



GDDKiA

OBWODNICA AGLOMERACJI WARSZAWSKIEJ
W CIĄGU AUTOSTRADY A50

na odcinku A2 (Centralny Port Komunikacyjny) –
Góra Kalwaria – A2 (Mińsk Mazowiecki)



Stan realizacji sieci dróg krajowych



Drogi szybkiego ruchu w Polsce to 4 269,0 km
(1 712,0 km A i 2 557,0 km S)

w realizacji

100 zadań (z PBDK i PB100) 1261,3 km

w przetargu

41 zadań (z PBDK i PB100) 529,7 km

w przygotowaniu

188 zadań (z PBDK i PB100) 2883,8 km



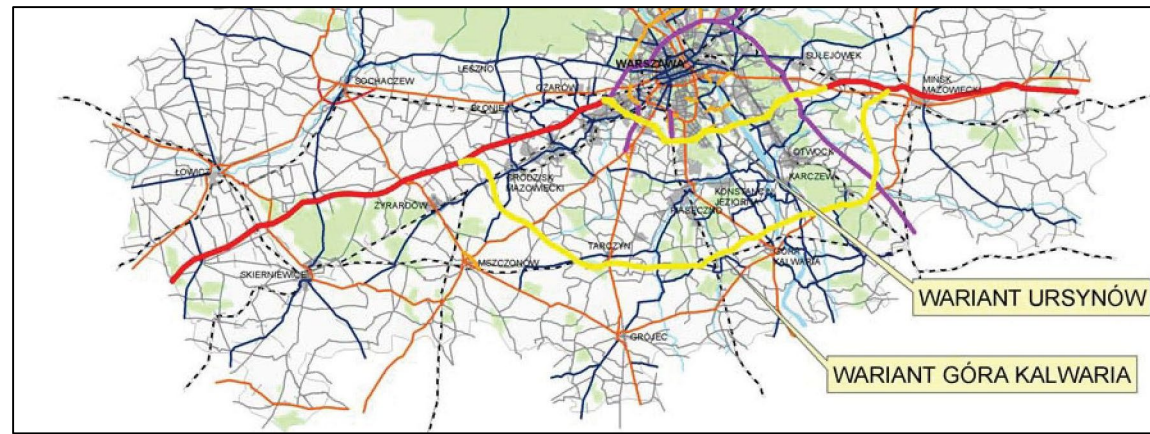
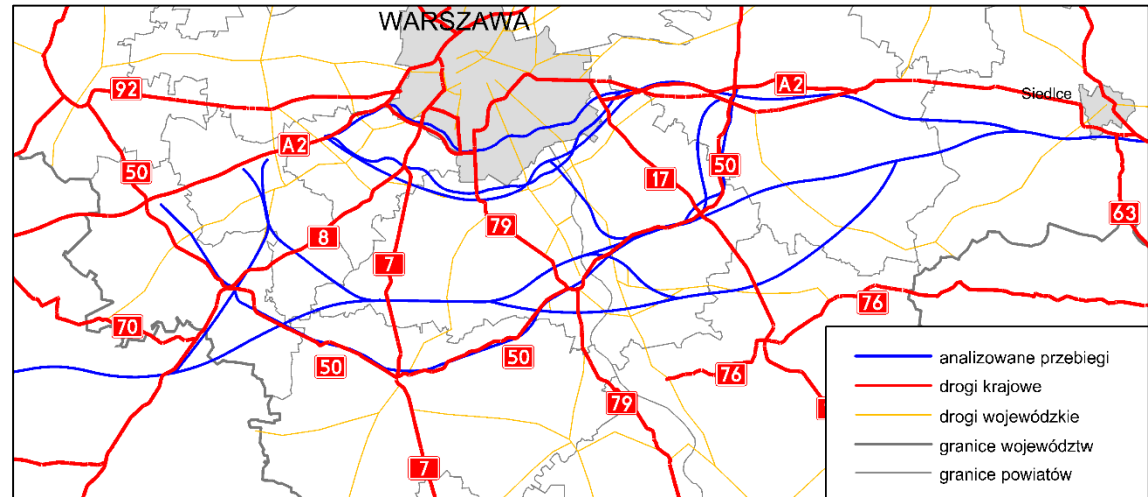
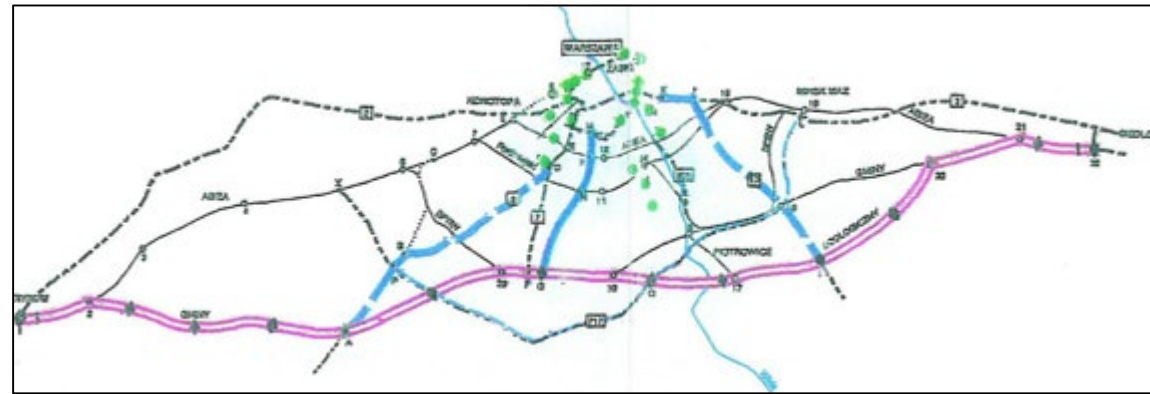
Analiza uwarunkowań historycznych



Prace nad drogą położoną w korytarzu A50 prowadzono już w latach 90. XX w. w trakcie analiz przebiegu **autostrady A2** w rejonie Warszawy.

W ramach analiz badano również różne **odległości** potencjalnej drogi od Warszawy. Cały proces studialny obejmował badanie szeregu lokalizacji.

Finalnie podjęto decyzję o przebiegu S2 w tzw. wariantcie Ursynów.
Realizacja w latach 2009-2021.

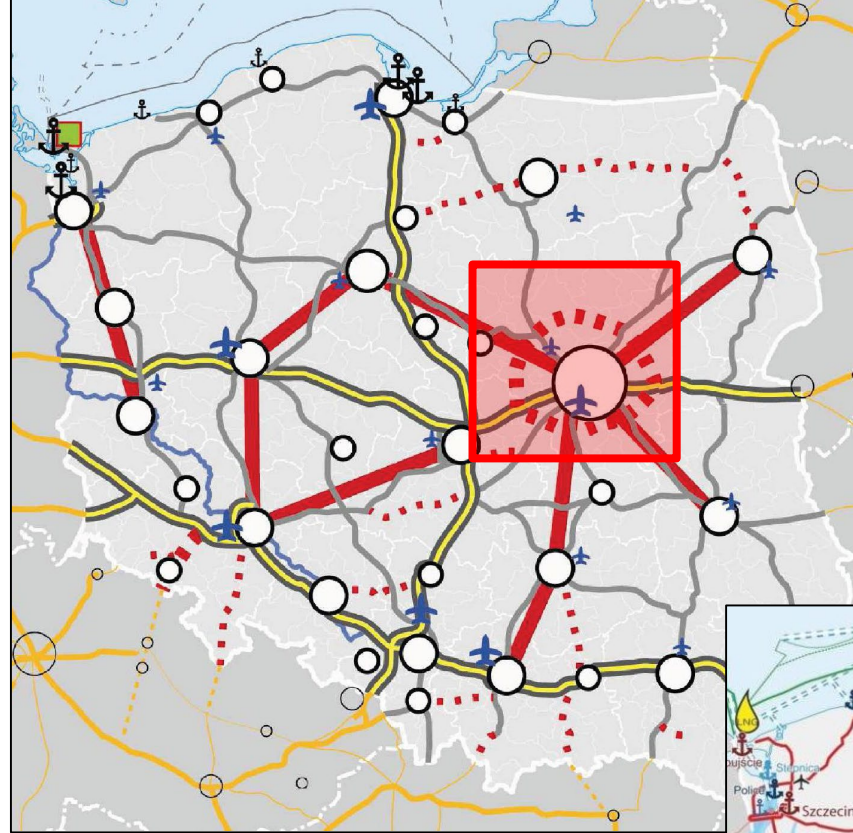


Uwarunkowania planistyczne

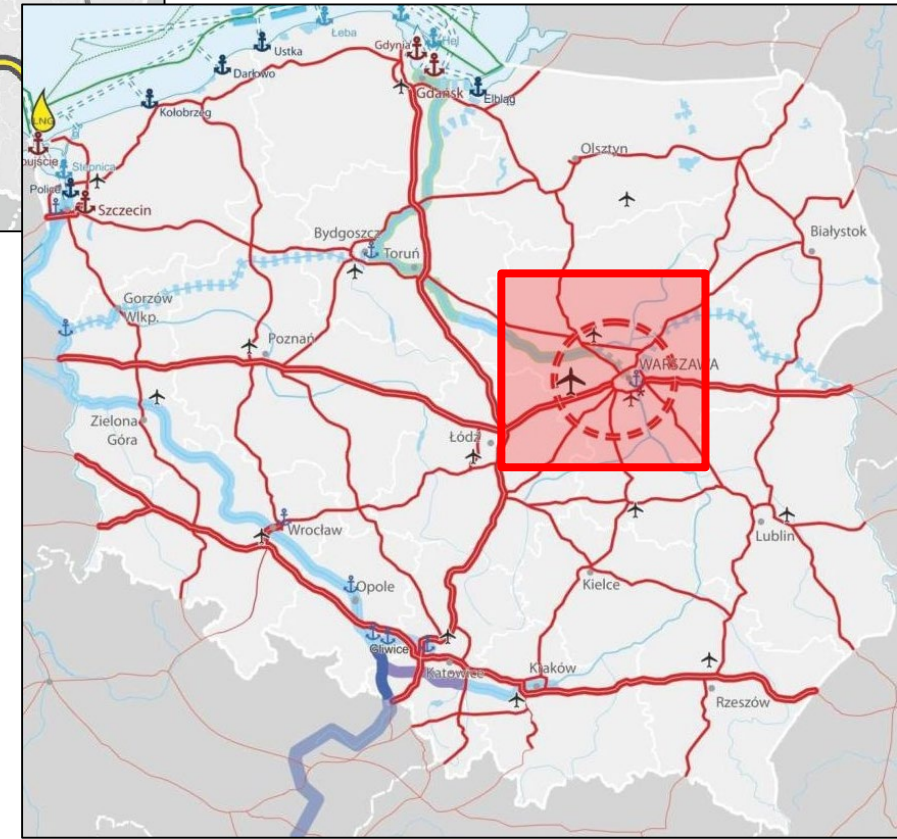


Kluczowe połączenie transportowe
w strategicznych planach na szczeblu
krajowym.

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania
Kraju 2030
przewiduje **autostradę w korytarzu OAW**
(KPZK obowiązywała do listopada 2020 r.).



Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu
do 2030 r.
przewiduje **autostradę w korytarzu OAW**.



Docelowy kształt sieci autostrad i dróg ekspresowych



ROZPORZĄDZENIE RADY MINISTRÓW
zmieniające rozporządzenie w sprawie sieci
autostrad i dróg ekspresowych

(aktualne) z dnia 24 września 2019 r.

