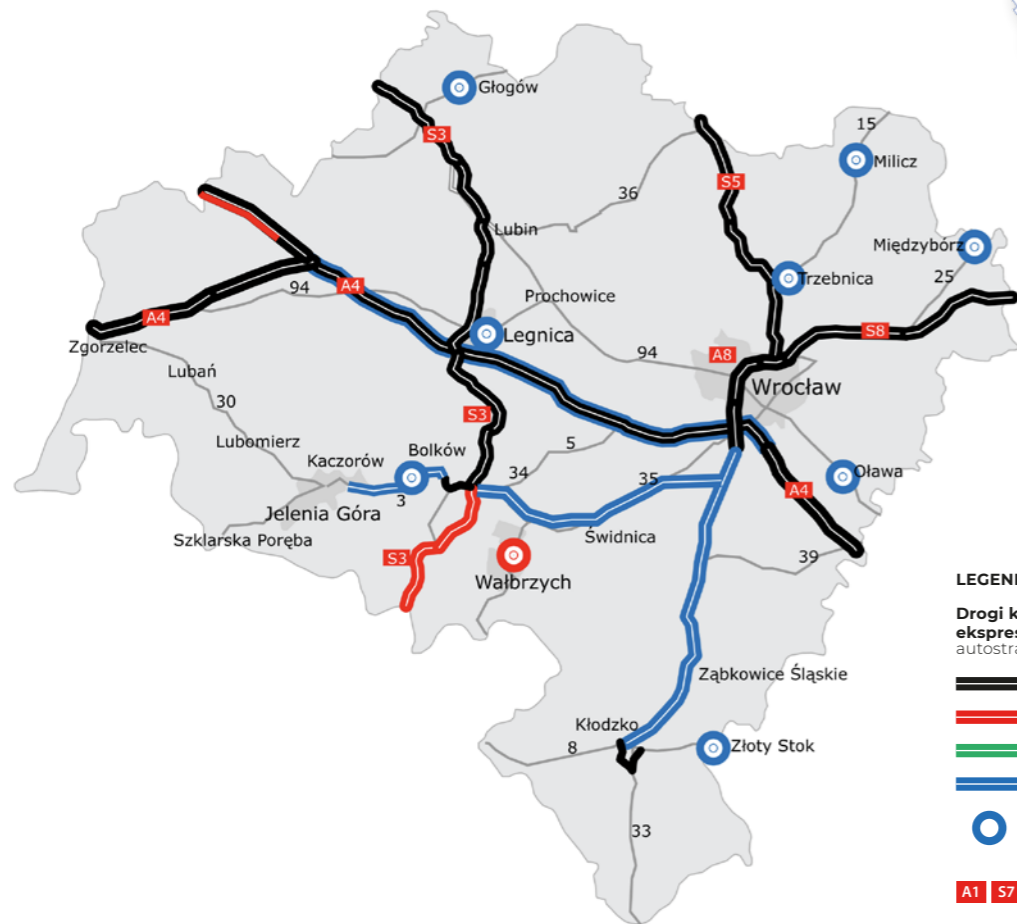
▼ ENGLISH

Infrastruktura drogowa ma strategiczne znaczenie dla gospodarek poszczególnych województw, a także bezpośredni wpływ na poziom komfortu życia mieszkańców. Łączy ludzi, miejsca i podmioty gospodarcze, pozytywnie zmienia oddziaływania społeczne. Jest jednym z najistotniejszych czynników rozwoju lokalnego, ponieważ ma wpływ na wzrost gospodarczy, podnosi konkurencyjność całego kraju, w tym również tej lokalnej w poszczególnych samorządach wojewódzkich, powiatowych czy gminnych.

Stan ilościowy i jakościowy dróg świadczy o poziomie atrakcyjności regionu i niewątpliwie stymuluje jego rozwój. Dlatego zadania związane z budową, przebudową i modernizacją infrastruktury drogowej angażują od wielu lat duże środki finansowe jednostek samorządów terytorialnych. Według inwestorów dobry stan infrastruktury drogowej stwarza warunki sprzyjające zarówno podmiotom, które poszukują miejsca pod inwestycje, jak i tym, które decydują o miejscu lokalizacji swojej jednostki gospodarczej.



DOLNOŚLĄSKIE



LEGENDA | LEGENDA:

- Drogi krajowe, w tym autostrady, drogi ekspresowe i obwodnice** | Drogi krajowe, w tym autostrady, drogi ekspresowe i obwodnice
- **w użytkowaniu** | w użytkowaniu
- **w realizacji** | w realizacji
- **w przetargu** | w przetargu
- **w przygotowaniu** | w przygotowaniu
- **obwodnice w ramach Programu budowy 1000 obwodnic** | obwodnice w ramach Programu budowy 1000 obwodnic
- A1 S7 **Numery autostrad i dróg ekspresowych** | Numery autostrad i dróg ekspresowych



- Investycje w ramach Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych 2030:
- ▶ S3 Kazimierzów – granica państwa – ok. 46 km
 - ▶ S8 Kłodzko – Wrocław – ok. 87 km
 - ▶ S5 Sobótka – Bolków – 50 km
 - ▶ A4 rozbudowa/budowa odc. Wrocław – Krzyżowa – 116 km
 - ▶ dalsza rozbudowa A4 od Wrocławia do Tarnowa, w tym odc. o długości ok. 29 km na terenie woj. dolnośląskiego
 - ▶ rozbudowa drogi krajowej nr 94 Wrocław – Lubin – 60 km

- ▼ ENGLISH
- LOWER SILESIA**
- Investycje w ramach Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych 2030:
- ▶ S3 Kazimierzów- granica państwa – ok. 46 km
 - ▶ S8 Kłodzko – Wrocław – ok. 87 km
 - ▶ S5 Sobótka – Bolków – 50 km
 - ▶ A4 rozbudowa/budowa odc. Wrocław – Krzyżowa – 116 km
 - ▶ Dalsza rozbudowa A4 od Wrocławia do Tarnowa, w tym odc. o długości ok. 29 km na terenie woj. dolnośląskiego
 - ▶ Rozbudowa drogi krajowej nr 94 Wrocław – Lubin – 60 km





KUJAWSKO-POMORSKIE



LEGENDA | LEGENDA:

- Drogi krajowe, w tym autostrady, drogi ekspresowe i obwodnice** | Drogi krajowe, w tym autostrady, drogi ekspresowe i obwodnice
- **w użytkowaniu** | w użytkowaniu
- **w realizacji** | w realizacji
- **w przetargu** | w przetargu
- **w przygotowaniu** | w przygotowaniu
- **obwodnice w ramach Programu budowy 1000 obwodnic** | obwodnice w ramach Programu budowy 1000 obwodnic
- A1 S7 **Numery autostrad i dróg ekspresowych** | Numery autostrad i dróg ekspresowych



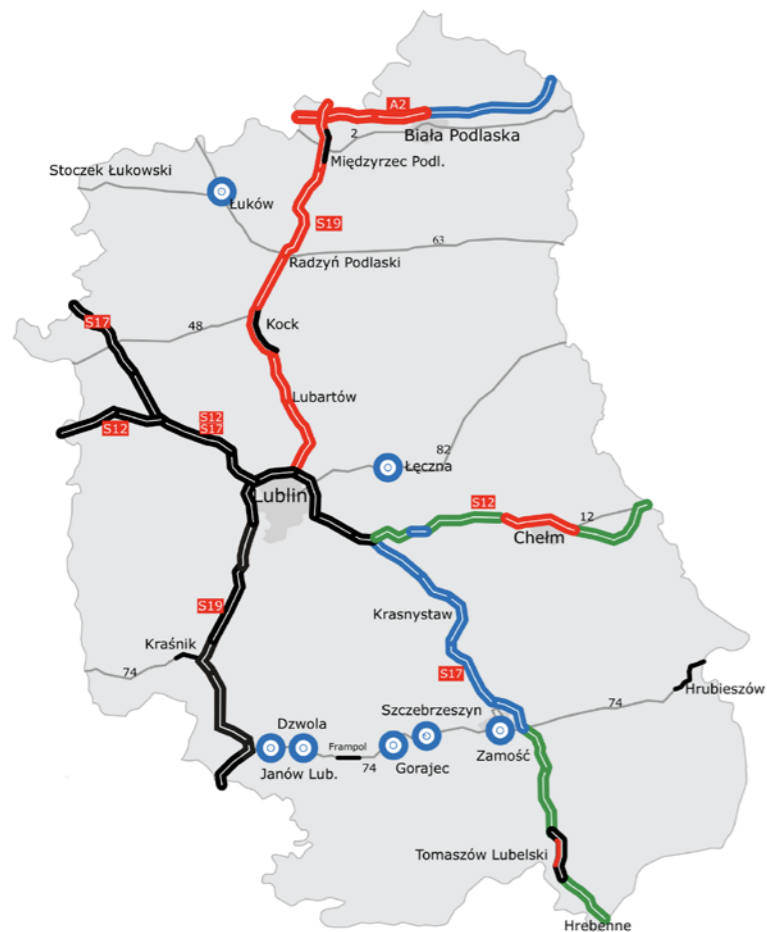
- Investycje w ramach Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych 2030:
- ▶ droga ekspresowa S5 na odc. Nowe Marzy – Aleksandrowo na północ od Bydgoszczy – 45,7 km
 - ▶ droga ekspresowa S10 na odc. Bydgoszcz – Toruń – 56 km
 - ▶ budowa drogi S10 Toruń – S7 – ok. 100 km
 - ▶ budowa drogi S10 Piła – Bydgoszcz – 76,8 km
 - ▶ budowa Obwodnicy Nowego Miasta Lubawskiego – 17,7 km
 - ▶ budowa obwodnic Sępólna i Kamienia Krajeńskiego – 8,7 km.

- ▼ ENGLISH
- ### LOWER SILESIA
- Investycje w ramach Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych 2030:
- ▶ Droga ekspresowa S5 na odc. Nowe Marzy – Aleksandrowo na północ od Bydgoszczy – 45,7 km
 - ▶ Droga ekspresowa S10 na odc. Bydgoszcz – Toruń – 56 km
 - ▶ Budowa drogi S10 Toruń – S7 – ok. 100 km
 - ▶ Budowa drogi S10 Piła – Bydgoszcz – 76,8 km
 - ▶ Budowa Obwodnicy Nowego Miasta Lubawskiego – 17,7 km
 - ▶ Budowa obwodnic Sępólna i Kamienia Krajeńskiego – 8,7 km.





LUBELSKIE



LEGENDA | LEGENDA:

Drogi krajowe, w tym autostrady, drogi ekspresowe i obwodnice | Drogi krajowe, w tym autostrady, drogi ekspresowe i obwodnice

w użytkowaniu | w użytkowaniu

w realizacji | w realizacji

w przetargu | w przetargu

w przygotowaniu | w przygotowaniu

obwodnice w ramach Programu budowy 1000 obwodnic | obwodnice w ramach Programu budowy 1000 obwodnic

Numery autostrad i dróg ekspresowych | Numery autostrad i dróg ekspresowych



drogi publiczne utwardzone
drogi publiczne utwardzone

23 857,6 km



autostrady
highway

0 km



drogi ekspresowe
drogi ekspresowe

145,9 km



gęstość dróg szybkiego ruchu na 100 km² pow.
gęstość dróg szybkiego ruchu na 100 km² pow.

0,58 km



środki z Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg w 2022 r.
środki z Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg w 2022 r.

269,6 mln zł

Investycje w ramach Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych 2030:

- ▶ droga S17 Piaski – Hrebenne – 115,2 km
- ▶ droga S19 gr. woj. – Lubartów – Lublin – 104,5 km
- ▶ droga S19 Lublin – Rzeszów, odc. Lublin – Lasy Janowskie – 74,8 km
- ▶ droga S12 Piaski – Dorohusk – 60,9 km
- ▶ obwodnica Chełma w ciągu S12 – 13,6 km
- ▶ obwodnica Tomaszowa Lub. w ciągu S17 – 9,6 km.

▼ ENGLISH

LOWER SILESIA

Investycje w ramach Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych 2030:

- ▶ Droga S17 Piaski – Hrebenne – 115,2 km
- ▶ Droga S19 gr. woj. – Lubartów – Lublin – 104,5 km
- ▶ Droga S19 Lublin – Rzeszów, odc. Lublin – Lasy Janowskie – 74,8 km
- ▶ Droga S12 Piaski – Dorohusk – 60,9 km
- ▶ Obwodnica Chełma w ciągu S12 – 13,6 km
- ▶ Obwodnica Tomaszowa Lub. w ciągu S17 – 9,6 km.





LUBUSKIE



LEGENDA | LEGENDA:

- Drogi krajowe, w tym autostrady, drogi ekspresowe i obwodnice** | Drogi krajowe, w tym autostrady, drogi ekspresowe i obwodnice
- w użytkowaniu** | w użytkowaniu
- w realizacji** | w realizacji
- w przetargu** | w przetargu
- w przygotowaniu** | w przygotowaniu
- obwodnice w ramach Programu budowy 1000 obwodnic** | obwodnice w ramach Programu budowy 1000 obwodnic
- A1 S7 **Numery autostrad i dróg ekspresowych** | Numery autostrad i dróg ekspresowych



Investycje w ramach Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych 2030:
 ▶ przebudowa autostrady A18 na odc. Olszyna – Gołnice – 70 km (z czego 48,5 km na terenie woj. lubuskiego).

▼ ENGLISH
LOWER SILESIA
 Investments in the framework of the Government Program for Building National Roads 2030:
 ▶ Reconstruction of the A18 motorway on the section Olszyna – Gołnice – 70 km (of which 48.5 km on the territory of Lubuskie voivodeship).





ŁÓDZKIE



LEGENDA | LEGENDA:

- Drogi krajowe, w tym autostrady, drogi ekspresowe i obwodnice** | Drogi krajowe, w tym autostrady, drogi ekspresowe i obwodnice
- **w użytkowaniu** | w użytkowaniu
- **w realizacji** | w realizacji
- **w przetargu** | w przetargu
- **w przygotowaniu** | w przygotowaniu
- ⊙ **obwodnice w ramach Programu budowy 1000 obwodnic** | obwodnice w ramach Programu budowy 1000 obwodnic
- A1 S7 **Numery autostrad i dróg ekspresowych** | Numery autostrad i dróg ekspresowych



Investycje w ramach Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych 2030:

- ▶ dokończenie A1 Tuszyn – Pyrzowice – 63,8 km
- ▶ budowa Zachodniej Obwodnicy Łodzi S14 – 26,7 km
- ▶ budowa drogi S12 Piotrków Trybunalski – Radom, odc. Piotrków Trybunalski – Sulejów (w. Kozenin) – 35 km
- ▶ budowa drogi S12 Sulejów-Radom odc. w. Kozenin – gr. woj. łódzkiego/ mazowieckiego – 26 km
- ▶ budowa drogi S74 Sulejów-Przełom/Mniów – 51,7 km
- ▶ poszerzenie autostrady A2 – 46,2 km
- ▶ budowa obwodnicy Radomska w ciągu DK42/91 – 14,6 km
- ▶ budowa nowego połączenia w ciągu S12 pomiędzy w. Kozenin (S74) a w. Łódź Południe (A1) – 60 km.

▼ ENGLISH

LOWER SILESIA

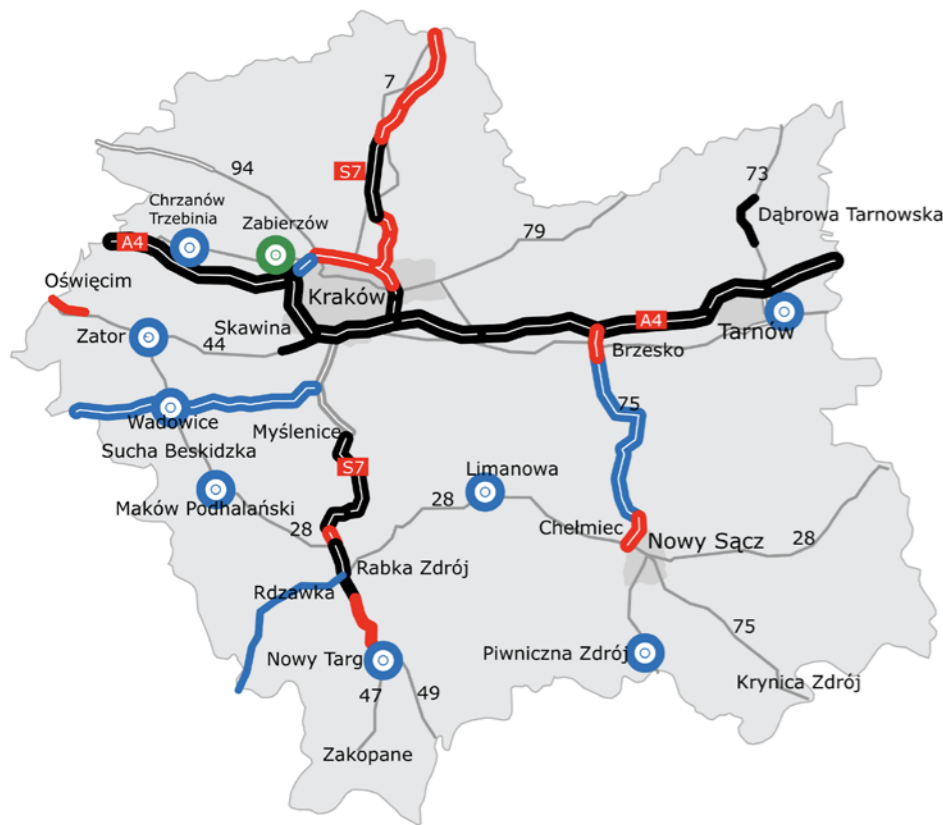
Investycje w ramach Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych 2030:

- ▶ Dokończenie A1 Tuszyn- Pyrzowice – 63,8 km
- ▶ Budowa Zachodniej Obwodnicy Łodzi S14 – 26,7 km
- ▶ Budowa drogi S12 Piotrków Trybunalski – Radom, odc. Piotrków Trybunalski – Sulejów (w. Kozenin) – 35 km
- ▶ Budowa drogi S12 Sulejów-Radom odc. w. Kozenin – gr. woj. łódzkiego/ mazowieckiego – 26 km
- ▶ Budowa drogi S74 Sulejów-Przełom/Mniów – 51,7 km
- ▶ Poszerzenie autostrady A2 – 46,2 km
- ▶ Budowa obwodnicy Radomska w ciągu DK42/91 – 14,6 km
- ▶ Budowa nowego połączenia w ciągu S12 pomiędzy w. Kozenin (S74) a w. Łódź Południe (A1) – 60 km.





MAŁOPOLSKIE



LEGENDA | LEGENDA:

- Drogi krajowe, w tym autostrady, drogi ekspresowe i obwodnice** | Drogi krajowe, w tym autostrady, drogi ekspresowe i obwodnice
- █ **w użytkowaniu** | w użytkowaniu
- █ **w realizacji** | w realizacji
- █ **w przetargu** | w przetargu
- █ **w przygotowaniu** | w przygotowaniu
- **obwodnice w ramach Programu budowy 1000 obwodnic** | obwodnice w ramach Programu budowy 1000 obwodnic
- A1 S7 **Numery autostrad i dróg ekspresowych** | Numery autostrad i dróg ekspresowych



Investycje w ramach Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych 2030:

- ▶ S52 Bielsko-Biała – Głogoczów – 61 km
- ▶ obwodnica Oświęcimia w ciągu DK nr 44 – 9 km
- ▶ S7 gr. woj. świętokrzyskiego – Kraków – 55 km
- ▶ budowa DK7 na odc. Rabka – Chyżne – 35 km
- ▶ rozbudowa A4 od Wrocławia do Tarnowa, odc. 136 km
- ▶ A4 rozbudowa o trzeci pas ruchu – 17,1 km
- ▶ S52 Północna Obwodnica Krakowa – 14,5 km
- ▶ budowa DK nr 75 Brzesko – Nowy Sącz – ok. 50 km
- ▶ budowa obwodnicy Zatora w ciągu DK nr 28 – 2,1 km
- ▶ budowa obwodnicy w ciągu DK nr 28 – 1,4 km
- ▶ budowa obwodnicy Zabierzowa DK nr 79 – 10,3 km.

▼ ENGLISH

LOWER SILESIA

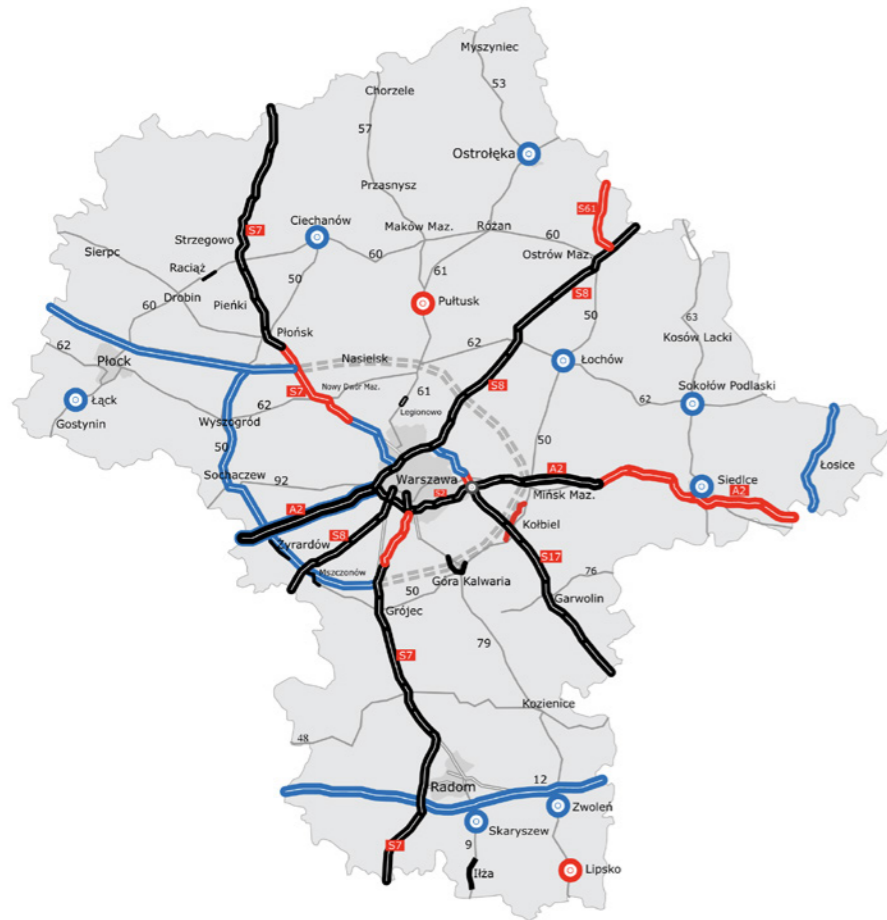
Investycje w ramach Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych 2030:

- ▶ S52 Bielsko-Biała – Głogoczów – 61 km
- ▶ Obwodnica Oświęcimia w ciągu DK nr 44 – 9 km
- ▶ S7 woj. świętokrzyskiego – Kraków – 55 km
- ▶ Budowa DK7 na odc. Rabka – Chyżne – 35 km
- ▶ Rozbudowa A4 od Wrocławia do Tarnowa, odc. 136 km
- ▶ A4 rozbudowa o trzeci pas ruchu – 17,1 km
- ▶ S52 Północna Obwodnica Krakowa – 14,5 km
- ▶ Budowa DK nr 75 Brzesko – Nowy Sącz – ok. 50 km
- ▶ Budowa obwodnicy Zatora w ciągu DK nr 28 – 2,1 km
- ▶ Budowa obwodnicy DK nr 28 – 1,4 km
- ▶ Budowa obwodnicy Zabierzowa DK nr 79 – 10,3 km.





