



GDDKiA

OBWODNICA AGLOMERACJI WARSZAWSKIEJ
W CIĄGU DROGI EKSPRESOWEJ S50

na odcinku A2 (Centralny Port Komunikacyjny) –
Wyszogród – Serock – 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

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

Program Budowy 100 Obwodnic 2020-2023

stan na 25.01.2021 r.



LEGENDA:

- odcinki istniejące
- odcinki w realizacji
- odcinki w przetargu
- odcinki w przygotowaniu ujęte w limicie finansowym
- odcinki w przygotowaniu spoza limitu finansowego
- odcinki w przygotowaniu przeznaczone do realizacji w formule PPP
- obwodnice w realizacji w ramach PB100
- obwodnice w przetargu w ramach PB100
- obwodnice w przygotowaniu w ramach PB100

— drogi krajowe istniejące
■ drogi ujęte w Rozporządzeniu Rady Ministrów z 24 września 2019 r.

Uwarunkowania planistyczne

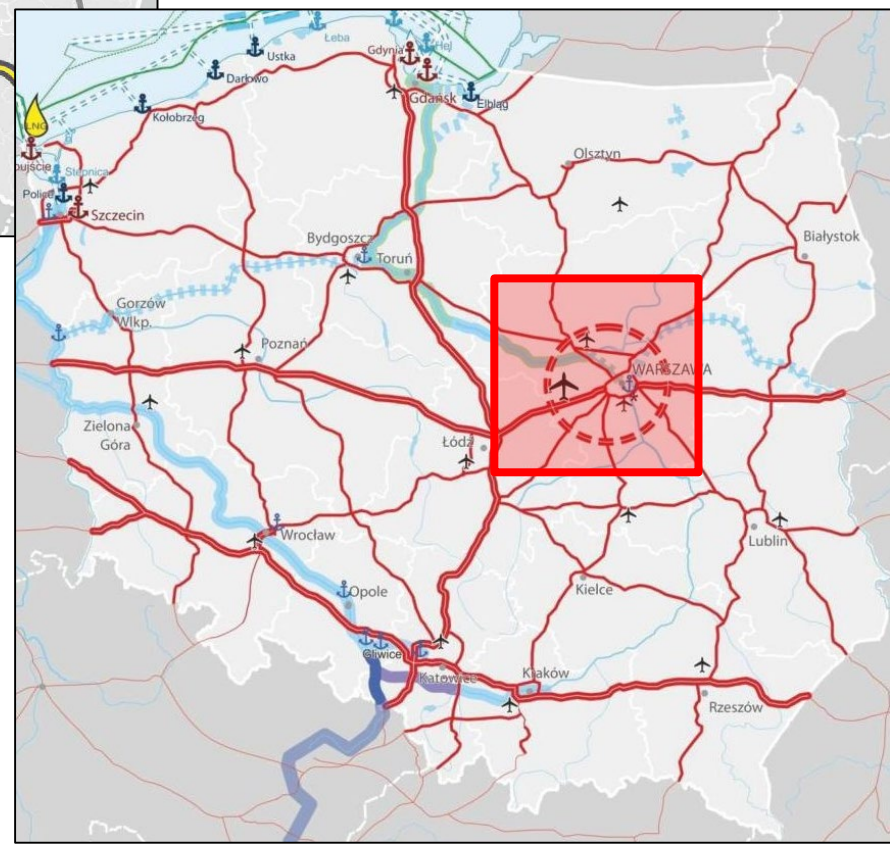


Kluczowe połączenie transportowe
w strategicznych planach na szczeblu
krajowym.

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

z dnia 13 października 2015 r.

Droga S10 relacji: A6 (Szczecin) – Piła
– Bydgoszcz – Toruń – Płock – S7 (Nowy Dwór
Mazowiecki) – S8 (Wołomin)

S10 na wskazanym odcinku stanowiła północny
fragment Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej

(aktualne) z dnia 24 września 2019 r.

Droga S50 relacji:

A2 (Centralny Port Komunikacyjny) – Sochaczew –
Wyszogród – S10 (Naruszewo) – Serock – S8
(Radzymin) – A2 (Mińsk Mazowiecki)



Funkcja drogi ekspresowej S50 w sieci drogowej



Poprzez S10
z aglomeracją bydgosko-toruńską oraz portami
morskimi w Szczecinie i Świnoujściu

Poprzez S7
z aglomeracją Trójmiejską oraz Warszawą

Poprzez S8/S61
z północną częścią Polski, Via Baltica
oraz Warszawą

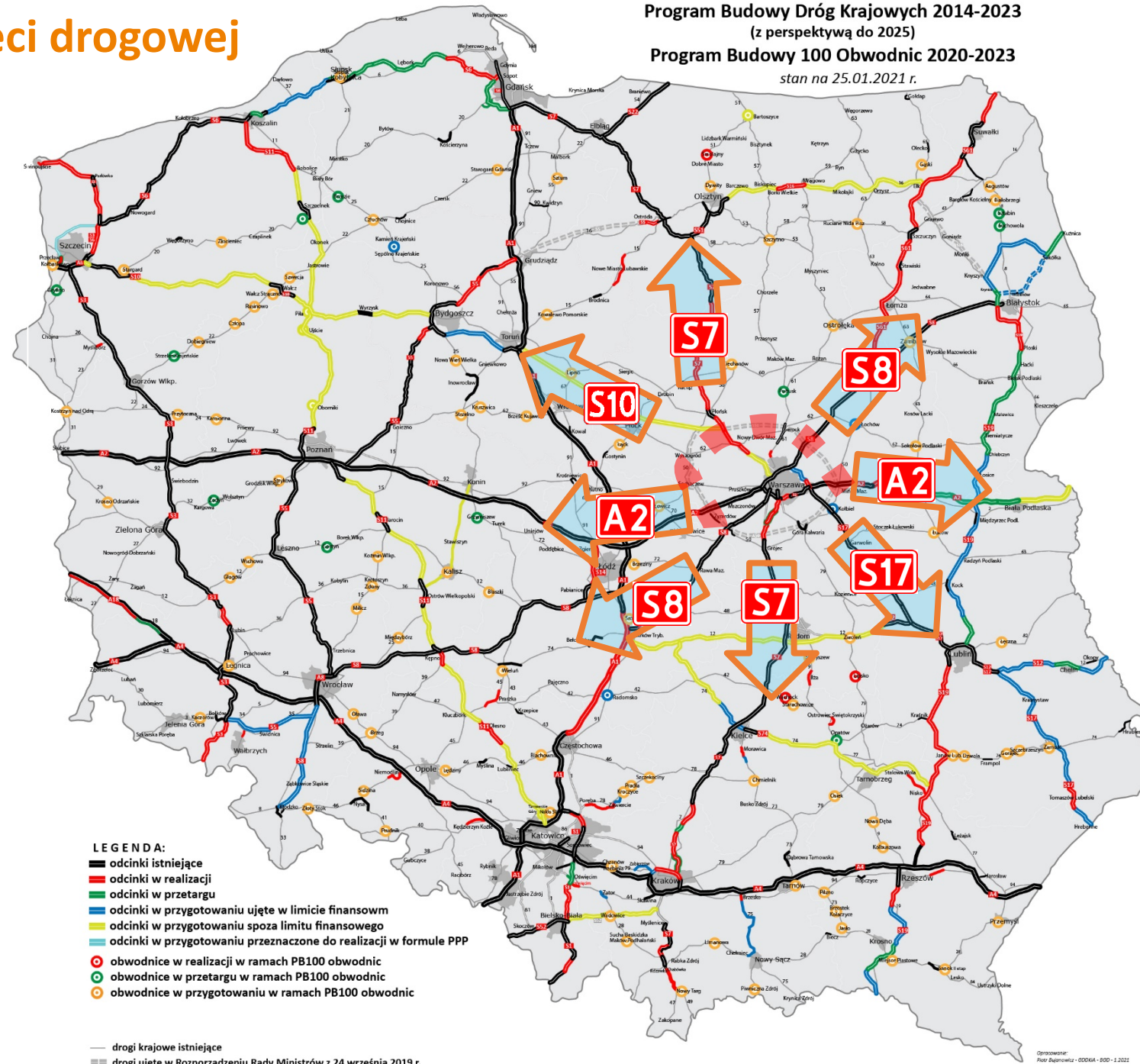
Poprzez A2
z zachodnią i wschodnią granicą Polski oraz
przez kontynuację w ciągu S2 z Warszawą

Poprzez A50
tworzy Obwodnicę Aglomeracji Warszawskiej
i połączenie z kluczowymi ciągami drogowymi
w kierunku południowym: S7, S8, S17

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

Program Budowy 100 Obwodnic 2020-2023

stan na 25.01.2021 r.