Droga A50 relacji:

A2 (Centralny Port Komunikacyjny) – Mszczonów –
Góra Kalwaria – A2 (Mińsk Mazowiecki)



Funkcja autostrady A50 w sieci drogowej



Poprzez S17
z aglomeracją lubelską oraz południowo-
wschodnią granicą Polski

Poprzez S7
z aglomeracją krakowską oraz południową
granicą Polski

Poprzez S8
z aglomeracją łódzką i wrocławską oraz
południową granicą Polski

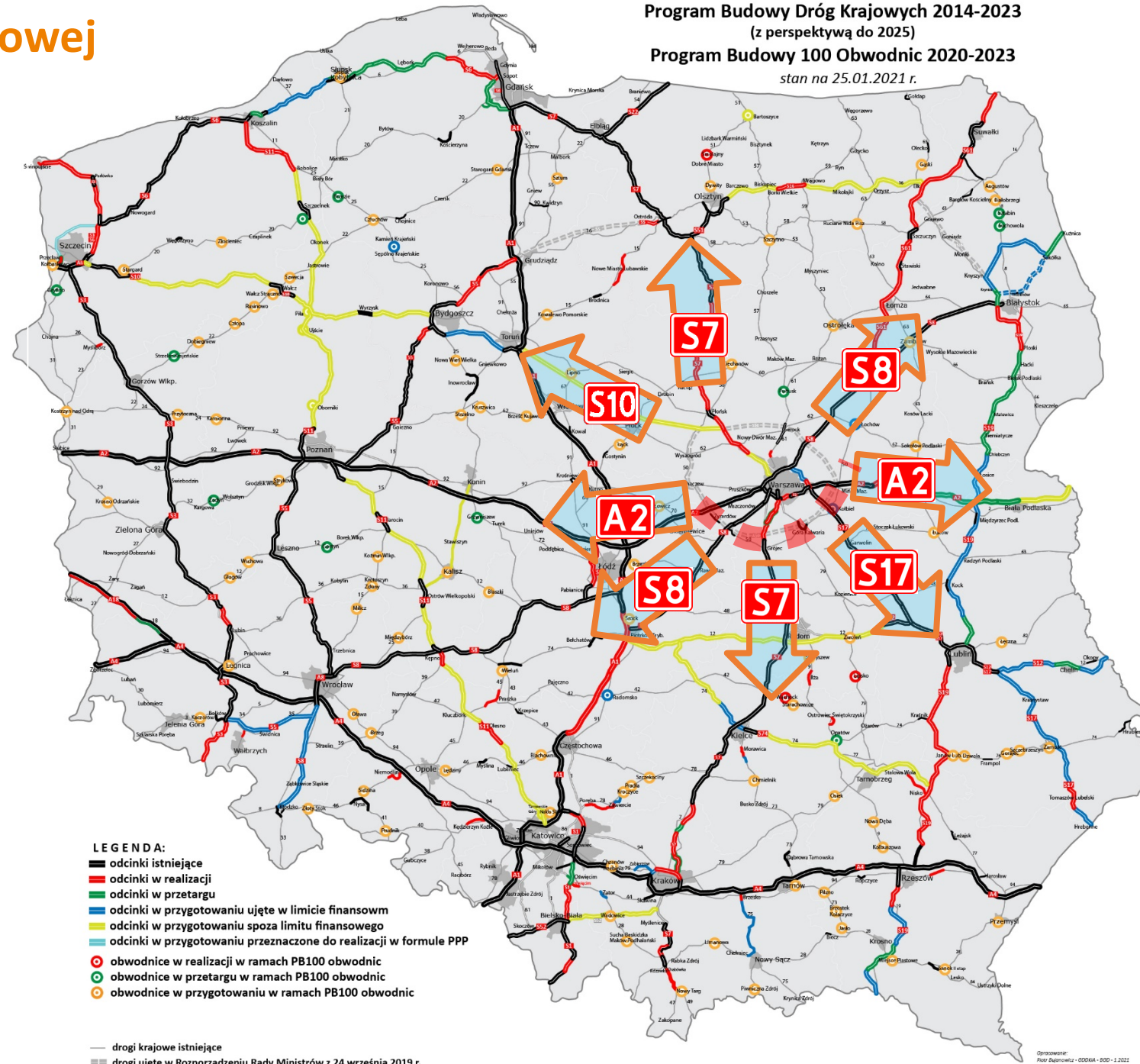
Poprzez A2
z zachodnią i wschodnią granicą Polski oraz
przez kontynuację w ciągu S2 z Warszawą

Poprzez S50
tworzy Obwodnicę Aglomeracji Warszawskiej
i połączenie z kluczowymi ciągami drogowymi
w kierunku północnym: S7, S8/S61, S10

Program Budowy Dróg Krajowych 2014-2023
(z perspektywą do 2025)

Program Budowy 100 Obwodnic 2020-2023

stan na 25.01.2021 r.



Studium Korytarzowe



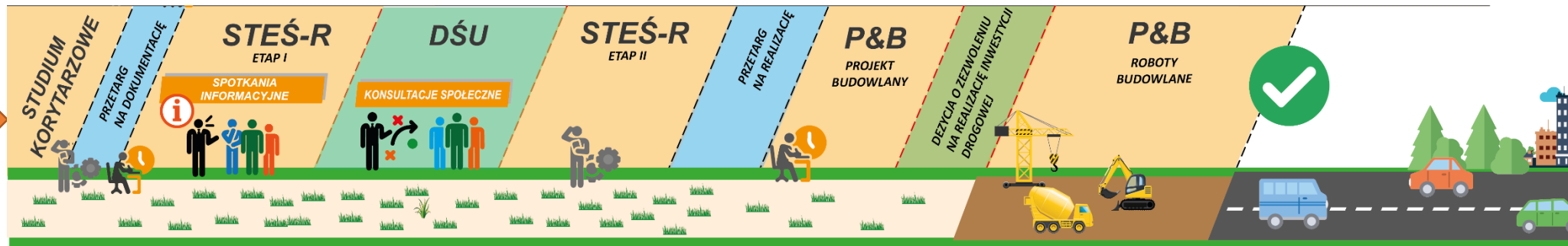
Funkcjonalne powiązanie autostrady A50

z drogą ekspresową S50 oraz drogą ekspresową S10 »»» **wspólne opracowanie**

Studium Korytarzowe jest podstawowym dokumentem projektowym, kompleksowo przedstawiającym nowe, **drogowe zamierzenie inwestycyjne**.

Jest **pierwszą dokumentacją projektową**, określającą lokalizację pasa (korytarza) terenu pod nowe zamierzenie drogowe z uwzględnieniem regionalnych i lokalnych uwarunkowań geograficznych, przyrodniczych i społecznych.

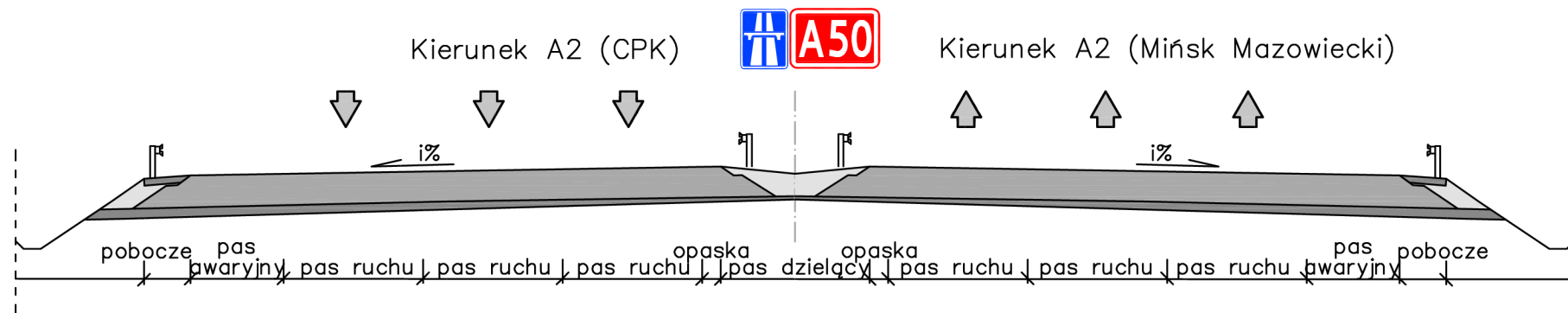
Służy **wstępnej ocenie zasadności zamierzenia inwestycyjnego** dla inwestora i jest dokumentem **za** lub **przeciw** jego dalszemu uszczegóławianiu.



Parametry planowanej autostrady A50



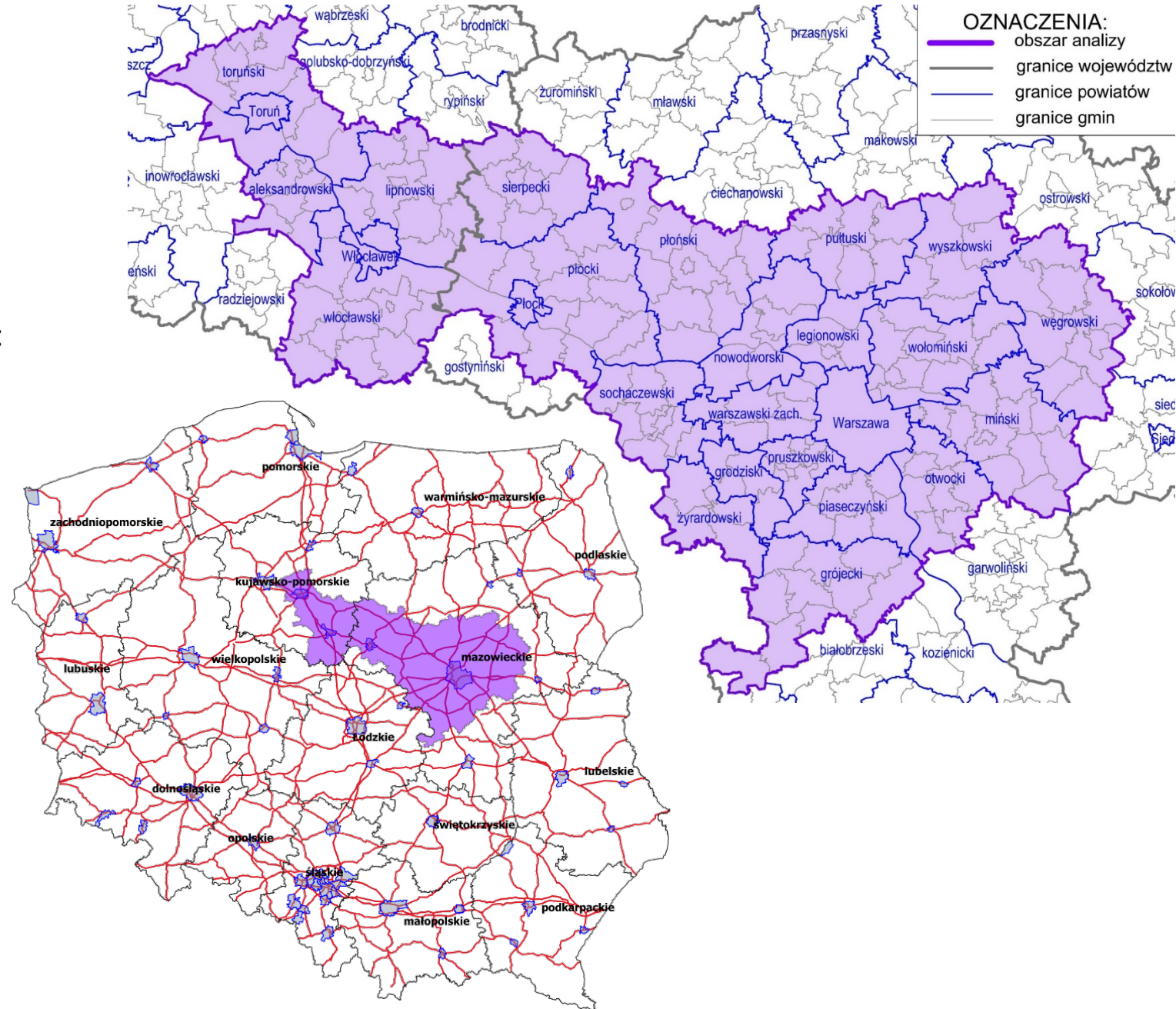
- Klasa drogi A (autostrada)
- Prędkość projektowa 100 km/h
- Prędkość miarodajna 110 km/h
- Przekrój poprzeczny 2x3
- Szerokość pasa ruchu 3,75 m / 3,50 m
- Szerokość pasa awaryjnego 2,50 m
- Szerokość pasa dzielącego (z opaskami) 5,00 m
- Szerokość opasek 0,50 m
- Nośność 115 kN/oś
- Dostępność do drogi poprzez węzły
- Odstępy między węzłami:
w sąsiedztwie dużych miast: min. 5 km (wyjątkowo 3 km)