MAZOWIECKIE



LEGENDA | LEGENDA:

- **w użytkowaniu** | w użytkowaniu
- **w realizacji** | w realizacji
- **w przetargu** | w przetargu
- **w przygotowaniu** | w przygotowaniu
- **obwodnice w ramach Programu budowy 1000 obwodnic** | obwodnice w ramach Programu budowy 1000 obwodnic
- A1 S7 **Numery autostrad i dróg ekspresowych** | Numery autostrad i dróg ekspresowych

 drogi publiczne utwardzone drogi publiczne utwardzone 39 909,7 km	 autostrady highway 82,3 km	 drogi ekspresowe drogi ekspresowe 384 km
 gęstość dróg szybkiego ruchu na 100 km² pow. gęstość dróg szybkiego ruchu na 100 km ² pow. 1,31 km	 środki z Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg w 2022 r. środki z Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg w 2022 r. 300,8 mln zł	

- Investycje w ramach Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych 2030:
- ▶ autostrada A2 – 100,8 km
 - ▶ droga S2 odc. A POW – 4,6 km
 - ▶ droga S7 – 157,1 km
 - ▶ droga S17 – 16,3 km
 - ▶ obwodnica Iłży w ciągu DK nr 9 – 7,2 km
 - ▶ obwodnica Kołbieli w ciągu DK nr 50 – 11,03 km
 - ▶ obwodnicę Łochowa w ciągu DK nr 62 – 9,6 km
 - ▶ droga S19 gr. woj. – Łosice-gr. woj. – 32,4 km
 - ▶ poszerzenie autostrady A2 gr. woj. – Konotopa – 42 km
 - ▶ obwodnica Aglomeracji Warszawskiej – 263 km
 - ▶ droga S12 gr. woj. – Radom – gr. woj. – 108,3 km.

- ▼ ENGLISH
- LOWER SILESIA**
- Investycje w ramach Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych 2030:
- ▶ Autostrada A2 – 100,8 km
 - ▶ Droga S2 odc. A POW – 4,6 km
 - ▶ Droga S7 – 157,1 km
 - ▶ Droga S17 – 16,3 km
 - ▶ Obwodnica Iłży w ciągu DK nr 9 – 7,2 km
 - ▶ Obwodnica Kołbieli w ciągu DK nr 50 – 11,03 km
 - ▶ Obwodnicę Łochowa w ciągu DK nr 62 – 9,6 km
 - ▶ Droga S19 gr. woj. – Łosice-gr. woj. – 32,4 km
 - ▶ Poszerzenie autostrady A2 gr. woj. – Konotopa – 42 km
 - ▶ Obwodnica Aglomeracji Warszawskiej – 263 km
 - ▶ Droga S12 gr. woj. – Radom – gr. woj. – 108,3 km.





OPOLSKIE



LEGENDA | LEGENDA:

Drogi krajowe, w tym autostrady, drogi ekspresowe i obwodnice | Drogi krajowe, w tym autostrady, drogi ekspresowe i obwodnice

— w użytkowaniu | w użytkowaniu

— w realizacji | w realizacji

— w przetargu | w przetargu

— w przygotowaniu | w przygotowaniu

○ obwodnice w ramach Programu budowy 1000 obwodnic | obwodnice w ramach Programu budowy 1000 obwodnic

A1 S7 Numery autostrad i dróg ekspresowych | Numery autostrad i dróg ekspresowych



drogi publiczne utwardzone
drogi publiczne utwardzone

8521,8 km



autostrady
highway

88,1 km



drogi ekspresowe
drogi ekspresowe

0 km



gęstość dróg szybkiego ruchu na 100 km² pow.
gęstość dróg szybkiego ruchu na 100 km² pow.

0,94 km



środki z Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg w 2022 r.
środki z Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg w 2022 r.

56,9 mln zł

Investycje w ramach Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych 2030:

- ▶ S11 odcinek Kępno-granica województwa opolskiego – 45,8 km
- ▶ dalsza rozbudowa A4 od Wrocławia do Tarnowa, w tym cały przebieg A4 w woj. opolskim o długości ok. 88 km
- ▶ obwodnica Kępna (w ramach S11) – 7 km
- ▶ obwodnica Olesna (w ramach S11) – 25 km
- ▶ obwodnica Kędzierzyna Koźle w ciągu DK nr 40 – 14 km
- ▶ obwodnica Praszki w ciągu DK nr 45 – 12,8 km
- ▶ obwodnica Niemodlina w ciągu DK nr 46 – 11,4 km.

▼ ENGLISH

OPOLSKIE

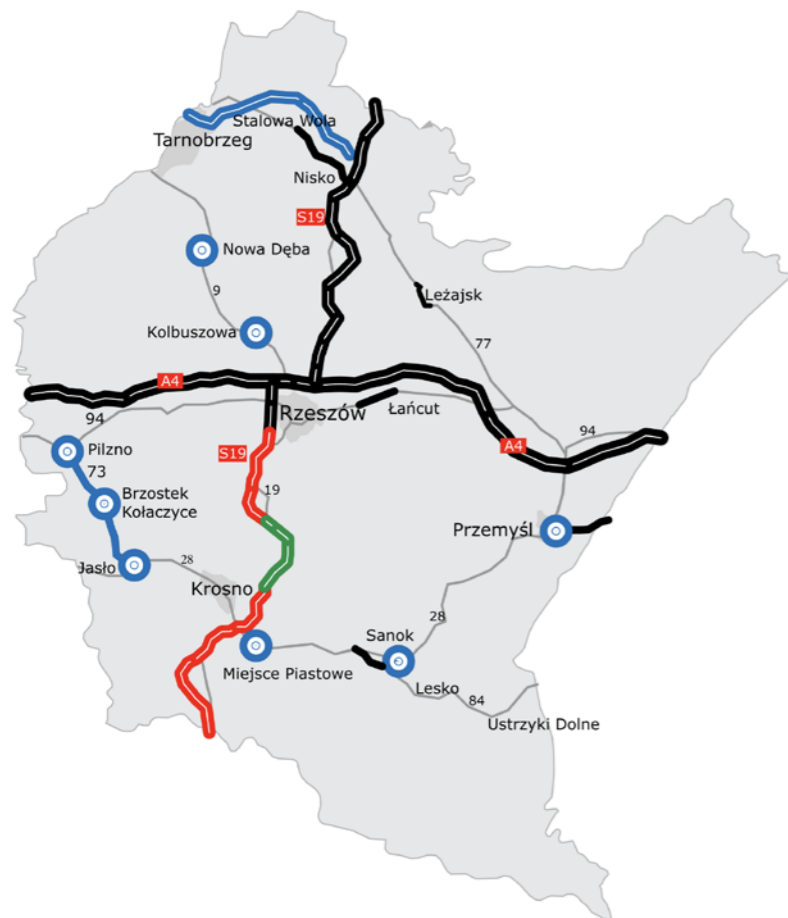
Investycje w ramach Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych 2030:

- ▶ S11 odcinek Kępno-granica województwa opolskiego – 45,8 km
- ▶ Dalsza rozbudowa A4 od Wrocławia do Tarnowa, w tym cały przebieg A4 w woj. opolskim o długości ok. 88 km
- ▶ obwodnica Kępna (w ramach S11) – 7 km
- ▶ obwodnica Olesna (w ramach S11) – 25 km
- ▶ obwodnica Kędzierzyna Koźle w ciągu DK nr 40 – 14 km
- ▶ obwodnica Praszki w ciągu DK nr 45 – 12,8 km
- ▶ obwodnica Niemodlina w ciągu DK nr 46 – 11,4 km.





PODKARPACKIE



LEGENDA | LEGENDA:

- Drogi krajowe, w tym autostrady, drogi ekspresowe i obwodnice** | Drogi krajowe, w tym autostrady, drogi ekspresowe i obwodnice
- **w użytkowaniu** | w użytkowaniu
- **w realizacji** | w realizacji
- **w przetargu** | w przetargu
- **w przygotowaniu** | w przygotowaniu
- **obwodnice w ramach Programu budowy 1000 obwodnic** | obwodnice w ramach Programu budowy 1000 obwodnic
- A1 S7 **Numery autostrad i dróg ekspresowych** | Numery autostrad i dróg ekspresowych



Investycje w ramach Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych 2030:

- ▶ droga S19 Lasy Janowskie – Sokołów Młp. – 53,9 km
- ▶ droga S19 Rzeszów-Babica – 10,3 km
- ▶ droga S19 Babica-Barwinek (granica państwa) – 74,5 km
- ▶ obwodnica Łańcuta w ciągu DK nr 94 – 5,8 km
- ▶ droga S19 Sokołów Młp. – Jasionka (II jezdnia) – 15,2 km
- ▶ droga S74 Opatów-Nisko – 71 km.

▼ ENGLISH

PODKARPACKIE

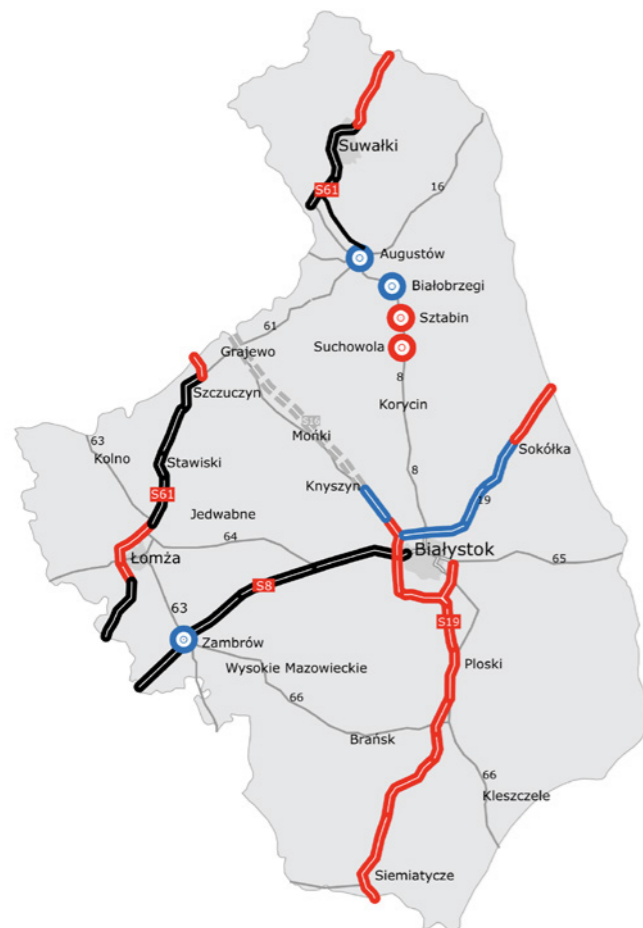
Investycje w ramach Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych 2030:

- ▶ Droga S19 Lasy Janowskie – Sokołów Młp. – 53,9 km
- ▶ Droga S19 Rzeszów-Babica – 10,3 km
- ▶ Droga S19 Babica-Barwinek (granica państwa) – 74,5 km
- ▶ Obwodnica Łańcuta w ciągu DK nr 94 – 5,8 km
- ▶ Droga S19 Sokołów Młp. – Jasionka (II jezdnia) – 15,2 km
- ▶ Droga S74 Opatów-Nisko – 71 km.





PODLASKIE



LEGENDA | LEGENDA:

- Drogi krajowe, w tym autostrady, drogi ekspresowe i obwodnice** | Drogi krajowe, w tym autostrady, drogi ekspresowe i obwodnice
- **w użytkowaniu** | w użytkowaniu
- **w realizacji** | w realizacji
- **w przetargu** | w przetargu
- **w przygotowaniu** | w przygotowaniu
- obwodnice w ramach Programu budowy 1000 obwodnic** | obwodnice w ramach Programu budowy 1000 obwodnic
- A1 S7 **Numery autostrad i dróg ekspresowych** | Numery autostrad i dróg ekspresowych



drogi publiczne utwardzone
drogi publiczne utwardzone

14 232,2 km



autostrady
highway

0 km



drogi ekspresowe
drogi ekspresowe

109,6 km



gęstość dróg szybkiego ruchu na 100 km² pow.
gęstość dróg szybkiego ruchu na 100 km² pow.

0,54 km



środki z Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg w 2022 r.
środki z Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg w 2022 r.

207 mln zł

Investycje w ramach Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych 2030:

- ▶ droga S19 Kuźnica – Białystok – 52,9 km
- ▶ droga S19 Białystok – Dobrzyniewo – Krynice – 18,9 km
- ▶ droga S19 Białystok-Płisko – gr. woj. (Chlebczyn) – 128 km
- ▶ droga S61 Suwałki – Szypliszki – 24,2 km
- ▶ droga S61 Ostrów Maz. – Szczuczyn – 91 km
- ▶ budowa S16 Ełk – Knyszyn – 67 km.

▼ ENGLISH

PODLASKIE

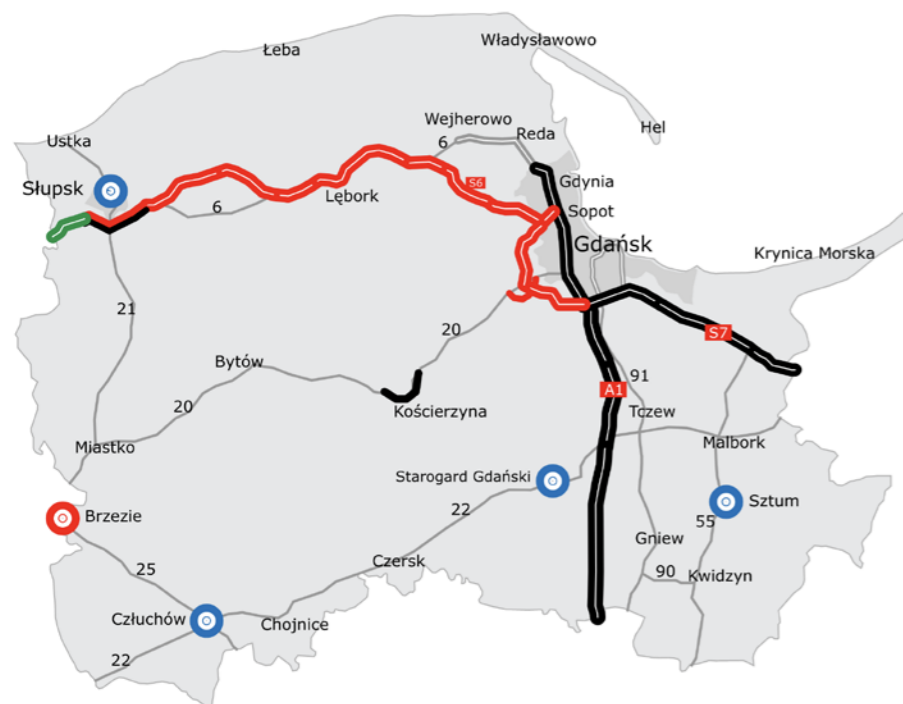
Investycje w ramach Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych 2030:

- ▶ Droga S19 Kuźnica – Białystok – 52,9 km
- ▶ Droga S19 Białystok – Dobrzyniewo – Krynice – 18,9 km
- ▶ Droga S19 Białystok-Płisko – gr. woj. (Chlebczyn) – 128 km
- ▶ Droga S61 Suwałki – Szypliszki – 24,2 km
- ▶ Droga S61 Ostrów Maz. – Szczuczyn – 91 km
- ▶ Budowa S16 Ełk – Knyszyn – 67 km.





POMORSKIE



- LEGENDA | LEGENDA:**
- w użytkowaniu | w użytkowaniu
 - w realizacji | w realizacji
 - w przetargu | w przetargu
 - w przygotowaniu | w przygotowaniu
 - obwodnice w ramach Programu budowy 1000 obwodnic | obwodnice w ramach Programu budowy 1000 obwodnic
 - Numery autostrad i dróg ekspresowych | Numery autostrad i dróg ekspresowych

 drogi publiczne utwardzone drogi publiczne utwardzone 15 123,7 km	 autostrady highway 65,9 km	 drogi ekspresowe drogi ekspresowe 103,3 km
 gęstość dróg szybkiego ruchu na 100 km² pow. gęstość dróg szybkiego ruchu na 100 km ² pow. 0,92 km	 środki z Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg w 2022 r. środki z Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg w 2022 r. 133,15 mln zł	

- Investycje w ramach Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych 2030:
- ▶ droga ekspresowa S6 na odc. Bożepole Wielkie – Obwodnica Trójmiasta – 40,9 km
 - ▶ droga ekspresowa S6-Obwodnica Metropolii Trójmiejskiej – 39,1 km
 - ▶ droga ekspresowa S6 na odc. Lębork – DK nr 6 – 22 km
 - ▶ droga ekspresowa S6 na odc. Słupsk – Lębork – 49,7 km.

- ▼ ENGLISH
- POMORSKIE**
- Investycje w ramach Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych 2030:
- ▶ Droga ekspresowa S6 na odc. Bożepole Wielkie – Obwodnica Trójmiasta – 40,9 km
 - ▶ Droga ekspresowa S6-Obwodnica Metropolii Trójmiejskiej – 39,1 km
 - ▶ Droga ekspresowa S6 na odc. Lębork – DK nr 6 – 22 km
 - ▶ Droga ekspresowa S6 na odc. Słupsk – Lębork – 49,7 km.





ŚLĄSKIE



LEGENDA | LEGENDA:

Drogi krajowe, w tym autostrady, drogi ekspresowe i obwodnice | Drogi krajowe, w tym autostrady, drogi ekspresowe i obwodnice

— w użytkowaniu | w użytkowaniu

— w realizacji | w realizacji

— w przetargu | w przetargu

— w przygotowaniu | w przygotowaniu

○ obwodnice w ramach Programu budowy 1000 obwodnic | obwodnice w ramach Programu budowy 1000 obwodnic

A1 S7 Numery autostrad i dróg ekspresowych | Numery autostrad i dróg ekspresowych



drogi publiczne utwardzone
drogi publiczne utwardzone

22 430,8 km



autostrady
highway

231,4 km



drogi ekspresowe
drogi ekspresowe

132,5 km



gęstość dróg szybkiego ruchu na 100 km² pow.
gęstość dróg szybkiego ruchu na 100 km² pow.

2,95 km



środki z Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg w 2022 r.
środki z Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg w 2022 r.

150 mln zł

Investycje w ramach Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych 2030:

- ▶ autostrada A1 koniec obw. Częstochowy – Tuszyń odc. gr. woj. łódzkiego – w. Rząsawa (bez węzła) – 16,9 km
- ▶ budowa drogi S1 Pyrzowice – Kosztowy – 16,7 km
- ▶ budowa drogi S1 Kosztowy – Bielsko – Biała – 51,8 km
- ▶ budowa drogi ekspresowej S1 odc. Przybędza – Miłowka (obejście Węgierskiej Górki) – 8,5 km
- ▶ S11 odc. od gr. woj. opolskiego do Tarnowskich Gór – 65 km
- ▶ budowa obwodnicy Poręby i Zawiercia DK nr 78 – 24,3 km
- ▶ budowa obwodnicy Tarnowskich Gór S11 – 37 km
- ▶ dalsza rozbudowa A4 od Wrocławia do Tarnowa, w tym cały przebieg A4 w woj. śląskim o długości ok. 84 km.

▼ ENGLISH

ŚLĄSKIE

Investycje w ramach Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych 2030:

- ▶ Autostrada A1 koniec obw. Częstochowy – Tuszyń odc. gr. woj. łódzkiego – w. Rząsawa (bez węzła) – 16,9 km
- ▶ Budowa drogi S1 Pyrzowice – Kosztowy – 16,7 km
- ▶ Budowa drogi S1 Kosztowy – Bielsko – Biała – 51,8 km
- ▶ Budowa drogi ekspresowej S1 odc. Przybędza – Miłowka (obejście Węgierskiej Górki) – 8,5 km
- ▶ S11 odc. od gr. woj. opolskiego do Tarnowskich Gór – 65 km
- ▶ Budowa obwodnicy Poręby i Zawiercia DK nr 78 – 24,3 km
- ▶ Budowa obwodnicy Tarnowskich Gór S11 – 37 km
- ▶ Dalsza rozbudowa A4 od Wrocławia do Tarnowa, w tym cały przebieg A4 w woj. śląskim o długości ok. 84 km.





ŚWIĘTOKRZYSKIE



- LEGENDA | LEGENDA:**
- **drogi krajowe, w tym autostrady, drogi ekspresowe i obwodnice** | Drogi krajowe, w tym autostrady, drogi ekspresowe i obwodnice
 - **w użytkowaniu** | w użytkowaniu
 - **w realizacji** | w realizacji
 - **w przetargu** | w przetargu
 - **w przygotowaniu** | w przygotowaniu
 - **obwodnice w ramach Programu budowy 1000 obwodnic** | obwodnice w ramach Programu budowy 1000 obwodnic
 - A1 S7 **Numery autostrad i dróg ekspresowych** | Numery autostrad i dróg ekspresowych



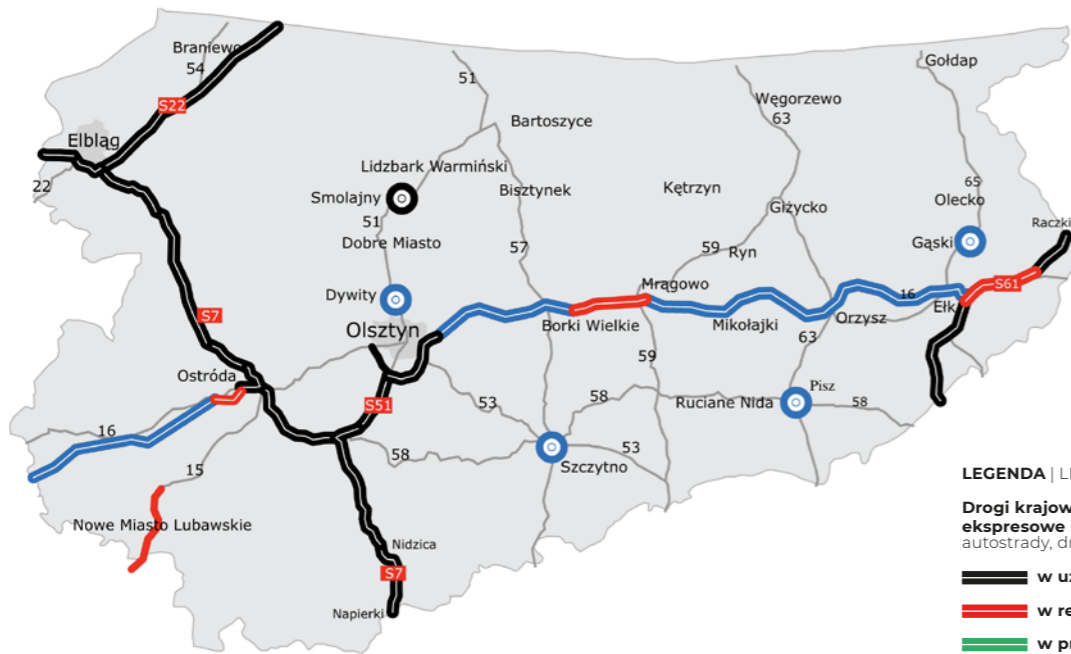
- Investycje w ramach Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych 2030:
- ▶ S74 Kielce-Nisko odc. Cedzyna – Łagów wraz z obw. Łagowa – 30 km
 - ▶ budowa drogi S74 Kielce – Nisko odc. Łagów-Opatów – 16,3 km
 - ▶ S74 obwodnica Opatowa – ok. 14 km
 - ▶ budowa drogi S74 Kielce – Nisko odc. Opatów – Nisko, w tym fragment w woj. świętokrzyskim do Sandomierza – 71 km w tym na terenie województwa 25 km do Sandomierza
 - ▶ budowa drogi S74 Przełom/Mniów-Kielce – 21,4 km
 - ▶ obwodnica Morawicy i Woli Morawickiej w ciągu DK nr 73 – 8,5 km.