Studium Korytarzowe

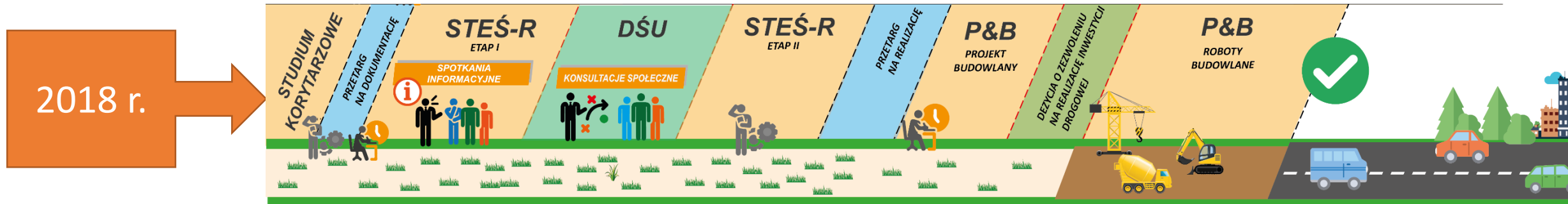
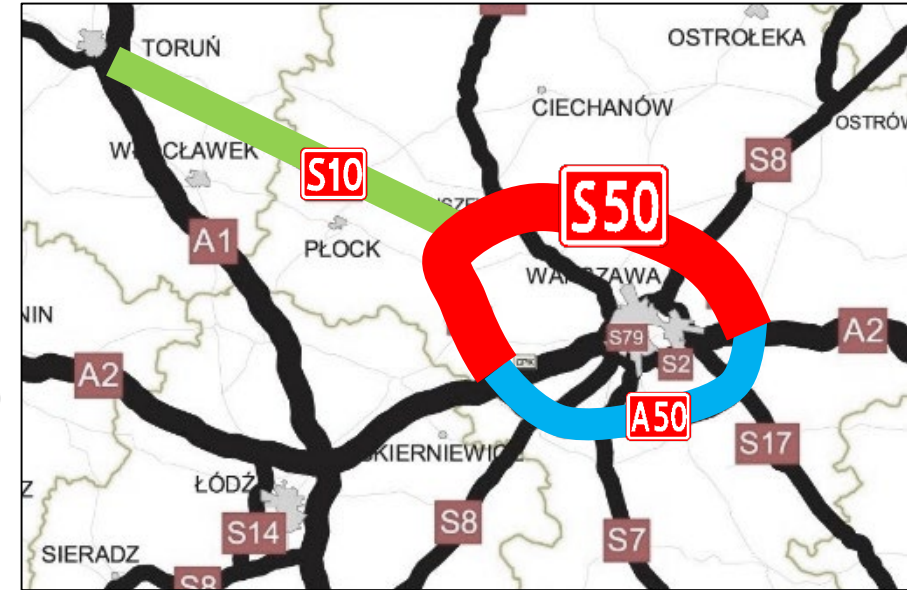


Funkcjonalne powiązanie drogi ekspresowej S50 z autostradą A50 oraz drogą ekspresową S10 »»»» **wspólne opracowanie**

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.

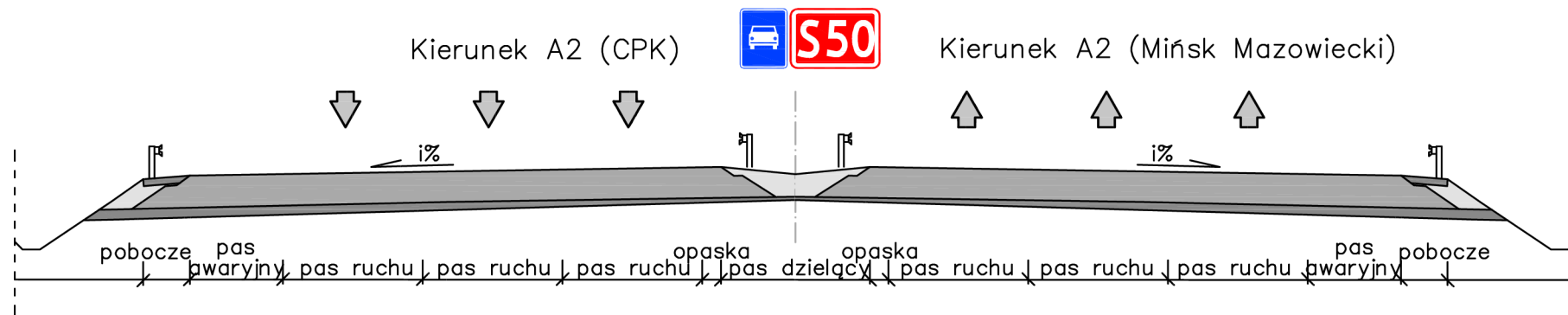
Służy **wstępnej ocenie zasadności zamierzenia inwestycyjnego** dla inwestora i jest dokumentem **za** lub **przeciw** jego dalszemu uszczegóławianiu.



Parametry planowanej drogi ekspresowej S50



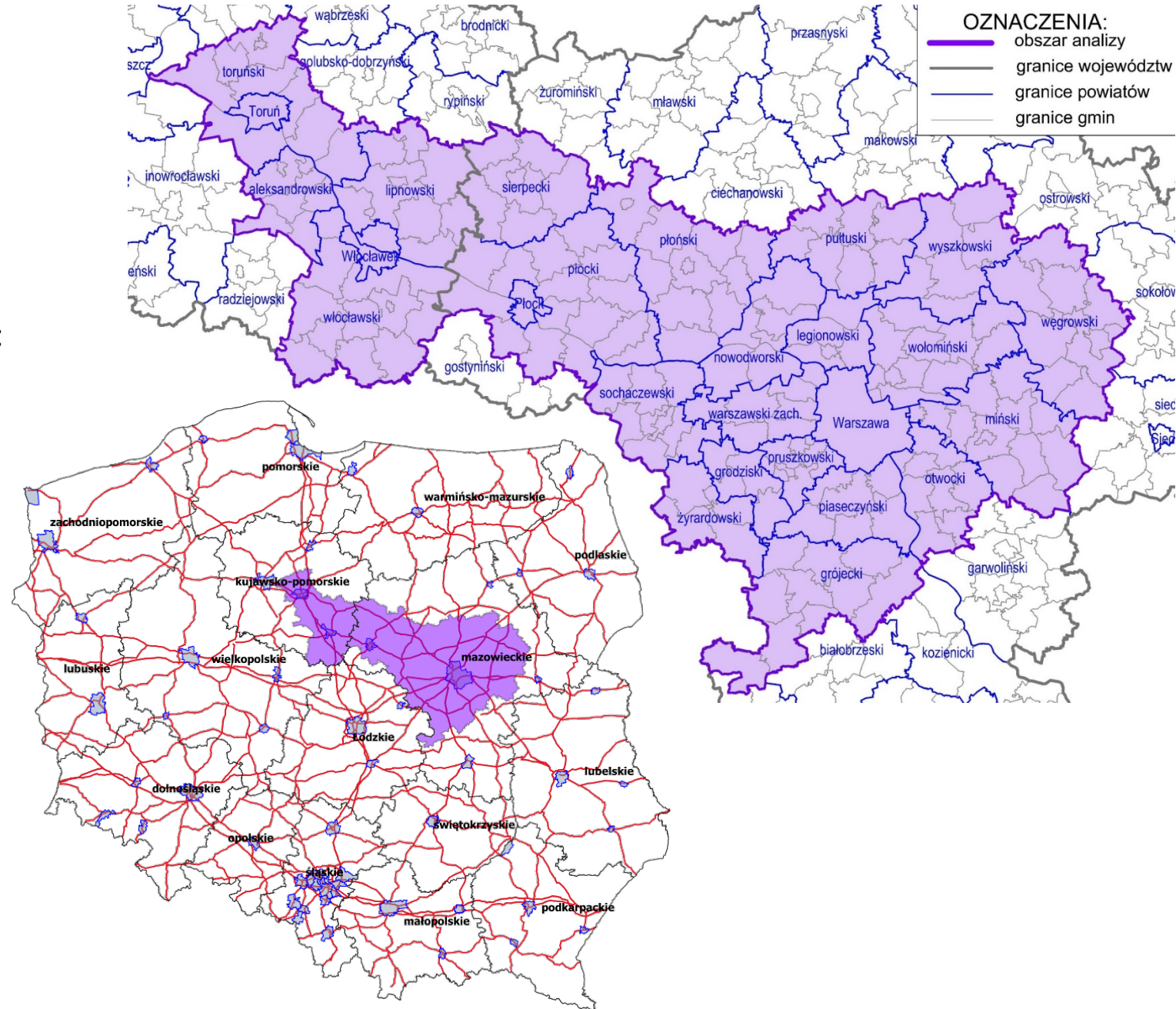
- Klasa drogi S (droga ekspresowa)
- Prędkość projektowa 100 km/h
- Prędkość miarodajna 110 km/h
- Przekrój poprzeczny 2x3
- Szerokość pasa ruchu 3,50 m
- Szerokość pasa awaryjnego 2,50 m
- Szerokość pasa dzielącego (z opaskami) 5,00 m
- Szerokość opasek 0,50 m
- Nośność 115 kN/oś
- Dostępność do drogi poprzez węzły
- Odstępy między węzłami:
 - poza terenem zabudowy min. 5 km
 - na terenie zabudowy min. 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