Obszar analiz lokalizacji drogi ekspresowej S10 i Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej



- ponad 20 tys. km²
- 2 województwa: kujawsko-pomorskie i mazowieckie
- 6 powiatów w woj. kujawsko-pomorskim: 2 grodzkie i 4 ziemskie
- 20 powiatów w mazowieckim: 2 grodzkie i 18 ziemskich
- 192 gminy: 42 na terenie województwa kujawsko-pomorskiego, 150 na terenie województwa mazowieckiego

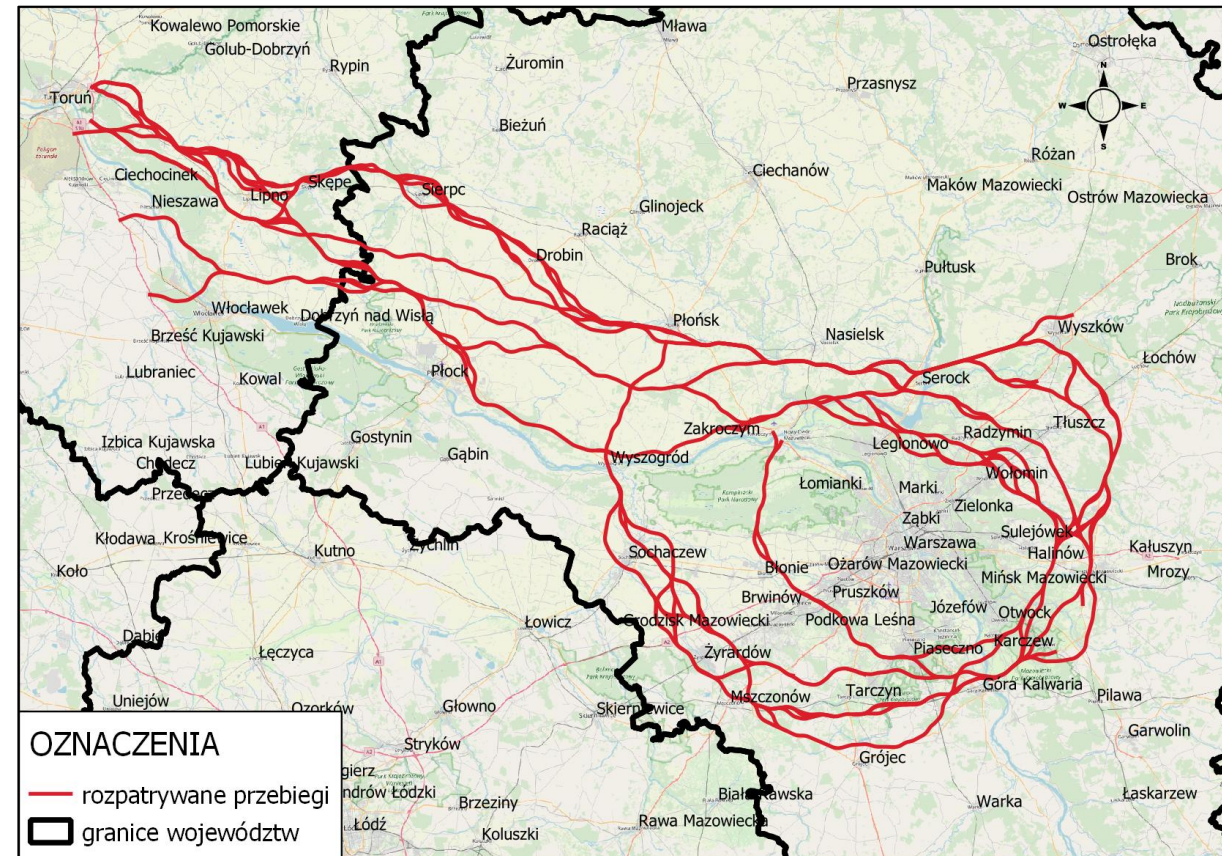


Analizy sieci drogowej i propozycje przebiegów drogi ekspresowej S10 i OAW

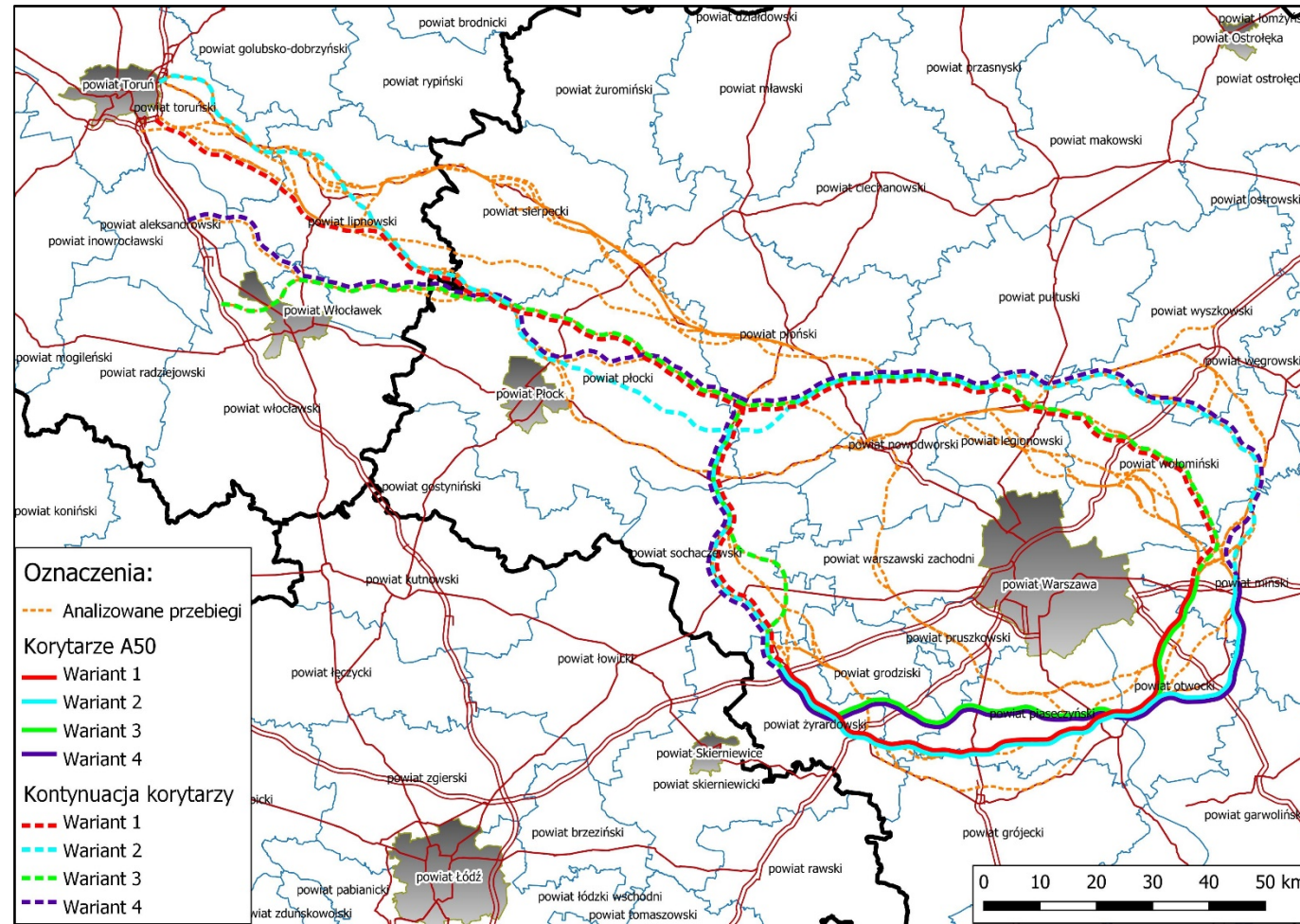
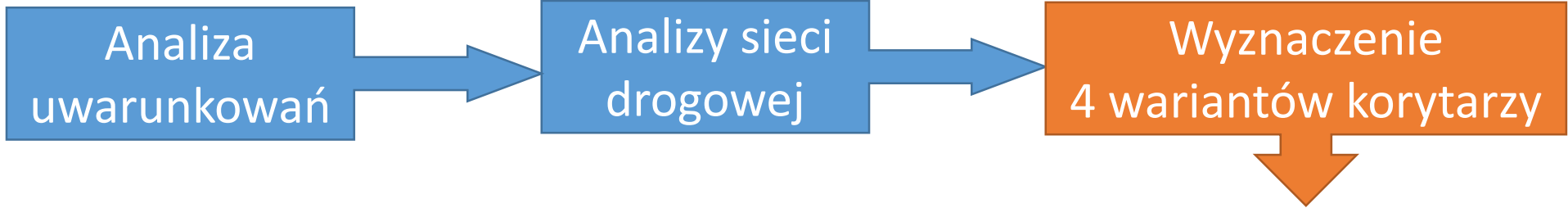


- zminimalizowana ingerencja w istniejące jednostki osadnicze
- minimalizacja kolizji z obszarami chronionymi i cennymi przyrodniczo
- wykorzystanie rezerw w planach zagospodarowania przestrzennego poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego
- minimalizacja liczby kolizji z istniejącą siecią kolejową, lasami, ciekami, zbiornikami wodnymi i terenami zagrożonymi powodzią, osuwiskami, terenami wojskowymi, lotniskami, obiektami sakralnymi, budynkami oświaty i ośrodków zdrowia, zabytkami
- minimalizacja liczby kolizji z planowanymi kluczowymi elementami zagospodarowania przestrzennego
- zapewnienie parametrów technicznych dla drogi klasy A

ok. 3 tys. km
tras



Propozycje korytarzy drogi ekspresowej S10 i Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej



Wariant 1 korytarza A50 - czerwony



Wariant 1 korytarza A50

o długości 98 km i liczbie węzłów 10 (całkowita długość korytarza 380 km).

Początek na A2 w węźle Dębe Wielkie, z nowym mostem na Wiśle, na fragmencie w sąsiedztwie linii kolejowej nr 12, przejście na północ od Kołbieli, Góry Kalwarii i Grójca, koniec na A2 w węźle Wiskitki.