- ▼ ENGLISH
- ŚWIĘTOKRZYSKIE**
- Investycje w ramach Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych 2030:
- ▶ S74 Kielce-Nisko odc. Cedzyna – Łagów wraz z obw. Łagowa – 30 km
 - ▶ Budowa drogi S74 Kielce – Nisko odc. Łagów-Opatów – 16,3 km
 - ▶ S74 obwodnica Opatowa – ok. 14 km
 - ▶ Budowa drogi S74 Kielce – Nisko odc. Opatów – Nisko, w tym fragment w woj. świętokrzyskim do Sandomierza – 71 km w tym na terenie województwa 25 km do Sandomierza
 - ▶ Budowa drogi S74 Przełom/Mniów-Kielce – 21,4 km
 - ▶ obwodnica Morawicy i Woli Morawickiej w ciągu DK nr 73 – 8,5 km.





WARMIŃSKO-MAZURSKIE



LEGENDA | LEGENDA:

Drogi krajowe, w tym autostrady, drogi ekspresowe i obwodnice | Drogi krajowe, w tym autostrady, drogi ekspresowe i obwodnice

— w użytkowaniu | w użytkowaniu

— w realizacji | w realizacji

— w przetargu | w przetargu

— w przygotowaniu | w przygotowaniu

○ obwodnice w ramach Programu budowy 1000 obwodnic | obwodnice w ramach Programu budowy 1000 obwodnic

A1 S7 Numery autostrad i dróg ekspresowych | Numery autostrad i dróg ekspresowych



drogi publiczne utwardzone
drogi publiczne utwardzone

14 334,1 km



autostrady
highway

0 km



drogi ekspresowe
drogi ekspresowe

241,2 km



gęstość dróg szybkiego ruchu na 100 km² pow.
gęstość dróg szybkiego ruchu na 100 km² pow.

1,00 km



środki z Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg w 2022 r.

środki z Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg w 2022 r.

172,25 mln zł

Investycje w ramach Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych 2030:

- ▶ droga S5 Ornowo – Wirwajdy – 5 km
- ▶ droga S16 Borki Wielkie – Mrągowo – 12,9 km
- ▶ droga S61 Szczuczyn – Raczki (obw. Augustowa) – 66,4 km
- ▶ droga S16 Olsztyn – Elk – 102,8 km
- ▶ obwodnica Nowego Miasta Lubawskiego w ciągu DK nr 15 – 17,7 km.

▼ ENGLISH

WARMIŃSKO-MAZURSKIE

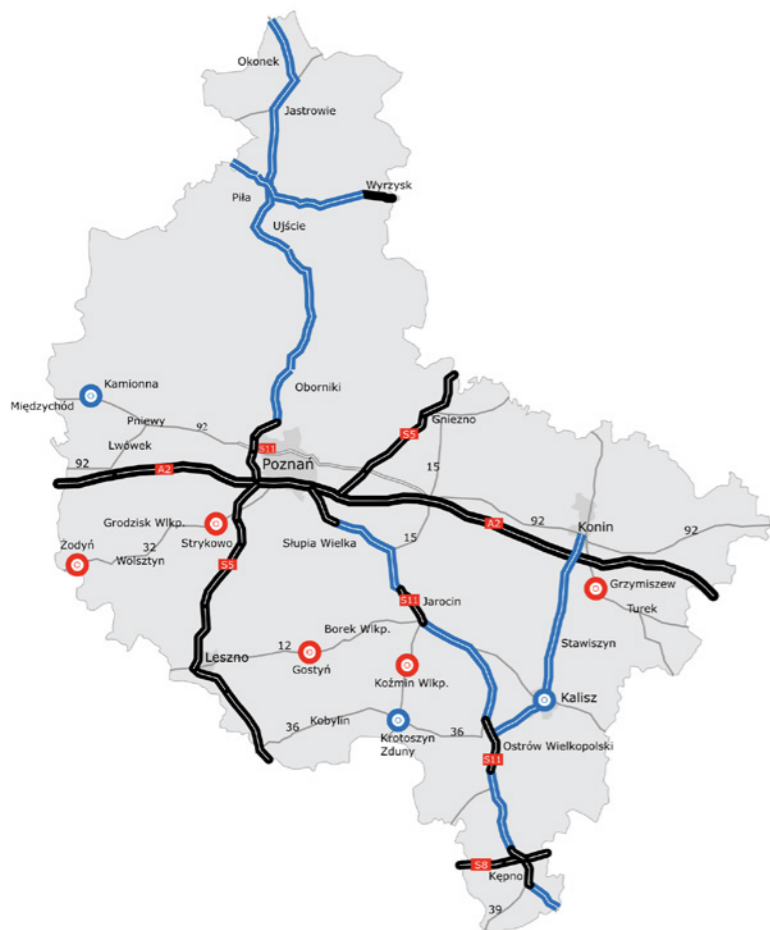
Investycje w ramach Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych 2030:

- ▶ Droga S5 Ornowo – Wirwajdy – 5 km
- ▶ Droga S16 Borki Wielkie – Mrągowo – 12,9 km
- ▶ Droga S61 Szczuczyn – Raczki (obw. Augustowa) – 66,4 km
- ▶ Droga S16 Olsztyn – Elk – 102,8 km
- ▶ Obwodnica Nowego Miasta Lubawskiego w ciągu DK nr 15 – 17,7 km.





WIELKOPOLSKIE



LEGENDA | LEGENDA:

Drogi krajowe, w tym autostrady, drogi ekspresowe i obwodnice | Drogi krajowe, w tym autostrady, drogi ekspresowe i obwodnice

- **w użytkowaniu** | w użytkowaniu
- **w realizacji** | w realizacji
- **w przetargu** | w przetargu
- **w przygotowaniu** | w przygotowaniu
- **obwodnice w ramach Programu budowy 1000 obwodnic** | obwodnice w ramach Programu budowy 1000 obwodnic
- A1 S7 **Numery autostrad i dróg ekspresowych** | Numery autostrad i dróg ekspresowych



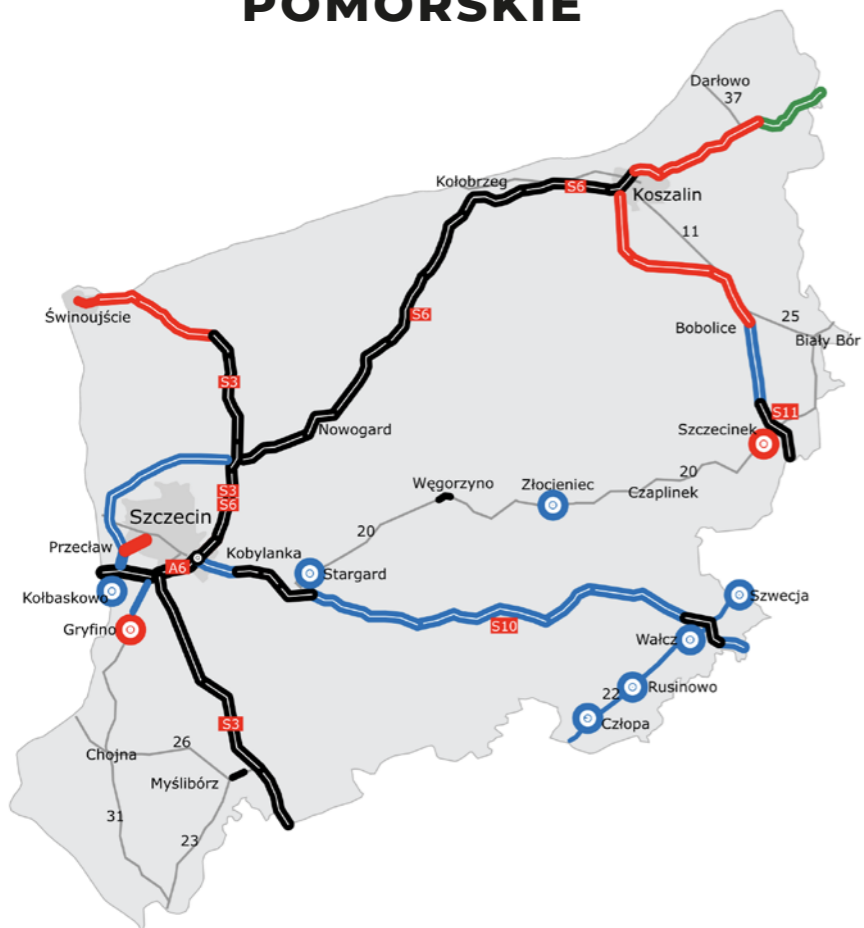
- Investycje w ramach Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych 2030:
- ▶ budowa obwodnicy Ujścia i Piły – etap I obw. Ujścia S11 – 15 km
 - ▶ budowa obwodnicy Obornik S11 – 13,6 km
 - ▶ przebudowa DK nr 25 na odc. Ostrów Wielkopolski – Kalisz-Konin – 44 km
 - ▶ budowa drogi S11 Szczecinek – Piła – 59,3 km
 - ▶ budowa drogi S11 Ostrów Wielkopolski – Kępno – 31 km
 - ▶ budowa drogi S11 Piła – Poznań, odc. Piła – Oborniki – 58 km
 - ▶ budowa drogi S11 Kórnik – Ostrów Wielkopolski – 85 km
 - ▶ budowa drogi S11 Piła – Poznań odc. Oborniki – w. Poznań Północ – 9 km.

- ▼ ENGLISH
- WIELKOPOLSKIE**
- Investycje w ramach Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych 2030:
- ▶ Budowa obwodnicy Ujścia i Piły – etap I obw. Ujścia S11 – 15 km
 - ▶ Budowa obwodnicy Obornik S11 – 13,6 km
 - ▶ Przebudowa DK nr 25 na odc. Ostrów Wielkopolski – Kalisz-Konin – 44 km
 - ▶ Budowa drogi S11 Szczecinek – Piła – 59,3 km
 - ▶ Budowa drogi S11 Ostrów Wielkopolski – Kępno – 31 km
 - ▶ Budowa drogi S11 Piła – Poznań, odc. Piła – Oborniki – 58 km
 - ▶ Budowa drogi S11 Kórnik – Ostrów Wielkopolski – 85 km
 - ▶ Budowa drogi S11 Piła – Poznań odc. Oborniki – w. Poznań Północ – 9 km.





ZACHODNIO-POMORSKIE



LEGENDA | LEGENDA:

- Drogi krajowe, w tym autostrady, drogi ekspresowe i obwodnice** | Drogi krajowe, w tym autostrady, drogi ekspresowe i obwodnice
- **w użytkowaniu** | w użytkowaniu
- **w realizacji** | w realizacji
- **w przetargu** | w przetargu
- **w przygotowaniu** | w przygotowaniu
- obwodnice w ramach Programu budowy 1000 obwodnic** | obwodnice w ramach Programu budowy 1000 obwodnic
- A1 S7 **Numery autostrad i dróg ekspresowych** | Numery autostrad i dróg ekspresowych



Investycje w ramach Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych 2030:

- ▶ droga ekspresowa S3 na odc. Troszyn – Świnoujście – 33 km
- ▶ dokończenie drogi ekspresowej S6 na odc. obwodnica Koszalina i Sianowa do Słupska – 55,9 km
- ▶ droga ekspresowa S11 na odc. Koszalin Zachód-Bobolice – 47,7 km
- ▶ obwodnica Warzymic i Przeclawia w ciągu drogi krajowej nr 13 – ok. 6,5 km
- ▶ budowa drogi S11 Bobolice – Szczecinek – 24,3 km
- ▶ budowa drogi S10 Szczecin – Piła – 114,0 km
- ▶ S6 Zachodnie drogowe obejście Szczecina – 48,9 km.

▼ ENGLISH ZACHODNIOPOMORSKIE

Investycje w ramach Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych 2030:

- ▶ Droga ekspresowa S3 na odc. Troszyn – Świnoujście – 33 km
- ▶ Dokończenie drogi ekspresowej S6 na odc. obwodnica Koszalina i Sianowa do Słupska – 55,9 km
- ▶ Droga ekspresowa S11 na odc. Koszalin Zachód-Bobolice – 47,7 km
- ▶ Obwodnica Warzymic i Przeclawia w ciągu drogi krajowej nr 13 – ok. 6,5 km
- ▶ Budowa drogi S11 Bobolice – Szczecinek – 24,3 km
- ▶ Budowa drogi S10 Szczecin – Piła – 114,0 km
- ▶ S6 Zachodnie drogowe obejście Szczecina – 48,9 km.



ROZDZIAŁ 4 MOSTOWNICTWO

CHAPTER 3 | MOSTOWNICTWO

MOSTOWNICTWO | MOSTOWNICTWO

▼ Most im. gen. Antoniego Madalińskiego w Ostrołęce | Most im. gen. Antoniego Madalińskiego w Ostrołęce



Przemiany ustrojowe jakie nastąpiły w Polsce po 1989 r. przyniosły wszystkim nadzieję na lepsze czasy i warunki do rozwijania teorii oraz technologii w budowie mostów. W ciągu 30 lat długość dróg ekspresowych i autostrad wydłużyła się ośmiokrotnie. Nic więc dziwnego, że czasy III RP można śmiało nazwać złotym okresem dla infrastruktury drogowej. Powstały nowe konstrukcje, które dobrze wpisują się w światowy dorobek współczesnej inżynierii. Projektanci i wykonawcy zgodnie uczestniczą w procesie tworzenia konstrukcji o nowoczesnych parametrach, unikatowych walorach estetycznych i niespotykanych w innych dziedzinach budownictwa rozmiarach. Mosty poza funkcją komunikacyjną stały się budowlami kreującymi przestrzeń publiczną.

Pierwszym obiektem godnym uwagi był oddany do użytku w 1995 r. most łukowy przez Narew w Ostrołęce. Autorów projektu zainspirowała słynna konstrukcja Barqueta w Sewilli. Most w Ostrołęce jest obiektem czteroprzęsłowym, którego łuk przęsła nurtowego, o rozpiętości wynoszącej 110 m, jest rozdwojony na końcach. W ten sposób tworzy on ramę podporową.

▼ ENGLISH

Przemiany ustrojowe jakie nastąpiły w Polsce po 1989 roku przyniosły wszystkim nadzieję na lepsze czasy i warunki do rozwijania teorii oraz technologii w budowie mostów. W ciągu 30 lat długość dróg ekspresowych i autostrad wydłużyła się ośmiokrotnie. Nic więc dziwnego, że czasy III RP można śmiało nazwać złotym okresem dla infrastruktury drogowej. Powstały nowe konstrukcje, które dobrze wpisują się w światowy dorobek współczesnej inżynierii. Projektanci i wykonawcy zgodnie uczestniczą w procesie tworzenia konstrukcji o nowoczesnych parametrach, unikatowych walorach estetycznych i niespotykanych w innych dziedzinach budownictwa rozmiarach. Mosty poza funkcją komunikacyjną stały się budowlami kreującymi przestrzeń publiczną.

Pierwszym obiektem godnym uwagi był oddany do użytku w 1995 roku most łukowy przez Narew w Ostrołęce. Autorów projektu zainspirowała słynna konstrukcja Barqueta w Sewilli. Most w Ostrołęce jest obiektem czteroprzęsłowym, którego łuk przęsła nurtowego, o rozpiętości wynoszącej 110 m, jest rozdwojony na końcach. W ten sposób tworzy on ramę podporową.

Most Świętokrzyski w Warszawie | Most Świętokrzyski w Warszawie

▼ Wiadukt w Skomielnej Białej | Wiadukt w Skomielnej Białej



▲ Most przez Odrę w Opolu | Most przez Odrę w Opolu

W kategorii mostów zespolonych stalowo-betonowych na uwagę zasługiwały w owym czasie: most przez Odrę w Rogowie Opolskim, przez Bug w Broku czy przez Regalicę w Szczecinie. W tym

ostatnim zastosowano dwa zespolenia: płyty żelbetowej z pasem górnym oraz w sąsiedztwie podpór z pasem dolnym blachownicy.

W zbudowanym w 1996 r. wiadukcie w Chabówce po raz pierwszy zastosowano beton wysokiej wytrzymałości klasy B60. Jest to obiekt ciągły dziewięcioprzęsłowy o przekroju skrzynkowym z betonu sprężonego. Jego długość wynosi około 270 m. Budowano go metodą nasuwania podłużnego na podpory.

W 1997 r. w Świnnej Porębie zakończono budowę mostu zakrzywionego w planie wykonanego metodą nasuwania podłużnego. Konstrukcja o długości 217 m składa się z pięciu przęseł o rozpiętości 38 + 3x47 + 38 m, a promień łuku poziomego wynosi 500 m. W tym samym roku ukończono prace przy granicznym moście łukowym przez Odrę w Świecku o rekordowej wówczas w Polsce rozpiętości przęsła z betonu zbrojonego – 82,3 m. Most łączy autostradę A2 z niemiecką A12.

W 1998 r. oddano do eksploatacji most przez Wisłę na autostradzie A1 w Toruniu o długości nieco ponad 1 km. Jest to konstrukcja trzynastoprzęsłowa



▲ Most wantowy nad Martwą Wisłą w Gdańsku | Most wantowy nad Martwą Wisłą w Gdańsku

wa o rozpiętości przęseł od 44,7 do 130 m. Przekrój poprzeczny stanowi skrzynka z betonu sprężonego o zmiennej wysokości w części nurtowej od 4 do 8 m oraz stałej wysokości 4 m w częściach zalewowych. Obiekt wykonywano dwiema metodami: betonowania dwuwspornikowego i nasuwania podłużnego na podpory. W 2011 r. ukończono drugą nitkę tego obiektu o identycznym ustroju niosącym.

▼ ENGLISH

W kategorii mostów zespolonych stalowo-betonowych na uwagę zasługiwały w owym czasie: most przez Odrę w Rogowie Opolskim, przez Bug w Broku czy przez Regalicę w Szczecinie. W tym ostatnim zastosowano dwa zespolenia: płyty żelbetowej z pasem górnym oraz w sąsiedztwie podpór z pasem dolnym blachownicy.

W zbudowanym w 1996 roku wiadukcie w Chabówce po raz pierwszy zastosowano beton wysokiej wytrzymałości klasy B60. Jest to obiekt ciągły dziewięcioprzęsłowy o przekroju skrzynk-

owym z betonu sprężonego. Jego długość wynosi około 270 m. Budowano go metodą nasuwania podłużnego na podpory.

W 1997 roku w Świnnej Porębie zakończono budowę mostu zakrzywionego w planie wykonanego metodą nasuwania podłużnego. Konstrukcja o długości 217 m składa się z pięciu przęseł o rozpiętości 38 + 3x47 + 38 m, a promień łuku poziomego wynosi 500 m. W tym samym roku ukończono prace przy granicznym moście łukowym przez Odrę w Świecku o rekordowej wówczas w Polsce rozpiętości przęsła z betonu zbrojonego – 82,3 m. Most łączy autostradę A2 z niemiecką A12.

W 1998 roku oddano do eksploatacji most przez Wisłę na autostradzie A1 w Toruniu o długości nieco ponad 1 km. Jest to konstrukcja trzynastoprzęsłowa o rozpiętości przęseł od 44,7 do 130 m. Przekrój poprzeczny stanowi skrzynka z betonu sprężonego o zmiennej wysokości w części nurtowej od 4 do 8 m oraz stałej wysokości 4 m w częściach zalewowych. Obiekt wykonywano dwiema metodami: betonowania dwuwspornikowego i nasuwania podłużnego na podpory. W 2011 roku ukończono drugą nitkę tego obiektu o identycznym ustroju niosącym.

Most przez Odrę na obwodnicy Opola zbudowano w 1999 r. Przeprawa ma konstrukcję siedmioprzęsłową, z których trzy wykonano metodą wspornikową, a pozostałe na rusztowaniach stacjonarnych.

W tym samym roku oddano most przez Wisłę w Wyszogrodzie. Składa się on z 17 przęseł o rozpiętości od 50 do 100 m. Ciekawa była technologia jego montażu, związana z krzywoliniowym pasem dolnym 100-metrowej długości. Scalane elementy nasuwano podłużnie po torze ślizgowym złożonym z dwóch blachownic usytuowanych w osiach dźwigarów. W celu utrzymania wspornika zaprojektowano pylon z odciągami.

W 2000 r. ukończono budowę mostu Świętokrzyskiego – ósmego stałego obiektu przez Wisłę w Warszawie i pierwszego dużego podwieszonoego mostu w Polsce. Wyróżniał się on także tym, że był wówczas: najwyższym (87,5 m od poziomu zera Wisły), z najdłuższym przęsłem (180 m), najszerszym (30 m) oraz posadowionym na 44 najdłuższych palach (31 m). Konstrukcję pomostu tworzy ruszt stalowy z żelbetową płytą współpracującą, z głównymi przęsłami podwieszonymi (180 i 140 m) do jednego pylonu żelbetowego w kształcie litery A. Przęsła umocowano na 48 linach. Na budowie wykonano największe w Polsce próbne obciążenie fundamentu pylonu wynoszące 13,72 MN.

Rok później ukończono budowę mostu III Tysiąclecia im. Jana Pawła II przez Martwą Wisłę w Gdańsku. To pierwsza w Polsce konstrukcja podwieszona budowana metodą wspornikową bez użycia podpór tymczasowych w nurcie rzeki. Rozpiętość głównego przęsła tego obiektu wynosi 230 m. Ruszt stalowy pomostu składa się z dwóch podwójnych blachownic spawanych i poprzecznic. Zakotwienia bierne lin usytuowano w pylonie, zaś czynne – w pomoście. Podpory posadowiono na palach wierconych o średnicy 1,5 i 1,8 m oraz o długości do 30 m.

Most Siekierkowski w Warszawie oddano w 2002 r. Obiekt był wówczas największą w Polsce konstrukcją podwieszoną i pierwszą umocowaną do dwóch pylonów. Jego długość wraz z wiaduktami dojazdowymi wynosi 826 m, zaś rozpiętość przęsła środkowego liczy 250 m. Most

ma konstrukcję zespoloną stalowo-betonową. Część główną tworzy ruszt składający się z dwóch blachownic o stałej wysokości średników oraz poprzecznic. Zakotwienia czynne lin podwieszenia umieszczono w korpusach pylonów w kształcie litery H, a w ich częściach szczytowych wbudowano skrzynie stalowe do przeniesienia sił rozciągających od lin. Bierne zakotwienia lin znajdują się na poziomie pomostu. Do każdego z pylonów dochodzi 28 lin o długości od 54 do 131 m.

▼ ENGLISH

Most przez Odrę na obwodnicy Opola zbudowano w 1999 roku. Przeprawa ma konstrukcję siedmioprzęsłową, z których trzy wykonano metodą wspornikową, a pozostałe na rusztowaniach stacjonarnych.

W tym samym roku oddano most przez Wisłę w Wyszogrodzie. Składa się on z 17 przęseł o rozpiętości od 50 do 100 m. Ciekawa była technologia jego montażu, związana z krzywoliniowym pasem dolnym 100-metrowej długości. Scalane

elementy nasuwano podłużnie po torze ślizgowym złożonym z dwóch blachownic usytuowanych w osiach dźwigarów. W celu utrzymania wspornika zaprojektowano pylon z odciągami.

W 2000 roku ukończono budowę mostu Świętokrzyskiego – ósmego stałego obiektu przez Wisłę w Warszawie i pierwszego dużego podwieszonoego mostu w Polsce. Wyróżniał się on także tym, że był wówczas: najwyższym (87,5 m od poziomu zera Wisły), z najdłuższym przęsłem (180 m), najszerszym (30 m) oraz posadowionym na 44 najdłuższych palach (31 m). Konstrukcję pomostu tworzy ruszt stalowy z żelbetową płytą współpracującą, z głównymi przęsłami podwieszonymi (180 i 140 m) do jednego pylonu żelbetowego w kształcie litery A. Przęsła umocowano na 48 linach. Na budowie wykonano największe w Polsce próbne obciążenie fundamentu pylonu wynoszące 13,72 MN.