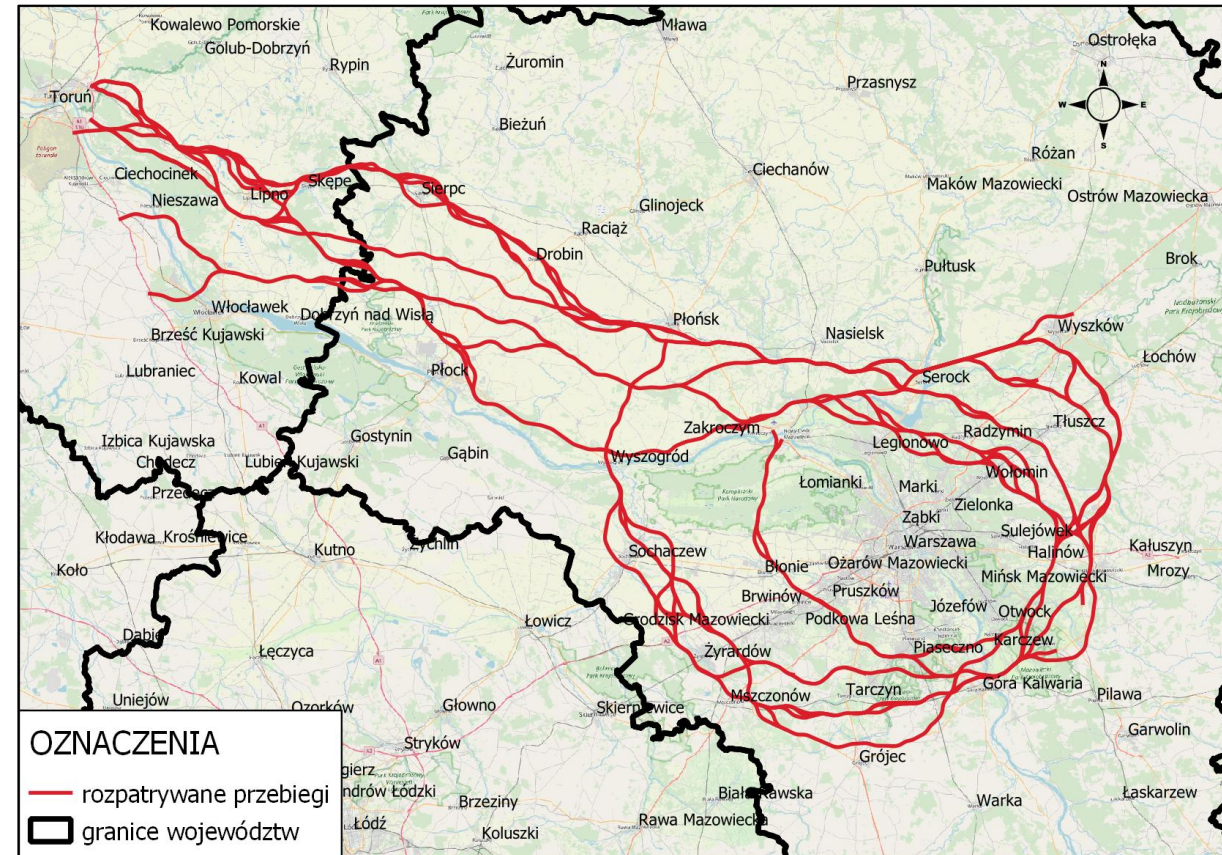


Analizy sieci drogowej i propozycje przebiegów drogi ekspresowej S10 i OAW

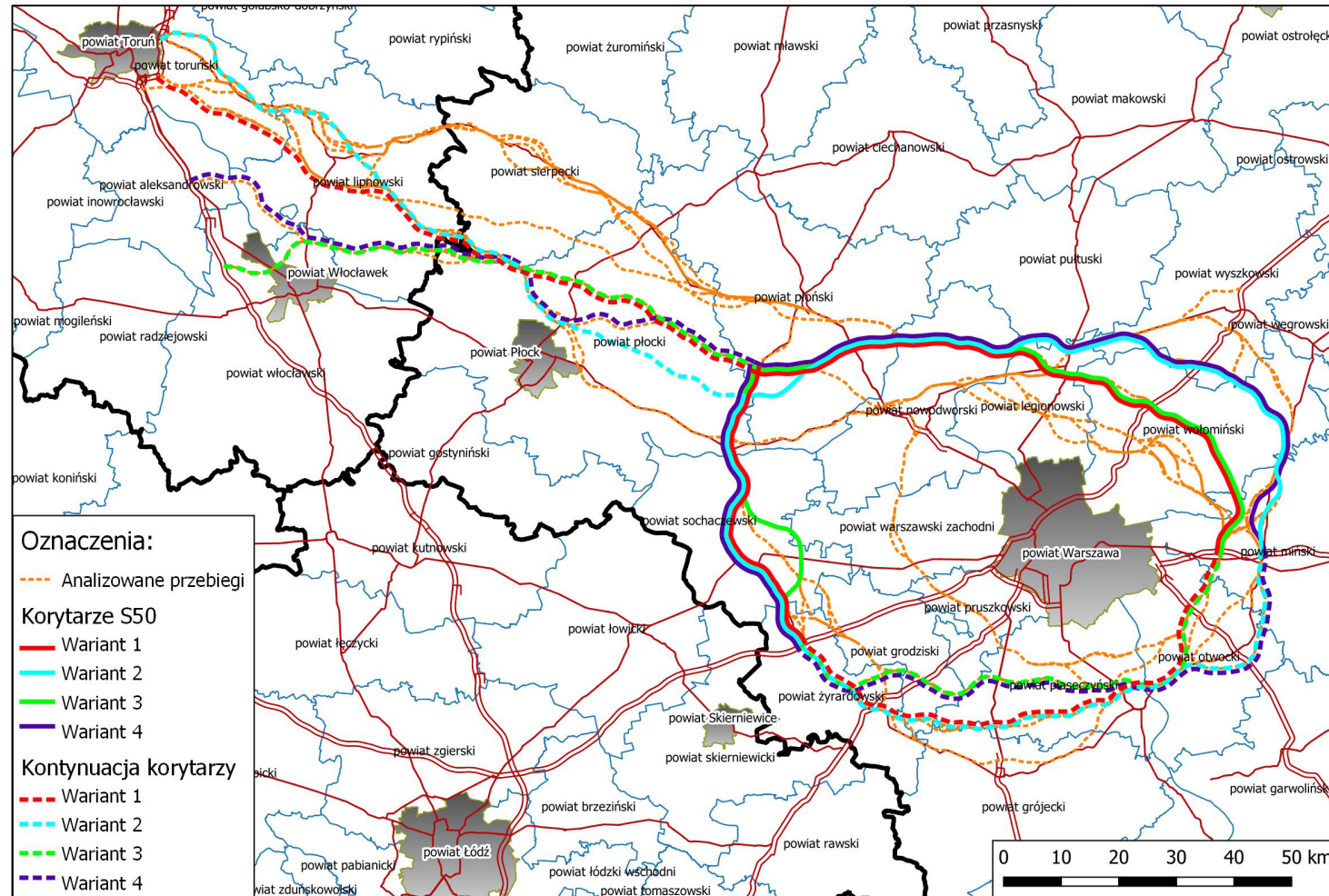
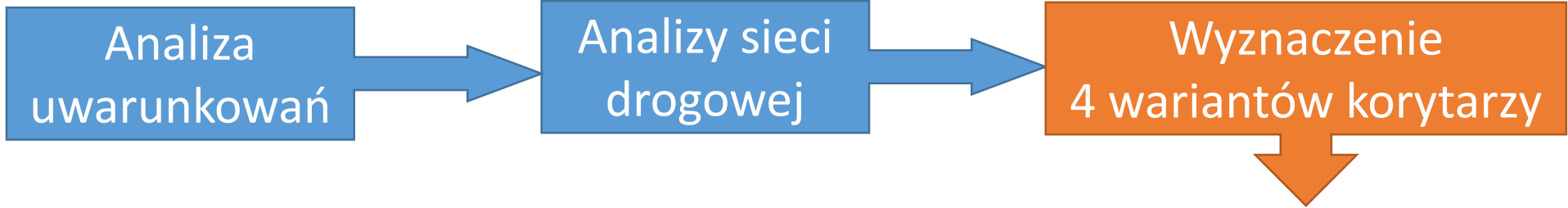


- zminimalizowana ingerencja w istniejące jednostki osadnicze
- minimalizacja kolizji z obszarami chronionymi i cennymi przyrodniczo
- wykorzystanie rezerw w planach zagospodarowania przestrzennego poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego
- minimalizacja liczby kolizji z istniejącą siecią kolejową, 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 S

ok. 3 tys. km
tras



Propozycje korytarzy drogi ekspresowej S10 i Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej



Wariant 1 korytarza S50 - czerwony



Wariant 1 korytarza S50

o długości 163 km i liczbie węzłów 16 (całkowita długość korytarza 380 km).

Początek na A2 w węźle Wiskitki, z mostami na Wiśle i Narwi, połączenie z S10 w węźle Nacpolsk, przejście między Tłuszczem a Wołominem, koniec na A2 w węźle Dębe Wielkie.

