



GDDKiA

DROGA EKSPRESOWA S10

na odcinku od autostrady A1

do Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej (S50)



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

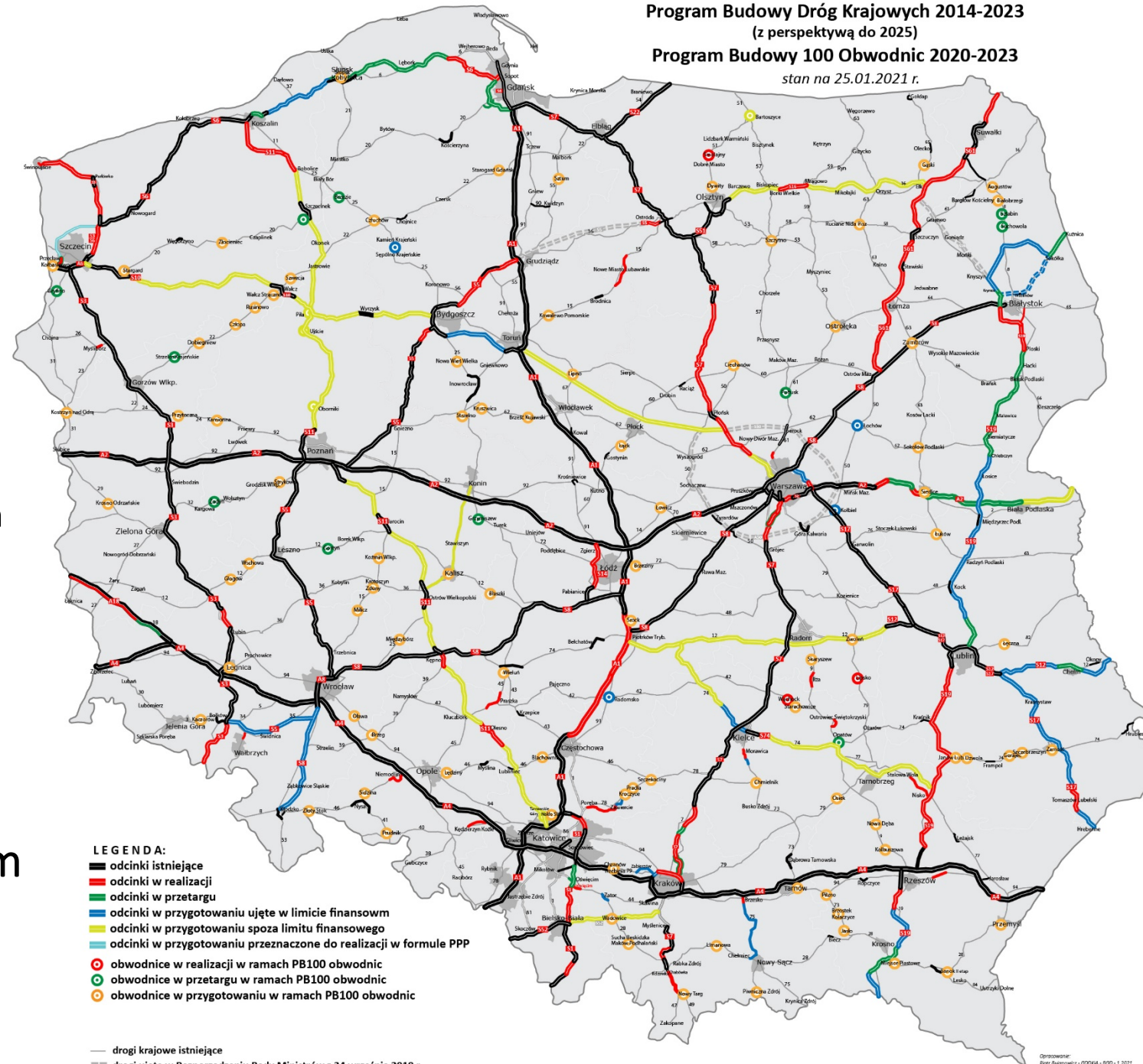
100 zadań (z PBDK i PB100) 1261,3 km

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:

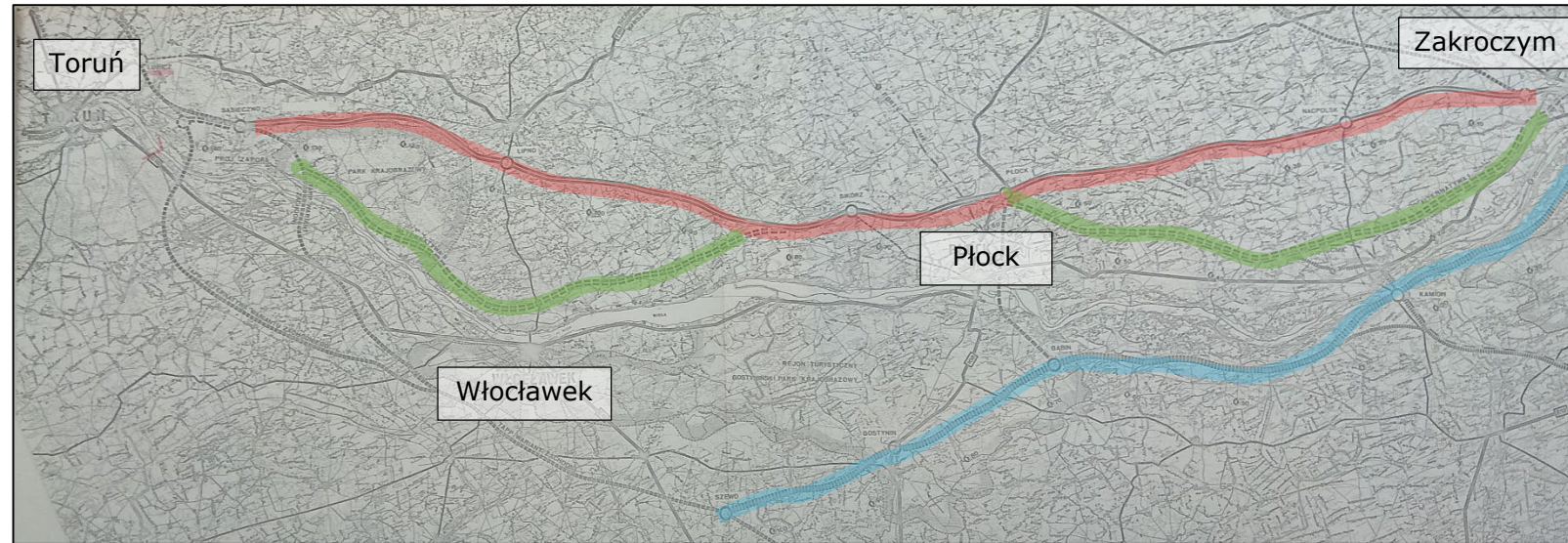
- odcinki istniejące
- odcinki w realizacji
- odcinki w przetargu
- odcinki w przygotowaniu ujęte w limicie finansowym
- odcinki w przygotowaniu przeznaczone do realizacji w formule PPP
- obwodnice w realizacji w ramach PB100
- obwodnice w przetargu w ramach PB100
- obwodnice w przygotowaniu w ramach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