Rok później ukończono budowę mostu III Tysiąclecia im. Jana Pawła II przez Martwą Wisłę w Gdańsku. To pierwsza w Polsce konstrukcja podwieszona budowana metodą wspornikową bez użycia podpór

tymczasowych w nurcie rzeki. Rozpiętość głównego przęsła tego obiektu wynosi 230 m. Ruszt stalowy pomostu składa się z dwóch podwójnych blachownic spawanych i poprzecznic. Zakotwienia bierne lin usytuowano w pylonie, zaś czynne – w pomoście. Podpory posadowiono na palach wierconych o średnicy 1,5 i 1,8 m oraz o długości do 30 m.

Most Siekierkowski w Warszawie oddano w 2002 roku. Obiekt był wówczas największą w Polsce konstrukcją podwieszoną i pierwszą umocowaną do dwóch pylonów. Jego długość wraz z wiaduktami dojazdowymi wynosi 826 m, zaś rozpiętość przęsła środkowego liczy 250 m. Most ma konstrukcję zespoloną stalowo-betonową. Część główną tworzy ruszt składający się z dwóch blachownic o stałej wysokości średników oraz poprzecznic. Zakotwienia czynne lin podwieszenia umieszczono w korpusach pylonów w kształcie litery H, a w ich częściach szczytowych wbudowano skrzynie stalowe do przeniesienia sił rozciągających od lin. Bierne zakotwienia lin znajdują się na poziomie pomostu. Do każdego z pylonów dochodzi 28 lin o długości od 54 do 131 m.



▲ Most Siekierkowski w Warszawie | Most Siekierkowski w Warszawie



▲ Estakada w Milówce | Milowka Śląska

W 2003 r. w ciągu Trasy Siekierkowskiej powstał węzeł Czerniakowska. Składa się on z estakady głównej, którą tworzą 22 przęsła w dwóch równoległych nitkach o długości po 807 m, oraz z dwóch estakad lewoskrętnych. Dzięki zastosowaniu metody nasuwania podłużnego, w ciągu 9 miesięcy wykonano 1200 m konstrukcji skrzynkowej z betonu sprężonego, co było ówczesnym rekordem w budowie tego rodzaju obiektów w Polsce.

W tym samym roku oddano obiekt przez rzekę Elbląg w Elblągu i przez Zalew Zegrzyński w Zegrzu. Jedenastoprzęsłowy most w Elblągu o długości 437 m ma przęsło nurtowe o rozpiętości 75 m, a sąsiadujące z nim przęsła mają po 50 m. Natomiast w czteroprzęsłowym obiekcie w Zegrzu, o rozpiętości przęsła po około 80 m, zastosowano oryginalny sposób nasuwania konstrukcji z krzywoliniowym pasem dolnym przez podparcie poprzecznic na saniach, a końca nasuwanej konstrukcji na barce stanowiącej pływającą podporę.

W 2004 r. otwarto most Milenijny na obwodnicy Wrocławia w rejonie Osobowic o rozpiętości przęsła środkowego wynoszącej 152 m. To pierwszy

w Polsce obiekt podwieszony, którego pomost wykonano metodą wspornikową całkowicie z betonu sprężonego klas C50/60. Tworzą go dwa dźwigary o przekroju skrzynkowym i o stałej wysokości 2,5 m, połączone płytą pomostową grubości 22 cm.

W klasie konstrukcji belkowych znaczącymi osiągnięciami na przełomie wieków były mosty: Zwierzyniecki przez Wisłę w Krakowie, o rekordowej wówczas rozpiętości przęsła 132 m, ukończony w 2001 r. oraz przez Odrę w Krzyżanowicach, oddany w tym samym roku, o rozpiętości przęsła 80 m, zbudowany metodą betonowania wspornikowego.

Ukończony w 2006 r., wyjątkowo estetyczny, betonowy wiadukt w Milówce składa się z 12 przęsła, z których trzy środkowe, łukowe z jazdą górą, mają rekordową rozpiętość – po 103 m.

Do znaczących osiągnięć w klasie konstrukcji stalowych należały zbudowane na początku obecnego stulecia mosty: Kotlarski w Krakowie oraz w Wolinie na obwodnicy miasta. Oba są obiektami łukowymi z jazdą dołem, ale o bardzo odmiennych rozwiązaniach konstrukcyjnych.

▼ ENGLISH

In 2003, on the Siekierkowska Route, the Czerniakowska interchange was built. It consists of a main viaduct, which is made of 22 spans in two parallel tracks, each 807 m long, and two left-hand curves. Thanks to the longitudinal launching method, 1200 m of box girder construction from prestressed concrete was completed in 9 months, which was a record for this type of objects in Poland.

In the same year, the object was opened over the Elbląg River in Elbląg and the Zegrzyński Reservoir in Zegrze. The eleven-span bridge in Elbląg, 437 m long, has a navigation span of 75 m, and the adjacent spans are 50 m long. In the four-span object in Zegrze, with a span of approximately 80 m, an original construction launching method with a curved bottom chord through transverse supports on sleds, and the end of the launched construction on a barge serving as a floating support, was used.

In 2004, the Millennium Bridge was opened on the Wrocław bypass in the Osobowice area with a 152 m long central span. This was the first suspended object in Poland, whose deck was made entirely of prestressed concrete class C50/60. It consists of two girders with a box cross-section and a constant height of 2.5 m, connected by a 22 cm thick deck slab.

In the class of beam structures, significant achievements on the turn of the centuries were bridges: Zwierzyniecki over the Vistula in Kraków, with a record span of 132 m, completed in 2001, and over the Odra in Krzyżanowice, opened in the same year, with a span of 80 m, built by the cast-in-place concrete method.

Completed in 2006, an exceptionally aesthetic, concrete viaduct in Milówka consists of 12 spans, of which three central, arch spans with uphill traffic, have a record span – 103 m.

Among the significant achievements in the class of steel structures, bridges built at the beginning of the 21st century stand out: Kotlarski in Kraków and in Wolin on the city bypass. Both are arch bridges with downhill traffic, but with very different construction solutions.



▼ Most M1 nad Motławą w Gdańsku | Most M1 nad Motławą w Gdańsku



▼ Most Siekierkowski w Warszawie | Most Siekierkowski w Warszawie



▼ Most Milenijny we Wrocławiu | Most Milenijny we Wrocławiu

Na sieci dróg publicznych o długości całkowitej prawie 420 tys. km znajduje się prawie **36 tys. obiektów mostowych i tuneli** o łącznej długości ponad **1020 km**

Na sieci dróg publicznych o długości całkowitej prawie 420 tys. km znajduje się prawie **36 tys. obiektów mostowych i tuneli** o łącznej długości ponad **1.020 km**.

Most Kotlarski (2001 r.) to obiekt o rozpiętości przęsła wynoszącej 166 m. Ustrój niosący mostu tworzy przestrzenna struktura stalowa składająca się z czterech soczewkowych dźwigarów łukowych i ortotropowego pomostu. Łuki górne mają kształt paraboliczny, a dolne – kołowy. Pomost podwieszono do łuków za pomocą wieszaków prętowych. Obiekt jest bardzo szeroki (36,84 m), gdyż znajduje się na nim także torowisko tramwajowe.

W odróżnieniu od mostu Kotlarskiego, obiekt w Wolinie przez rzekę Dziwnę, oddany w 2003 r., ma już bardziej znajomą sylwetkę. Konstrukcję głównego przęsła stanowią dwa pochylone ku sobie paraboliczne łuki stalowe ze ściągiem. Rozpiętość łuków wynosi 165 m, przy strzałce 24 m. Ściągi tworzy ruszt stalowy ze sprężoną podłużnie

betonową płytą pomostu. Wieszaki podtrzymujące pomost są wykonane z lin i krzyżują się w płaszczyznach łuków. Zakotwienia czynne wieszaków usytuowano wewnątrz łuków. Głównym elementem niosącym pomostu są poprzecznice rozmieszczone co 6 m. Stalowa konstrukcja mostu jest całkowicie spawana.

Wśród mostów stalowych wyróżnia się Most Solidarności w Płocku, którego budowę ukończono w 2007 r. Konstrukcja ta charakteryzuje się największą w Polsce rozpiętością przęsła (375 m) i jest pierwszą, w której zastosowano odciągi w jednej płaszczyźnie. Most ma pod pylonami jedne z największych łożysk soczewkowych w Europie o nośności 110 MN i blisko 2,5 m średnicy. Wysokość pojedynczych stalowych py-

▼ Most Solidarności w Płocku | Most Solidarności w Płocku



▲ Most Kotlarski w Krakowie | Most Kotlarski w Krakowie

lonów od poziomu pomostu wynosi blisko 64 m. Montaż części głównej ze stalowych elementów skrzynkowych odbywał się metodą wspornikową. Podwieszenie składa się z 56 lin o długości od 50 do 190 m. Innowacją było umieszczenie na zewnętrznej powierzchni rur osłonowych z HDPE spiralnego żebra redukującego drgania od deszczu i wiatru.

▼ ENGLISH

Most Kotlarski (2001 rok) to obiekt o rozpiętości przęsła wynoszącej 166 m. Ustrój niosący mostu tworzy przestrzenna struktura stalowa składająca się z czterech soczewkowych dźwigarów łukowych i ortotropowego pomostu. Łuki górne mają kształt paraboliczny, a dolne – kołowy. Pomost podwieszono do łuków za pomocą wieszaków prętowych. Obiekt jest bardzo szeroki (36,84 m), gdyż znajduje się na nim także torowisko tramwajowe.

W odróżnieniu od mostu Kotlarskiego, obiekt w Wolinie przez rzekę Dziwnę, oddany w 2003 roku, ma już bardziej znajomą sylwetkę. Konstrukcję głównego przęsła stanowią dwa pochylone ku sobie paraboliczne łuki stalowe ze ściągiem.

Rozpiętość łuków wynosi 165 m, przy strzałce 24 m. Ściągi tworzy ruszt stalowy ze sprężoną podłużnie betonową płytą pomostu. Wieszaki podtrzymujące pomost są wykonane z lin i krzyżują się w płaszczyznach łuków. Zakotwienia czynne wieszaków usytuowano wewnątrz łuków. Głównym elementem niosącym pomostu są poprzecznice rozmieszczone co 6 m. Stalowa konstrukcja mostu jest całkowicie spawana.

Wśród mostów stalowych wyróżnia się Most Solidarności w Płocku, którego budowę ukończono w 2007 roku. Konstrukcja ta charakteryzuje się największą w Polsce rozpiętością przęsła (375 m) i jest pierwszą, w której zastosowano odciągi w jednej płaszczyźnie. Most ma pod pylonami jedne z największych łożysk soczewkowych w Europie o nośności 110 MN i blisko 2,5 m średnicy. Wysokość pojedynczych stalowych pylonów od poziomu pomostu wynosi blisko 64 m. Montaż części głównej ze stalowych elementów skrzynkowych odbywał się metodą wspornikową. Podwieszenie składa się z 56 lin o długości od 50 do 190 m. Innowacją było umieszczenie na zewnętrznej powierzchni rur osłonowych z HDPE spiralnego żebra redukującego drgania od deszczu i wiatru.

▼ Most im. Jana Pawła II w Puławach | Most im. Jana Pawła II w Puławach



▼ ENGLISH

Zrealizowany w 2008 roku most im. Jana Pawła II przez Wisłę w Puławach był ówczesnie największym stalowym obiektem łukowym w Polsce i piątym w Europie o rozpiętości przęsła łukowego wynoszącej 212 m. Schematem statycznym obiektu jest czternastoprzęsłowa belka wzmocniona w przęśle nurtowym łukiem stalowym. Konstrukcja przęsła nurtowego składa się z dwóch łuków pochylonych ku sobie. Pomost pełniący rolę ściągu podwieszono do łuku

Zrealizowany w 2008 r. most im. Jana Pawła II przez Wisłę w Puławach był ówczesnie największym stalowym obiektem łukowym w Polsce i piątym w Europie o rozpiętości przęsła łukowego wynoszącej 212 m. Schematem statycznym obiektu jest czternastoprzęsłowa belka wzmocniona w przęśle nurtowym łukiem stalowym. Konstrukcja przęsła nurtowego składa się z dwóch łuków pochylonych ku sobie. Pomost pełniący rolę ściągu podwieszono do łuku za pomocą 14 par wieszaków w postaci czterech ciągów prętowych. W ciągach dłuższych od 12 m zastosowano przewiązki tłumiące ich drgania. Most był pierwszym całościowo monitorowanym obiektem w Polsce. Zamontowany system czujników zapewnia ocenę bezpieczeństwa pracy konstrukcji, obserwację ruchu drogowego oraz zdarzeń drogowych.

W latach 2008-2011 w ciągu Autostradowej Obwodnicy Wrocławia powstał most Rędziński przekraczający koryto Odry. Część główna obiektu składa się z czterech przęseł: skrajnych o rozpiętości po 50 m oraz dwóch środkowych, liczących po 256 m, które podwieszono za pomocą 80 par lin do pojedynczego pylonu usytuowanego centralnie między nimi. Pylon, o rekordowej wysokości wynoszącej 122 m, ma kształt litery H, a jego nogi wykonano jako żelbetowe. Tylko górne części mają konstrukcję zespoloną. Most wyposażono w nowoczesny system monitoringu, pozwalający na pomiar sił w linach, wychyleń gałęzi pylonu i pomostu, prędkości i kierunku wiatru, temperatury otoczenia i konstrukcji oraz jej odkształceń.

za pomocą 14 par wieszaków w postaci czterech ciągów prętowych. W ciągach dłuższych od 12 m zastosowano przewiązki tłumiące ich drgania. Most był pierwszym całościowo monitorowanym obiektem w Polsce. Zamontowany system czujników zapewnia ocenę bezpieczeństwa pracy konstrukcji, obserwację ruchu drogowego oraz zdarzeń drogowych.

W latach 2008-2011 w ciągu Autostradowej Obwodnicy Wrocławia powstał most Rędziński przekraczający koryto Odry. Część główna obiektu składa się z czterech przęseł: skrajnych o rozpiętości po 50 m oraz dwóch środkowych,

liczących po 256 m, które podwieszono za pomocą 80 par lin do pojedynczego pylonu usytuowanego centralnie między nimi. Pylon, o rekordowej wysokości wynoszącej 122 m, ma kształt litery H, a jego nogi wykonano jako żelbetowe. Tylko górne części mają konstrukcję zespoloną. Most wyposażono w nowoczesny system monitoringu, pozwalający na pomiar sił w linach, wychyleń gałęzi pylonu i pomostu, prędkości i kierunku wiatru, temperatury otoczenia i konstrukcji oraz jej odkształceń.

▼ Most Rędziński we Wrocławiu | Most Rędziński we Wrocławiu



▼ Most Marii Skłodowskiej-Curie w Warszawie | Most Marii Skłodowskiej-Curie w Warszawie



► Most pod Kwidzinem | Most pod Kwidzinem

W Polsce pojawiło się także kilka obiektów podwieszonych z betonowym pomostem. Do kategorii tej zaliczają się m.in.: wiadukt nad A4 w Wykrotach (2008 r.), wiadukt w Opolu (2010 r.), most przez Skawę w Zembrzycach (2010 r.), most przez Motławę w Gdańsku M-1 (2012 r.) czy wiadukt nad S8 w Oleśnicy (2012 r.).

Most przez Wisłę pod Grudziądzem w ciągu autostrady A1 zbudowano w latach 2009-2011. Jest to obiekt belkowy z betonu sprężonego o długości wynoszącej 1954 m. Żelbetowe przesło nurtowe nad Wisłą liczy 180 m, natomiast długość dwóch przęseł skrajnych wynosi po 110 m. Rekordowa była wówczas estakada wykonana metodą nasuwania podłużnego (991 m).

Most Marii Skłodowskiej-Curie z 2012 r. (o długości 795 m) jest dziesiątym obiektem przez Wisłę w Warszawie, a ósmym drogowym. Znajdują

się na nim dwie jezdnie oraz dwutorowa trasa tramwajowa. Przeprawa składa się z dziesięciu przęseł o rozpiętości od 45 do 160 m. Szerokość trzech niezależnych nitek wynosi łącznie 46 m. Stalowy ustrój niosący montowano trzema metodami: przez nasuwanie podłużne na podpory, tradycyjnie – przy użyciu żurawi oraz przez podciąganie za pomocą prętów lub lin do sprężania.

Wśród stalowych obiektów łukowych z pomostem betonowym wyróżnia się oddany do ruchu w 2012 r. czteroprzęsłowy wiadukt w ciągu trasy Juliusza Słowackiego w Gdańsku. Główne przesło z betonu sprężonego, o rozpiętości 120 m, podwieszono centralnie do konstrukcji łukowej. Konstrukcja rurowa natomiast składa się z dwóch, przesuniętych o 4 m względem siebie i skrzyżowanych przy podporach, łuków.

▼ ENGLISH

W Polsce pojawiło się także kilka obiektów podwieszonych z betonowym pomostem. Do kategorii tej zaliczają się m.in.: wiadukt nad A4 w Wykrotach (2008 rok), wiadukt w Opolu (2010 rok), most przez Skawę w Zembrzycach (2010 rok), most przez Motławę w Gdańsku M-1 (2012 rok) czy wiadukt nad S8 w Oleśnicy (2012 rok).

Most przez Wisłę pod Grudziądzem w ciągu autostrady A1 zbudowano w latach 2009-2011. Jest to obiekt belkowy z betonu sprężonego o długości wynoszącej 1954 m. Żelbetowe przesło nurtowe nad Wisłą liczy 180 m, natomiast długość dwóch przęseł skrajnych wynosi po 110 m. Rekordowa była wówczas estakada wykonana metodą nasuwania podłużnego (991 m).

Most Marii Skłodowskiej-Curie z 2012 roku (o długości 795 m) jest dziesiątym obiektem

przez Wisłę w Warszawie, a ósmym drogowym. Znajdują się na nim dwie jezdnie oraz dwutorowa trasa tramwajowa. Przeprawa składa się z dziesięciu przęseł o rozpiętości od 45 do 160 m. Szerokość trzech niezależnych nitek wynosi łącznie 46 m. Stalowy ustrój niosący montowano trzema metodami: przez nasuwanie podłużne na podpory, tradycyjnie – przy użyciu żurawi oraz przez podciąganie za pomocą prętów lub lin do sprężania.

Wśród stalowych obiektów łukowych z pomostem betonowym wyróżnia się oddany do ruchu w 2012 roku czteroprzęsłowy wiadukt w ciągu trasy Juliusza Słowackiego w Gdańsku. Główne przesło z betonu sprężonego, o rozpiętości 120 m, podwieszono centralnie do konstrukcji łukowej. Konstrukcja rurowa natomiast składa się z dwóch, przesuniętych o 4 m względem siebie i skrzyżowanych przy podporach, łuków.



▲ Wiadukt na Trasie Słowackiego w Gdańsku | Wiadukt na Trasie Słowackiego w Gdańsku

▲ Most Unii Europejskiej w Koninie | Most Unii Europejskiej w Koninie

▲ Most Niepodległości w Ostródzie | Most Niepodległości w Ostródzie

W ostatnich latach coraz śmielej zaczęto budować nietypowe, ale znane w świecie konstrukcje mostowe. Należą do nich mosty typu extradosed, wstęgowego czy z drewna klejonego. Obiektów tego pierwszego rodzaju pojawiło się kilka. Największe z nich to: most Unii Europejskiej przez Wartę w Koninie (2007 r.), most przez Rabę w Dobczycach (2012 r.) oraz oddany w 2013 r. most przez Wisłę w Kwidzynie.

Przeprawa w Kwidzynie to jedna z najdłuższych (ponad 800 m) obiektów typu *extradosed* na świecie. Rozpiętość każdego ze środkowych przęseł wynosi po 204 m. Most posiada trzy krótkie (20 m wysokości) pylony, spełniające rolę dewiatorów.

Oddana do eksploatacji w 2012 r. kładka pieszo-jezdna przez rzekę Rabę w miejscowości Lubień, w powiecie myślenickim jest również obiektem wyjątkowym. Konstrukcję niosącą zaprojektowano jako wstęgową z betonu sprężonego. Długość jej przęsła wynosi 92 m, a szerokość 5,5 m. Mogą się po niej poruszać także samochody o masie do 15 ton. Pomost tworzą elementy prefabrykowane podwieszane do ośmiu ciągów linowych zakotwionych w betonowych przyczółkach.

W 2006 r. w Sromowcach Niżnych nad Dunajcem oddano kładkę dla pieszych z drewna klejonego o rekordowej rozpiętości przęsła wynoszącej 90 m, podwieszono do jednego pylonu. Rekordową rozpiętość w kraju wśród konstrukcji tego typu posiada oddana w 2010 r. stalowa, wisząca kładka dla pieszych przez San w Witryłowie. Rozpiętość jej przęsła liczy 150 m, a długość całego obiektu wynosi 234 m. Dwie liny (o średnicy 40 mm) niosą stalowy pomost usztywniony 12 przeciwwiatrowymi linowymi odciągami (o średnicy 35 mm). Pylony wykonano z rur o średnicy 60 cm.

▼ ENGLISH

W ostatnich latach coraz śmielej zaczęto budować nietypowe, ale znane w świecie konstrukcje mostowe. Należą do nich mosty typu *extradosed*, wstęgowego czy z drewna klejonego.

▼ Kładka nad Dunajcem w Sromowcach Niżnych | Kładka nad Dunajcem w Sromowcach Niżnych



Obiektów tego pierwszego rodzaju pojawiło się kilka. Największe z nich to: most Unii Europejskiej przez Wartę w Koninie (2007 rok), most przez Rabę w Dobczycach (2012 rok) oraz oddany w 2013 roku most przez Wisłę w Kwidzynie.

Przeprawa w Kwidzynie to jedna z najdłuższych (ponad 800 m) obiektów typu *extradosed* na świecie. Rozpiętość każdego ze środkowych przęseł wynosi po 204 m. Most posiada trzy krótkie (20 m wysokości) pylony, spełniające rolę dewiatorów.

Oddana do eksploatacji w 2012 roku kładka pieszo-jezdna przez rzekę Rabę w miejscowości Lubień, w powiecie myślenickim jest również obiektem wyjątkowym. Konstrukcję niosącą zaprojektowano jako wstęgową z betonu sprężonego. Długość jej przęsła wynosi 92 m, a szerokość 5,5

m. Mogą się po niej poruszać także samochody o masie do 15 ton. Pomost tworzą elementy prefabrykowane podwieszane do ośmiu ciągów linowych zakotwionych w betonowych przyczółkach.

W 2006 roku w Sromowcach Niżnych nad Dunajcem oddano kładkę dla pieszych z drewna klejonego o rekordowej rozpiętości przęsła wynoszącej 90 m, podwieszono do jednego pylonu. Rekordową rozpiętość w kraju wśród konstrukcji tego typu posiada oddana w 2010 roku stalowa, wisząca kładka dla pieszych przez San w Witryłowie. Rozpiętość jej przęsła liczy 150 m, a długość całego obiektu wynosi 234 m. Dwie liny (o średnicy 40 mm) niosą stalowy pomost usztywniony 12 przeciwwiatrowymi linowymi odciągami (o średnicy 35 mm). Pylony wykonano z rur o średnicy 60 cm.



▲ Most im. Tadeusza Mazowieckiego w Rzeszowie | Most im. Tadeusza Mazowieckiego w Rzeszowie



▲ Most Uniwersytecki w Bydgoszczy | Most Uniwersytecki w Bydgoszczy

W 2013 r. oddano do użytku stalowy most o konstrukcji łukowej im. gen. Elżbiety Zawackiej w Toruniu. Obiekt ma 540 m długości i 24 m szerokości. Jego konstrukcję stanowią dwa stalowe łuki o rekordowej rozpiętości 270 m i wysokości 50 m. Pręsła oparte są na dwóch podporach na brzegach rzeki oraz na trzeciej, centralnej podporze usytuowanej w jej nurcie. Estakady lewobrzeżne opierają się na 18, a prawobrzeżne na 12 podporach. Na potrzeby realizacji toruńskiej inwestycji zespół specjalistów opracował innowacyjny sposób montażu pręseł. Gotowe łuki mostu o łącznej masie ok. 5,5 tys. ton zostały zwodowane holownikami i wbudowane w miejsce docelowe na podpory stałe. Na moście powstały dwie dwupasmowe jezdnie, chodnik i ścieżka rowerowa o łącznej szerokości 30 m.