Powiaty:

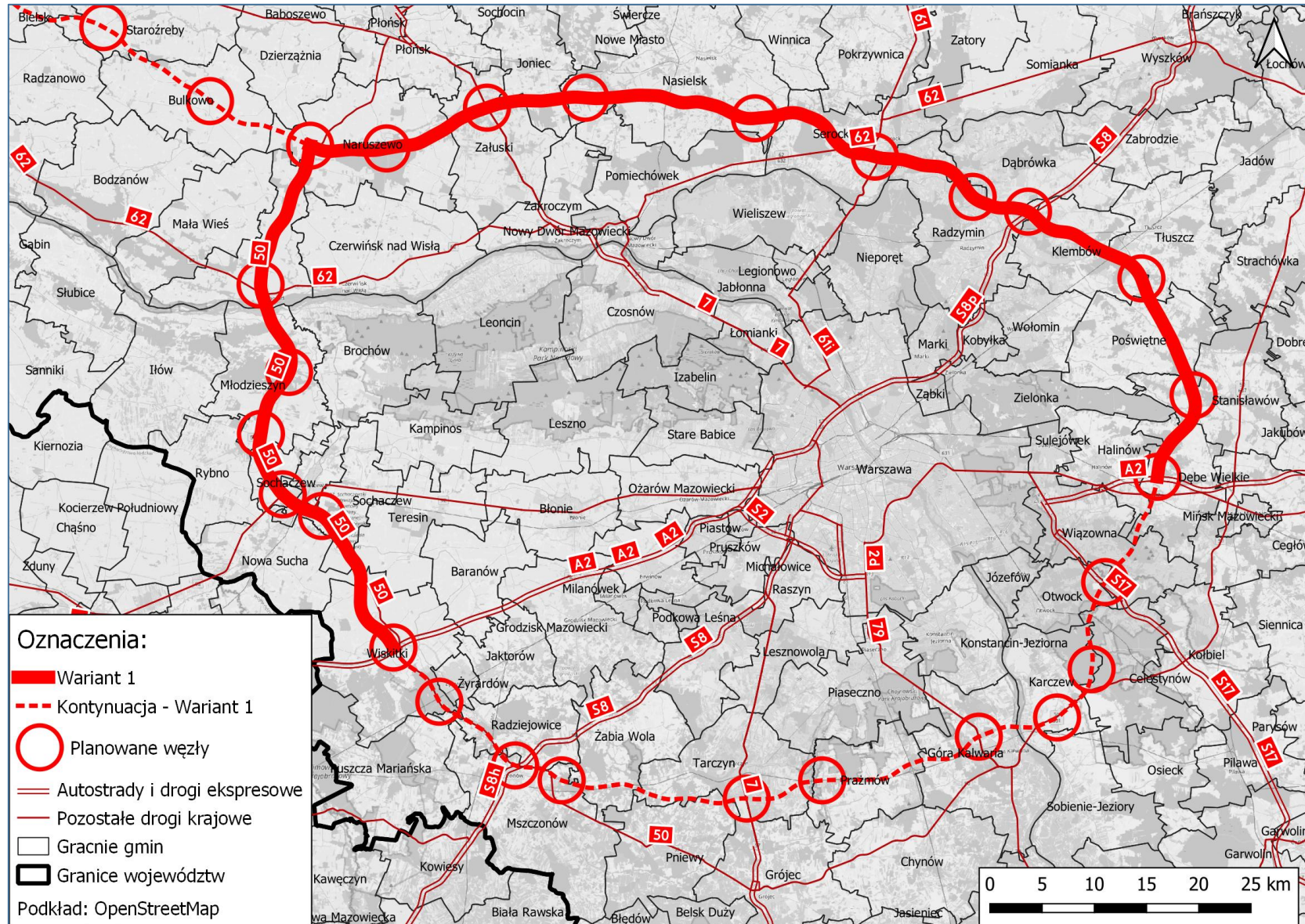
wołomiński, legionowski, pułtuski, miński, płoński, płocki, nowodworski sochaczewski, żyrardowski.

Koszt całkowity inwestycji

10,9 mld PLN

Koszt jednostkowy

66,6 mln PLN/km



Wariant 2 korytarza S50 - niebieski



Wariant 2 korytarza S50

o długości 177 km i liczbie węzłów 16 (całkowita długość korytarza 412 km).

Początek na A2 w węźle Wiskitki, z mostami na Wiśle, Narwi i Bugu, połączenie z S10 w węźle Kobylniki, odejście w kierunku Wyszkowa, **koniec** na A2 w węźle Mińsk Mazowiecki.

Powiaty:

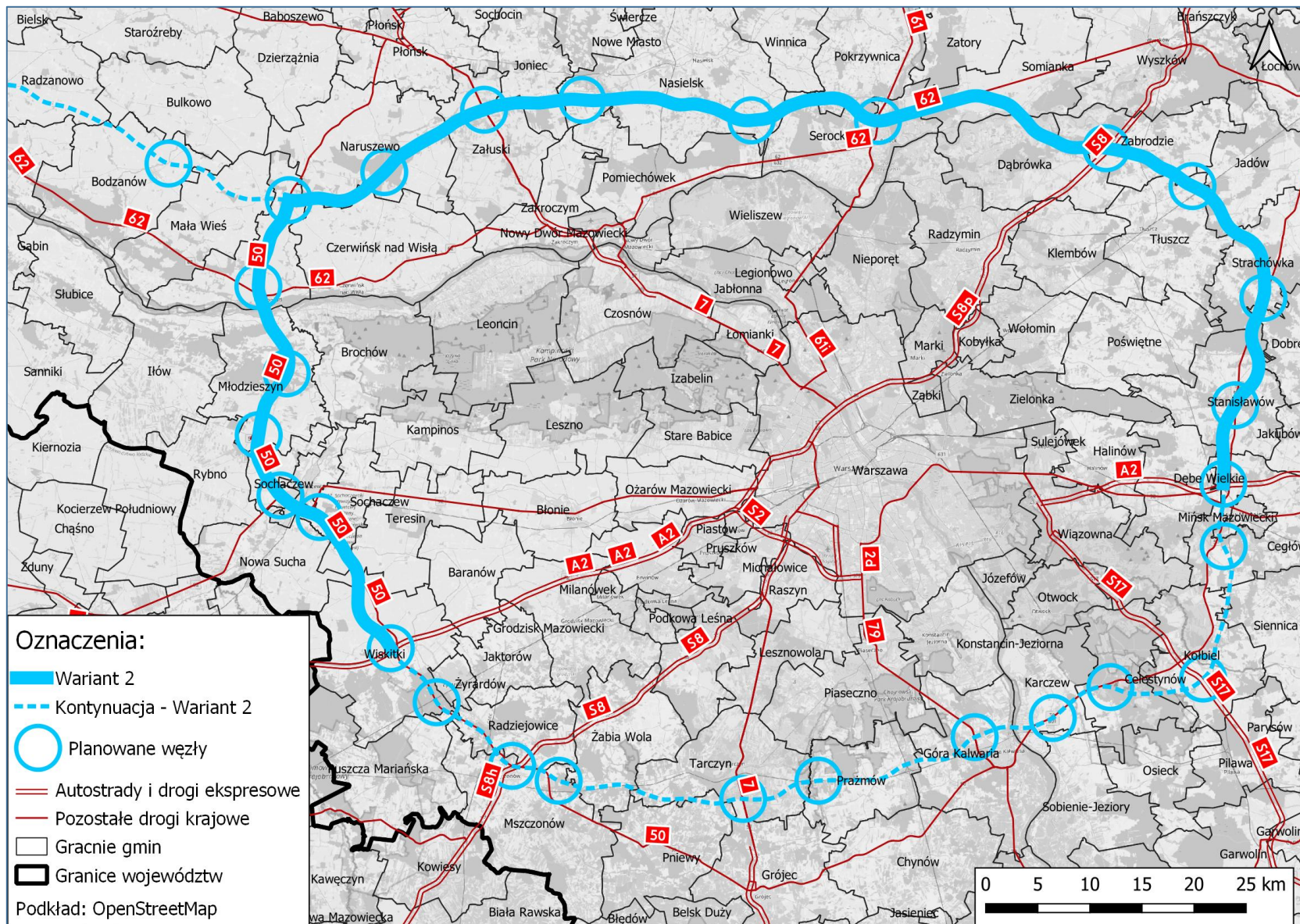
wyszkowski, wołomiński, legionowski, pułtuski, miński, płoński, płocki, nowodworski, sochaczewski, żyrardowski.

Koszt całkowity inwestycji

11,9 mld PLN

Koszt jednostkowy

67,1 mln PLN/km



Wariant 3 korytarza S50 - zielony



Wariant 3 korytarza S50

o długości 165 km i liczbie węzłów 15 (całkowita długość korytarza 362 km).

Początek na A2 w węźle Wiskitki, z mostami na Wiśle i Narwi, połączenie z S10 w węźle Nacpolsk, obejście Sochaczewa od wschodu, przejście między Tłuszczem a Wołominem, **koniec** na A2 w węźle Dębe Wielkie.