Powiaty:

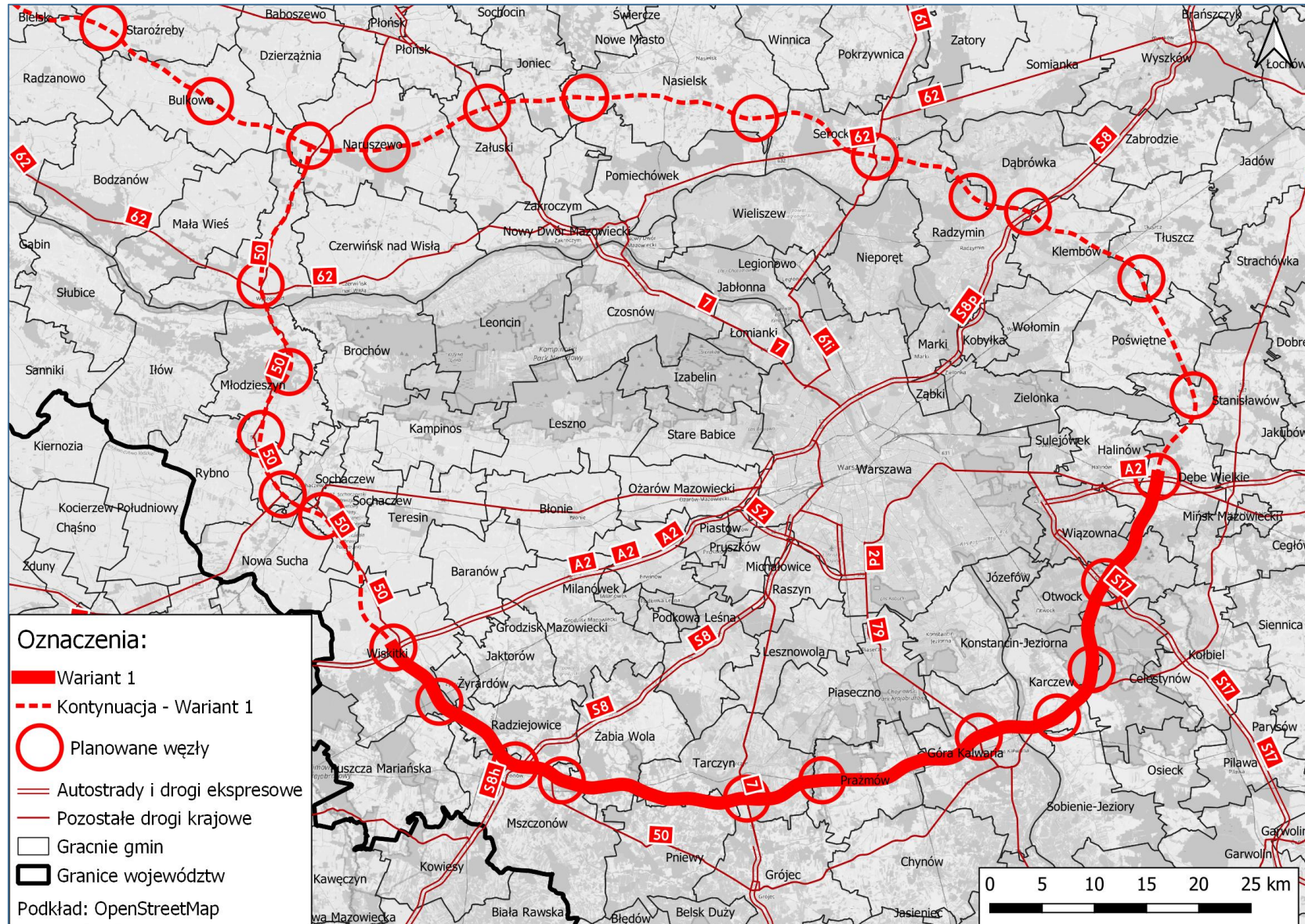
grójecki, grodziski, miński, piaseczyński, otwocki, żyrardowski.

Koszt całkowity inwestycji

7,5 mld PLN

Koszt jednostkowy

76,4 mln PLN/km



Wariant 2 korytarza A50 - niebieski



Wariant 2 korytarza A50

o długości 107 km i liczbie węzłów 11 (całkowita długość korytarza 412 km).

Początek na A2 w węźle Mińsk Mazowiecki, z nowym mostem na Wiśle, na fragmencie w sąsiedztwie linii kolejowej nr 12, przejście na południe od Kołbieli i dalej pomiędzy Grójcem i Tarczynem, **koniec** na A2 w węźle Wiskitki.

Powiaty:

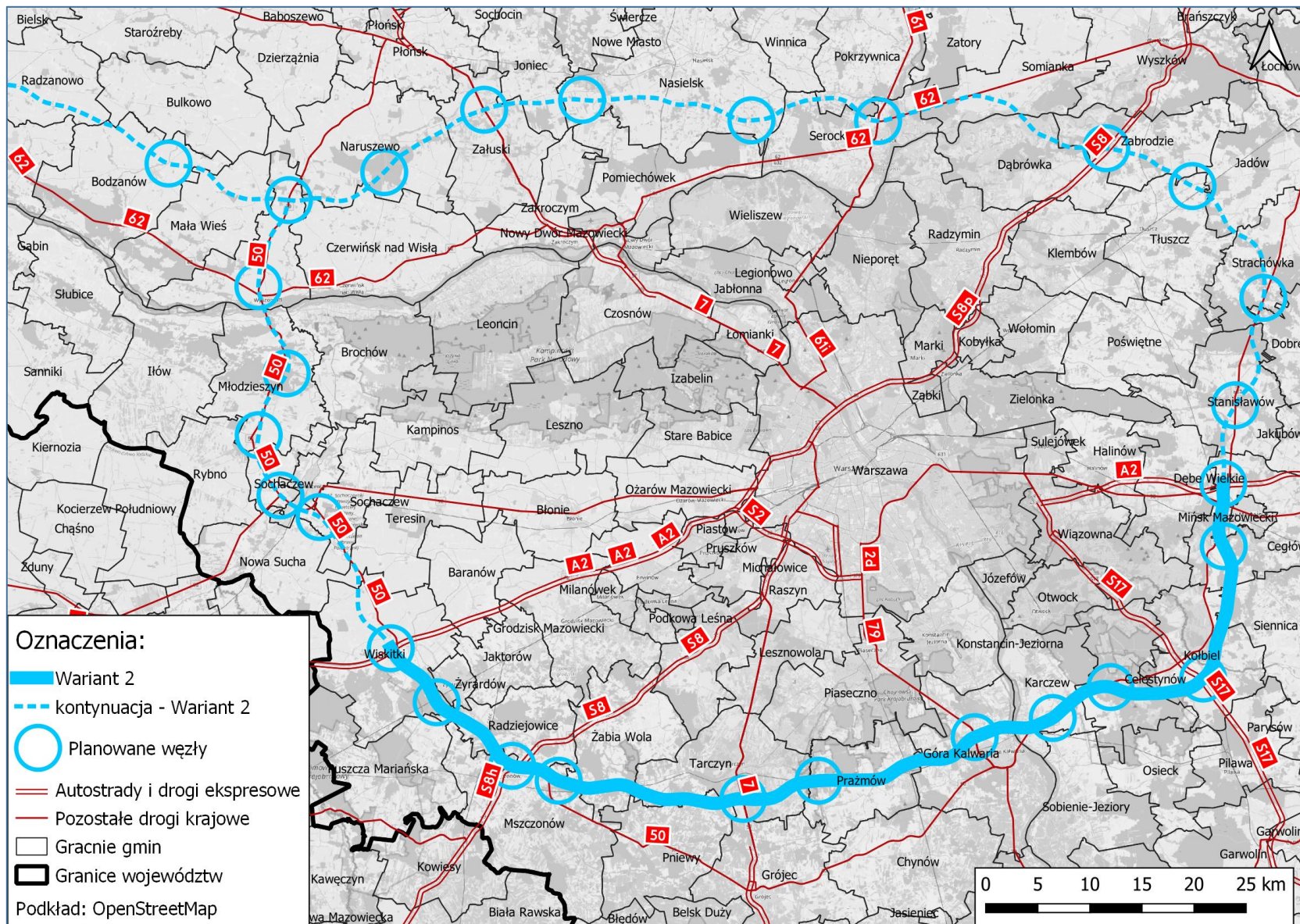
grójecki, grodziski, miński, piaseczyński, otwocki, żyrardowski.

Koszt całkowity inwestycji

8,0 mld PLN

Koszt jednostkowy

75,2 mln PLN/km



Wariant 3 korytarza A50 - zielony



Wariant 3 korytarza A50

o długości 97 km i liczbie węzłów 9 (całkowita długość korytarza 362 km).
Początek na A2 w węźle Dębe Wielkie, z nowym mostem na Wiśle, przejście na północ od Kołbieli, Góry Kalwarii i Tarczyna, koniec na A2 w węźle Wiskitki.

Powiaty:

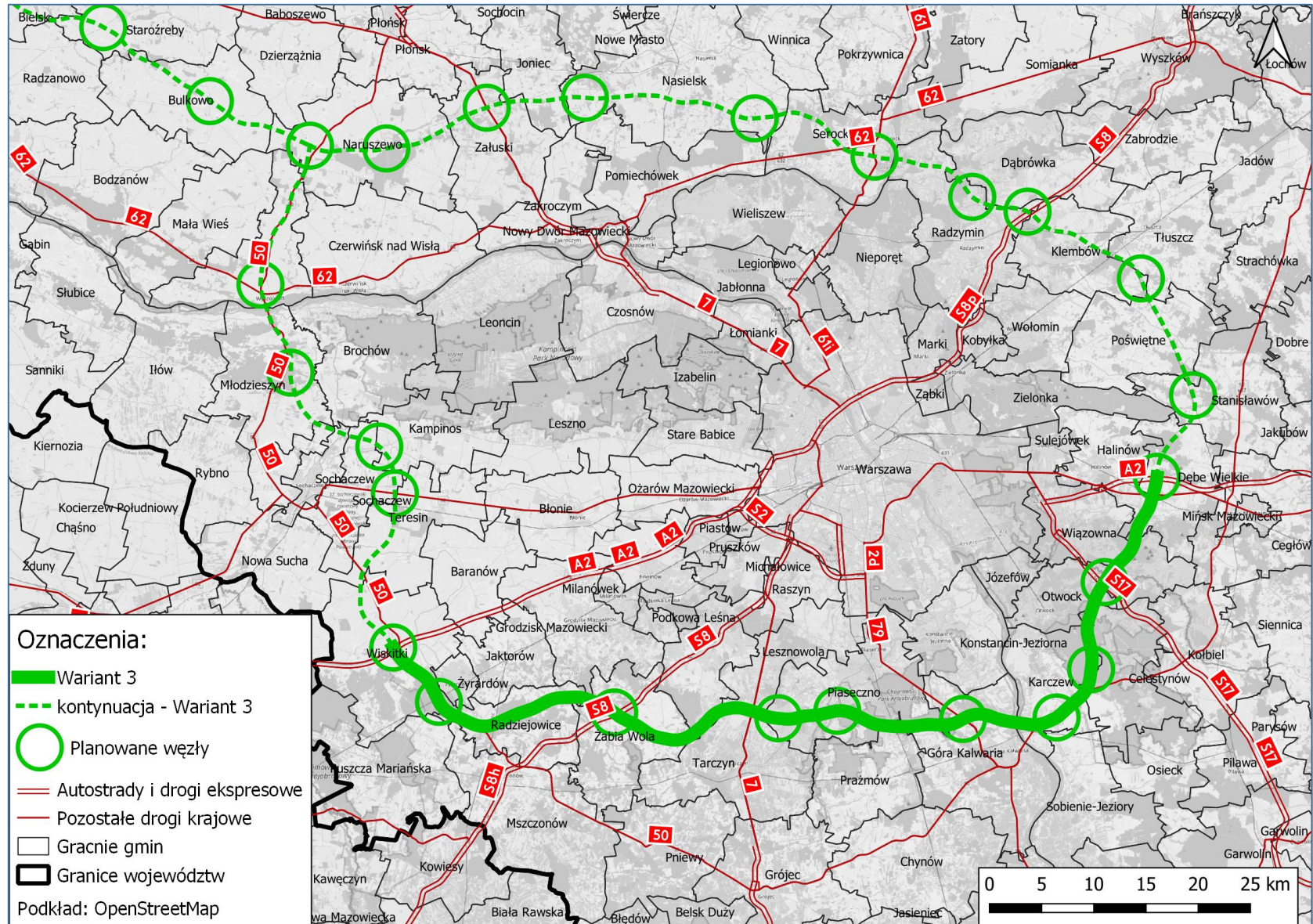
grodziski, miński, piaseczyński, pruszkowski, otwocki, żyrardowski.

Koszt całkowity inwestycji

7,3 mld PLN

Koszt jednostkowy

75,2 mln PLN/km



Wariant 4 korytarza A50 - fioletowy



Wariant 4 korytarza A50

o długości 106 km i liczbie węzłów 10 (całkowita długość 398 km)

Początek na A2 w węźle Mińsk Mazowiecki, z nowym mostem na Wiśle, przejście na południe od Kołbieli i północ Góry Kalwarii oraz Tarczyna, **koniec** na A2 w węźle Wiskitki.