W tym samym roku oddano do użytku nowy podwieszony most drogowy nad rzeką Brdą w Bydgoszczy, będący elementem czteropasmowej Trasy Uniwersyteckiej. Jest to obiekt dwuprzęs-

łowy o długości 200 m i rozpiętościach pręseł 110 + 90 m. Pylony mostu o wysokości 68,7 m mają postać przenikających się podków w kształcie greckich liter alfa i omega. Niestety most okazał się problematyczny, bowiem niespełna 7 lat po otwarciu z uwagi na pogarszający się stan techniczny zakazano wjazdu na niego pojazdów ciężarowych, a autobusom ograniczono prędkość do 30 km/h. Następnie w styczniu 2021 r. most zamknięto, a żeglugę pod przeprawą wstrzymano. Prace naprawcze trwały do stycznia 2022 r.

W 2015 r. otwarto drugi co do wysokości obiekt w Polsce – podwieszony most im. Tadeusza Mazowieckiego przez Wisłok w Rzeszowie. Przeprawa ma długość 482 m, po dwa pasy ruchu w każdą stronę i dwa pasy dla pieszych i rowerzystów. Konstrukcja wantungowa wsparta jest na 108-metrowym pylonie w kształcie litery A, na którym zaczepiono 64 liny podtrzymujące jego płytę.

▼ ENGLISH

W 2013 roku oddano do użytku stalowy most o konstrukcji łukowej im. gen. Elżbiety Zawackiej w Toruniu. Obiekt ma 540 m długości i 24 m szerokości. Jego konstrukcję stanowią dwa stalowe łuki o rekordowej rozpiętości 270 m i wysokości 50 m. Pręsła oparte są na dwóch podporach na brzegach rzeki oraz na trzeciej, centralnej podporze usytuowanej w jej nurcie. Estakady lewobrzeżne opierają się na 18, a prawobrzeżne na 12 podporach. Na potrzeby realizacji toruńskiej inwestycji zespół specjalistów opracował innowacyjny sposób montażu pręseł. Gotowe łuki mostu o łącznej masie ok. 5,5 tys. ton zostały zwodowane holownikami i wbudowane w miejsce docelowe na podpory stałe. Na moście powstały dwie dwupasmowe jezdnie, chodnik i ścieżka rowerowa o łącznej szerokości 30 m.

W tym samym roku oddano do użytku nowy podwieszony most drogowy nad rzeką Brdą w Bydgoszczy, będący elementem czteropasmowej

Trasy Uniwersyteckiej. Jest to obiekt dwuprzęsłowy o długości 200 m i rozpiętościach pręseł 110 + 90 m. Pylony mostu o wysokości 68,7 m mają postać przenikających się podków w kształcie greckich liter alfa i omega. Niestety most okazał się problematyczny, bowiem niespełna 7 lat po otwarciu z uwagi na pogarszający się stan techniczny zakazano wjazdu na niego pojazdów ciężarowych, a autobusom ograniczono prędkość do 30 km/h. Następnie w styczniu 2021 r. most zamknięto, a żeglugę pod przeprawą wstrzymano. Prace naprawcze trwały do stycznia 2022 r.

W 2015 roku otwarto drugi co do wysokości obiekt w Polsce – podwieszony most im. Tadeusza Mazowieckiego przez Wisłok w Rzeszowie. Przeprawa ma długość 482 m, po dwa pasy ruchu w każdą stronę i dwa pasy dla pieszych i rowerzystów. Konstrukcja wantungowa wsparta jest na 108-metrowym pylonie w kształcie litery A, na którym zaczepiono 64 liny podtrzymujące jego płytę.

Na sieci dróg krajowych (DK) zarządzanych przez GDDKiA o całkowitej długości ponad 19,3 tys. km jest ponad **7 tys. obiektów mostowych** o łącznej długości ponad **400 km** i powierzchni ponad **5,6 mln m²**.



▲ Most im. Józefa Piłsudskiego w Nowym Sączu | Most im. Józefa Piłsudskiego w Nowym Sączu

W czerwcu 2017 r. w Krakowie oddano do użytku most im. kardynała Franciszka Macharskiego w ciągu drogi ekspresowej S7. Konstrukcję tworzą dwa, osobne dla każdego kierunku, podwieszane, wantowe mosty o długości 706 m (kierunek Biezanów) i 695,5 m (kierunek Nowa Huta).

Na uwagę zasługuje most łukowy Niepodległości w Ostródzie na Kanale Pauzeńskim oddany w 2018 r. o rozpiętości 340 m i rozpiętości najdłuższego przęsła 200 m.

Natomiast w roku 2019 oddano do użytku dwie przeprawy: most łukowy o konstrukcji zespolonej (2 łuki-stal) im. Piłsudskiego w Nowym Sączu przez Dunajec zwany heleńskim oraz wiadukt belkowy nr 21 w Skomielnej Białej o długości

992 m. Wiadukt składa się z dwóch równoległych, niezależnych konstrukcji pod dwie jezdnie drogi ekspresowej. Na każdym pomoście znajdują się dwa pasy ruchu i pas awaryjny (z rezerwą pod trzeci pas). Rozpiętości teoretyczne najdłuższych przęseł wynoszą 140 m. Realizacja obiektu odbyła się w ramach trwającej od 2016 r. inwestycji budowy drogi S7 na odcinku Lubień – Rabka-Zdrój. Budowa wiaduktu nr 21 została zrealizowana przez firmę PORR S.A. Autorem projektów budowlanego i wykonawczego obiektów było biuro projektowe Vössing. Realizacja prac odbyła się na podstawie projektów technologicznych autorstwa biura Mosty Gdańsk Sp. z o.o.

▼ ENGLISH

W czerwcu 2017 roku w Krakowie oddano do użytku most im. kardynała Franciszka Macharskiego w ciągu drogi ekspresowej S7. Konstrukcję tworzą dwa, osobne dla każdego kierunku, podwieszane, wantowe mosty o długości 706 m (kierunek Biezanów) i 695,5 m (kierunek Nowa Huta).

Na uwagę zasługuje most łukowy Niepodległości w Ostródzie na Kanale Pauzeńskim oddany w 2018 r. o rozpiętości 340 metrów i rozpiętości najdłuższego przęsła 200 m.

Natomiast w roku 2019 oddano do użytku dwie przeprawy: most łukowy o konstrukcji zespolonej (2 łuki-stal) im. Piłsudskiego w Nowym Sączu przez Dunajec zwany heleńskim oraz wiadukt belkowy nr 21 w Skomielnej Białej o długości 992 m. Wiadukt składa się z dwóch równoległych, niezależnych konstrukcji pod dwie jezdnie drogi ekspresowej. Na każdym pomoście znajdują się dwa pasy ruchu i pas awaryjny (z rezerwą pod trzeci pas). Rozpiętości teoretyczne najdłuższych przęseł wynoszą 140 m. Realizacja obiektu odbyła się w ramach trwającej od 2016 roku inwestycji budowy drogi S7 na odcinku Lubień – Rabka-Zdrój. Budowa wiaduktu nr 21 została zrealizowana przez firmę PORR S.A. Autorem projektów budowlanego i wykonawczego obiektów było biuro projektowe Vössing. Realizacja prac odbyła się na podstawie projektów technologicznych autorstwa biura Mosty Gdańsk Sp. z o.o.



Na sieci dróg krajowych (DK) zarządzanych przez GDDKiA o całkowitej długości ponad 19,3 tys. km jest ponad **7 tys. obiektów mostowych**

o łącznej długości ponad **400 km** i powierzchni ponad **5,6 mln m²**.

W wyniku realizacji zadań drogowych w 2020 r. powstało 16 nowych obiektów drogowych – mostów, estakad i przepustów. Prócz tego skończono remonty 27 mostów, a prace naprawcze trwały na kolejnych 40 przeprawach.

Największym obiektem powstałym w roku 2020 r. był most zbudowany w ciągu przyszłej Południowej Obwodnicy Warszawy S2. Był to jednocześnie jedenasty most w Warszawie, dziewiąty drogowy i drugi w zarządzie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Jest też najdłuższym mostem w stolicy i największym z tego rodzaju obiektów oddanych w 2020 r. w całym kraju. Nowa przeprawa to dwa niezależne obiekty o długości całkowitej blisko 1506 m każdy. Most nad nurtem Wisły ma długość prawie 534 m, a dwie estakady nad terenami zalewowymi odpowiednio niemal 349 m (po stronie Wilanowa) oraz ok. 629 m (po stronie Wawra). Piesi i rowerzyści mogą korzystać z chodnika i ścieżki rowerowej po obu stronach mostu. W nurcie rzeki znalazło się pięć podpór, z czego dwie wspólne z estakadami. Pod fundamenty mostu wywiercono 320 pali o średnicy aż 1,5 m (tzw. pale wielkośrednicowe DN 1500). Niektóre z nich nawet na głębokość 27 m poniżej dna Wisły, żeby ustabilizować grunt. W części zalewowej mostu, po stronie

Wilanowa i Wawra, przy budowie fundamentów wykorzystano prefabrykowane pale żelbetowe o łącznej długości około 25,7 km.



W grudniu 2020 r. zakończono obwodnicę Wałcza w ciągu drogi ekspresowej S10. Jest to dwujezdniowa droga ekspresowa o dwóch pasach ruchu w każdą stronę. Na trasie powstało w 13 wiaduktów, 2 mosty, 4 wiadukty ekologiczne, a w 2020 r. 2 estakady przechodzące nad obniżeniem terenu. Dłuższa z nich, o 13 przęsłach, zrealizowana metodą nasuwania podłużnego, ma 764 m długości. Krótsza, o pięciu przęsłach, mierzy 278 m długości.

W 2021 r. zakończono budowę nowego mostu na Dunajcu w Kurowie w ciągu DK-75. Jego długość wynosi 602 m. To jedna z największych w Polsce przepraw mostowych typu *extradosed*, czyli połączenie konstrukcji wantowej z belkową sprężoną. Ponadto w 2021 r. w budowie było ponad 50 nowych obiektów, w tym most nad Sa-nem w ciągu drogi ekspresowej S19, czy most nad Wkrą koło Strzegowa w ciągu przyszłej S7.

▼ Most gen. Elżbiety Zawackiej w Toruniu | Most gen. Elżbiety Zawackiej w Toruniu





	 MOSTY I WIADUKTY MOSTY I WIADUKTY			 PROMY PROMY	 TUNELE I PRZEJŚCIA PODZIEMNE TUNELE I PRZEJŚCIA PODZIEMNE
	ogółem ogółem	trwałe trwałe	tymczasowe tymczasowe		
POLSKA POLAND	36 905	36 710	195	42	763
DOLNOŚLĄSKIE DOLNOŚLĄSKIE	5135	5130	5	-	57
KUJAWSKO-POMORSKIE KUJAWSKO-POMORSKIE	1202	1194	8	1	27
LUBELSKIE LUBELSKIE	1876	1859	17	-	15
LUBUSKIE LUBUSKIE	1272	1271	1	1	4
ŁÓDZKIE ŁÓDZKIE	2280	2272	8	2	38
MAŁOPOLSKIE MAŁOPOLSKIE	4323	4296	27	9	62
MAZOWIECKIE MAZOWIECKIE	3399	3382	17	1	105
OPOLSKIE OPOLSKIE	1442	1440	2	-	8
PODKARPACKIE PODKARPACKIE	2522	2501	21	4	34
PODLASKIE PODLASKIE	1418	1400	18	1	20
POMORSKIE POMORSKIE	1674	1655	19	-	69
ŚLĄSKIE ŚLĄSKIE	4252	4229	23	1	159
ŚWIĘTOKRZYSKIE ŚWIĘTOKRZYSKIE	1278	1268	10	-	17
WARMIŃSKO-MAZURSKIE WARMIŃSKO-MAZURSKIE	1480	1473	7	1	39
WIELKOPOLSKIE WIELKOPOLSKIE	2190	2183	7	12	94
ZACHODNIOPOMORSKIE ZACHODNIOPOMORSKIE	1162	1157	5	9	15

▼ ENGLISH

W wyniku realizacji zadań drogowych w 2020 r. powstało 16 nowych obiektów drogowych - mostów, estakad i przepustów. Prócz tego skończono remonty 27 mostów, a prace naprawcze trwały na kolejnych 40 przeprawach.

Największym obiektem powstałym w roku 2020 r. był most zbudowany w ciągu przyszłej Południowej Obwodnicy Warszawy S2. Był to jednocześnie jedenasty most w Warszawie, dziewiąty drogowy i drugi w zarządzie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Jest też najdłuższym mostem w stolicy i największym z tego rodzaju obiektów oddanych w 2020 roku w całym kraju. Nowa przeprawa to dwa niezależne obiekty o długości całkowitej blisko 1506 m każdy. Most nad nurtem Wisły ma długość prawie 534 m, a dwie estakady nad terenami zalewowymi odpowiednio niemal 349 m (po stronie Wilanowa) oraz ok. 629 m (po stronie Wawra). Piesi i rowerzyści mogą korzystać z chodnika i ścieżki rowerowej po obu stronach mostu. W nurcie rzeki znalazło się pięć podpór, z czego dwie wspólne z estakadami. Pod fundamenty mostu wywiercono 320 pali o średnicy aż 1,5

m (tzw. pale wielkośrednicowe DN 1500). Niektóre z nich nawet na głębokość 27 m poniżej dna Wisły, żeby ustabilizować grunt. W części zalewowej mostu, po stronie Wilanowa i Wawra, przy budowie fundamentów wykorzystano prefabrykowane pale żelbetowe o łącznej długości około 25,7 km.

W grudniu 2020 roku zakończono obwodnicę Wałcza w ciągu drogi ekspresowej S10. Jest to dwujezdniowa droga ekspresowa o dwóch pasach ruchu w każdą stronę. Na trasie powstało w 13 wiaduktów, 2 mosty, 4 wiadukty ekologiczne, a w 2020 r. 2 estakady przechodzące nad obniżeniem terenu. Dłuższa z nich, o 13 przęsłach, zrealizowana metodą nasuwania podłużnego, ma 764 m długości. Krótsza, o pięciu przęsłach, mierzy 278 m długości.

W 2021 r. zakończono budowę nowego mostu na Dunajcu w Kurowie w ciągu DK-75. Jego długość wynosi 602 m. To jedna z największych w Polsce przepraw mostowych typu extradosed, czyli połączenie konstrukcji wantowej z belkową sprężoną. Ponadto w 2021 r. w budowie było ponad 50 nowych obiektów, w tym most nad Sanem w ciągu drogi ekspresowej S19, czy most nad Wkrą koło Strzegowa w ciągu przyszłej S7.

▼ Most nad Dunajcem w Kurowie | Most nad Dunajcem w Kurowie



ROZDZIAŁ 5 TRANSPORT DROGOWY

CHAPTER 5 | TRANSPORT DROGOWY

▼ Centrum logistyczne Amazon, Gliwice | Szczecin



Rok 1990 przyniósł realne zmiany społeczno-polityczne w Polsce i gwałtowne załamanie gospodarki, a co za tym idzie także przewozów, zarówno towarowych jak i pasażerskich. W zakresie ładunków spadek wyniósł 40% i był znacznie głębszy niż produkcji przemysłowej. Regres dotyczył głównie transportu lądowego, na co niewątpliwie wpływ miało zmniejszenie produkcji w branżach paliwowo-surowcowych oraz zahamowanie działalności inwestycyjnej. W kolejnych latach odnotowano kontynuację spadku, która została zatrzymana dopiero w 1995 r., wskutek ożywienia gospodarczego Polski oraz rozwoju sektora prywatnego w transporcie samochodowym. Ponowny spadek przewozów odnotowano w latach 1998-2003, pod wpływem gorszej koniunktury gospodarczej. Rok 2004 okazał się przełomowy. Rozpoczął się intensywny rozwój infrastruktury drogowej. Istniejące trasy zaczęto modernizować, poprawiając tym samym jakość obsługi transportowej. Działania te mogły być realizowane dzięki ogromnej pomocy finansowej Unii Europejskiej.

▼ ENGLISH

Rok 1990 przyniósł realne zmiany społeczno-polityczne w Polsce i gwałtowne załamanie gospodarki, a co za tym idzie także przewozów, zarówno towarowych jak i pasażerskich. W zakresie ładunków spadek wyniósł 40% i był znacznie głębszy niż produkcji przemysłowej. Regres dotyczył głównie transportu lądowego, na co niewątpliwie wpływ miało zmniejszenie produkcji w branżach paliwowo-surowcowych oraz zahamowanie działalności inwestycyjnej. W kolejnych latach odnotowano kontynuację spadku, która została zatrzymana dopiero w 1995 roku, wskutek ożywienia gospodarczego Polski oraz rozwoju sektora prywatnego w transporcie samochodowym. Ponowny spadek przewozów odnotowano w latach 1998-2003, pod wpływem gorszej koniunktury gospodarczej. Rok 2004 okazał się przełomowy. Rozpoczął się intensywny rozwój infrastruktury drogowej. Istniejące trasy zaczęto modernizować, poprawiając tym samym jakość obsługi transportowej. Działania te mogły być realizowane dzięki ogromnej pomocy finansowej Unii Europejskiej.

Liczba samochodów ciężarowych w 2021 r. wyniosła 3,6 mln sztuk. Według Głównego Urzędu Statystycznego, liczba ciągników siodłowych rośnie systematycznie od lat i na koniec 2021 r. wynosiła blisko 506 tys. sztuk.

Transportem samochodowym w 2021 r. przewieziono 1952,5 mln ton ładunków, tj. o 1,7% więcej niż rok wcześniej i wykonano pracę przewozową w tonokilometrach większą o 3,7%.

Największy wzrost przewozów w transporcie samochodowym w stosunku do 2020 r. odnotowano w przewozach wyrobów włókienniczych i odzieżowych, skór i produktów skórzanych (o 50,1%), paliw kopalnych (o 47,9%) oraz maszyn i sprzętu (o 25,5%).

Dynamika i struktura przewozów ładunków, lata 2010-2021

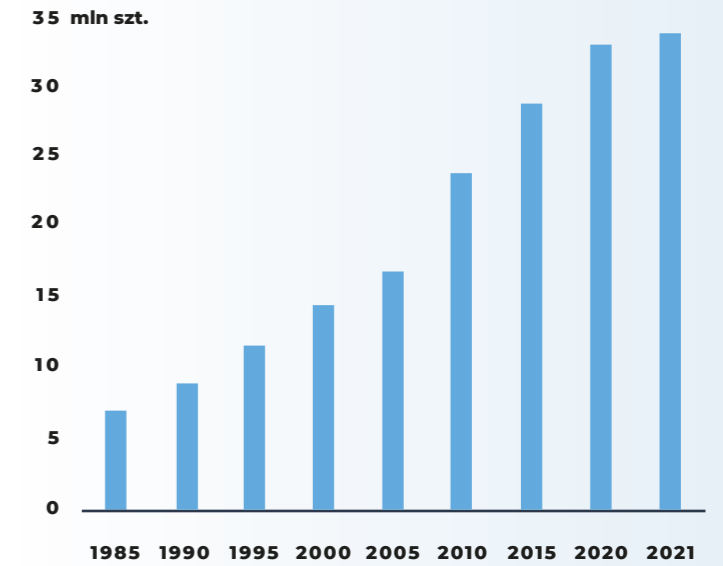
Dynamika i struktura przewozów ładunków, lata 2010-2021



▲ Centrum dystrybucyjne | Centrum dystrybucyjne

Liczba samochodów (w tym ciągniki), lata 1985-2021

Liczba samochodów (w tym ciągniki), lata 1985-2021



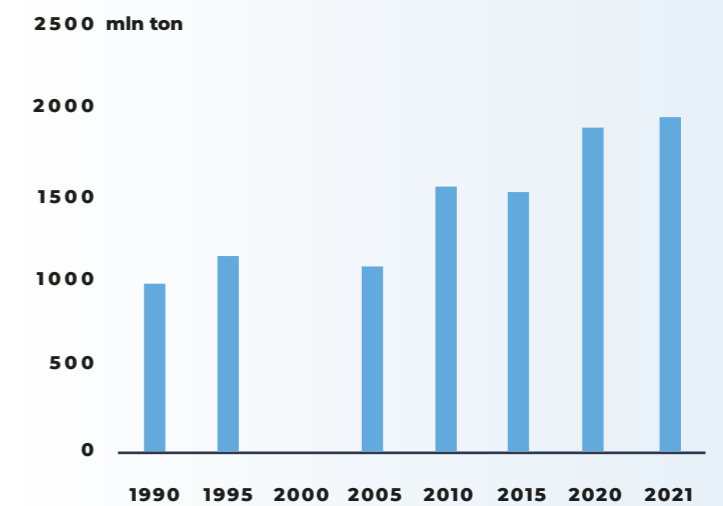
RODZAJE TRANSPORTU MODES OF TRANSPORT	2010 2015 2018 2019 2020 2021						2010 2015 2018 2019 2020 2021					
	ROK POPRZEDNI = 100 PREVIOUS YEAR = 100						W ODSETKACH IN PERCENT					
PRZEWOZY TRANSPORT OF GOODS												
Ogółem Total	104,8	98	106,8	101,3	99,1	102,4	100	100	100	100	100	100
Transport kolejowy Rail transport	105,4	98,5	104,2	93,8	93,4	108,9	13,1	12,4	11,4	10,5	9,9	10,6
Transport samochodowy Road transport	104,7	97,3	107,2	102,6	99,9	101,7	83,1	83,5	85,5	86,5	87,2	86,6
Transport lotniczy Air transport	111,1	100,2	120,3	121,6	82,1	142,3	0	0	0	0	0	0
Transport rurociągowy Pipeline transport	111,9	110,1	105,5	94,7	98,3	96,8	3,1	3,0	2,5	2,4	2,3	2,2
Żegluga śródlądowa Inland waterway transport	90,9	156,4	88,4	91,6	85,3	86,8	0,3	0,7	0,2	0,2	0,2	0,2
Żegluga morska Maritime transport	89,2	102,7	110,8	95,4	93,2	117,9	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4

▼ ENGLISH

Liczba samochodów ciężarowych w 2020 roku wyniosła 3,53 mln sztuk. Według Głównego Urzędu Statystycznego, liczba ciągników siodłowych rośnie systematycznie od lat i na koniec 2020 roku wynosiła blisko 470 tys. sztuk.

Transportem samochodowym w 2020 roku przewieziono 2331,8 mln ton ładunków, tj. o 21,4% więcej niż rok wcześniej i wykonano pracę przewozową w tonokilometrach większą o 16,8%.

Największy wzrost przewozów w transporcie samochodowym w stosunku do 2020 r. odnotowano w przewozach wyrobów włókienniczych i odzieżowych, skór i produktów skórzanych (o 50,1%), paliw kopalnych (o 47,9%) oraz maszyn i sprzętu (o 25,5%).



Przewóz ładunków transportem samochodowym w mln ton, lata 1990-2021

Przewóz ładunków transportem samochodowym w mln ton, lata 1990-2021

Przychody przewoźników z tytułu przewozu ładunków transportem samochodowym w 2020 r. wyniosły **134,13 mld zł**, co stanowiło 91% przychodów z działalności transportowej ogółem.