Powiaty:

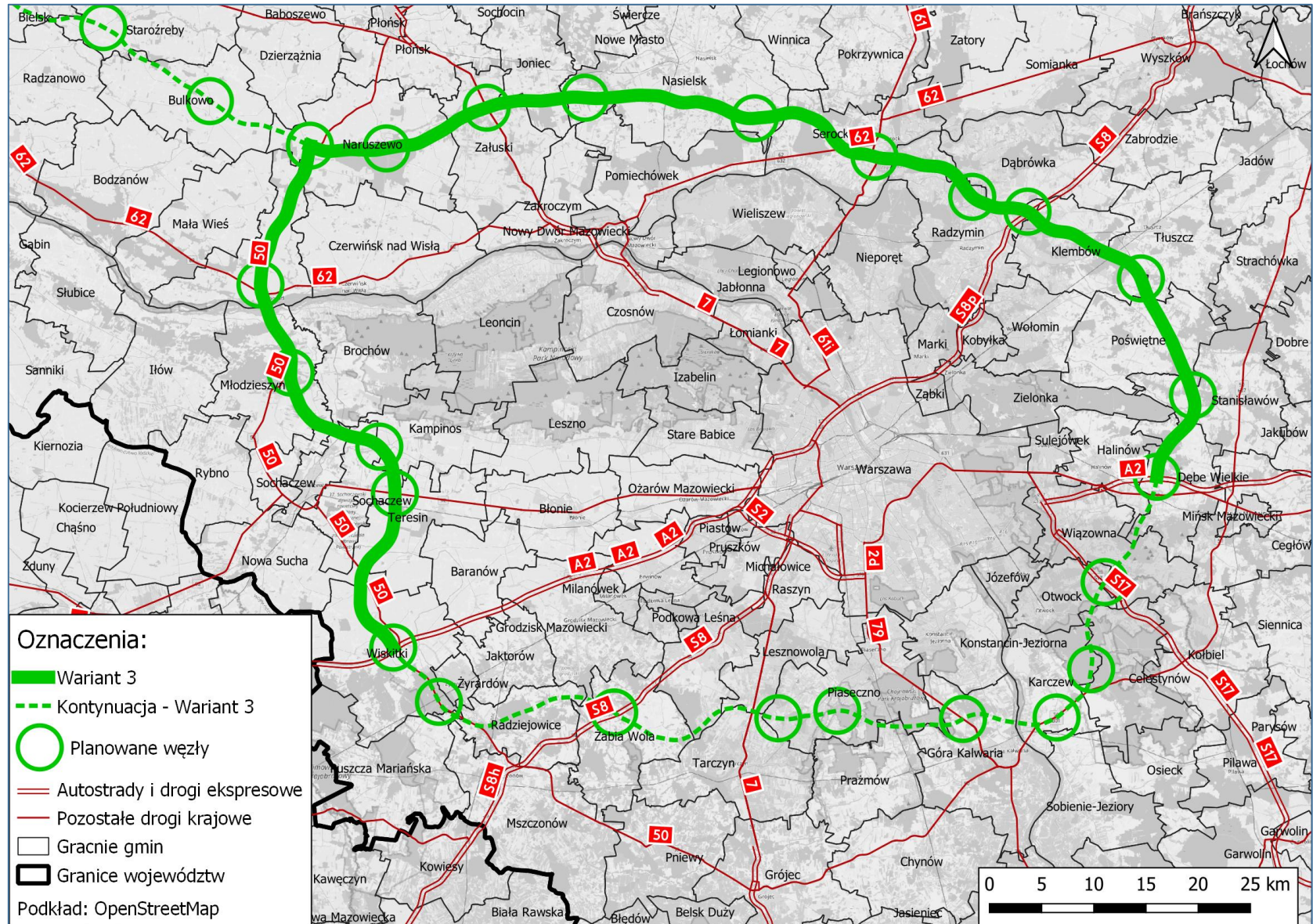
wołomiński, legionowski, pułtuski, miński, płoński, plocki, nowodworski warszawski zachodni, sochaczewski, żyrardowski.

Koszt całkowity inwestycji

10,9 mld PLN

Koszt jednostkowy

65,7 mln PLN/km



Wariant 4 korytarza S50 - fioletowy



Wariant 4 korytarza S50

o długości 180 km i liczbie węzłów 16 (całkowita długość 398 km)

Początek na A2 w węźle Wiskitki, z mostami na Wiśle, Narwi i Bugu, połączenie z S10 w węźle Nacpolsk, odejście w kierunku Wyszkowa, **koniec** na A2 w węźle Mińsk Mazowiecki.

Powiaty:

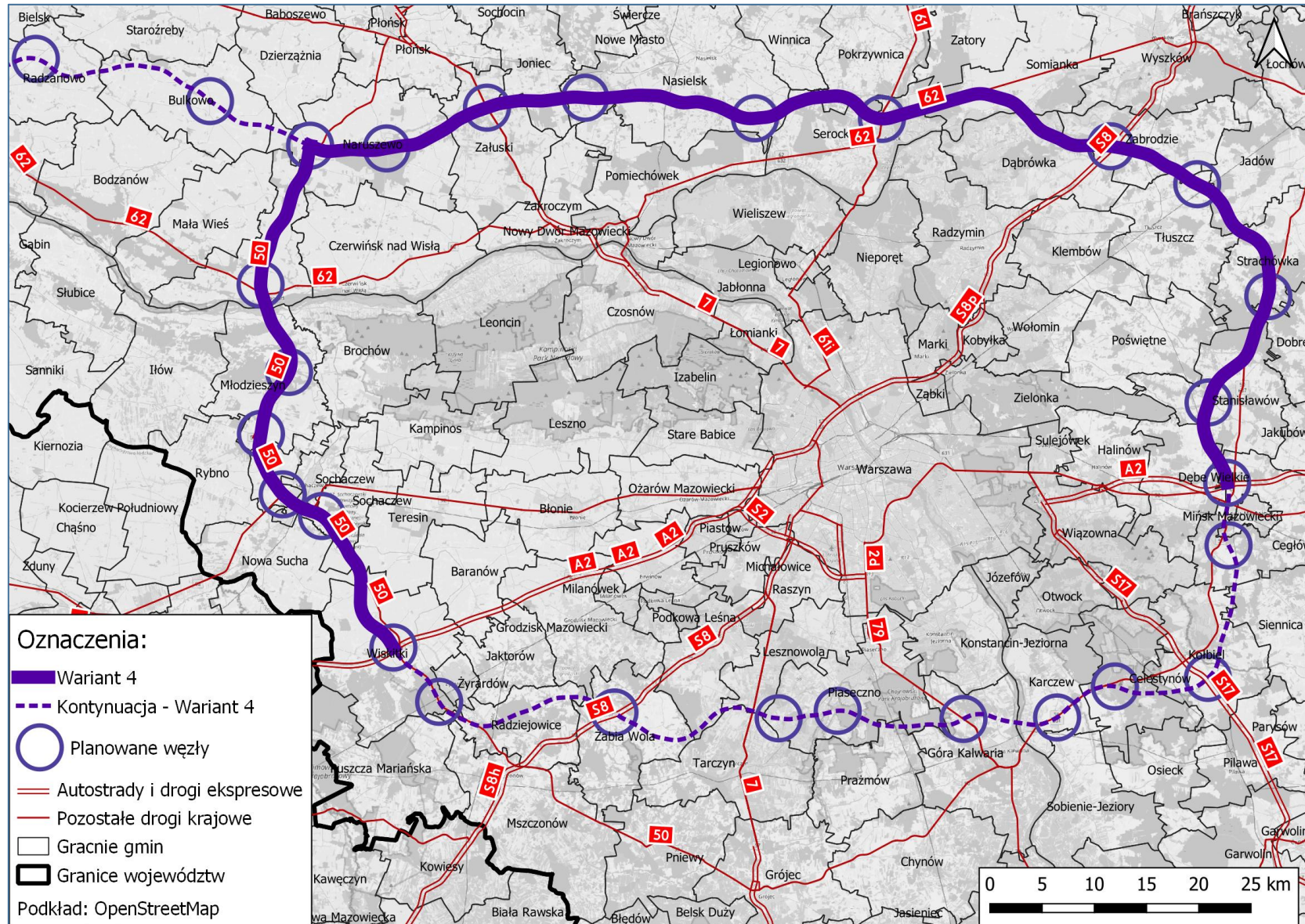
wyszkowski, wołomiński, legionowski, pułtuski, miński, płoński, nowodworski, sochaczewski, żyrardowski.