Powiaty:

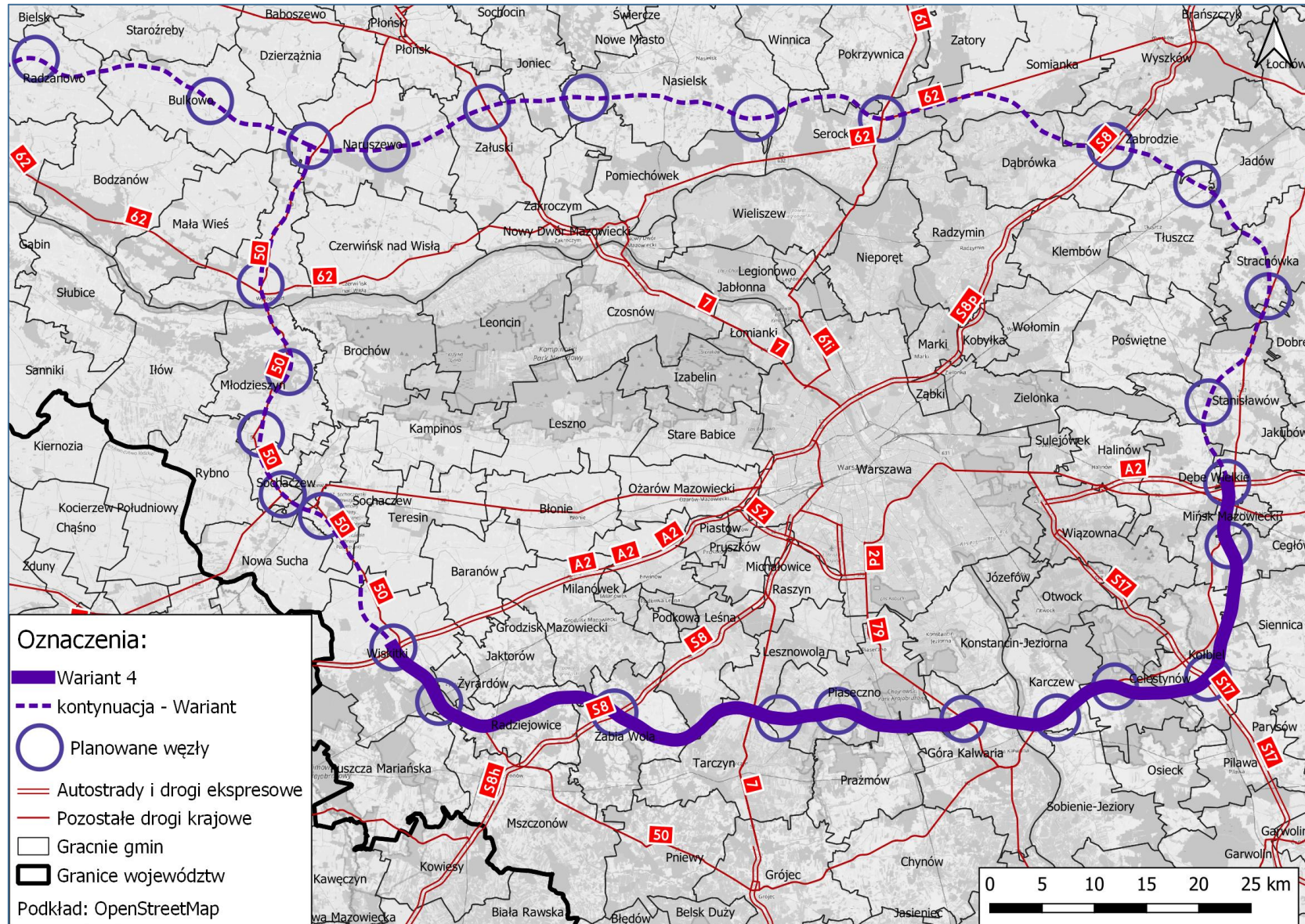
grodziski, miński, piaseczyński, pruszkowski, otwocki, żyrardowski.

Koszt całkowitej inwestycji

7,8 mld PLN

Koszt jednostkowy

74,0 mln PLN/km



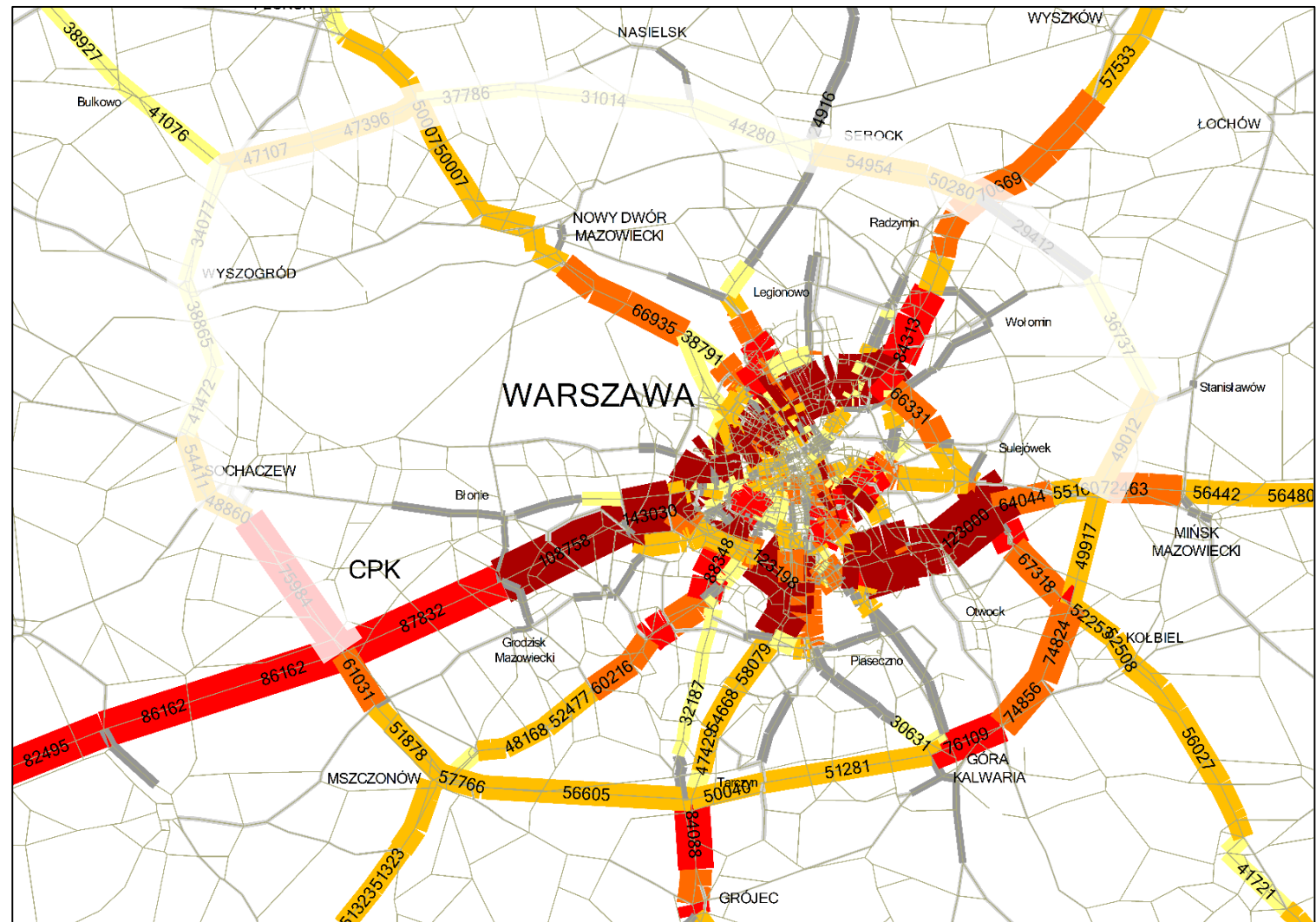
Prognoza ruchu dla wariantu 1 korytarza (czerwony) w 2040 r.



**Średnio 58 634 poj./dobę
przy 9,3% poj. ciężkich**

min. 49 917 poj./dobę na odcinku
Dębe Wielkie (A2) - Wólka
Mładzka (S17)

max. 76 109 poj./dobę na odcinku
Karczew (DW801) - Góra
Kalwaria (DK79)



Prognoza ruchu dla wariantu 2 korytarza (niebieski) w 2040 r.

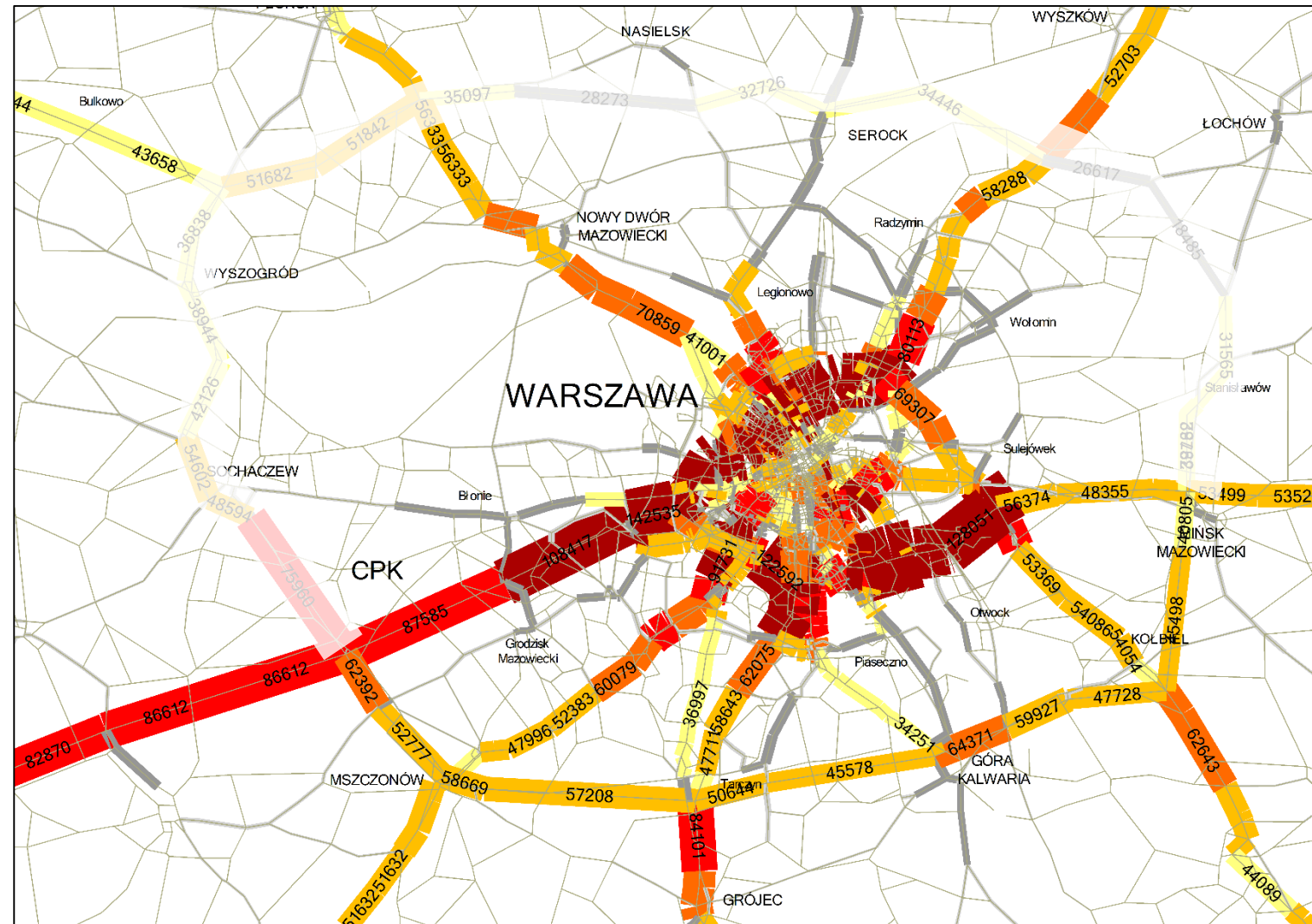


**Średnio 52 424 poj./dobę
przy 9,9% poj. ciężkich**

min. 40 805 poj./dobę na odcinku
Mińsk Mazowiecki (A2) - Mińsk
Mazowiecki Południe (DK50)



max. 64 371 poj./dobę na odcinku
Karczew (DW801) - Góra Kalwaria (DK79)



Prognoza ruchu dla wariantu 3 korytarza (zielony) w 2040 r.