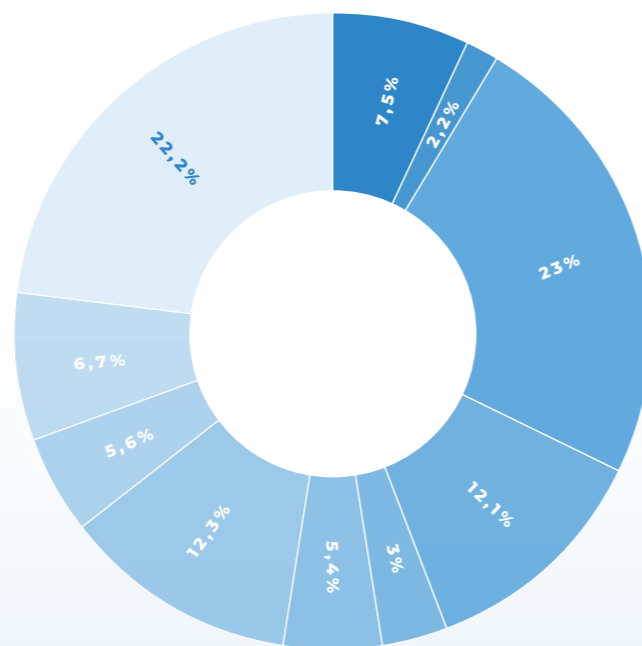
Przychody przewoźników z tytułu przewozu ładunków transportem samochodowym w 2020 roku wyniosły **134,13 mld zł**, co stanowiło 91% przychodów z działalności transportowej ogółem.

▲ Centrum dystrybucyjne sieci Biedronka, Gliwice | Centrum dystrybucyjne sieci Biedronka, Gliwice



Struktura przewozów ładunków transportem samochodowym według grup ładunków w 2021 r. (na podstawie liczby ton)

- **Produkty rolnictwa, łowiectwa i leśnictwa; ryby i pozostałe produkty rybołówstwa i rybactwa** | Products of agriculture, hunting, and forestry; fish and other fishery products
- **Węgiel kamienny i brunatny; ropa naftowa i gaz ziemny** | Coal and lignite; crude petroleum and natural gas
- **Rudy metali i inne produkty górnictwa i kopalnictwa; torf, uran i tor** | Metal ores and other mining and quarrying products; peat; uranium and thorium
- **Produkty spożywcze, napoje i tytoń** | Food products, beverages and tobacco
- **Koks i produkty rafinacji ropy naftowej** | Coke and refined petroleum products
- **Chemikalia, produkty chemiczne, włókna sztuczne; produkty z gumy i tworzyw sztucznych; paliwo jądrowe** | Chemicals, chemical products, and man-made fibres; rubber and plastic products; nuclear fuel
- **Inne niemetaliczne wyroby mineralne** | Other non-metallic mineral products
- **Metale podstawowe; wyroby metalowe gotowe, z wyłączeniem maszyn i wyposażenia** | Basic metals, fabricated metal products, except machinery and equipment
- **Surowce wtórne; odpady miejskie i inne odpady** | Secondary raw materials; municipal wastes and other wastes
- **Pozostałe** | Others



Europejskie trasy transportowe
Europejskie trasy transportowe

TRANSPORT DROGOWY | TRANSPORT DROGOWY



▲ Centrum logistyczne CLIP Group, Swarzędz | Centrum logistyczne CLIP Group, Swarzędz



Przez Polskę przebiega ruch tranzytowy między Europą Zachodnią a Południową oraz krajami wschodniej części kontynentu (m.in. Estonią, Białorusią, Litwą, Łotwą, Rosją, Ukrainą, Kazachstanem) i Chinami. Trasy o znaczeniu międzynarodowym to, m.in.:

- E28:** granica z Niemcami - Poznań - Warszawa - granica z Białorusią
- E30:** granica z Niemcami - Legnica - Wrocław - Katowice - Kraków - granica z Ukrainą
- E40:** granica z Niemcami - Zgorzelec - Legnica - Wrocław - Katowice - Rzeszów - granica z Ukrainą
- E65:** granica z Czechami - Szklarska Poręba - Legnica - Zielona Góra - Gorzów Wielkopolski - Świnoujście
- E67:** granica z Czechami - Kudowa-Zdrój - Warszawa - Białystok - Budzisko - granica z Litwą (via Baltica)
- E75:** granica z Czechami - Cieszyn - Częstochowa - Piotrków Trybunalski - Gdańsk.

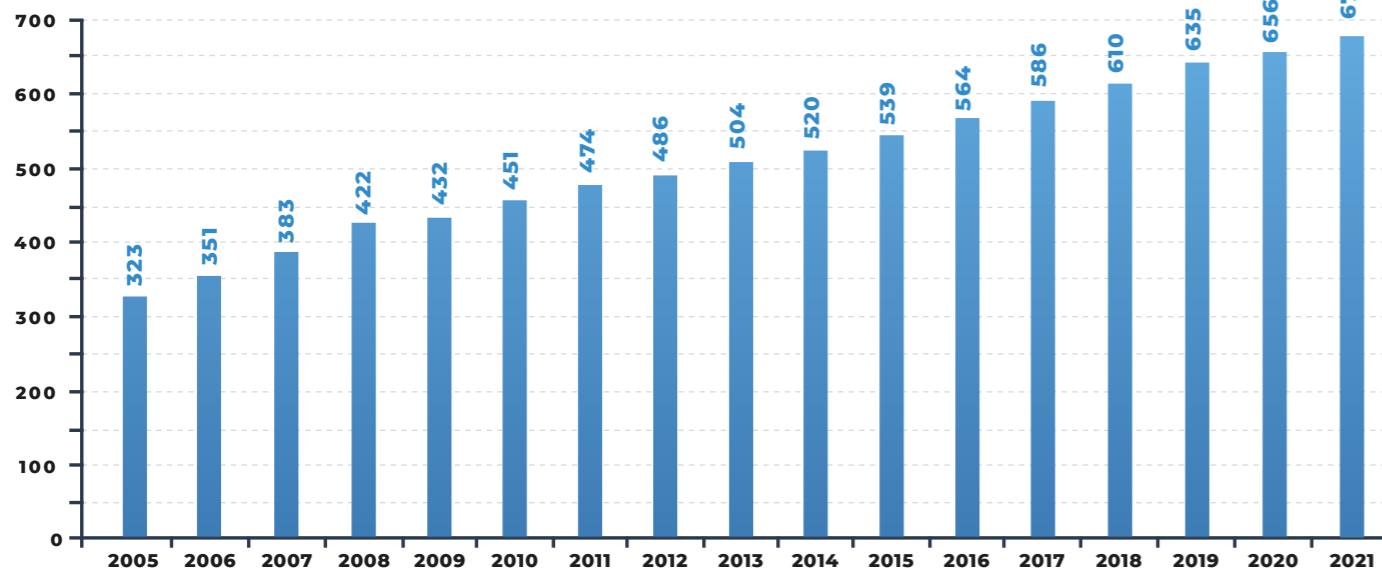
▼ ENGLISH

Przez Polskę przebiega ruch tranzytowy między Europą Zachodnią a Południową oraz krajami wschodniej części kontynentu (m.in. Estonią, Białorusią, Litwą, Łotwą, Rosją, Ukrainą, Kazachstanem) i Chinami. Trasy o znaczeniu międzynarodowym to, m.in.:

- E28:** granica z Niemcami - Poznań - Warszawa - granica z Białorusią
- E30:** granica z Niemcami - Legnica - Wrocław - Katowice - Kraków - granica z Ukrainą
- E40:** granica z Niemcami - Zgorzelec - Legnica - Wrocław - Katowice - Rzeszów - granica z Ukrainą
- E65:** granica z Czechami - Szklarska Poręba - Legnica - Zielona Góra - Gorzów Wielkopolski - Świnoujście
- E67:** granica z Czechami - Kudowa-Zdrój - Warszawa - Białystok - Budzisko - granica z Litwą (via Baltica)
- E75:** granica z Czechami - Cieszyn - Częstochowa - Piotrków Trybunalski - Gdańsk.

Ilość samochodów osobowych na 1000 osób, lata 2005-2021

Ilość samochodów osobowych na 1000 osób, lata 2005-2021



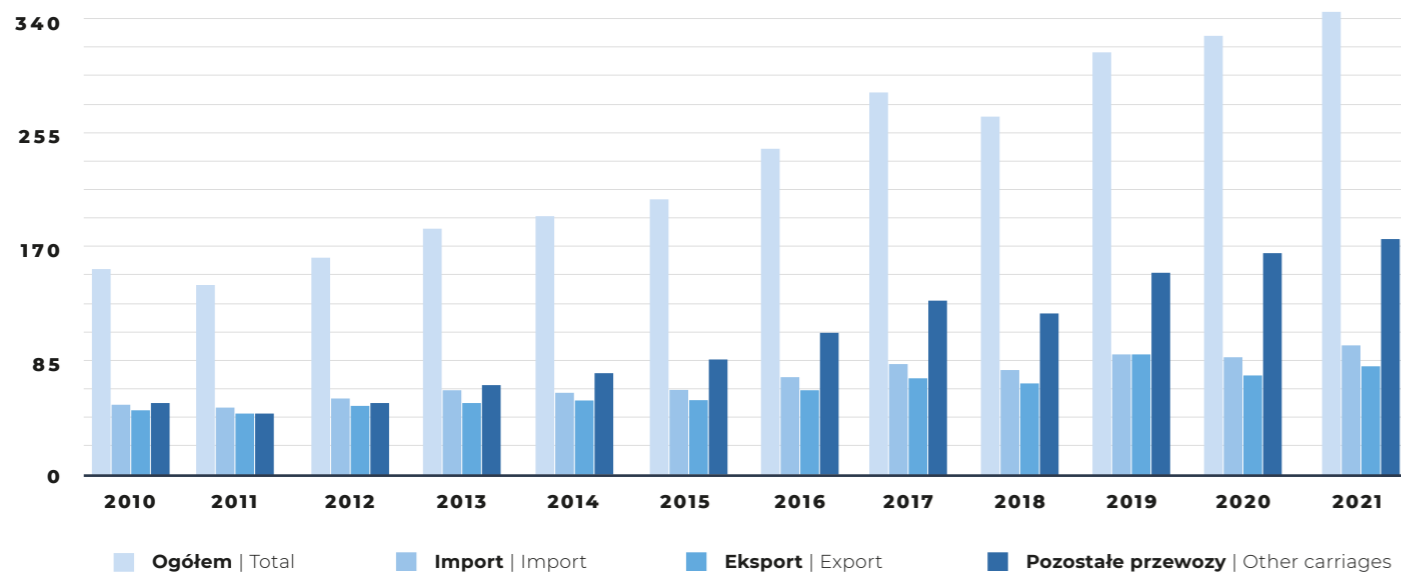
▼ ENGLISH

Udział przewozów drogowych realizowanych przez polskie samochody stanowi 19,7% transportu Unii Europejskiej, co plasuje Polskę na pierwszym miejscu związku. W transporcie międzynarodowym Polska jest liderem, ponieważ realizuje niemal jedną trzecią wszystkich tego rodzaju operacji w UE.

Udział przewozów drogowych realizowanych przez polskie samochody stanowi 16,4% transportu Unii Europejskiej, co plasuje Polskę na drugim miejscu związku, tuż za Niemcami. W transporcie międzynarodowym Polska jest liderem, ponieważ realizuje niemal jedną trzecią wszystkich tego rodzaju operacji w UE.

Przewozy ładunków w międzynarodowym transporcie samochodowym lata 2010-2021

Transport of goods in international road transport



Struktura przewozów ładunków wg krajów, 2021 r.

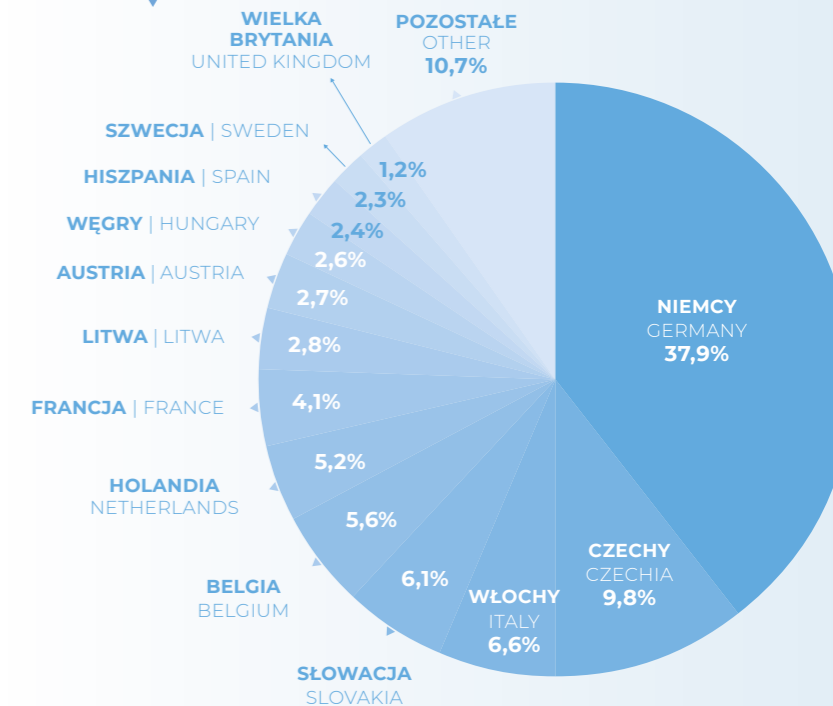
Struktura przewozów ładunków wg krajów, 2021 r.

Import | Import

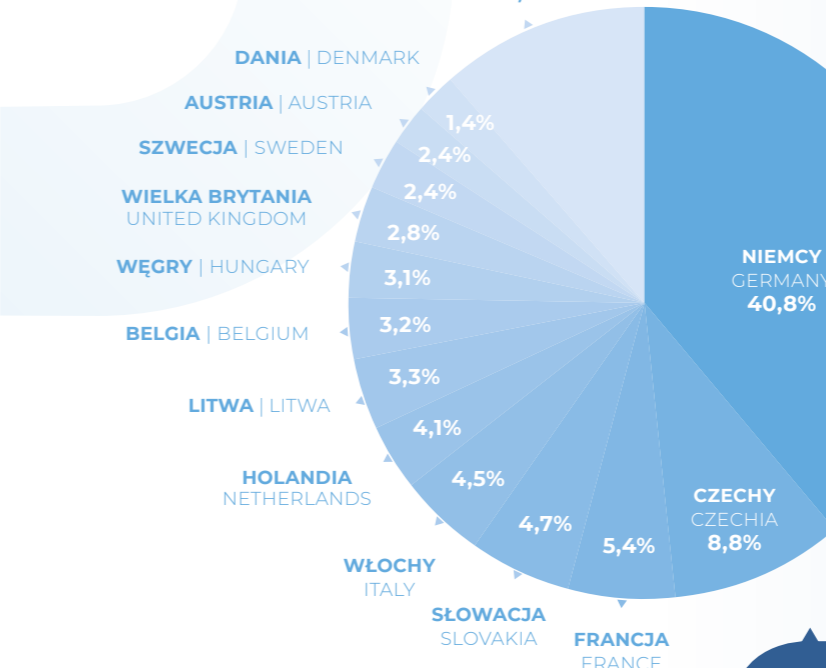


▲ Trasa im. majora Henryka Sucharskiego, Gdańsk | Trasa im. majora Henryka Sucharskiego, Gdańsk

TRANSPORT DROGOWY | TRANSPORT DROGOWY



POZOSTAŁE OTHER 13,1%



▼ Droga ekspresowe S7 | Droga ekspresowe S7



Eksport | Export

Struktura przewozów ładunków wg krajów, 2021 r.
Struktura przewozów ładunków wg krajów, 2021 r.

NOWY JEDWABNY SZLAK

Nowy Jedwabny Szlak to idea odtworzenia dróg handlowych, łączących Kraj Środka z Europą i Bliskim Wschodem, przy wykorzystaniu transportu morskiego i kolejowego. Polska, która jest bramą dla towarów trafiających na teren Unii Europejskiej, ma szansę, aby stać się centralnym punktem na logistycznej mapie Europy. Na realizacji projektu Nowego Jedwabnego Szlaku PKB Polski do 2040 r. może zyskać aż 48 mld dolarów. Ma to ogromne znaczenie, ponieważ przeładunek, magazynowanie i dystrybucja charakteryzują się wyższymi marżami, niż sam transport. Do polskiego budżetu wpływa 25% cła z tytułu importowanych z Chin towarów na teren Unii Europejskiej.

Od lutego 2022 r., po rozpoczęciu rosyjskiej inwazji na Ukrainę, wolumen transportowanych towarów w ramach Nowego Jedwabnego Szlaku

spadł o połowę. Jednak w ostatnim czasie można zaobserwować powrót do sytuacji sprzed wojny, ponieważ zarówno Chinom jak i krajom europejskim bardzo zależy na tym szlaku transportu.



POLSKA | POLSKA
3,27 mld USD
PKB | PKB: 526,5 mld USD

CZECHY | CZECHY
1,87 mld USD
PKB | PKB: 215,7 mld USD

WĘGRY | POLSKA
3,99 mld USD
PKB | PKB: 139,1 mld USD

SŁOWENIA | SŁOWENIA
2,18 mld USD
PKB | PKB: 48,8 mld USD

CHORWACJA | CHORWACJA
0,69 mld USD
PKB | PKB: 55,2 mld USD

BOŚNIA I HERCEGOWINA | BOŚNIA I HERCEGOWINA
2,4 mld USD
PKB | PKB: 18,1 mld USD

Inwestycje Chin w kraje Europy Środkowo-Wschodniej od 2007 r.

Inwestycje Chin w kraje Europy Środkowo-Wschodniej od 2007 r.

ŁOTWA | ŁOTWA
0,11 mld USD
PKB | PKB: 30,3 mld USD

RUMUNIA | RUMUNIA
2,46 mld USD
PKB | PKB: 211,9 mld USD

SERBIA | SERBIA
10,26 mld USD
PKB | PKB: 41,4 mld USD

BUŁGARIA | BUŁGARIA
0,52 mld USD
PKB | PKB: 58,2 mld USD

MACEDONIA PÓŁNOCNA | MACEDONIA PÓŁNOCNA
0,4 mld USD
PKB | PKB: 11,3 mld USD

CZARNOGÓRA | CZARNOGÓRA
1,12 mld USD
PKB | PKB: 4,8 mld USD

▼ ENGLISH

NOWY JEDWABNY SZLAK

Nowy Jedwabny Szlak to idea odtworzenia dróg handlowych, łączących Kraj Środka z Europą i Bliskim Wschodem, przy wykorzystaniu transportu morskiego i kolejowego. Polska, która jest bramą dla towarów trafiających na teren Unii Europejskiej, ma szansę, aby stać się centralnym punktem na logistycznej mapie Europy. Na realizacji projektu Nowego Jedwabnego Szlaku PKB Polski do 2040 roku może zyskać aż 48 mld dolarów. Ma to ogromne znaczenie,

ponieważ przeładunek, magazynowanie i dystrybucja charakteryzują się wyższymi marżami, niż sam transport. Do polskiego budżetu wpływa 25% cła z tytułu importowanych z Chin towarów na teren Unii Europejskiej.

Od lutego 2022 roku, po rozpoczęciu rosyjskiej inwazji na Ukrainę, wolumen transportowanych towarów w ramach Nowego Jedwabnego Szlaku spadł o połowę. Jednak w ostatnim czasie można zaobserwować powrót do sytuacji sprzed wojny, ponieważ zarówno Chinom jak i krajom europejskim bardzo zależy na tym szlaku transportu.

▼ Terminal kontenerowy, Gdynia | Terminal kontenerowy, Gdynia



Długość nabrzeży przeładunkowych w terminalach morskich w roku 2021 wyniosła łącznie 5,5 km, a ich łączna powierzchnia składowa wyniosła 183 ha, z czego 80% przeznaczone było dla jednostek skonteneryzowanych.

W przypadku terminali lądowych, ich powierzchnia parkingowo-manewrowa wyniosła 25 ha, a łączna powierzchnia składowa 96,5 ha, co oznacza wzrost o 6,7% w stosunku do roku poprzedniego. Terminale lądowe dysponowały w 2021 r. 84 km torów dla kolei normalnotorowej, z czego ponad 40% przeznaczonych było bezpośrednio do załadunku oraz wyładunku jednostek intermodalnych. Średnia długość składu obsługiwanego jednocześnie w terminalu lądowym wyniosła 31 wagonów.

Pandemia koronawirusa i kryzys gospodarczy nie zahamowały rozwoju transportu intermodalnego w Polsce. W 2021 r. intermodalnym transportem samochodowym przewieziono ponad 26 mln ton ładunków w kontenerach.

▼ Terminal kontenerowy, Gdańsk | Terminal kontenerowy, Gdańsk

TERMINALE

Kluczowym miejscem dla transportu kolejowego z Chin do Europy jest terminal w Małaszewiczach. To tu obecnie przeładowywanych jest ponad 90% towarów sprowadzanych z Chin do Europy koleją. Chcąc pełnić rolę hubu logistycznego dla Europy, konieczne są inwestycje w infrastrukturę drogową, kolejową oraz rodzime porty.

Na początku 2022 r. w Polsce było 39 aktywnych terminali intermodalnych, posiadających status tzw. obiektów infrastruktury usługowej – OIU. Największe z nich zlokalizowane są w rejonach dużych aglomeracji (Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia, Warszawa, Poznań, Wrocław, Łódź), w portach morskich (Gdańsk, Gdynia, Szczecin) oraz na granicy z Białorusią (Małaszewicze). Warto zaznaczyć, że port w Szczecinie jest również portem śródlądowym. Pod względem liczby terminali intermodalnych Polska zajmuje

ósmie miejsce wśród krajów UE. Ich powierzchnia całkowita wynosi prawie 525 ha, a w przypadku pojedynczego obiektu waha się od 1 do 91 ha. Roczna zdolność przeładunkowa wszystkich terminali intermodalnych (OIU) wynosi ok. 9 mln TEU, z czego ponad 4 mln TEU przypada na terminale lądowe.

W ostatnich latach zauważyć można powstawanie nowych terminali na wschodzie Polski (Małaszewicze, Narewka, Ełk i Łapy) oraz rozbudowywanie terminali już istniejących. W trakcie uruchomienia są nowe terminale Balticon w Gdańsku i Barter w Sokółce k. Białegostoku. W fazie zaawansowanych przygotowań do realizacji znajdują się projekty budowy terminali w: Zduńskiej Woli Karsznicach, Emilianowie koło Bydgoszczy, Zajączkowie Tczewskim, Zbąszynku, Dunikowie koło Szczecina i Woli Baranowskiej. Do 2023 roku roczna zdolność przeładunkowa ma wzrosnąć o ok. 1,1 mln TEU.





▲ Pomorskie Centrum Logistyczne, Gdańsk | Pomorskie Centrum Logistyczne, Gdańsk

▼ ENGLISH

TERMINALE

Kluczowym miejscem dla transportu kolejowego z Chin do Europy jest terminal w Małaszewiczach. To tu obecnie przeładowywanych jest ponad 90% towarów sprowadzanych z Chin do Europy koleją. Chcąc pełnić rolę hubu logistycznego dla Europy, konieczne są inwestycje w infrastrukturę drogową, kolejową oraz rodzime porty.

Na początku 2020 roku w Polsce było 39 aktywnych terminali intermodalnych, posiadających status tzw. obiektów infrastruktury usługowej – OIU. Największe z nich zlokalizowane są w rejonach dużych aglomeracji (Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia, Warszawa, Poznań, Wrocław, Łódź), w portach morskich (Gdańsk, Gdynia, Szczecin) oraz na granicy z Białorusią (Małaszewicze). Warto

zaznaczyć, że port w Szczecinie jest również portem śródlądowym. Pod względem liczby terminali intermodalnych Polska zajmuje ósme miejsce wśród krajów UE. Ich powierzchnia całkowita wynosi prawie 525 ha, a w przypadku pojedynczego obiektu waha się od 1 do 91 ha. Roczna zdolność przeładunkowa wszystkich terminali intermodalnych (OIU) wynosi ok. 9 mln TEU, z czego ponad 4 mln TEU przypada na terminale lądowe.