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

Analiza uwarunkowań historycznych

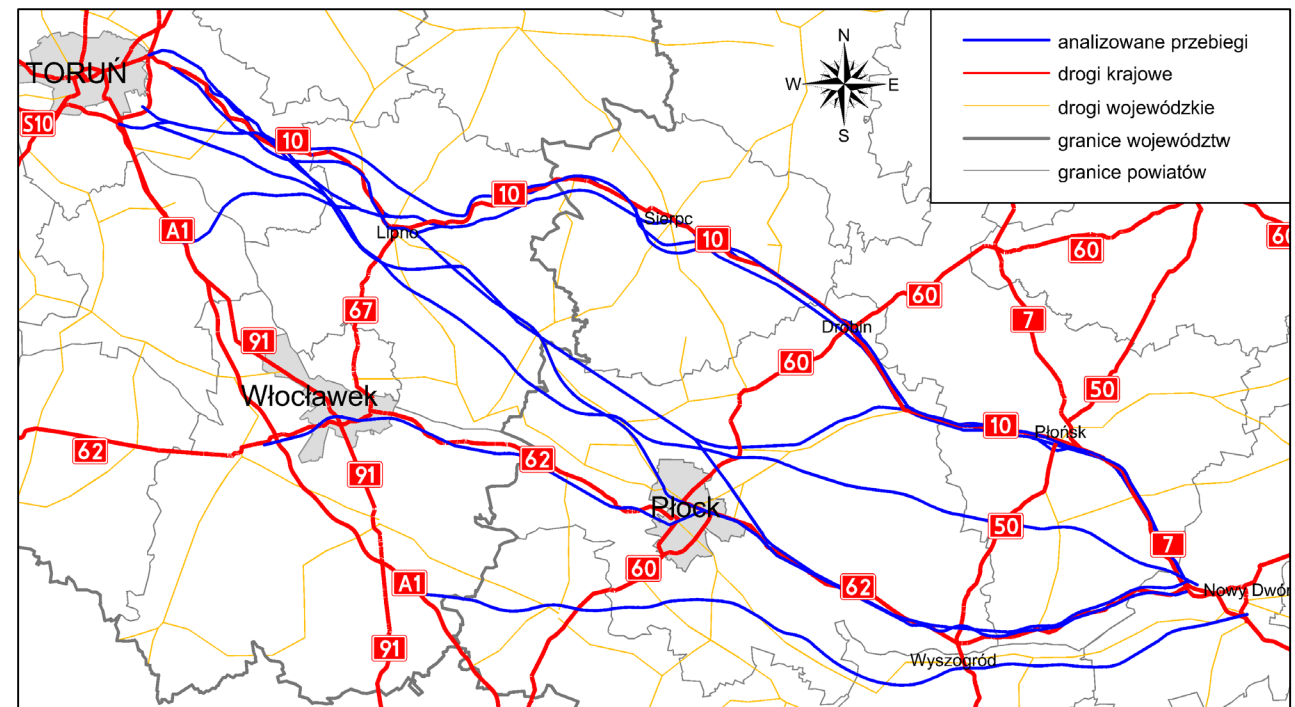


Pierwsze prace nad drogą położoną w korytarzu S10: w 1979 r. analizowano możliwości połączenia autostrady Północ - Południe (obecnie A1) z **Warszawą**.



Kolejne prace nad różnymi elementami planowanego przebiegu drogi.

Do roku 2017 analizowano i rozpatrywano szerokie spektrum możliwych przebiegów. Wszystkie kończyły się okolicach Nowego Dworu Mazowieckiego.



Uwarunkowania planistyczne

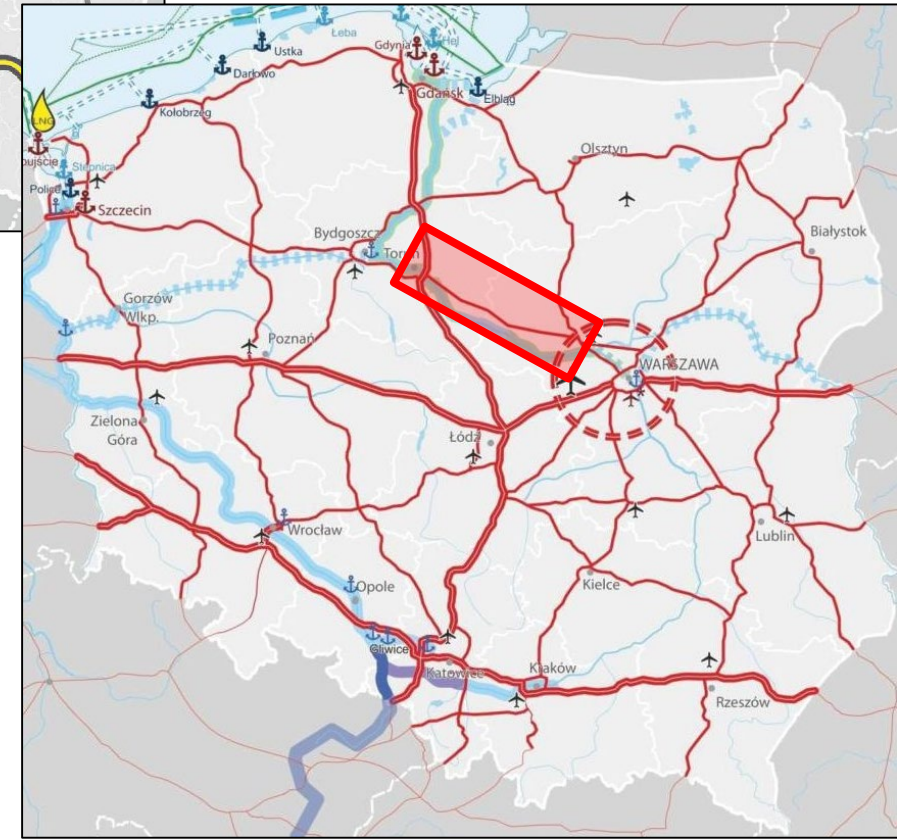


Kluczowe połączenie transportowe
w strategicznych planach na szczeblu
krajowym.

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania
Kraju 2030
przewiduje **drogę ekspresową w korytarzu S10**
(KPZK obowiązywała do listopada 2020 r.).



Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu
do 2030 r.
przewiduje **drogę ekspresową w korytarzu S10**.



Docelowy kształt sieci autostrad i dróg ekspresowych



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

z dnia 15 maja 2004 r.

Droga S10 relacji: A6 (Szczecin) – Piła
– Bydgoszcz – **Toruń – S7 (Płońsk)**

z dnia 13 października 2015 r.

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

(aktualne) z dnia 24 września 2019 r.

Droga S10 relacji: A6 (Szczecin) – Piła – Bydgoszcz
– **Toruń – Płock – Naruszewo**



Funkcja drogi ekspresowej S10 w sieci drogowej



Poprzez A6/S3
z południową granicą i portami morskimi
w Szczecinie i Świnoujściu

Poprzez S11
z aglomeracją poznańską oraz konurbacją
górnąśląską

Poprzez S5
z północną, centralną i południowo-
zachodnią częścią Polski

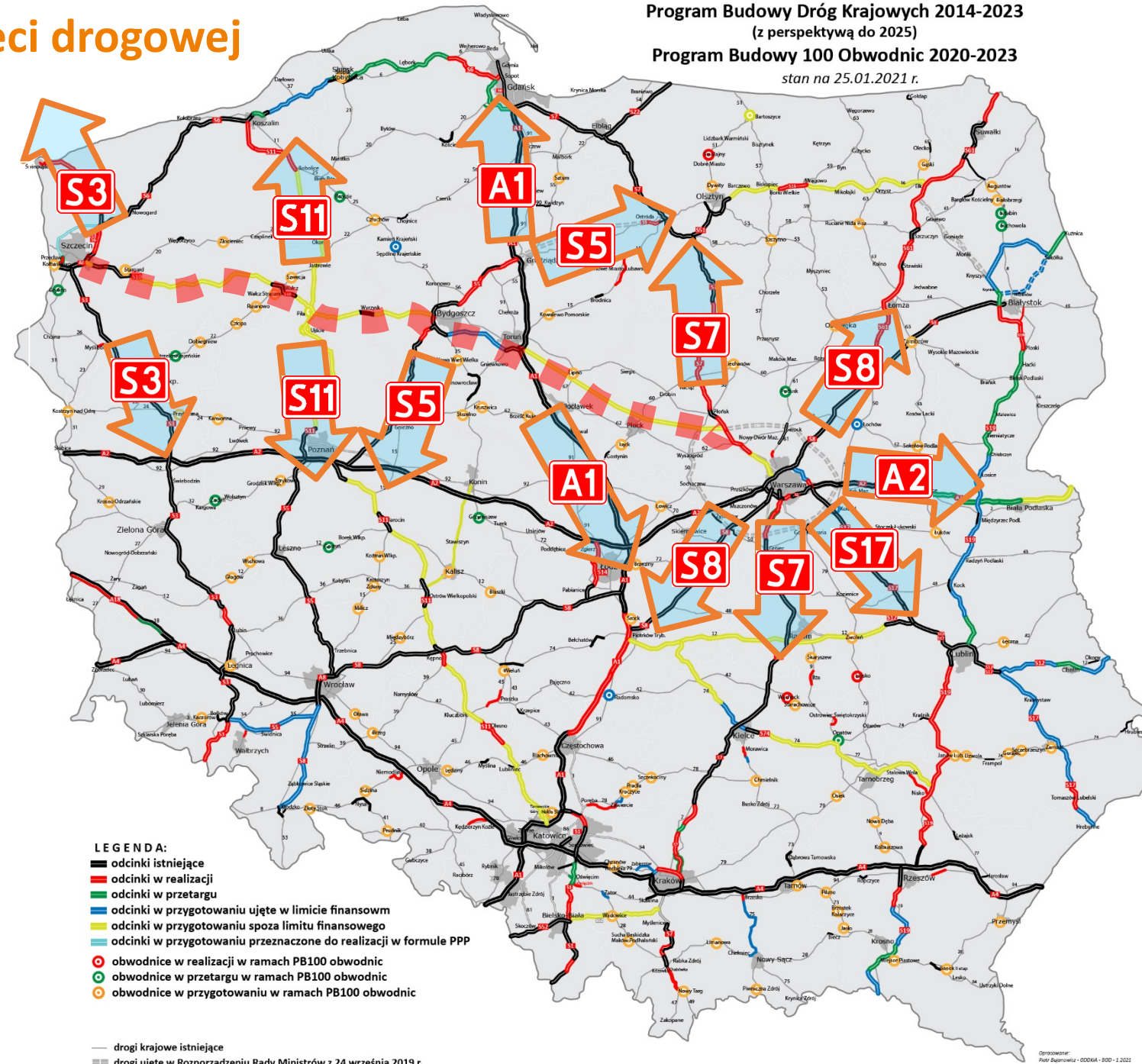
Poprzez A1
z aglomeracją łódzką i portami morskimi
w Gdańsku i Gdyni

Poprzez OAW
z kluczowymi ciągami drogowymi
Centralnej Polski: A2/S2, S7, S8/S61, 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

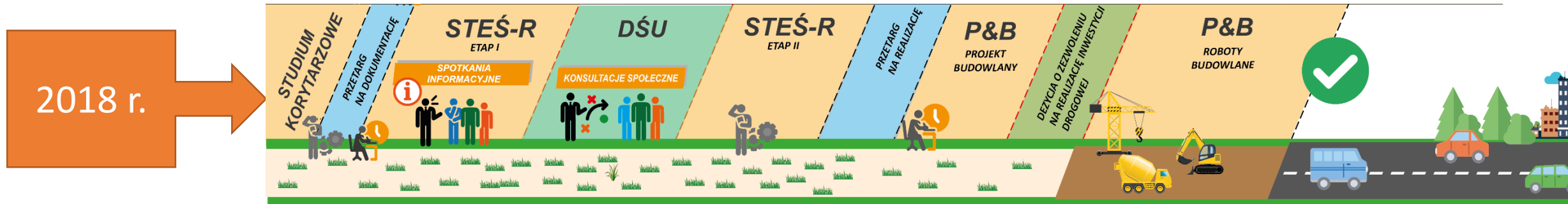
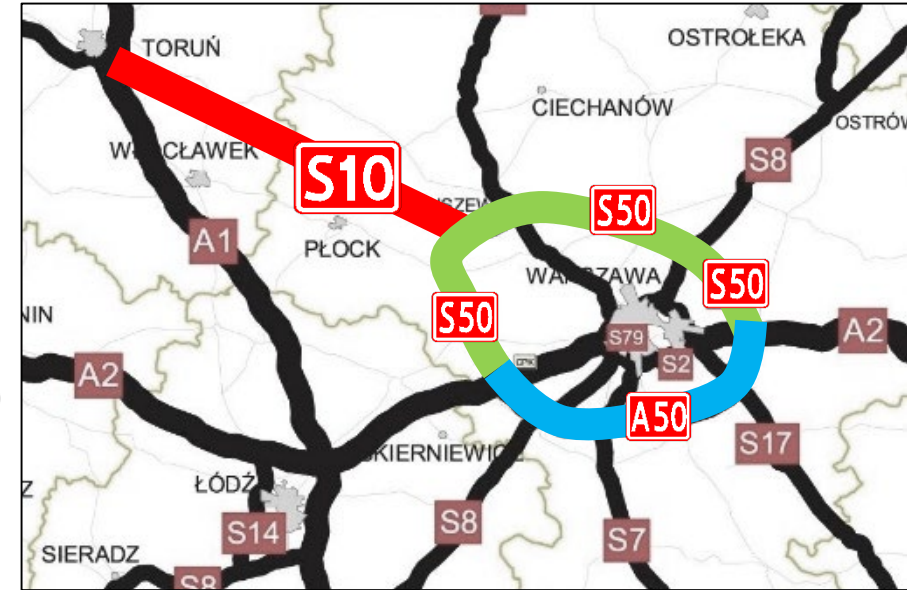