Koszt całkowity inwestycji

12,2 mld PLN

Koszt jednostkowy

67,5 mln PLN/km



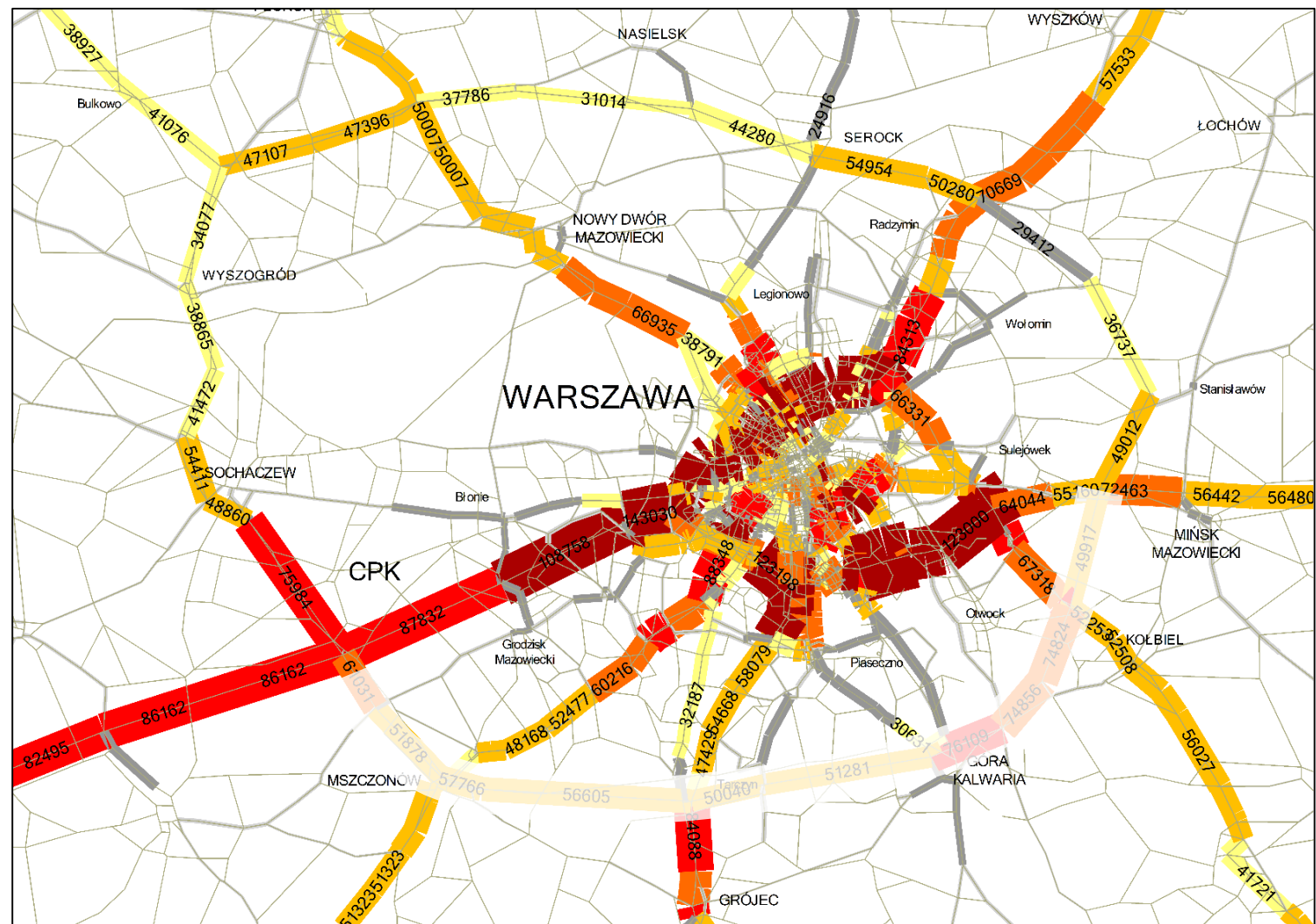
Prognoza ruchu dla wariantu 1 korytarza (czerwony) w 2040 r.



**Średnio 44 417 poj./dobę
przy 9,9% poj. ciężkich**

min. 29 412 poj./dobę na odcinku
Wola Roszewska (S8) - Tłuszcz
(DW634)

max. 75 984 poj./dobę na odcinku
węzeł Wiskitki (A2) - Andrzejów
Duranowski (DK50)



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

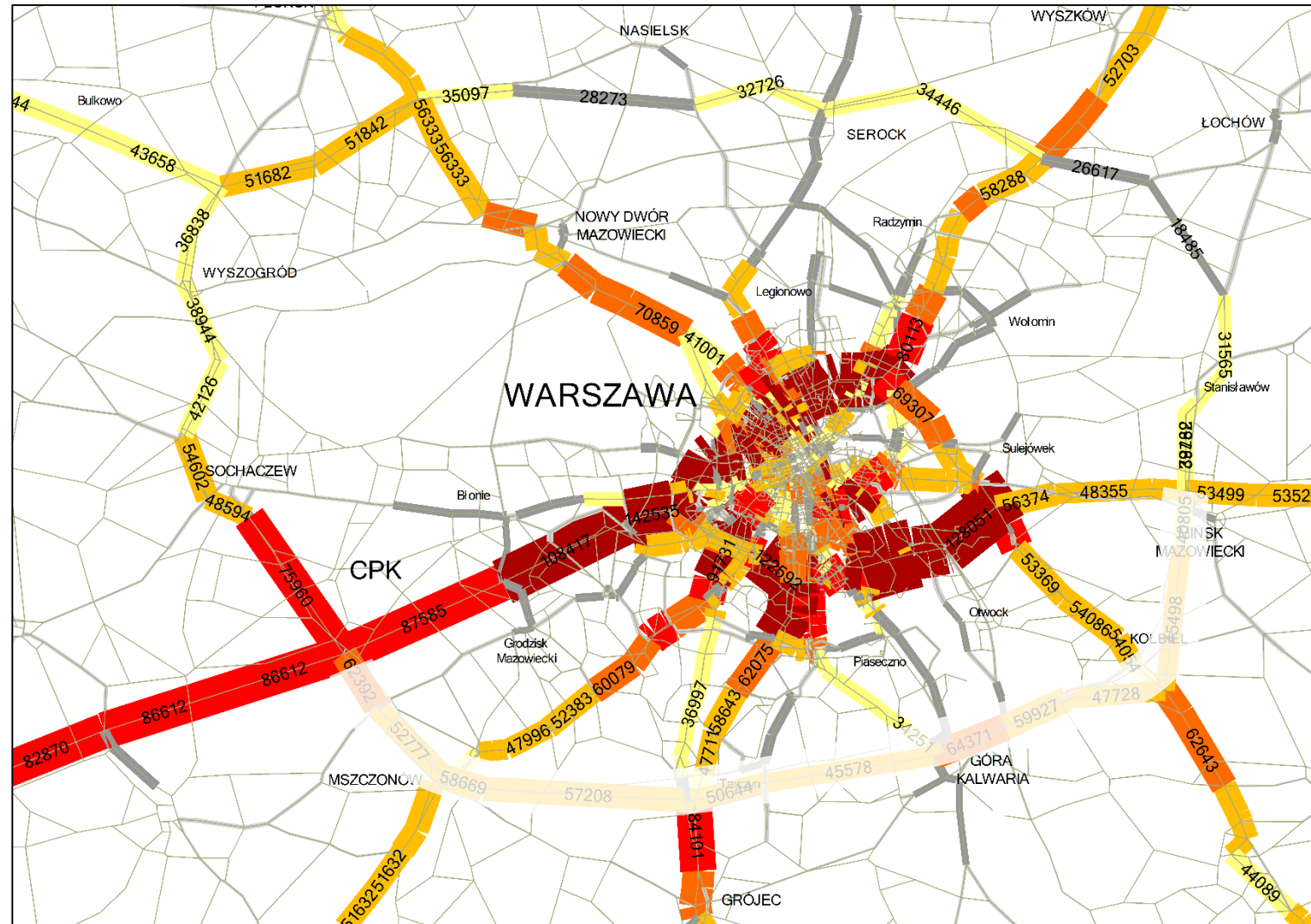


Średnio 39 509 poj./dobę
przy 8,9% poj. ciężkich

min. 18 485 poj./dobę na odcinku
Tłuszcz (DW634) - Strachówka (DK50)



max. 75 960 poj./dobę na odcinku
węzeł Wiskitki (A2) - Andrzejów
Duranowski (DK50)



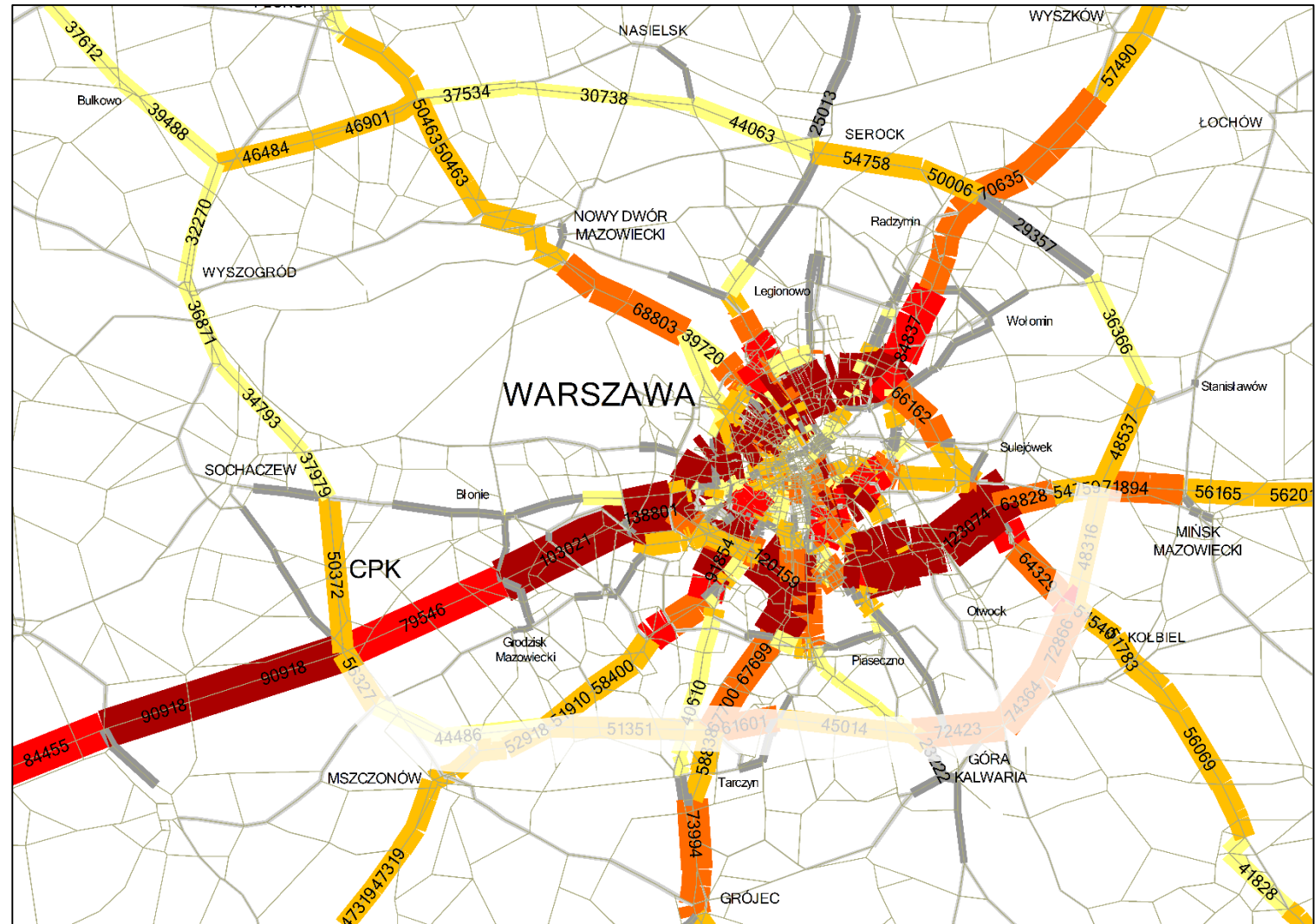
Prognoza ruchu dla wariantu 3 korytarza (zielony) w 2040 r.