W ostatnich latach zauważyć można powstawanie nowych terminali na wschodzie Polski (Małaszewicze, Narewka, Ełk i Łapy) oraz rozbudowywanie terminali już istniejących. W trakcie uruchomienia są nowe terminale Balticon w Gdańsku i Barter w Sokółce k. Białegostoku. W fazie zaawansowanych przygotowań do realizacji znajdują się projekty budowy terminali w: Zduńsk-

iej Woli Karsznicach, Emilianowie koło Bydgoszczy, Zajączkowie Tczewskim, Zbąszynku, Dunikowie koło Szczecina i Woli Baranowskiej. Do 2023 roku roczna zdolność przeładunkowa ma wzrosnąć o ok. 1,1 mln TEU.

Długość nabrzeży przeładunkowych w terminalach morskich w 2019 roku wyniosła 10,4 km, tj. o 46,3% więcej niż w latach 2017-2018. Liczba miejsc na placach parkingowo-manewrowych wzrosła o 50,3% w stosunku do lat poprzednich, a powierzchnia parkingowo-manewrowa osiągnęła poziom z 2017 roku i wyniosła 8 ha. W infrastrukturze kolejowej odnotowano wzrost łącznej długości torów oraz liczby torów kolejowych na terminalach (odpowiednio o 72,6% oraz 48% więcej niż w latach 2017-2018). Ponad trzy czwarte długości torów kolejowych

przeznaczonych było bezpośrednio do załadunku jednostek intermodalnych. W 2019 roku zmniejszyła się powierzchnia parkingowo-manewrowa w terminalach lądowych – o 20,1% w porównaniu z rokiem 2018. Zwiększyła się natomiast liczba miejsc na placach parkingowo-manewrowych (w 2019 roku było ich o 14,2% więcej niż w 2017 roku).

Pandemia koronawirusa i kryzys gospodarczy nie zahamowały rozwoju transportu intermodalnego w Polsce. Rok 2020 w branży transportowej odznaczył się wieloma zakłóceniami w światowych łańcuchach dostaw. Od stycznia do października 2020 roku przewoźnicy intermodalni przetransportowali w Polsce 17 mln to ładunków, co stanowi wzrost o 18,2% w porównaniu z rokiem poprzednim.



▲ Centrum dystrybucyjne | Centrum dystrybucyjne

CENTRA LOGISTYCZNE

W Polsce, już od końca lat 90. ubiegłego stulecia, nieustannie wzrasta ilość centrów logistycznych o zasięgu regionalnym, lokalnym i międzynarodowym. Ich powierzchnie rozrastają się dynamicznie, dostosowując się do współczesnego rozwoju przemysłu i handlu. Do podstawowych zadań centrów logistycznych należą: logistyka (transport, magazynowanie, zarządzanie zamówieniami, kompletacja, konfekcjonowanie, pakowanie, wysyłka) oraz działania pomocnicze (spedycja, obsługa celna, promocja i marketing, wynajem opakowań transportowych i kontenerów).

W Europie Środkowo-Wschodniej Polska jest krajem o najbardziej rozwiniętym rynku przestrzeni magazynowo-logistycznych, pod względem firm lokalnych i o zasięgu międzynarodowym. Jej ważna rola w budowaniu międzynarodowych przestrzeni magazynowych jest związana z kluczowym położeniem kraju na mapie Europy, które sprawia, że Polska staje się krajem tranzytowym. Ma w miarę stabilną gospodarkę, powierzchnie magazynowo-produkcyjne są dostępne, a ich ceny wynajmu w porównaniu do pozostałych krajów europejskich nie są wygórowane.

Największy rozwój tej gałęzi rynku do tej pory nastąpił w Warszawie. Tam koncentruje się 36% powierzchni magazynowych naszego kraju. Jeśli chodzi o regionalne centra logistyczne, to najważniejszymi rynkami są Górny Śląsk, Poznań, Wrocław i Polska Centralna. Atrakcyjnym miejscem pod centra logistyczne międzynarodowe jest Pomorze (w Gdyni, Gdańsku czy Świnoujściu znajdują się porty nadmorskie). Dzięki rozbudowie infrastruktury drogowej nastąpił znaczny rozrost sieci magazynowych w Krakowie, Rzeszowie, Toruniu, Lublinie oraz w rejonie Trójmiasta. Biorąc pod uwagę rozwój centrów przemysłowych oraz coraz liczniej powstające sklepy internetowe popyt na usługi centrów logistycznych będzie rósł.

Jednym z największych centrów logistycznych w Polsce, jest międzynarodowe konsorcjum Panattoni Europe. Firma ta ma swoje magazyny na terenie Wielkopolski, Górnego Śląska, Pomorza, Małopolski, Dolnego Śląska, Kujaw, Podkarpacia oraz w regionie Warszawy. Obsługuje wszystkie największe firmy działające na rynku polskim, a jej specjalnością są inwestycje typu *build-to-suit* (BTS) budowane na zamówienie indywidualnego klienta. Centra logistyczne Panattoni znajdują się przy trasach przelotowych i w bezpośrednim sąsiedztwie najważniejszych węzłów komunikacyjnych dróg i autostrad.

▼ ENGLISH

CENTRA LOGISTYCZNE

W Polsce, już od końca lat 90. ubiegłego stulecia, nieustannie wzrasta ilość centrów logistycznych o zasięgu regionalnym, lokalnym i międzynarodowym. Ich powierzchnie rozrastają się dynamicznie, dostosowując się do współczesnego rozwoju przemysłu i handlu. Do podstawowych zadań centrów logistycznych należą: logistyka (transport, magazynowanie, zarządzanie zamówieniami, kompletacja, konfekcjonowanie, pakowanie, wysyłka) oraz działania pomocnicze (spedycja, obsługa celna, promocja i marketing, wynajem opakowań transportowych i kontenerów).

W Europie Środkowo-Wschodniej Polska jest krajem o najbardziej rozwiniętym rynku przestrzeni magazynowo-logistycznych, pod względem firm lokalnych i o zasięgu międzynarodowym. Jej ważna rola w budowaniu międzynarodowych przestrzeni magazynowych jest związana z kluczowym położeniem kraju na mapie Europy, które sprawia, że Polska staje się krajem tranzytowym. Ma w miarę stabilną gospodarkę, powierzchnie magazynowo-produkcyjne są dostępne, a ich ceny wynajmu w porównaniu do pozostałych krajów europejskich nie są wygórowane.

Największy rozwój tej gałęzi rynku do tej pory nastąpił w Warszawie. Tam koncentruje się 36% powierzchni magazynowych naszego kraju. Jeśli chodzi o regionalne centra logistyczne, to najważniejszymi rynkami są Górny Śląsk, Poznań, Wrocław i Polska Centralna. Atrakcyjnym miejscem pod centra logistyczne międzynarodowe jest Pomorze (w Gdyni, Gdańsku czy Świnoujściu znajdują się porty nadmorskie). Dzięki rozbudowie infrastruktury drogowej nastąpił znaczny rozrost sieci magazynowych w Krakowie, Rzeszowie, Toruniu, Lublinie oraz w rejonie Trójmiasta. Biorąc pod uwagę rozwój centrów przemysłowych oraz coraz liczniej powstające sklepy internetowe popyt na usługi centrów logistycznych będzie rósł.

Jednym z największych centrów logistycznych w Polsce, jest międzynarodowe konsorcjum Panattoni Europe. Firma ta ma swoje magazyny na terenie Wielkopolski, Górnego Śląska, Pomorza, Małopolski, Dolnego Śląska, Kujaw, Podkarpacia oraz w regionie Warszawy. Obsługuje wszystkie największe firmy działające na rynku polskim, a jej specjalnością są inwestycje typu *build-to-suit* (BTS) budowane na zamówienie indywidualnego klienta. Centra logistyczne Panattoni znajdują się przy trasach przelotowych i w bezpośrednim sąsiedztwie najważniejszych węzłów komunikacyjnych dróg i autostrad.

▼ Magazyny Panattoni | Magazyny Panattoni



▼ Strefa dystrybucyjna | Strefa dystrybucyjna



▼ Europejskie Centrum Logistyki i Rozwoju ILS | Europejskie Centrum Logistyki i Rozwoju ILS



Międzynarodowa firma logistyczna Prologis oferuje swoje magazyny w rejonie Wrocławia, okolicach Warszawy, w Polsce Centralnej, na Pomorzu (w rejonie Trójmiasta i Szczecina) oraz na terenie Górnego Śląska. Większość z nich znajduje się przy głównych przelotowych drogach krajowych, co umożliwia łatwą komunikację wewnątrz kraju i poza jego granice.

Kolejną firmą zagraniczną, która dostarcza pełną gamę usług logistycznych, jest Raben Polska. Jej centra dystrybucji to ok. 250 tys. m² powierzchni magazynowej klasy A, które znajdują się na terenie prawie wszystkich największych miast Polski. Usytuowane są przy głównych drogach krajowych, co ułatwia komunikację wewnątrz kraju.

Prócz zagranicznych firm funkcjonują w Polsce również rodzime duże centra logistyczne. Jednym z nich jest Centrum Logistyczne Eurologis, którego główna siedziba usytuowana jest w Długołęce obok Wrocławia. Jest to nowoczesny, doskonale położony park dystrybucyjny, znajdujący się bezpośrednio przy drodze ekspresowej. Firma dysponuje również bocznicą kolejową, co umożliwia transport zarówno tradycyjną komunikacją samochodową jak i kolejową.

Drugim dużym polskim centrum logistycznym jest Logistic City w Piotrkowie Trybunalskim. Jego usytuowanie przy głównych ciągach komunikacyjnych prowadzących ze wschodu na zachód i z północy na południe kraju, w bliskim sąsiedztwie łódzkiego portu lotniczego, pozwala na obsługę firm o różnych rodzajach działalności. Zarówno tych związanych z magazynowaniem, dystrybucją, przetwórstwem, jak i lekką produkcją.

Wartym zwrócenia uwagi jest również Śląskie Centrum Logistyki, które mieści się na terenie Górnego Śląska w Gliwicach. Jest to firma z wieloletnią tradycją, która oferuje usługi magazynowe, przeładunkowe, a także dysponuje terminalem celnym i kontenerowym, posiada własną agencję celną i flotę samochodową.

Nadrzędnym zadaniem Polityki Transportowej Polski jest polepszenie jakości transportu, przy zastosowaniu się do zasad zrównoważonego jego rozwoju. Funkcjonowanie zgodnie z powyższą regułą umożliwia zapewnienie równowagi między składnikami społecznymi, gospodarczymi i przestrzennymi, jak i ochroną



▲ Centrum Logistyczne, Wrocław | Centrum Logistyczne, Wrocław

środowiska naturalnego w warunkach rozwijającej się gospodarki rynkowej. Dogodne położenie Polski sprawia, że centra logistyczne położone są prawie we wszystkich województwach.

▼ ENGLISH

Międzynarodowa firma logistyczna Prologis oferuje swoje magazyny w rejonie Wrocławia, okolicach Warszawy, w Polsce Centralnej, na Pomorzu (w rejonie Trójmiasta i Szczecina) oraz na terenie Górnego Śląska. Większość z nich znajduje się przy głównych przelotowych drogach krajowych, co umożliwia łatwą komunikację wewnątrz kraju i poza jego granice.

Kolejną firmą zagraniczną, która dostarcza pełną gamę usług logistycznych, jest Raben Polska. Jej centra dystrybucji to ok. 250 tys. m² powierzchni magazynowej klasy A, które znajdują się na terenie prawie wszystkich największych miast Polski. Usytuowane są przy

głównych drogach krajowych, co ułatwia komunikację wewnątrz kraju.

Prócz zagranicznych firm funkcjonują w Polsce również rodzime duże centra logistyczne. Jednym z nich jest Centrum Logistyczne Eurologis, którego główna siedziba usytuowana jest w Długołęce obok Wrocławia. Jest to nowoczesny, doskonale położony park dystrybucyjny, znajdujący się bezpośrednio przy drodze ekspresowej. Firma dysponuje również bocznicą kolejową, co umożliwia transport zarówno tradycyjną komunikacją samochodową jak i kolejową.

Drugim dużym polskim centrum logistycznym jest Logistic City w Piotrkowie Trybunalskim. Jego usytuowanie przy głównych ciągach komunikacyjnych prowadzących ze wschodu na zachód i z północy na południe kraju, w bliskim sąsiedztwie łódzkiego portu lotniczego, pozwala na obsługę firm o różnych rodzajach działalności. Zarówno tych związanych z magazynowaniem, dystrybucją,

przetwórstwem, jak i lekką produkcją.

Wartym zwrócenia uwagi jest również Śląskie Centrum Logistyki, które mieści się na terenie Górnego Śląska w Gliwicach. Jest to firma z wieloletnią tradycją, która oferuje usługi magazynowe, przeładunkowe, a także dysponuje terminalem celnym i kontenerowym, posiada własną agencję celną i flotę samochodową.

Nadrzędnym zadaniem Polityki Transportowej Polski jest polepszenie jakości transportu, przy zastosowaniu się do zasad zrównoważonego jego rozwoju. Funkcjonowanie zgodnie z powyższą regułą umożliwia zapewnienie równowagi między składnikami społecznymi, gospodarczymi i przestrzennymi, jak i ochroną środowiska naturalnego w warunkach rozwijającej się gospodarki rynkowej. Dogodne położenie Polski sprawia, że centra logistyczne położone są prawie we wszystkich województwach.

ROZDZIAŁ 6 BEZPIECZEŃSTWO NA DROGACH

CHAPTER 6 | BEZPIECZEŃSTWO NA DROGACH



Policja – Wydział Ruchu Drogowego | Policja – Wydział Ruchu Drogowego

BEZPIECZEŃSTWO NA DROGACH | BEZPIECZEŃSTWO NA DROGACH

▼ Usuwanie skutków wypadku przez Straż Pożarną | Usuwanie skutków wypadku przez Straż Pożarną



Od początku lat 90. XX w. liczba pojazdów zarejestrowanych w Polsce systematycznie rośnie. W ostatnim dziesięcioleciu najwięcej wypadków drogowych i ich ofiar odnotowano w 2011 r. W latach 2012-2015 obserwowany był ich spadek, w 2016 r. nastąpił ponowny wzrost, natomiast w 2017 r. powróciła tendencja spadkowa, która utrzymywała się do 2019 r., przy jednoczesnym wzroście liczby osób zabitych podczas wypadków. Mając na względzie różnice pomiędzy poszczególnymi województwami, zarówno w liczbie mieszkańców, powierzchni, natężenia ruchu oraz innych uwarunkowań, w celach porównawczych przyjmuje się wskaźniki liczby zabitych i liczby rannych na 100 wypadków drogowych.

W 2020 r. najwięcej wypadków miało miejsce w sierpniu (11%), wrześniu (10,9%) i lipcu (10,7%). Najwięcej osób zginęło w październiku (11,7%). Duża liczba wypadków w miesiącach jesiennych spowodowana jest pogarszającymi się warunkami atmosferycznymi, a tym samym i drogowymi. Natomiast w okresie letnim zwiększa się natężenie ruchu w związku z wyjazdami wakacyjnymi. Na występowanie wypadków drogowych wpływ

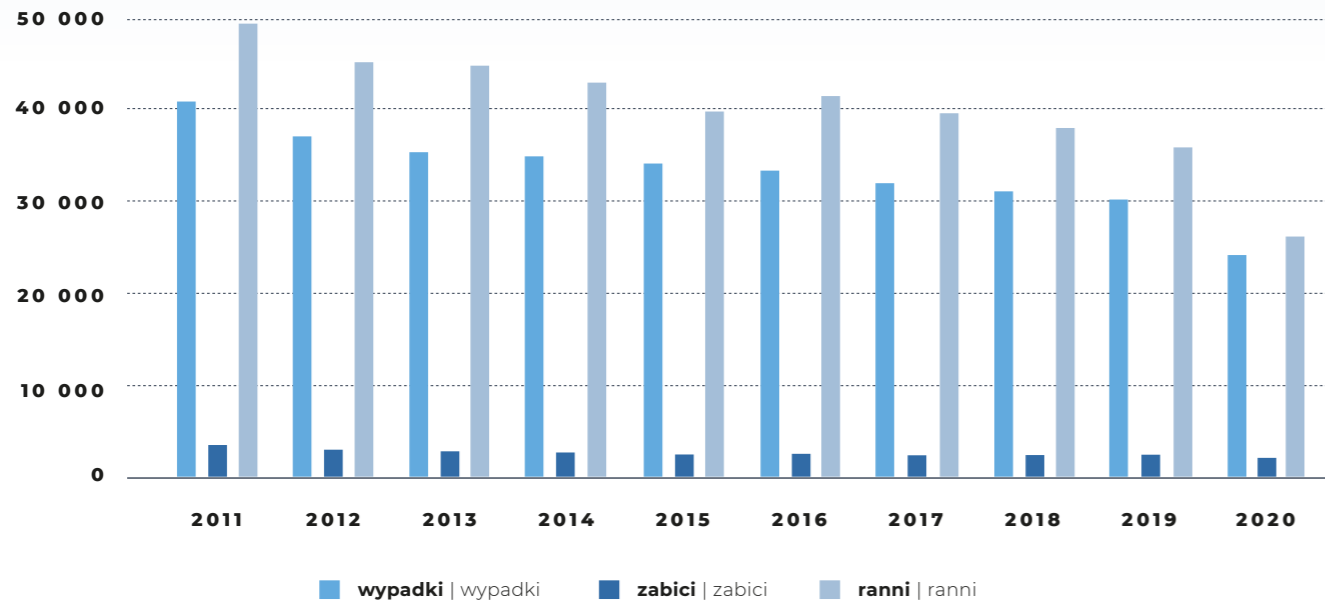


mają także warunki atmosferyczne oraz oświetlenie, przy czym ten ostatni czynnik jest uzależniony od pory dnia i roku.

W 2020 r. doszło do 23 540 wypadków drogowych. To ponad 22% mniej niż w 2019 r. i ponad 25% mniej niż w 2018 r. W tych wypadkach życie straciło 2491 osób. W porównaniu do 2019 r. jest to o 418 osób mniej (14,4%), a w porównaniu do 2018 r. o 371 osób mniej (13,1%).

Liczba wypadków drogowych oraz ich skutki, lata 2011-2020

Liczba wypadków drogowych oraz ich skutki, lata 2011-2020



Źródło: stat.gov.pl
Source: stat.gov.pl

▼ ENGLISH

Od początku lat 90. XX wieku liczba pojazdów zarejestrowanych w Polsce systematycznie rośnie. W ostatnim dziesięcioleciu najwięcej wypadków drogowych i ich ofiar odnotowano w 2011 roku. W latach 2012-2015 obserwowany był ich spadek, w 2016 roku nastąpił ponowny wzrost, natomiast w 2017 roku powróciła tendencja spadkowa, która utrzymywała się do 2019 roku, przy jednoczesnym wzroście liczby osób zabitych podczas wypadków. Mając na względzie różnice pomiędzy poszczególnymi województwami, zarówno w liczbie mieszkańców, powierzchni, natężeniu ruchu oraz innych uwarunkowań, w celach porównawczych przyjmuje się wskaźniki liczby zabitych i liczby rannych na 100 wypadków drogowych.

W 2020 roku najwięcej wypadków miało miejsce w sierpniu (11%), wrześniu (10,9%) i lipcu (10,7%). Najwięcej osób zginęło w październiku (11,7%). Duża liczba wypadków w miesiącach jesiennych spowodowana jest pogarszającymi się warunkami atmosferycznymi, a tym samym i drogowymi. Natomiast w okresie letnim zwiększa się natężenie ruchu w związku z wyjazdami wakacyjnymi. Na występowanie wypadków drogowych wpływ



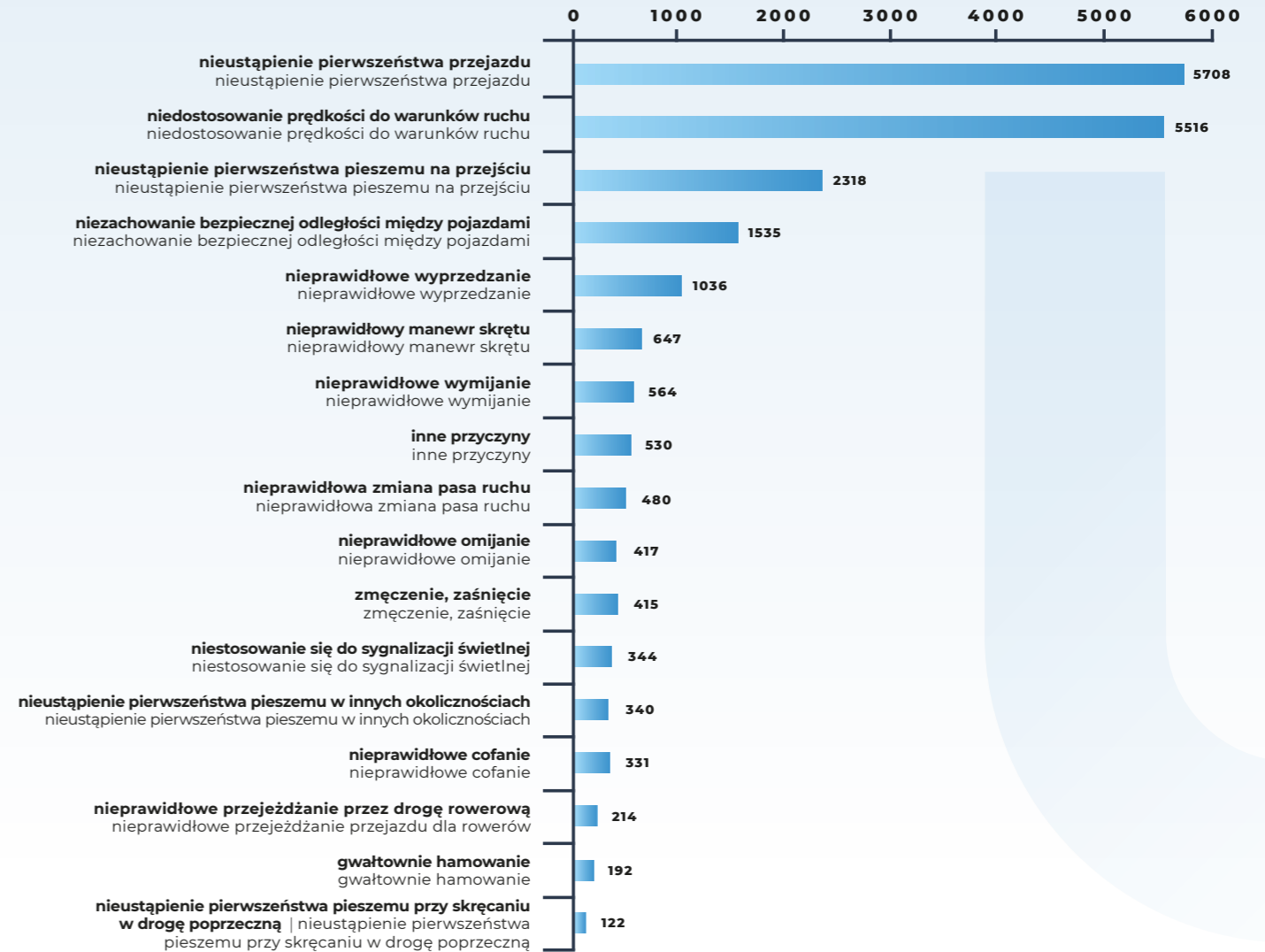
▲ Miasteczko ruchu drogowego, WORD Toruń | Miasteczko ruchu drogowego, WORD Toruń

mają także warunki atmosferyczne oraz oświetlenie, przy czym ten ostatni czynnik jest uzależniony od pory dnia i roku.

W 2020 roku doszło do 23 540 wypadków drogowych. To ponad 22% mniej niż w 2019 roku i ponad 25% mniej niż w 2018 roku. W tych wypadkach życie straciło 2491 osób. W porównaniu do 2019 roku jest to o 418 osób mniej (14,4%), a w porównaniu do 2018 roku o 371 osób mniej (13,1%).