Funkcjonalne powiązanie drogi ekspresowej S10 z Obwodnicą Aglomeracji Warszawskiej »»» **wspólne opracowanie**

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.

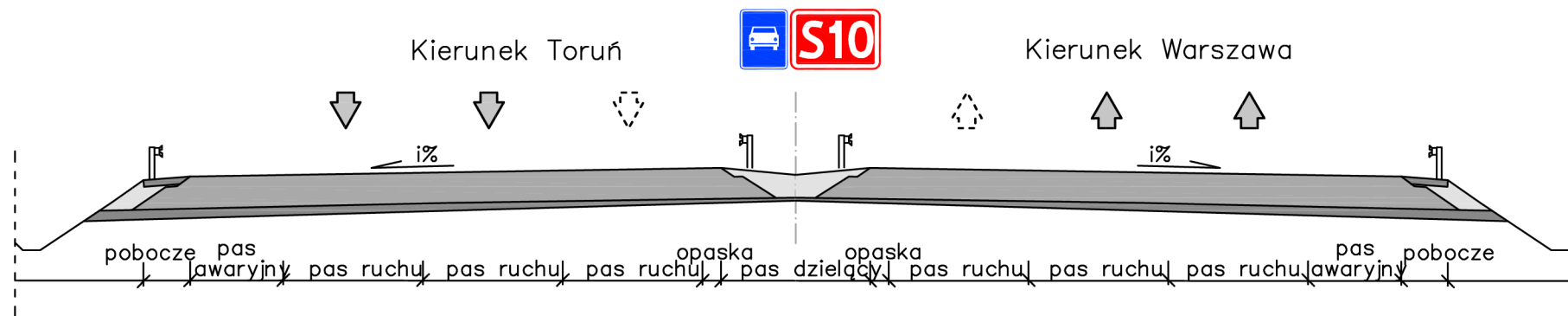
Służy **wstępnej ocenie zasadności zamierzenia inwestycyjnego** dla inwestora i jest dokumentem **za** lub **przeciw** jego dalszemu uszczegóławianiu.



Parametry planowanej drogi ekspresowej S10



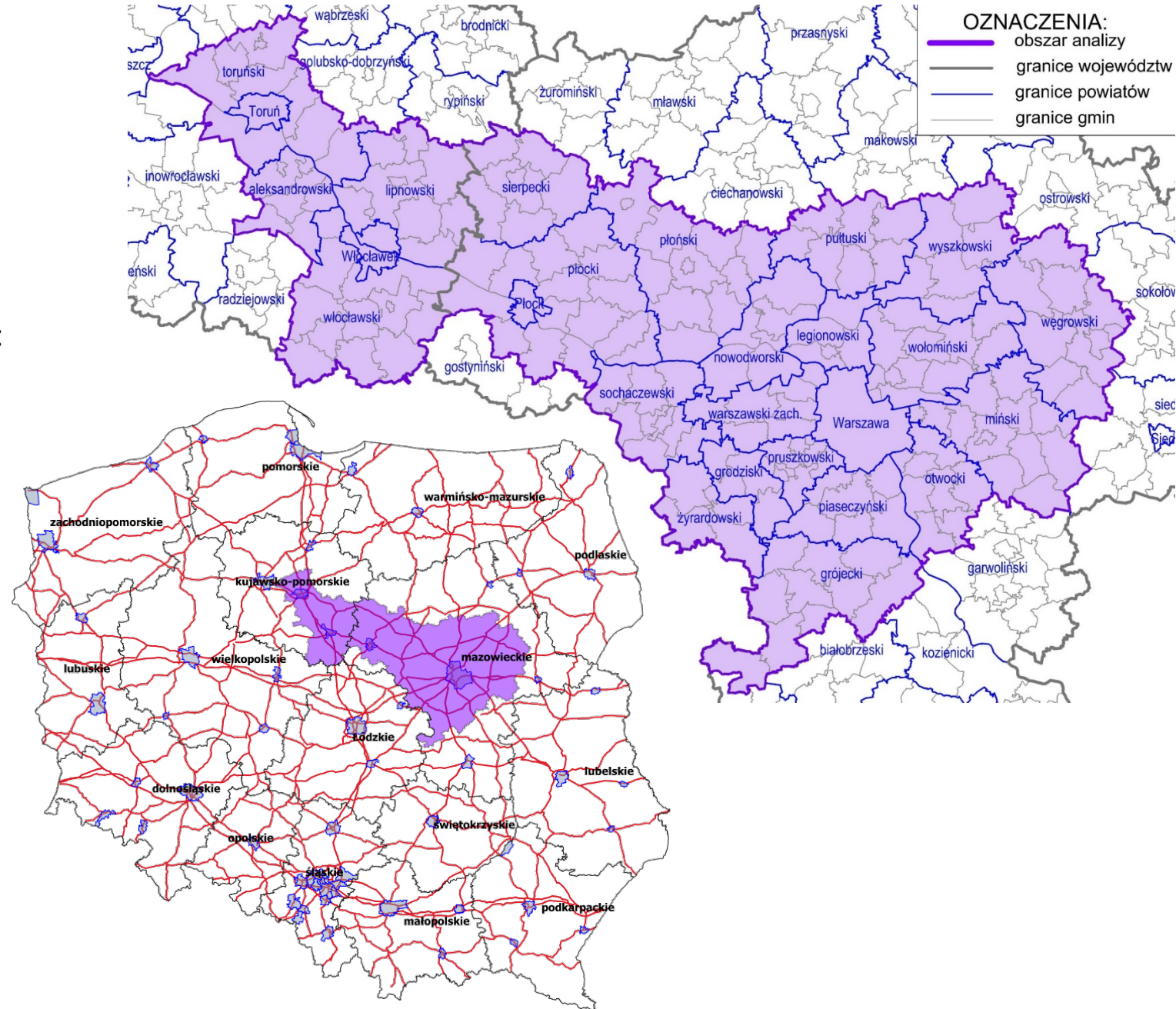
- Klasa drogi S (droga ekspresowa)
- Prędkość projektowa 100 km/h
- Prędkość miarodajna 110 km/h
- Przekrój poprzeczny 2x2
- Szerokość pasa ruchu 3,50 m
- Szerokość pasa awaryjnego 2,50 m
- Szerokość pasa dzielącego (z opaskami) 5,00 m
- Szerokość opasek 0,50 m
- Nośność 115 kN/oś
- Dostępność do drogi 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