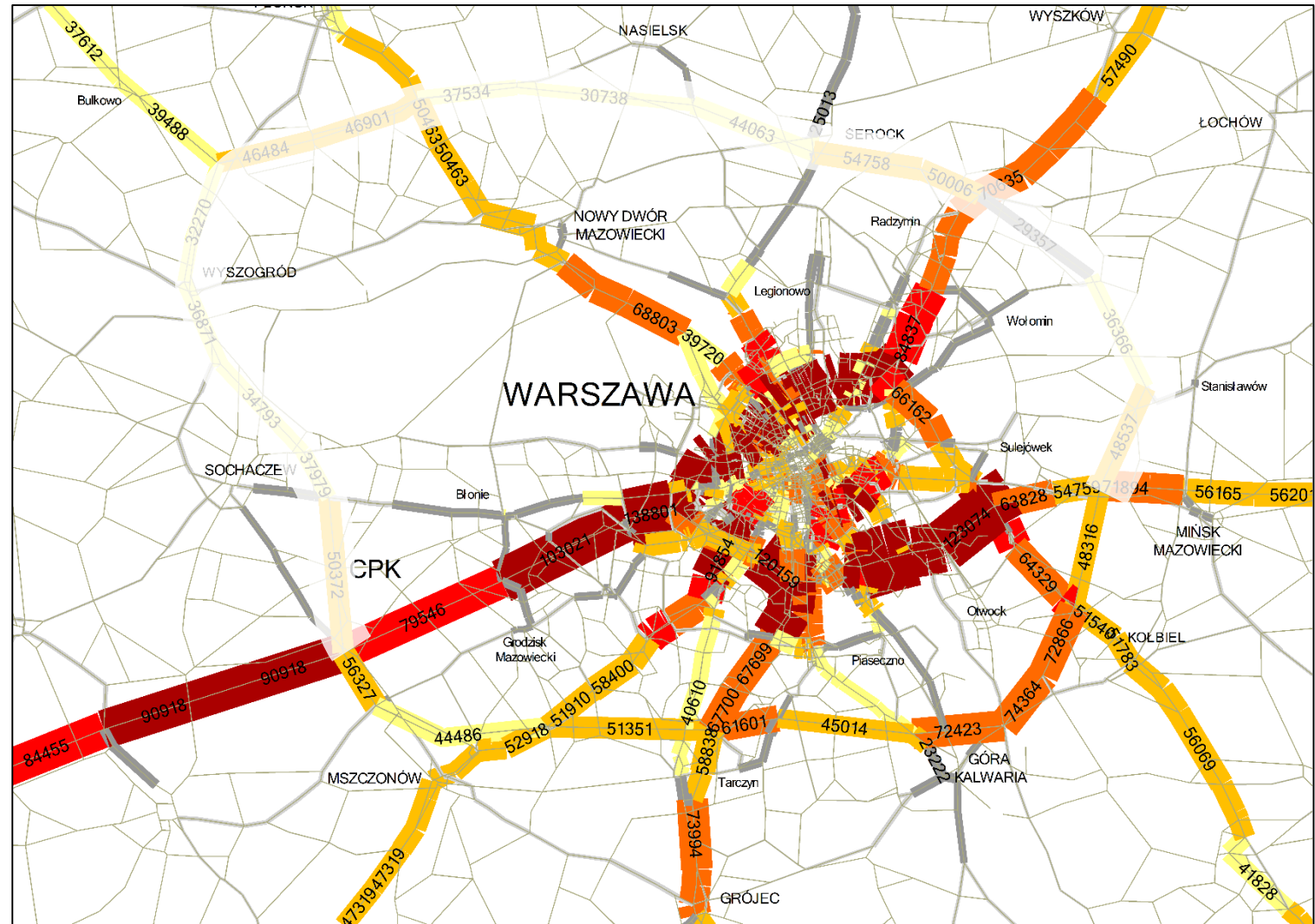


Średnio 55 221 poj./dobę
przy 9,1% poj. ciężkich

min. 44 486 poj./dobę na odcinku
Żabia Wola (S8) - Żyrardów (DW719)



max. 74 364 poj./dobę na odcinku
Celestynów (DK50) - Karczew (DW801)



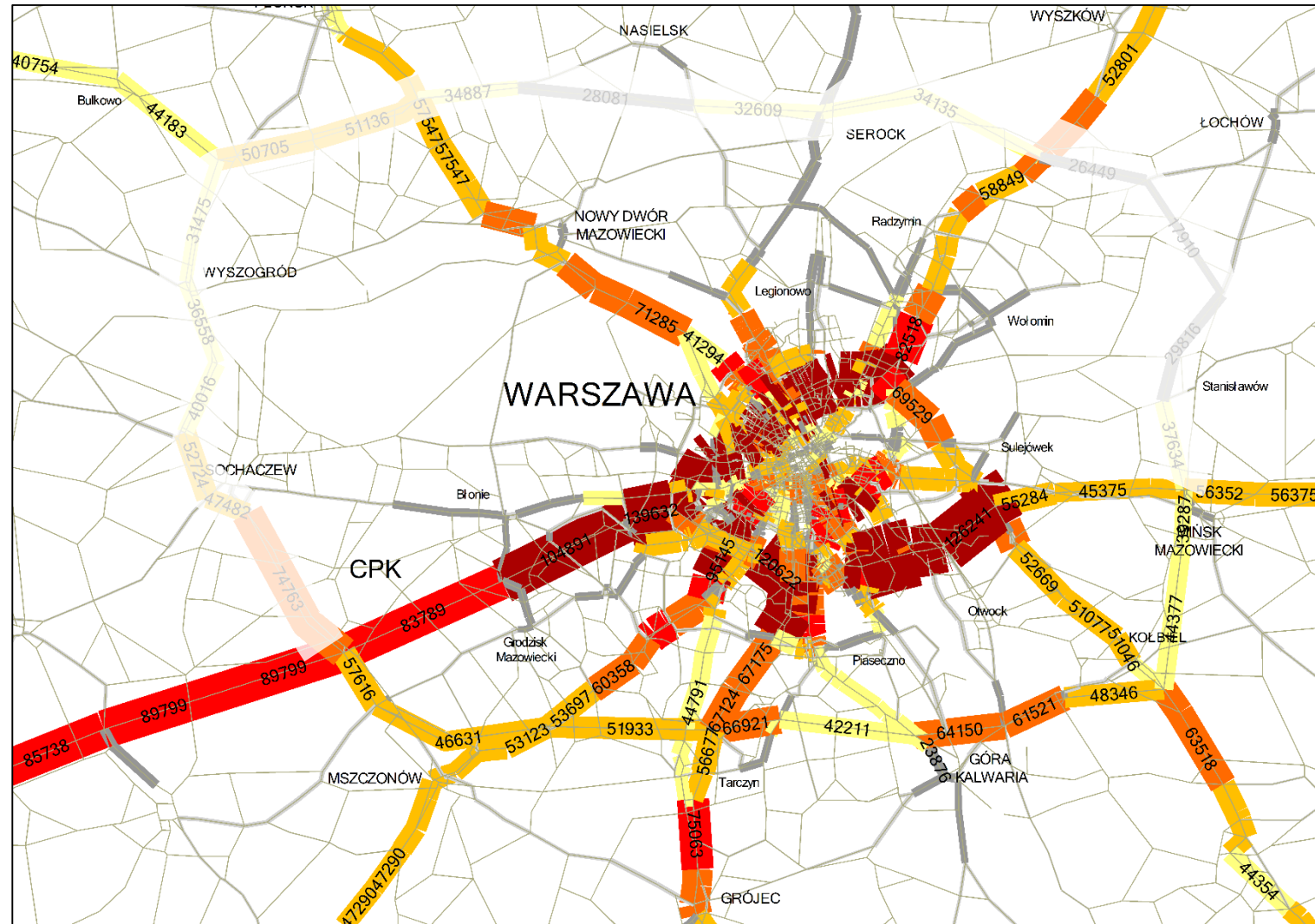
Prognoza ruchu dla wariantu 4 korytarza (fioletowy) w 2040 r.



**Średnio 50 710 poj./dobę
przy 9,6% poj. ciężkich**

min. 39 287 poj./dobę na odcinku
Mińsk Mazowiecki (A2) - Mińsk
Mazowiecki Południe (DK50)

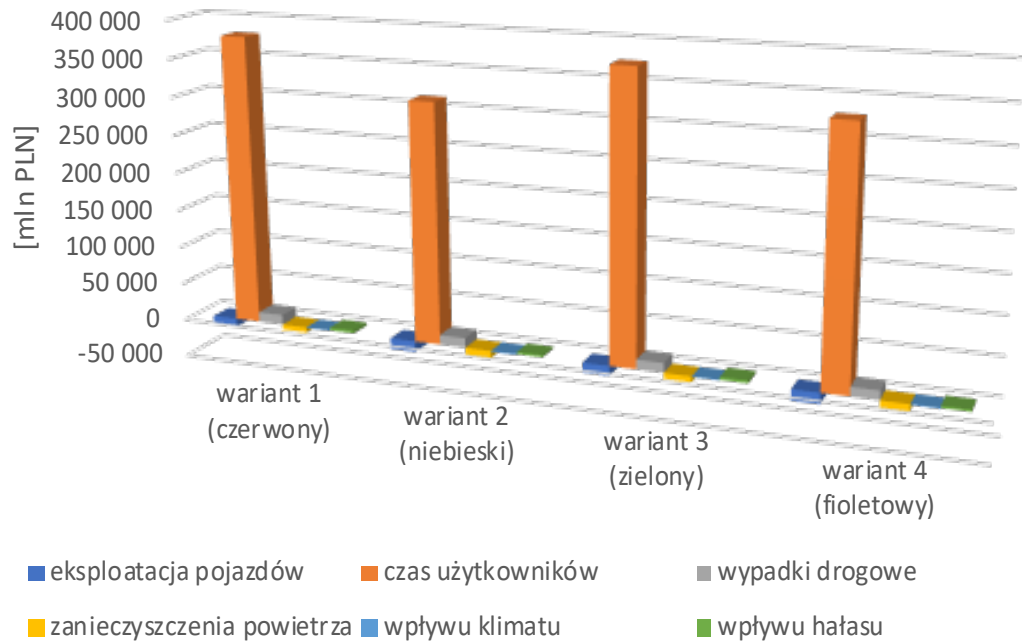
max. 66 921 poj./dobę na odcinku
Piaseczno (DW722) - Złotokłós (S7)



Korzyści społeczeństwa wynikające z realizacji S10 i Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej



- Przeprowadzona **analiza ekonomiczna** wykazała, że wszystkie rozwiązania są opłacalne ekonomicznie – **korzyści społeczeństwa** osiągnane są:
 - w kosztach czasu
 - w kosztach wypadków i ofiar
 - w kosztach hałasu



Wariant	ERR	ENPV	BCR
[-]	[%]	[mln PLN]	[-]
Wariant 1 korytarza	36,75%	206 093,5	8,72
Wariant 2 korytarza	31,15%	161 167,8	6,28
Wariant 3 korytarza	36,60%	201 159,6	8,34
Wariant 4 korytarza	31,33%	169 134,9	6,65

- Wykonano ocenę **Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego** – wszystkie rozwiązania pod względem bezpieczeństwa są **dopuszczalne**, pod względem ryzyka społecznego występuje **bardzo małe ryzyko**.
- Wszystkie rozwiązania powodują **redukcję wypadków, ofiar rannych i śmiertelnych**.

Porównawcza analiza wielokryterialna



- **4 grupy kryteriów** (techniczne, ekonomiczne, środowiskowe i społeczne, sieciowe), 19 kryteriów cząstkowych
- **Wagi** grup kryteriów i kryteriów cząstkowych na podstawie anonimowych **ankiet**

Grupa kryteriów **środowiskowych i społecznych** to zestaw cech obejmujących dane dotyczące środowiska przyrodniczego i społecznego.