Główne przyczyny wypadków spowodowanych z winy kierujących

Główne przyczyny wypadków drogowych z winy kierujących



Najwięcej wypadków ma miejsce przy dobrych warunkach atmosferycznych, gdyż wówczas kierujący czują większy komfort jazdy, rozwijają większe prędkości, a co w przypadku wystąpienia wypadku daje tragiczniejsze skutki. Najwięcej wypadków zanotowano w ciągu dnia, gdyż wtedy jest największy ruch. Jednakże w porze nocnej, na drogach nieoświetlonych występuje największy wskaźnik osób zabitych, w co czwartym takim wypadku ginie człowiek, gdzie w porze dziennej – w co trzynastym.

- Główne przyczyny wypadków na prostych odcinkach to:
- niedostosowanie prędkości do warunków ruchu
 - nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu
 - nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu
 - niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami
 - nieprawidłowe wyprzedzanie.

Wypadki drogowe i ich skutki według geometrii drogi

Wypadki drogowe i ich skutki według geometrii drogi

MIEJSCE ZDARZENIA MIEJSCE ZDARZENIA		WYPADKI WYPADKI	ZABICI ZABICI	RANNI RANNI
prosty odcinek drogi / prosty odcinek drogi		12 999	1 543	14 176
zakręt łuk / zakręt łuk		2998	467	3598
spadek / spadek		463	44	542
wzniesienie / wzniesienie		344	43	398
wierzchołek wzniesienia / wierzchołek wzniesienia		15	3	16
skrzyżowanie skrzyżowanie	z drogą z pierwszeństwem z drogą z pierwszeństwem	6445	410	7479
	o ruchu okrężnym o ruchu okrężnym	402	13	433
	dróg równorzędnych dróg równorzędnych	133	4	146

▼ Ogólnopolska kampania edukacyjna WORD-ów i Policji „Jestem widoczny, jestem bezpieczny” | Ogólnopolska kampania edukacyjna WORD-ów i Policji „Jestem widoczny, jestem bezpieczny”



▼ ENGLISH

Najwięcej wypadków ma miejsce się przy dobrych warunkach atmosferycznych, gdyż wówczas kierujący czują większy komfort jazdy, rozwijają większe prędkości, a co w przypadku wystąpienia wypadku daje tragiczniejsze skutki. Najwięcej wypadków zanotowano w ciągu dnia, gdyż wtedy jest największy ruch. Jednakże w porze nocnej, na drogach nieoświetlonych występuje największy wskaźnik osób zabitych, w co czwartym takim wypadku ginie człowiek, gdzie w porze dziennej – w co trzynastym.

Główne przyczyny wypadków na prostych odcinkach to:

- niedostosowanie prędkości do warunków ruchu
- nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu
- nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu
- niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami
- nieprawidłowe wyprzedzanie.

Główne przyczyny wypadków na skrzyżowaniach z pierwszeństwem przejazdu to:

- nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu
- nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu
- niedostosowanie prędkości do warunków ruchu – 624 wypadki.

Wśród czynników mających decydujący wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego *człowiek – droga – pojazd*, na pierwsze miejsce zdecydowanie wysuwa się człowiek. To właśnie zachowanie się poszczególnych grup użytkowników dróg zasadniczo wpływa na powstawanie wypadków drogowych. Inne czynniki miały zdecydowanie mniejsze znaczenie.

Około 40% wszystkich ofiar wypadków drogowych w Polsce stanowią „niechronieni” uczestnicy ruchu drogowego. Na tę grupę należy zwrócić szczególną uwagę, ponieważ w przeciwieństwie do poruszających się samochodami, osoby te nie są osłonięte karoserią samochodu, nie mogą liczyć na działanie poduszek powietrznych ani pasów bezpieczeństwa.

W 2020 r. odnotowano 5235 wypadków z udziałem osób pieszych (22,2% ogółu), w których zginęło 631 pieszych (25,3%), a 4700 odniosło obrażenia ciała (17,8%). Najczęściej do wypadków z osobami pieszymi dochodziło na obszarze zabudowanym, jednakże skutki wypadków mających miejsce na obszarze niezabudowanym były tragiczniejsze, gdyż prawie w co drugim wypadku zginął człowiek, zaś na obszarze zabudowanym w co dwunastym. Poza obszarem zabudowanym drogi nie są oświetlone, dlatego też piesi są mniej widoczni, szczególnie podczas niesprzyjających warunków atmosferycznych.

1 czerwca 2021 r. zaczęły obowiązywać nowe przepisy, dające pierwszeństwo pieszym uczestnikom ruchu drogowego w momencie, gdy znajdują się na przejściu dla pieszych oraz gdy wchodzą na nie. Analizując dane z kilku ostatnich lat można zauwa-

▼ Symulator dachowania, WORD Toruń | Symulator dachowania, WORD Toruń



▼ Roboty drogowe | Roboty drogowe



▼ Kładka nad al. Górnosląską w Katowicach | Kładka nad al. Górnosląską w Katowicach

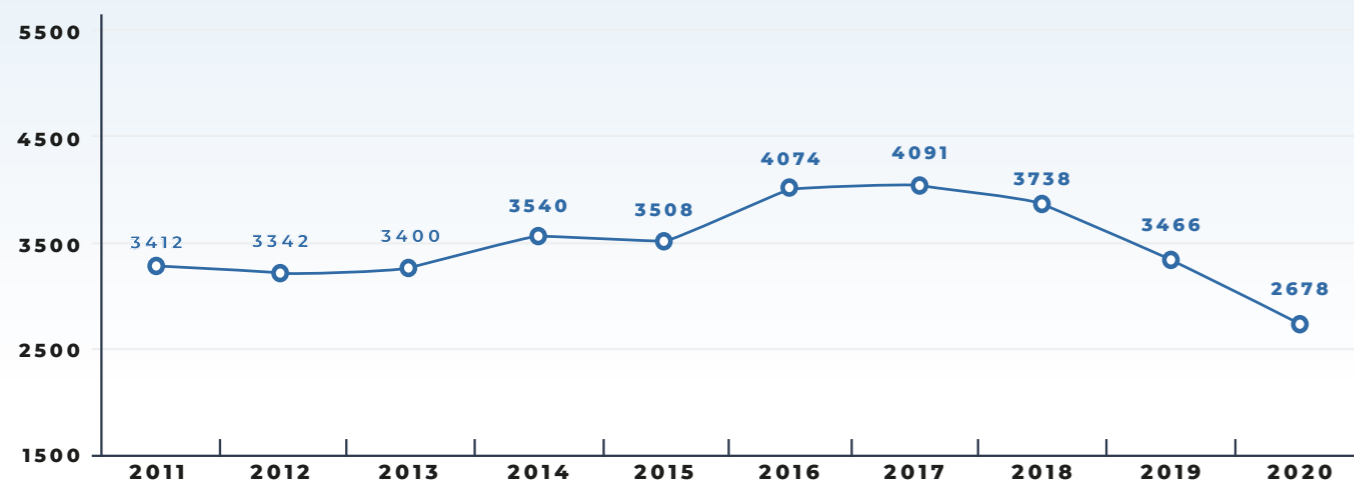


▼ Akcja WORD-u we Włodawku i Policji „Pierem – nie jadę” | Akcja WORD-u we Włodawku i Policji „Pierem – nie jadę”



Wypadki na przejściach dla pieszych, lata 2011-2020

Wypadki na przejściach dla pieszych, lata 2011-2020



żyć słuszność wprowadzenia tych rozporządzeń, gdyż wyraźnie widać spadek liczby wypadków, rannych i zabitych. Liczba wypadków drogowych na przejściach dla pieszych w latach 2011-2015 utrzymywała się na poziomie ok. 3500, w latach 2016-2017 nastąpił wzrost do ok. 4100, natomiast od 2018 r. odnotowywany jest ich systematyczny spadek.

gowych w Polsce stanowią „niechronieni” uczestnicy ruchu drogowego. Na tę grupę należy zwrócić szczególną uwagę, ponieważ w przeciwieństwie do poruszających się samochodami, osoby te nie są osłonięte karoserią samochodu, nie mogą liczyć na działanie poduszek powietrznych ani pasów bezpieczeństwa.

ENGLISH

Główne przyczyny wypadków na skrzyżowaniach z pierwszeństwem przejazdu to:

- nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu
- nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu
- niedostosowanie prędkości do warunków ruchu – 624 wypadki.

Wśród czynników mających decydujący wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego *człowiek – droga – pojazd*, na pierwsze miejsce zdecydowanie wysuwa się człowiek. To właśnie zachowanie się poszczególnych grup użytkowników dróg zasadniczo wpływa na powstawanie wypadków drogowych. Inne czynniki miały zdecydowanie mniejsze znaczenie.

Okolo 40% wszystkich ofiar wypadków dro-

▲ Strażnicy ruchu drogowego przy przejściach dla pieszych uczęszczanych przez dzieci | Strażnicy Ruchu Drogowego przy przejściach dla pieszych uczęszczanych przez dzieci



Wskaźnik liczby zabitych i rannych według województw

Wskaźnik liczby zabitych i rannych według województw

WOJEWÓDZTWA WOJEWÓDZTWA	WYPADKI WYPADKI	ZABICI ZABICI	RANNI RANNI	WSKAŹNIK LICZBY ZABITYCH NA 100 WYPADKÓW WSKAŹNIK LICZBY ZABITYCH NA 100 WYPADKÓW	WSKAŹNIK LICZBY RANNYCH NA 100 WYPADKÓW WSKAŹNIK LICZBY RANNYCH NA 100 WYPADKÓW
DOLNOŚLĄSKIE DOLNOŚLĄSKIE	1578	165	1794	10,5	113,7
KUJAWSKO-POMORSKIE KUJAWSKO-POMORSKIE	827	134	859	16,2	103,9
LUBELSKIE LUBELSKIE	931	156	947	16,8	101,7
LUBUSKIE LUBUSKIE	607	76	677	12,5	111,5
ŁÓDZKIE ŁÓDZKIE	2436	221	2763	9,1	113,4
MAŁOPOLSKIE MAŁOPOLSKIE	2265	157	2563	6,9	113,2
MAZOWIECKIE (BEZ KSP) MAZOWIECKIE (BEZ KSP)	1774	286	2013	16,1	113,5
OPOLSKIE OPOLSKIE	488	65	538	13,3	110,2
PODKARPACKIE PODKARPACKIE	1167	132	1240	11,3	106,3
PODLASKIE PODLASKIE	430	78	451	18,1	104,9
POMORSKIE POMORSKIE	1848	169	2236	9,1	121,0
ŚLĄSKIE ŚLĄSKIE	2383	189	2715	7,9	113,9
ŚWIĘTOKRZYSKIE ŚWIĘTOKRZYSKIE	831	96	953	11,6	114,7
WARMIŃSKO-MAZURSKIE WARMIŃSKO-MAZURSKIE	1040	115	1186	11,1	114,0
WIELKOPOLSKIE WIELKOPOLSKIE	2822	217	3234	7,7	114,6
ZACHODNIOPOMORSKIE ZACHODNIOPOMORSKIE	927	101	1012	10,9	109,2
KSP KSP	1186	134	1282	11,3	108,1
POLSKA POLAND	23 540	2491	26 463	10,6	112,4

W 2020 roku odnotowano 5235 wypadków z udziałem osób pieszych (22,2% ogółu), w których zginęło 631 pieszych (25,3%), a 4700 odniosło obrażenia ciała (17,8%). Najczęściej do wypadków z osobami pieszymi dochodziło na obszarze zabudowanym, jednakże skutki wypadków mających miejsce na obszarze niezabudowanym były tragiczniejsze, gdyż prawie w co drugim wypadku zginął człowiek, zaś na obszarze zabudowanym w co dwunastym. Poza obszarem zabudowanym drogi nie są oświetlone, dlatego też piesi są mniej widoczni, szczególnie podczas niesprzyjających warunków atmosferycznych.

1 czerwca 2021 roku zaczęły obowiązywać nowe przepisy, dające pierwszeństwo pieszym uczestnikom ruchu drogowego w momencie, gdy znajdują się na przejściu dla pieszych oraz gdy wchodzi na nie. Analizując dane z kilku ostatnich lat można zauważyć słuszność wprowadzenia tych rozporządzeń, gdyż wyraźnie widać spadek liczby wypadków, rannych i zabitych. Liczba wypadków drogowych na przejściach dla pieszych w latach 2011-2015 utrzymywała się na poziomie ok. 3500, w latach 2016-2017 nastąpił wzrost do ok. 4100, natomiast od 2018 roku odnotowywany jest ich systematyczny spadek.



▼ Szkolenie policjantów, WORD Włocławek
Szkolenie policjantów, WORD Włocławek



▲ Miasteczko ruchu drogowego, WORD Suwałki |
Miasteczko ruchu drogowego, WORD Suwałki

W 2002 r. została powołana Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (KRBRD). Jest to międzyresortowy organ doradczy i pomocniczy Rady Ministrów w sprawach bezpieczeństwa ruchu drogowego. Przewodniczącym Krajowej Rady jest minister właściwy ds. transportu, a jego zastępcami: sekretarz lub podsekretarz stanu w ministerstwie właściwym ds. wewnętrznych oraz sekretarz lub podsekretarz stanu w ministerstwie właściwym ds. transportu. Członkami Rady są wskazani przedstawiciele Ministra Obrony Narodowej, Ministra Sprawiedliwości oraz ministrów właściwych do spraw: administracji publicznej, budżetu, finansów publicznych, gospodarki, gospodarki przestrzennej i mieszkaniowej, oświaty i wychowania, środowiska, transportu, pracy oraz Komendanta Głównego Policji, Komendanta Głównego Straży Pożarnej, Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad oraz wskazani przez Premiera wojewodowie.

Działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego realizowane są systemowo według uznanego międzynarodowego podejścia 4xE:

- inżynieria (*Engineering*)
- nadzór (*Enforcement*)
- edukacja (*Education*)
- ratownictwo (*Emergency*).

Działania KRBRD odbywają się według Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego – wieloletniego strategicznego planu działań, którego celem jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce. Wytyczne programu realizowane są za pomo-

cą dokumentów wykonawczych, czyli Programów Realizacyjnych.

Kluczowe kierunki:

- rozwój i modernizacja infrastruktury z wykorzystaniem narzędzi audytu i kontroli bezpieczeństwa ruchu drogowego
- działania legislacyjne związane z: bezpieczeństwem infrastruktury drogowej
- edukacją i egzaminowaniem kandydatów na kierowców, nadzorem nad ruchem drogowym, karaniem za wykroczenia drogowe, nadzorem nad stacjami kontroli pojazdów, możliwością stosowania w pojazdach tzw. nowych technologii poprawiających bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego
- edukacja, w tym: szkolenia kadr bezpieczeństwa ruchu drogowego na różnych poziomach zarządzania systemem bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz szeroko pojęte działania edukacyjno-informacyjnych w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego
- ratownictwo/opieka powypadkowa, w tym: działania związane z optymalizacją funkcjonowania systemu ratownictwa medycznego, a także modernizacja sprzętu i doposażenie służb ratownictwa drogowego (przede wszystkim straży pożarnej)
- badania i analizy: zachowań uczestników ruchu drogowego, wpływu stosowanych rozwiązań z zakresu infrastruktury i organizacji ruchu na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, szeroko rozu-

- zmiany transfer wiedzy specjalistycznej z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego (publikacja wyników badań, opracowywanie wytycznych), skuteczności stosowania w pojazdach tzw. nowych technologii poprawiających bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego
- programowanie/planowanie strategiczne – wszelkie działania usprawniające funkcjonowanie i efektywność systemu bezpieczeństwa ruchu drogowego
- wdrażanie Inteligentnych Systemów Transportowych (ITS) do systemów sterowania ruchem, zarządzania transportem i wspomagania systemów ratowniczych.

Sprawcy wypadków – kierujący pojazdami według grup wiekowych lata 2019-2020

Sprawcy wypadków – kierujący pojazdami według grup wiekowych lata 2019-2020

GRUPY WIEKOWE GRUPY WIEKOWE	WYPADKI WYPADKI		ZABICI ZABICI		RANNI RANNI		POPULACJA* POPULACJA*	WSKAŹNIK LICZBY WYPADKÓW NA 10 000 POPULACJI W 2020 R. WSKAŹNIK LICZBY WYPADKÓW NA 10 000 POPULACJI W 2020 R.
	2019	2020	2019	2020	2019	2020		
0-6	11	5	-	-	12	5	2 660 990	0,02
7-14	289	201	11	5	293	208	3 223 079	0,62
15-17	276	223	14	21	299	244	1 067 940	2,09
18-24	4910	3774	462	431	6409	4714	2 729 779	13,82
25-39	8326	6699	715	659	10 157	7716	8 553 985	7,83
40-59	7142	5699	593	531	8389	6436	10 340 096	5,51
60 plus	4465	3478	411	353	5162	3802	9 778 304	3,55
b/d	1115	920	20	20	1189	998	-	-

* Dane według stanu na dzień 30.06.2020 r. | * Dane według stanu na dzień 30.06.2020 r.

W 2002 roku została powołana Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (KRBRD). Jest to międzyresortowy organ doradczy i pomocniczy Rady Ministrów w sprawach bezpieczeństwa ruchu drogowego. Przewodniczącym Krajowej Rady jest minister właściwy ds. transportu, a jego zastępcami: sekretarz lub podsekretarz stanu w ministerstwie właściwym ds. wewnętrznych oraz sekretarz lub podsekretarz stanu w ministerstwie właściwym ds. transportu. Członkami Rady są wskazani przedstawiciele Ministra Obrony Narodowej, Ministra Sprawiedliwości oraz ministrów właściwych do spraw: administracji publicznej, budżetu, finansów publicznych, gospodarki, gospodarki przestrzennej i mieszkaniowej, oświaty i wychowania, środowiska, transportu, pracy oraz Komendanta Głównego Policji, Komendanta Głównego Straży Pożarnej, Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad oraz wskazani przez Premiera wojewodowie.

Działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego realizowane są systemowo według uznanego międzynarodowego podejścia 4xE:

- inżynieria (*Engineering*)
- nadzór (*Enforcement*)
- edukacja (*Education*)
- ratownictwo (*Emergency*).

▼ Symulator hamowania, WORD Jelenia Góra | Symulator hamowania, WORD Jelenia Góra



Działania KRBRD odbywają się według Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego – wieloletniego strategicznego planu działań, którego celem jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce. Wytyczne programu realizowane są za pomocą dokumentów wykonawczych, czyli Programów Realizacyjnych.

Kluczowe kierunki:

- rozwój i modernizacja infrastruktury z wykorzystaniem narzędzi audytu i kontroli bezpieczeństwa ruchu drogowego
- działania legislacyjne związane z: bezpieczeństwem infrastruktury drogowej,
- edukacją i egzaminowaniem kandydatów na kierowców, nadzorem nad ruchem drogowym, karaniem za wykroczenia drogowe, nadzorem nad stacjami kontroli pojazdów, możliwością stosowania w pojazdach tzw. nowych technologii poprawiających bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego
- edukacja, w tym: szkolenia kadr bezpieczeństwa ruchu drogowego na różnych poziomach zarządzania



▲ Pokaz udzielania pierwszej pomocy, WORD Toruń | Pokaz udzielania pierwszej pomocy, WORD Toruń

- systemem bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz szeroko pojęte działania edukacyjno-informacyjnych w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego
- ratownictwo/opieka powypadkowa, w tym: działania związane z optymalizacją funkcjonowania systemu ratownictwa medycznego, a także modernizacja sprzętu i wyposażenie służb ratownictwa drogowego (przede wszystkim straży pożarnej)
- badania i analizy: zachowań uczestników ruchu drogowego, wpływu stosowanych rozwiązań z zakresu infrastruktury i organizacji ruchu na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, szeroko rozumiany transfer wiedzy specjalistycznej z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego (publikacja wyników badań, opracowywanie wytycznych), skuteczności stosowania w pojazdach tzw. nowych technologii poprawiających bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego
- programowanie/planowanie strategiczne – wszelkie działania usprawniające funkcjonowanie i efektywność systemu bezpieczeństwa ruchu drogowego
- wdrażanie Inteligentnych Systemów Transportowych (ITS) do systemów sterowania ruchem, zarządzania transportem i wspomaganie systemów ratowniczych.

Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego (BRD) – to zbiór zasad dotyczących bezpiecznego poruszania się po drogach, jak również osobna dziedzina wiedzy zajmująca się kształtowaniem właściwych warunków ruchu drogowego. Na BRD składają się zagadnienia z zakresu nadzoru nad ruchem drogowym, organizacji ruchu drogowego, szkolenia i egzaminowania kierowców, psychologii transportu, ratownictwa medycznego, stanu technicznego i wymagań wobec pojazdów, dróg i oznakowania, a także promowania pożądanych zachowań u uczestników ruchu drogowego. Za monitorowanie stanu BRD i kształtowanie polityki w tym zakresie odpowiadają kolegalne ciała społeczne. Na szczeblu rządowym jest to Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, a we wszystkich województwach działają regionalne odpowiedniki KR BRD – Wojewódzkie Rady BRD. W ich skład wchodzi m.in. marszałek, wojewoda, komendant wojewódzkiej policji itp.

Stan bezpieczeństwa na polskich drogach w ostatnich latach ulega systematycznej poprawie – zmniejsza się liczba wypadków oraz ich ofiar. Mimo to, Polska nadal zajmuje jedno z ostatnich miejsc w Unii Europejskiej, zwłaszcza, jeśli chodzi o liczbę osób zabitych w wypadkach drogowych. Ryzyko utraty życia na polskich drogach jest dużo większe niż średnia europejska w tym względzie, a ponad trzykrotnie większe niż u liderów w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Nie bez znaczenia jest również fakt, że niemal co piąta ofiara śmiertelna wśród pieszych w UE, to pieszy, który zginął na polskich drogach.

Ryzyko utraty życia na polskich drogach jest dużo większe niż średnia europejska w tym względzie, a ponad trzykrotnie większe niż u liderów w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Nie bez znaczenia jest również fakt, że niemal co piąta ofiara śmiertelna wśród pieszych w UE, to pieszy, który zginął na polskich drogach.

▼ ENGLISH

Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego (BRD) – to zbiór zasad dotyczących bezpiecznego poruszania się po drogach, jak również osobna dziedzina wiedzy zajmująca się kształtowaniem właściwych warunków ruchu drogowego. Na BRD składają się zagadnienia z zakresu nadzoru nad ruchem drogowym, organizacji ruchu drogowego, szkolenia i egzaminowania kierowców, psychologii transportu, ratownictwa medycznego, stanu technicznego i wymagań wobec pojazdów, dróg i oznakowania, a także promowania pożądanych zachowań u uczestników ruchu drogowego. Za monitorowanie stanu BRD i kształtowanie polityki w tym zakresie odpowiadają kolegalne ciała społeczne. Na szczeblu rządowym jest to Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, a we wszystkich województwach działają regionalne odpowiedniki KR BRD – Wojewódzkie Rady BRD. W ich skład wchodzi m.in. marszałek, wojewoda, komendant wojewódzkiej policji itp.

Stan bezpieczeństwa na polskich drogach w ostatnich latach ulega systematycznej poprawie – zmniejsza się liczba wypadków oraz ich ofiar. Mimo to, Polska nadal zajmuje jedno z ostatnich miejsc w Unii Europejskiej, zwłaszcza, jeśli chodzi o liczbę osób zabitych w wypadkach drogowych. Ryzyko utraty życia na polskich drogach jest dużo większe niż średnia europejska w tym względzie, a ponad trzykrotnie większe niż u liderów w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Nie bez znaczenia jest również fakt, że niemal co piąta ofiara śmiertelna wśród pieszych w UE, to pieszy, który zginął na polskich drogach.