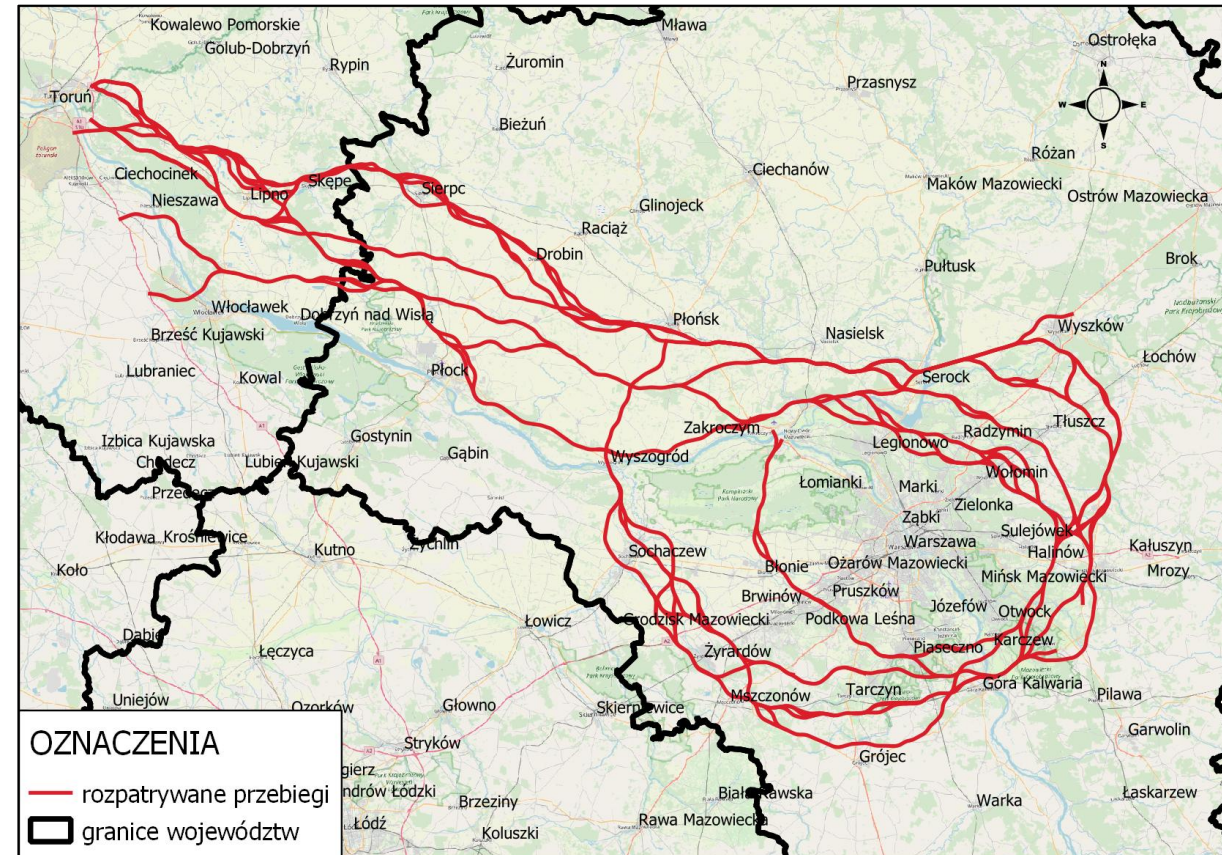


Analizy sieci drogowej i propozycje przebiegów drogi ekspresowej S10 i OAW

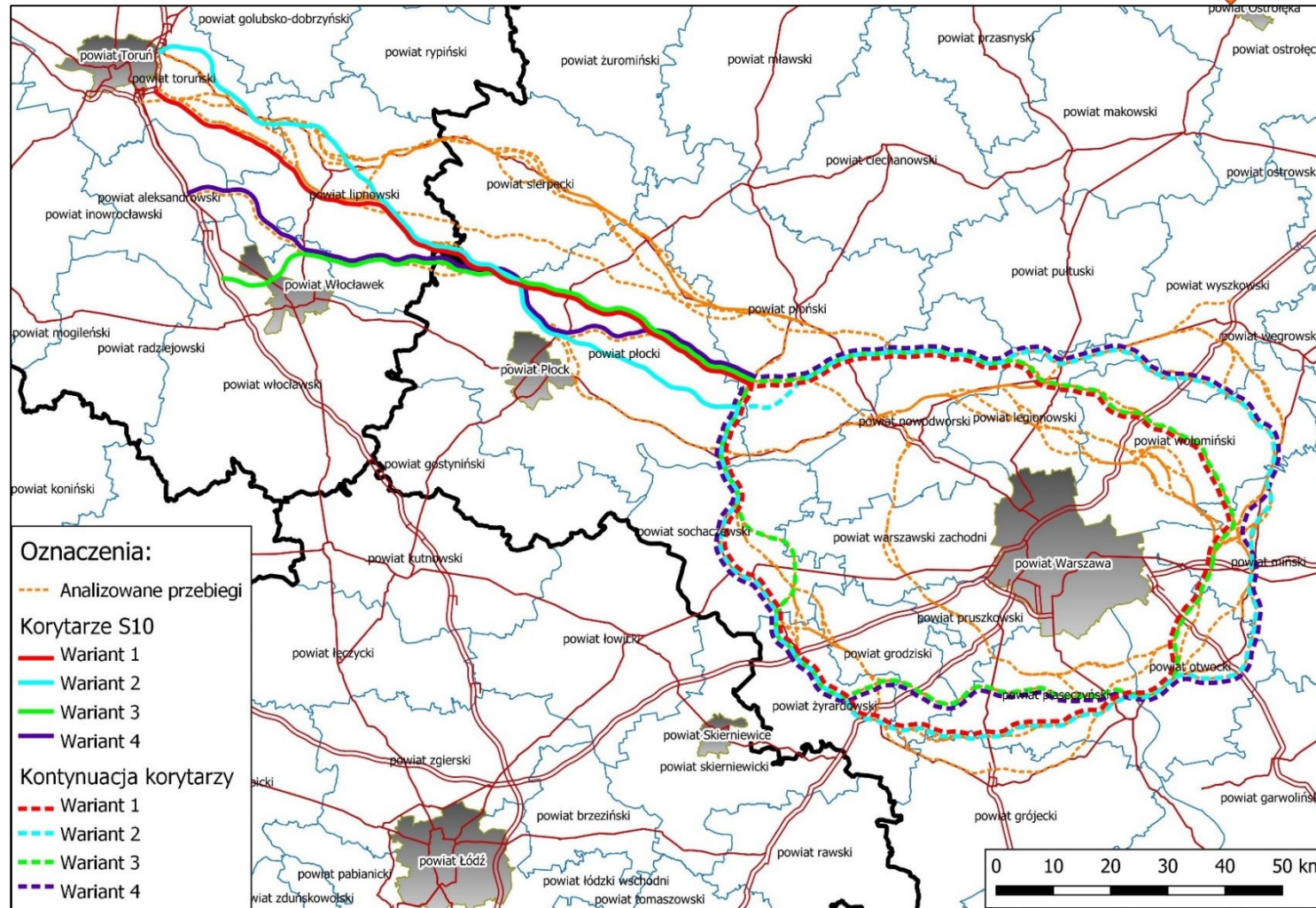
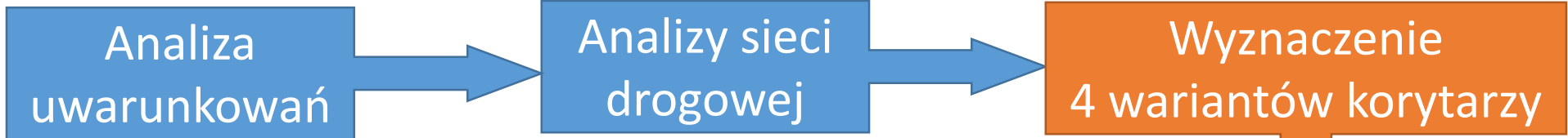