**Średnio 40 413 poj./dobę
przy 9,6% poj. ciężkich**

min. 29 357 poj./dobę na odcinku
Wola Rosztowska (S8) - Tłuszcz
(DW634)

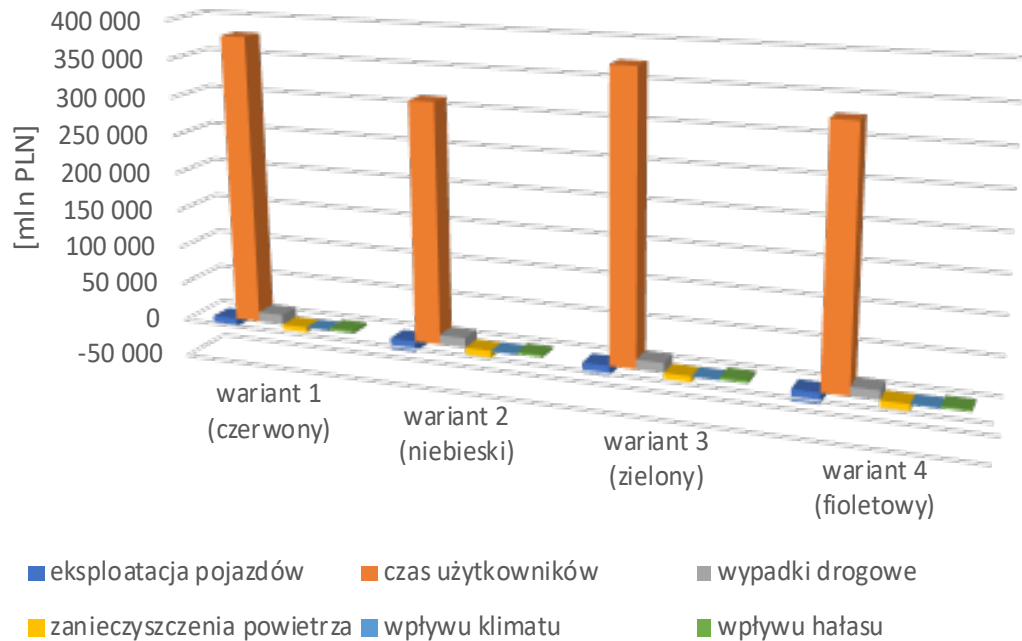
max. 54 758 poj./dobę na odcinku
Serock (DK61) - Łosie (DP)



Korzyści społeczeństwa wynikające z realizacji S10 i Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej



- Przeprowadzona **analiza ekonomiczna** wykazała, że wszystkie rozwiązania są opłacalne ekonomicznie – **korzyści społeczeństwa** osiąmane 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.

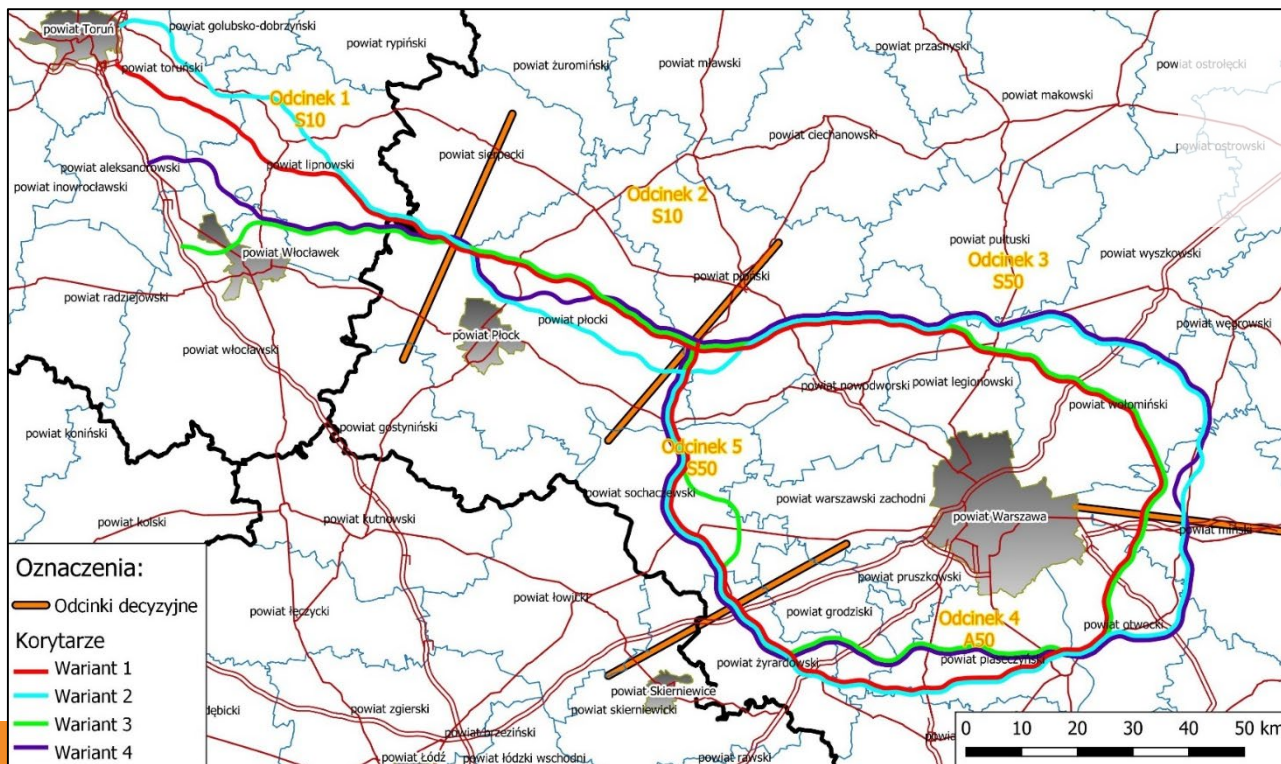
Grupa kryteriów **technicznych** to zestaw cech ruchowych, inżynierskich i planistycznych.

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.

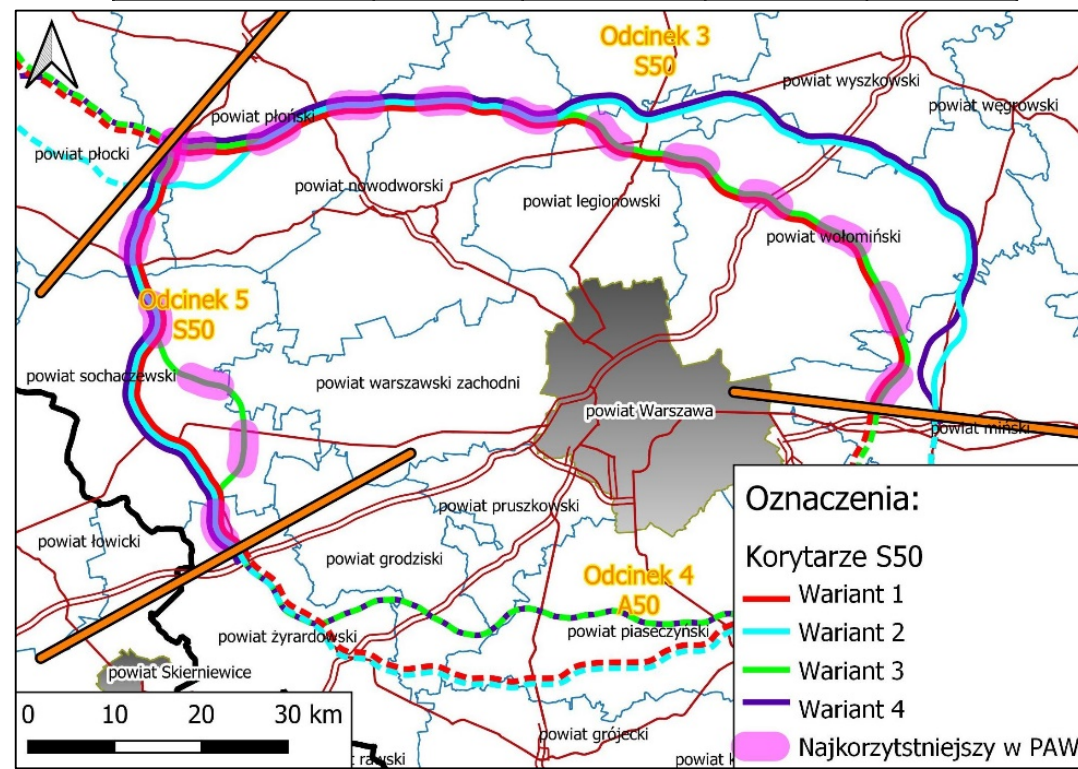
Porównawcza analiza wielokryterialna - podsumowanie

GDDKiA Cała inwestycja została podzielona na 5 odcinków decyzyjnych, w tym nr 3 i 5 stanowią ciąg drogi ekspresowej S50.