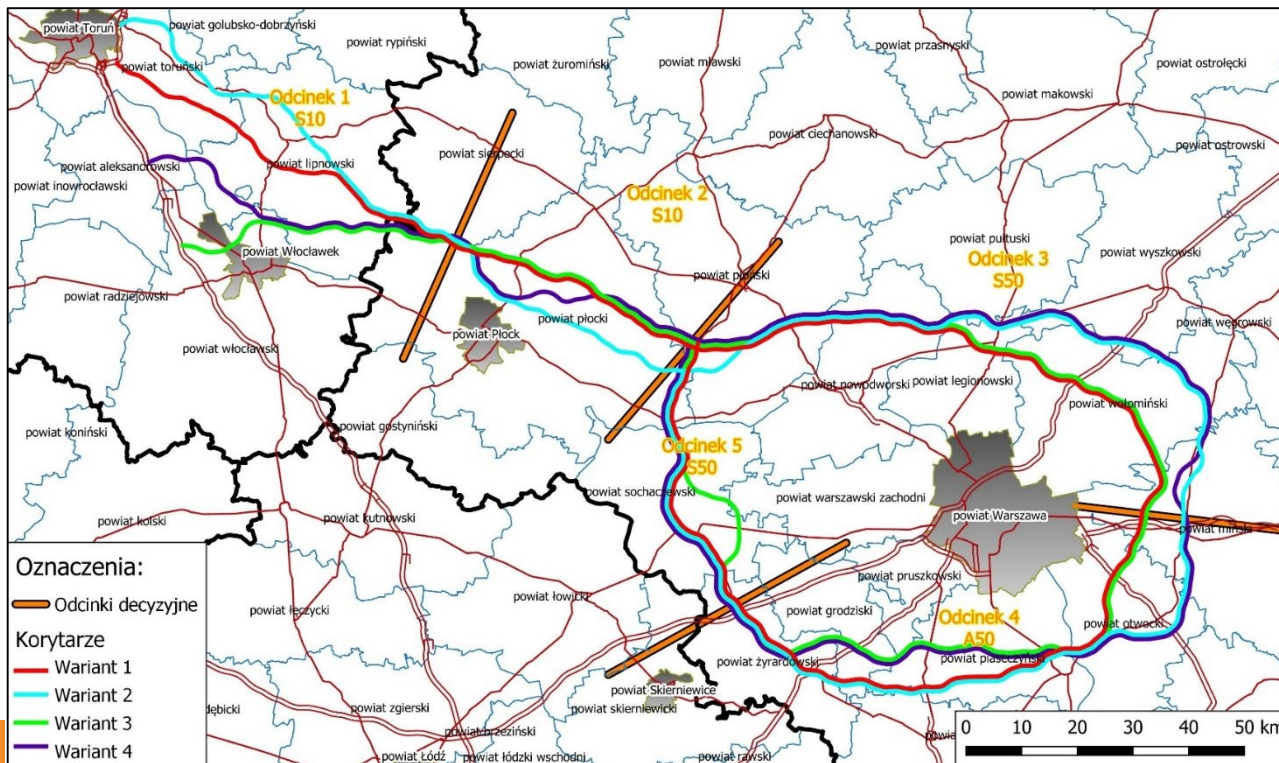
Grupa kryteriów **technicznych** to zestaw cech ruchowych, inżynierskich i planistycznych.

Grupa kryteriów **ekonomicznych** to zestaw cech obejmujących nakłady inwestycyjne, wskaźniki ekonomiczne.

Grupa kryteriów **sieciowych** to zestaw cech definiujących sieć dróg oraz jej wpływ na otoczenie.

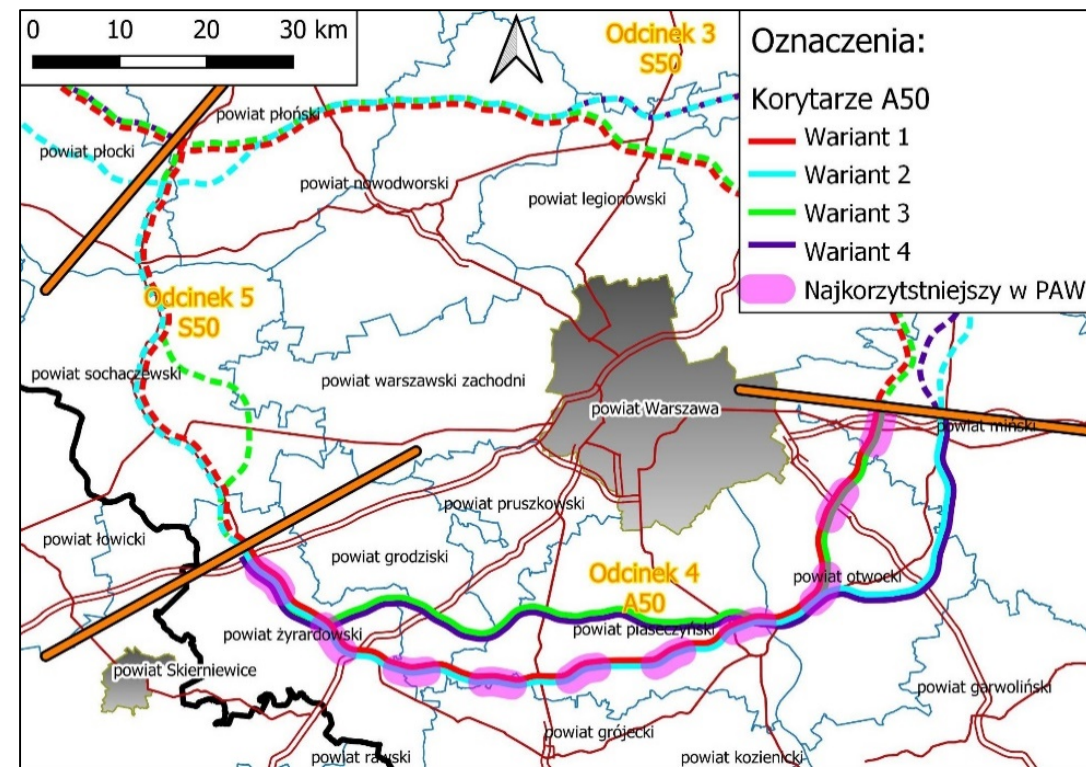
Porównawcza analiza wielokryterialna - podsumowanie

GDDKiA Cała inwestycja została podzielona na 5 odcinków decyzyjnych, w tym odcinek nr 4 stanowi ciąg autostrady A50.

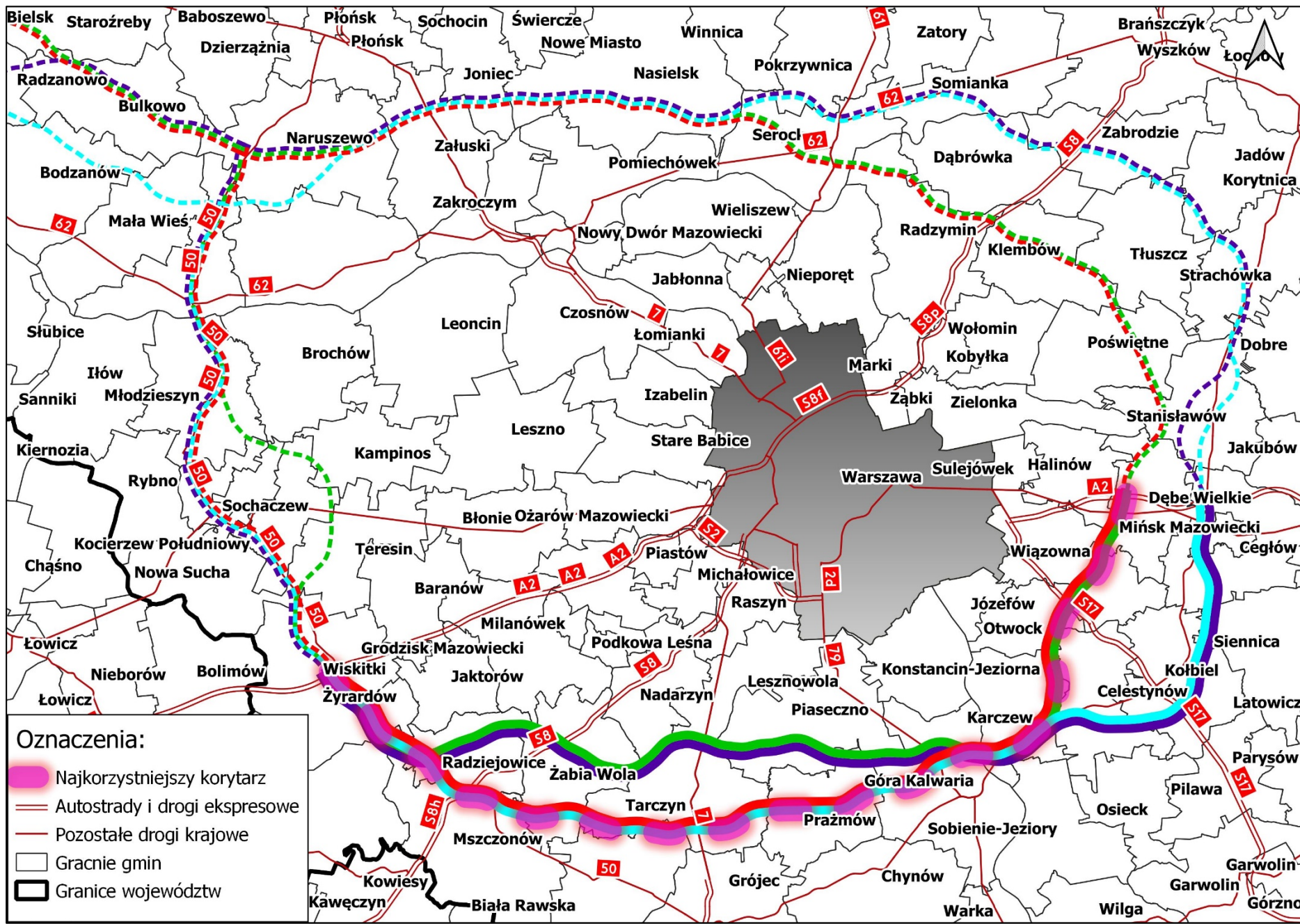


Ocena inwestycji w podziale na odcinki decyzyjne pozwala finalnie stworzyć **optymalną kombinację** składającą się z najkorzystniejszych w analizie wielokryterialnej odcinków różnych wariantów.