- zminimalizowana ingerencja w istniejące jednostki osadnicze
- minimalizacja kolizji z obszarami chronionymi i cennymi przyrodniczo
- wykorzystanie rezerw w planach zagospodarowania przestrzennego poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego
- minimalizacja liczby kolizji z istniejącą siecią kolejową, 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 S10 - czerwony



Wariant 1 korytarza S10

o długości 119 km i liczbie węzłów 9 (całkowita długość korytarza 380 km).

Początek na A1 w nowym węźle na obwodnicy Torunia (bez nowego mostu na Wiśle), **koniec** na planowanej OAW w ciągu S50 w węźle Nacpolsk.

Powiaty:

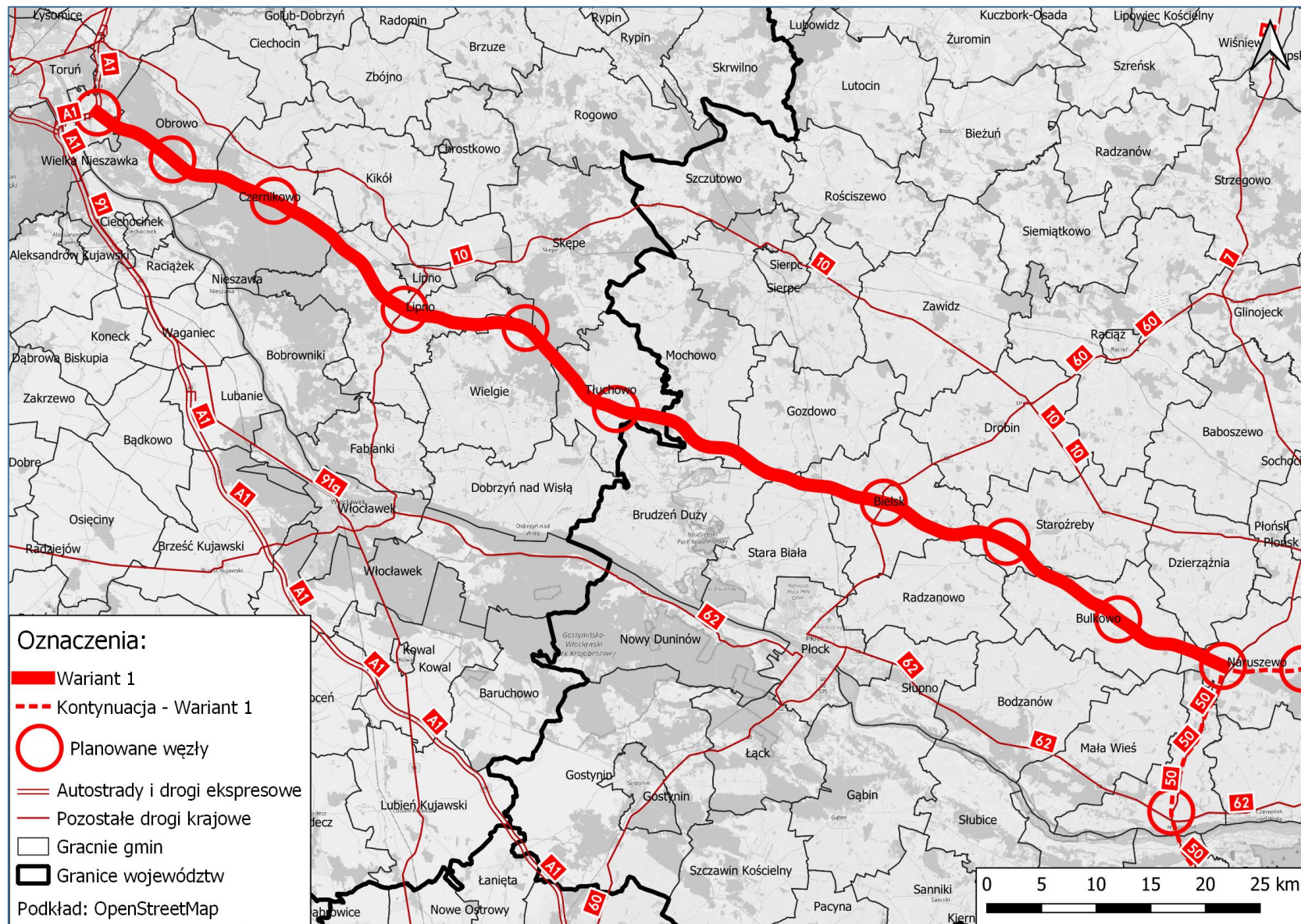
Toruń, toruński, lipnowski, sierpecki, płocki, płoński

Koszt całkowity inwestycji

5,8 mld PLN

Koszt jednostkowy

48,6 mln PLN/km



Wariant 2 korytarza S10 - niebieski



Wariant 2 korytarza S10

o długości 128 km i liczbie węzłów 11 (całkowita długość korytarza 412 km).
Początek na A1 w istniejącym węźle Lubicz (bez nowego mostu na Wiśle),
koniec na planowanej OAW w ciągu S50 w węźle Kobylniki.