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 3	1	3	2	4
Odcinek decyzyjny 5	2	3	1	4

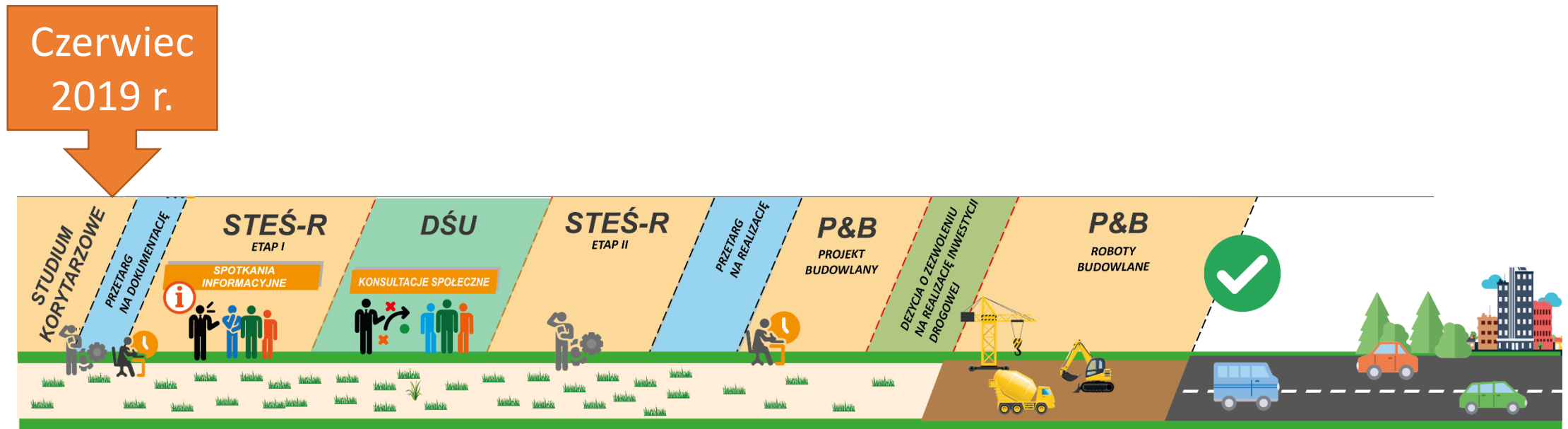


Podsumowanie i porównanie korytarzy drogi ekspresowej S50



- Wariant 1 korytarza** – długość 163 km, 16 węzłów, koszt 10,9 mld PLN, jednostkowy 66,6 mln/km,
- Wariant 2 korytarza** – długość 177 km, 16 węzłów, koszt 11,9 mld PLN, jednostkowy 67,1 mln/km,
- Wariant 3 korytarza** – długość 165 km, 15 węzłów, koszt 10,9 mld PLN, jednostkowy 65,7 mln/km,
- Wariant 4 korytarza** – długość 180 km, 16 węzłów, koszt 12,2 mld PLN, jednostkowy 67,5 mln/km,
- Wariant najkorzystniejszy** - długość 165 km, 15 węzłów, koszt 10,9 mld PLN, jednostkowy 65,7 mln/km.

Dane z czerwca 2019 r. – etap zakończenia Studium Korytarzowego



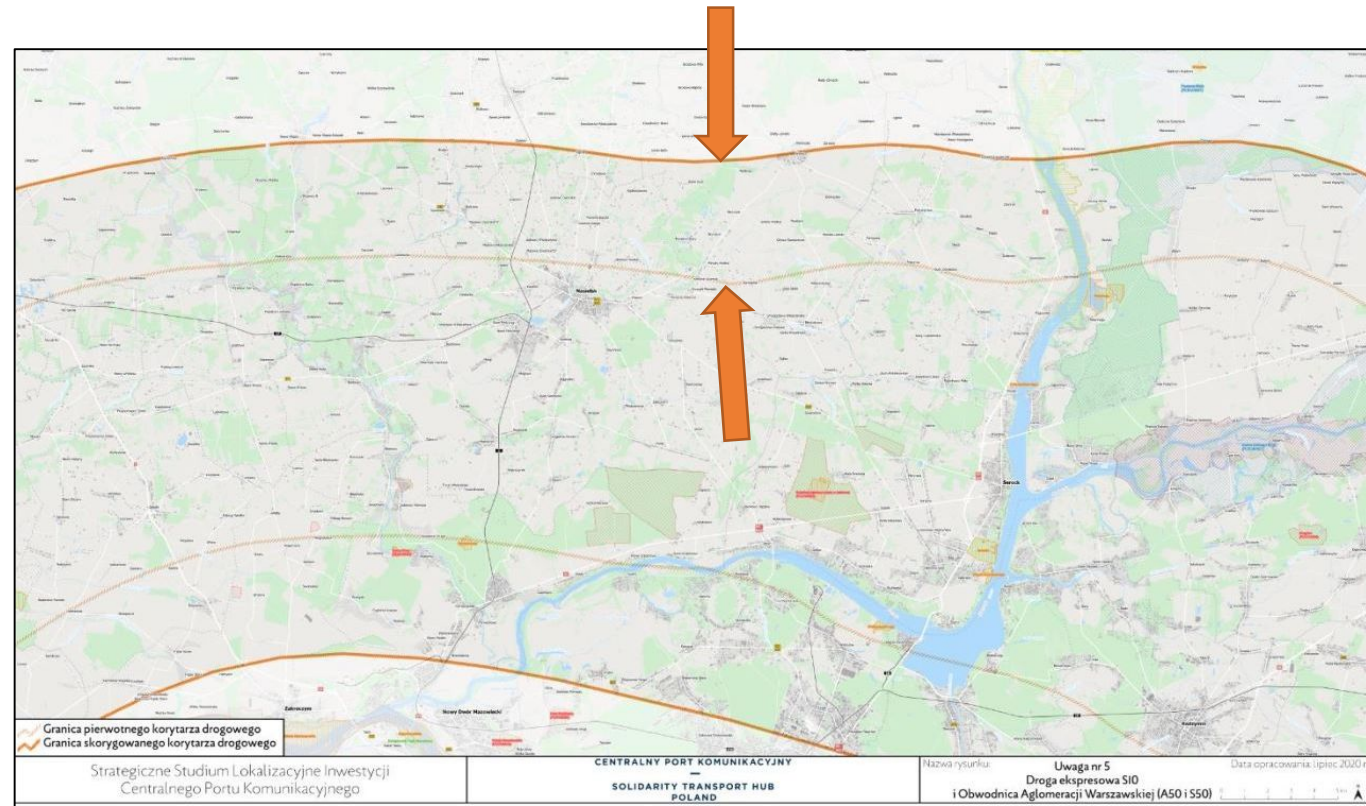
Strategiczne Studium Lokalizacyjne Inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego



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 S50 w sąsiedztwie Serocka



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 drogi ekspresowej S50 na odcinku A2 (Centralny Port Komunikacyjny) – Wyszogród – Serock – A2 (Mińsk Mazowiecki)

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

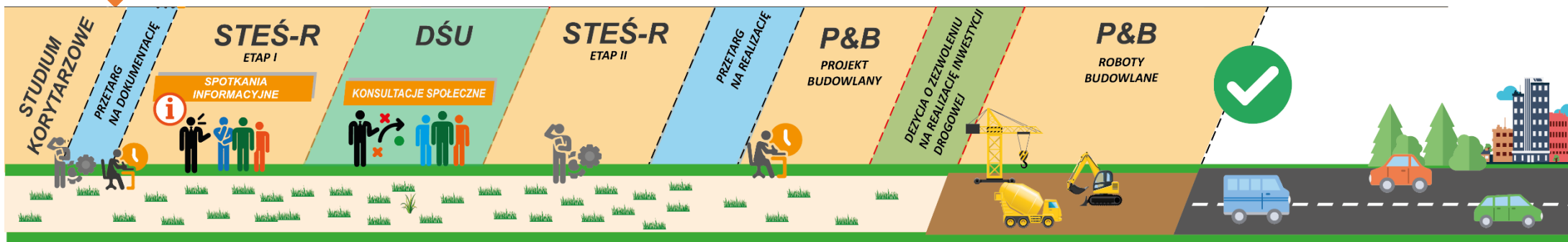
- inwentaryzacja środowiskowa, zabytki, kolizje, projekty wszystkich branż,
- precyzyjna lokalizacja nieruchomości objętych inwestycją i jej oddziaływaniem,
- spotkania informacyjne z mieszkańcami, wymagane uzgodnienia z interesariuszami,
- raport oddziaływania na środowisko i konsultacje społeczne na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