Odcinek	Wariant 1 korytarza	Wariant 2 korytarza	Wariant 3 korytarza	Wariant 4 korytarza
Lokata				
Odcinek decyzyjny 4	1	3	2	4



Porównawcza analiza wielokryterialna – rozwiązanie najkorzystniejsze

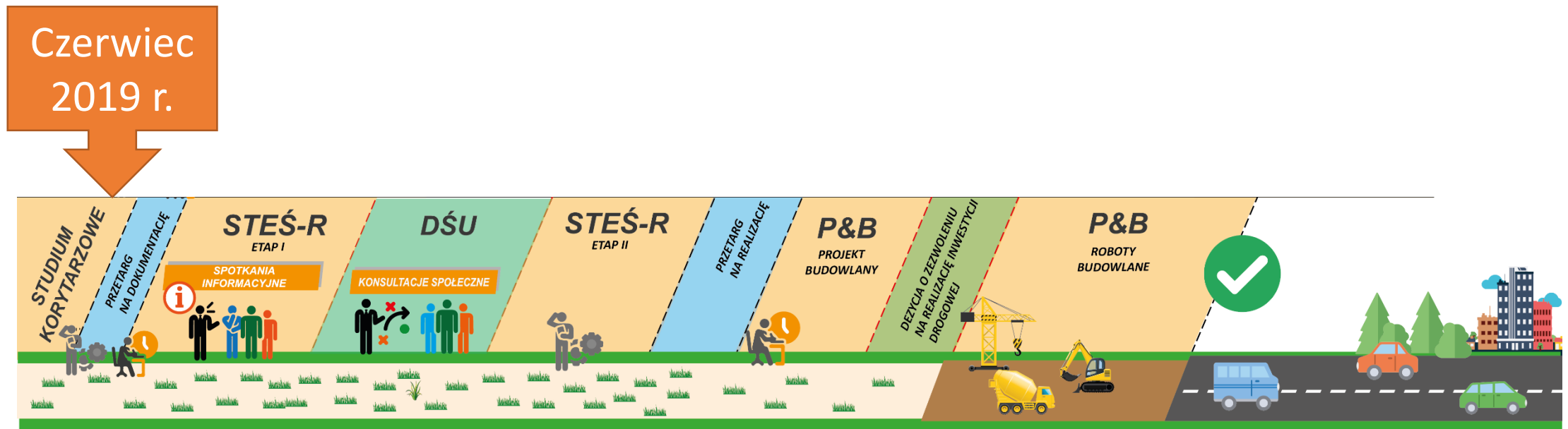


Podsumowanie i porównanie korytarzy autostrady A50



- Wariant 1 korytarza** – długość 98 km, 10 węzłów, koszt 7,5 mld PLN, jednostkowy 76,4 mln/km,
- Wariant 2 korytarza** – długość 107 km, 11 węzłów, koszt 8,0 mld PLN, jednostkowy 75,2 mln/km,
- Wariant 3 korytarza** – długość 97 km, 9 węzłów, koszt 7,3 mld PLN, jednostkowy 75,2 mln/km,
- Wariant 4 korytarza** – długość 106 km, 10 węzłów, koszt 7,8 mld PLN, jednostkowy 74,0 mln/km,
- Wariant najkorzystniejszy** - długość 98 km, 10 węzłów, koszt 7,5 mld PLN, jednostkowy 76,4 mln/km

Dane z czerwca 2019 r. – etap zakończenia Studium Korytarzowego



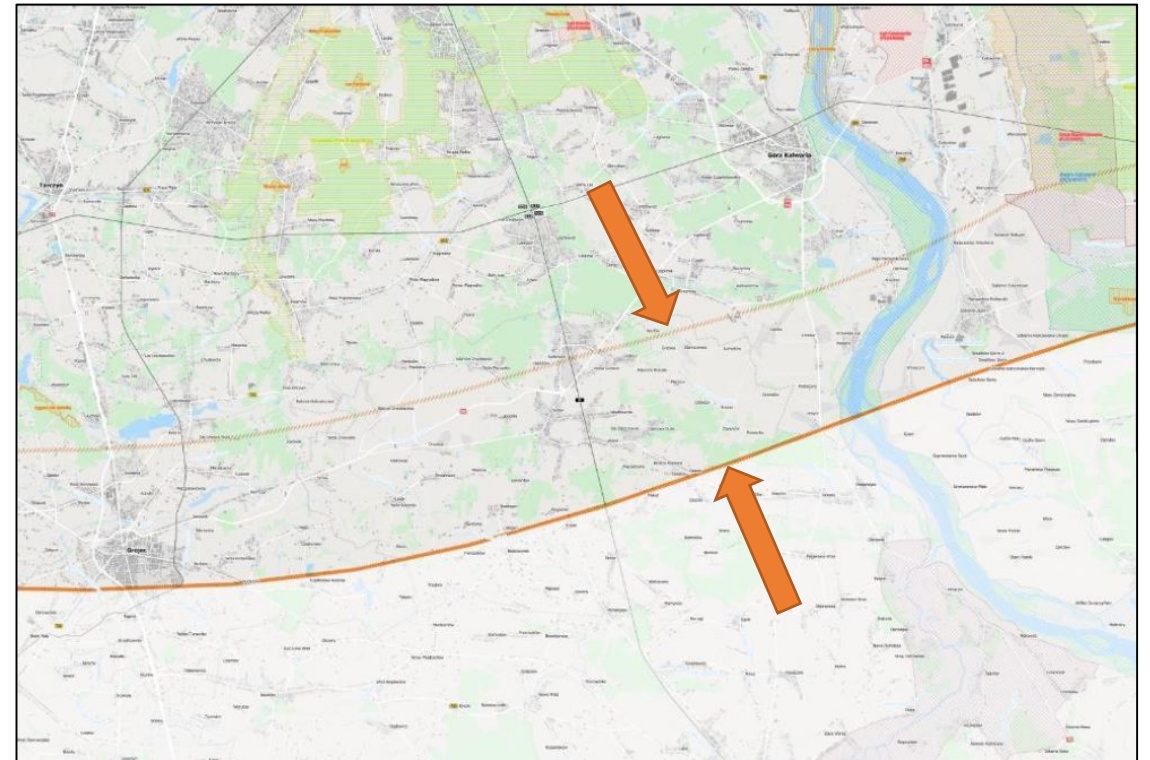
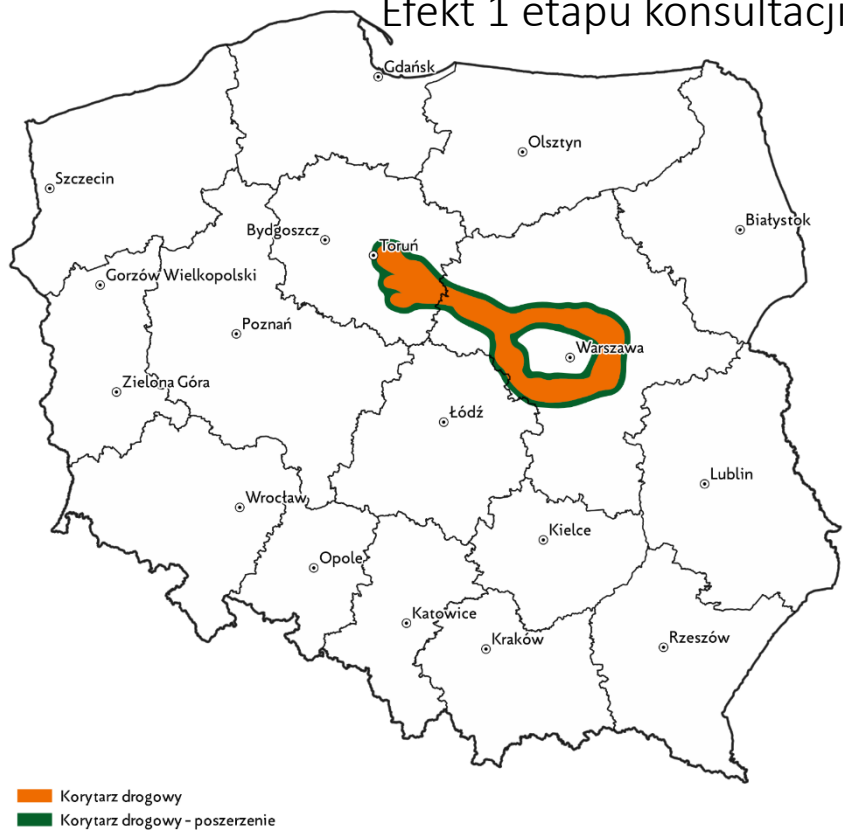
Strategiczne Studium Lokalizacyjne Inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego



Strategiczne Studium Lokalizacyjne (SSL) to pierwszy etap **prac planistycznych**, określający ogólne **ramy** przedsięwzięć w ramach układu komunikacyjnego wraz z **korytarzami dla inwestycji** kolejowych i **drogowych** związanych z **Centralnym Portem Komunikacyjnym**.

Pierwszy etap konsultacji SSL: I kw. 2020 r. » **Raport** z konsultacji » **Drugi** etap konsultacji skorygowanego SSL: IV kw. 2020 r.

Efekt 1 etapu konsultacji: skorygowane parametry korytarzy – przykład na A50 w sąsiedztwie Góry Kalwarii



Strategiczna Ocena Oddziaływania na Środowisko



Strategiczna Ocena Oddziaływania na Środowisko (SOOŚ) wykonana dla korytarzy skorygowanego SSL dla zakresu uzgodnionego przez Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska oraz Głównego Inspektora Sanitarnego.

Procedura, której podlegają projekty planów/programów wyznaczające ramy dla **realizacji przedsięwzięć**, mogących **znacząco oddziaływać na środowisko**, zgodnie z prawem krajowym i UE.

Cel: ocena skutków realizacji planowanego zamierzenia na środowisko.

Element Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko stanowi **prognoza oddziaływania na środowisko**.

Cel: przedstawienie skutków realizacji prognozowanego zamierzenia na środowisko, w tym także na zdrowie ludzi.

Wskazanie rozwiązań eliminujących/ograniczających negatywny wpływ na środowisko.

Na etapie **decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach** oraz **o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej** prowadzona będzie **Ocena Oddziaływania na Środowisko** dla precyzyjnych rozwiązań.

Program inwestycyjny Centralny Port Komunikacyjny. Etap I. 2020-2023



28 października 2020 r. **Rada Ministrów** przyjęła uchwałę w sprawie ustanowienia programu wieloletniego: **Program inwestycyjny** Centralny Port Komunikacyjny. Etap I. 2020-2023.

Podmiotem odpowiedzialnym za realizację **Drogowych Inwestycji Towarzyszących** będzie **Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad:**

- Budowa **Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej** w ciągu **autostrady A50** i drogi ekspresowej S50, przebiegającej w bezpośrednim sąsiedztwie Centralnego Portu Komunikacyjnego
- Budowa **drogi ekspresowej S10** łączącej Obwodnicę Aglomeracji Warszawskiej z autostradą A1
- Rozbudowa **autostrady A2 na odcinku Łódź - Warszawa** o dodatkowy pas ruchu w każdym kierunku

Kontynuacja prac nad przygotowaniem inwestycji



Studium Korytarzowe potwierdziło zasadność realizacji autostrady A50 na odcinku A2 (Centralny Port Komunikacyjny) – Góra Kalwaria – A2 (Mińsk Mazowiecki)

W kolejnym kroku nastąpi uszczegółowienie rozwiązań w postaci
Studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego:

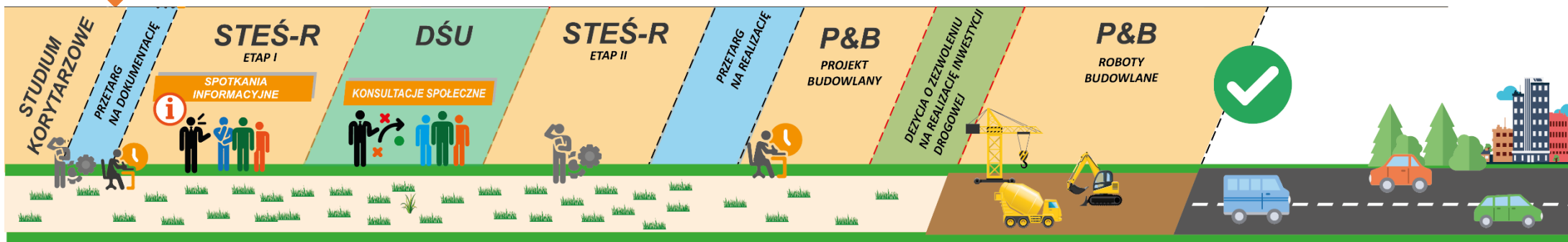
- inwentaryzacja środowiskowa, zabytki, kolizje, projekty wszystkich branż,
- precyzyjna lokalizacja nieruchomości objętych inwestycją i jej oddziaływaniem,
- spotkania informacyjne z mieszkańcami, wymagane uzgodnienia z interesariuszami,
- raport oddziaływania na środowisko i konsultacje społeczne na etapie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach

GDDKiA czyni starania o pozyskanie finansowania dla prac przygotowawczych



2021 r.

203...?





GDDKiA

DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

e-mail: kancelaria@gddkia.gov.pl

[**www.gddkia.gov.pl**](http://www.gddkia.gov.pl)

[**www.facebook.com**](http://www.facebook.com)

[**www.twitter.com/gddkia**](http://www.twitter.com/gddkia)