Powiaty:

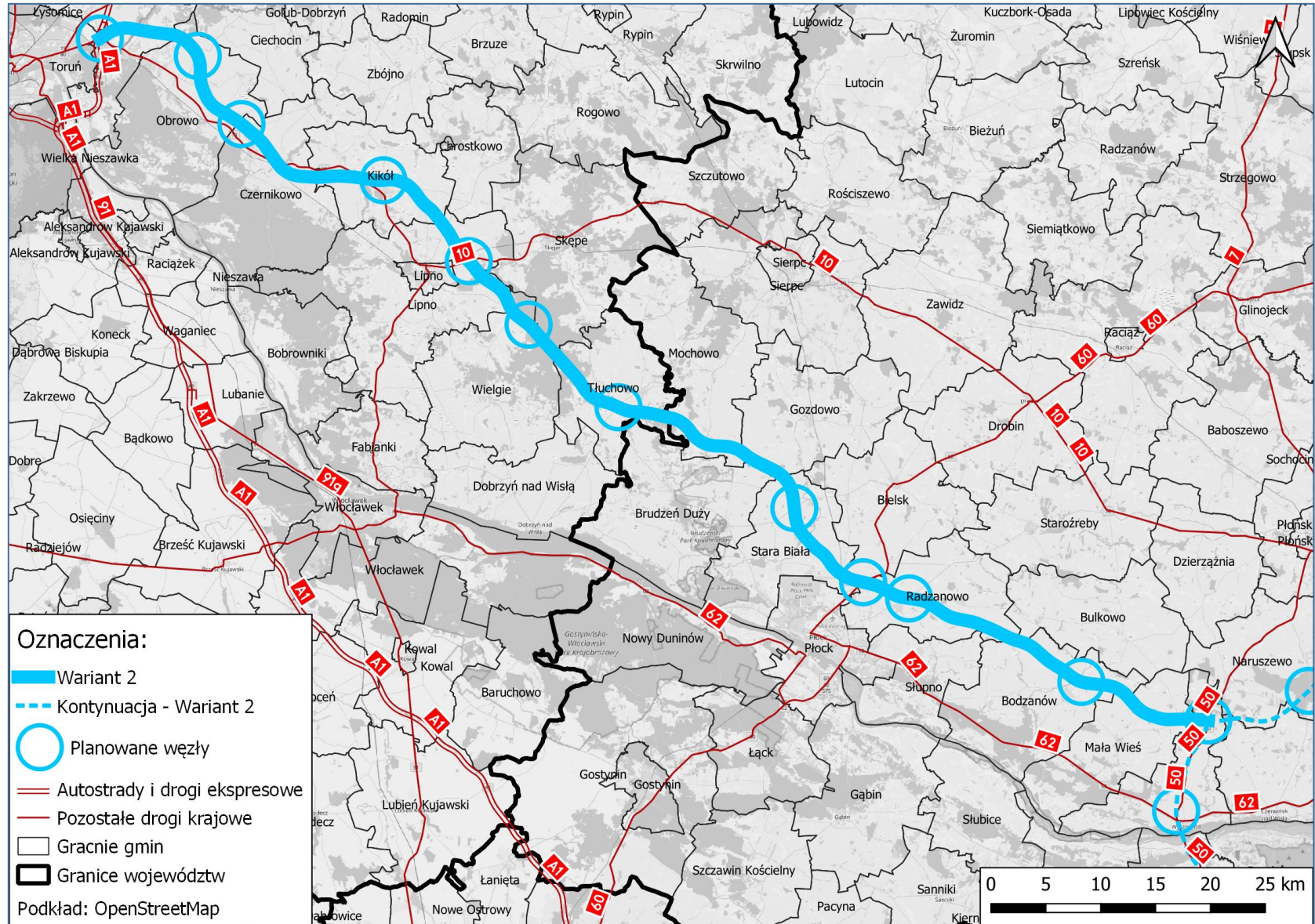
Toruń, toruński, lipnowski, sierpecki,
płocki, Płock, płoński

Koszt całkowity inwestycji

6,1 mld PLN

Koszt jednostkowy

47,6 mln PLN/km



Wariant 3 korytarza S10 - zielony



Wariant 3 korytarza S10

o długości 100 km i liczbie węzłów 8 (całkowita długość korytarza 362 km).

Początek na A1 w istniejącym węźle Włocławek Północ (konieczny nowy most na Wiśle), **koniec** na planowanej OAW w ciągu S50 w węźle Nacpolsk.

Powiaty:

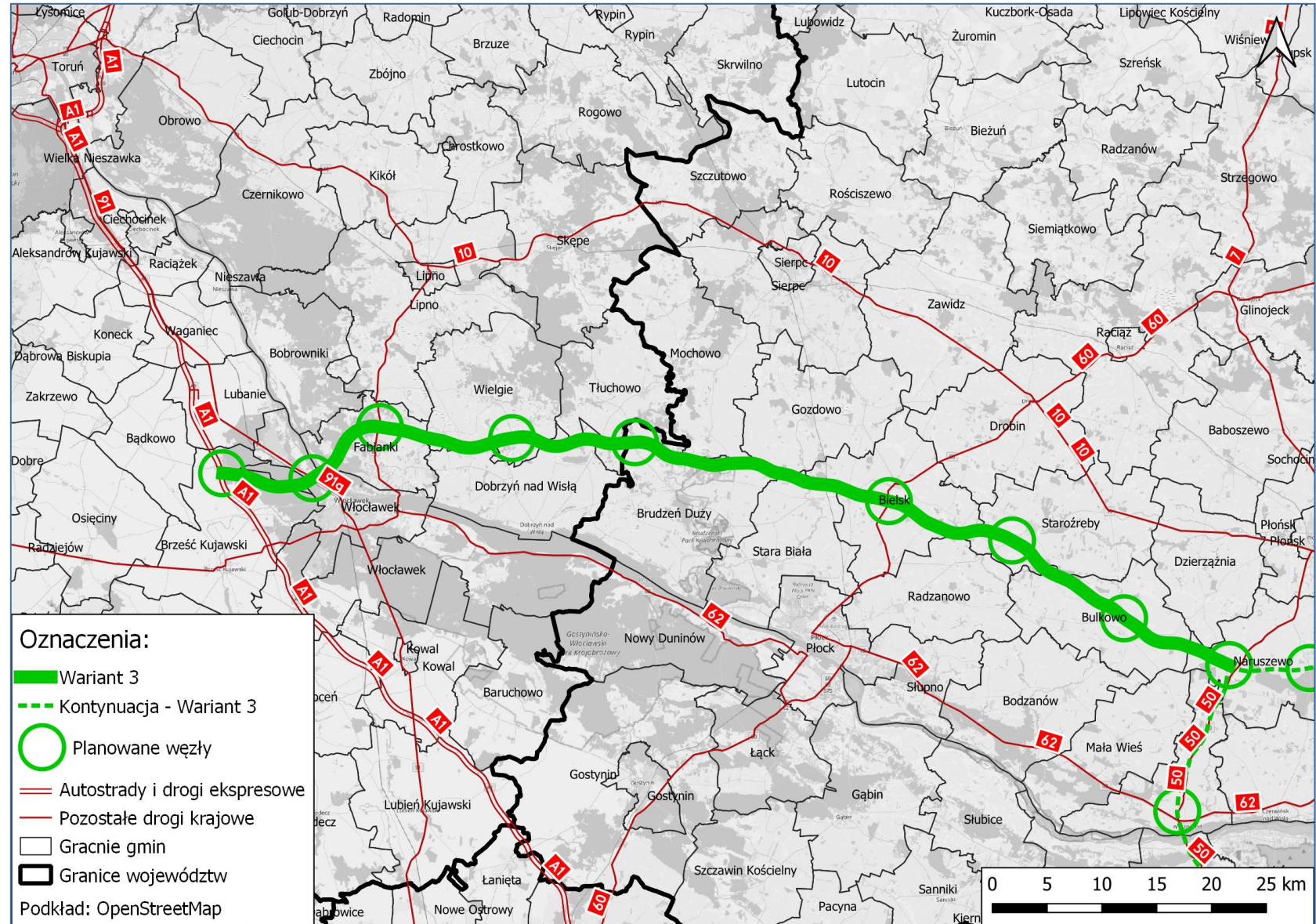
włocławski, Włocławek, lipnowski, płocki, sierpecki, płoński

Koszt całkowity inwestycji

4,7 mld PLN

Koszt jednostkowy

47,3 mln PLN/km



Wariant 4 korytarza S10 - fioletowy



Wariant 4 korytarza S10

o długości 112 km i liczbie węzłów 8 (całkowita długość 398 km)

Początek na A1 w nowym węźle na obwodnicy w sąsiedztwie m. Waganiec (konieczny nowy most na Wiśle), koniec na planowanej OAW w ciągu S50 w węźle Nacpolsk.

Powiaty:

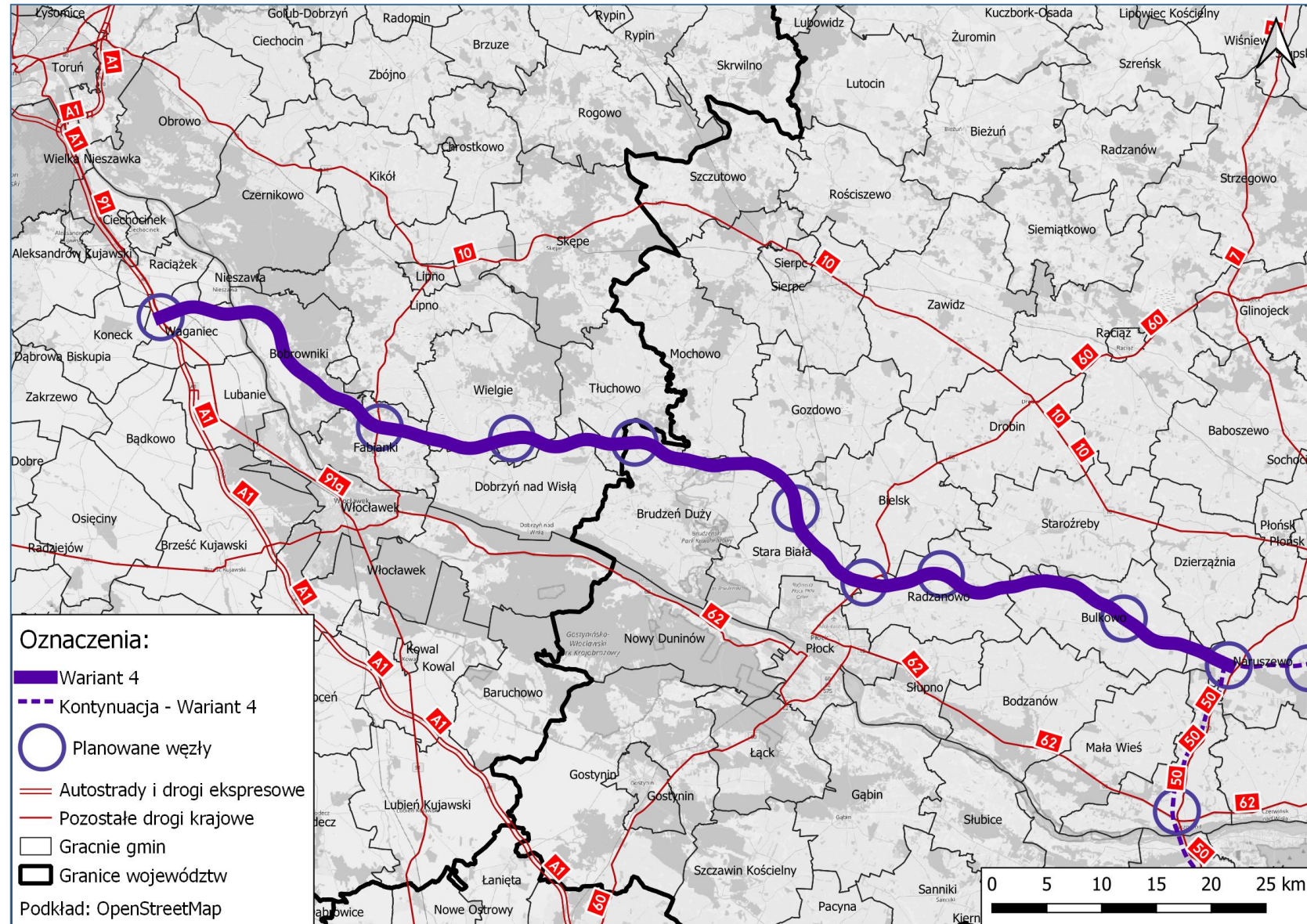
aleksandrowski, lipnowski, włocławski, płocki, Płock, sierpecki, płoński

Koszt całkowity inwestycji

5,4 mld PLN

Koszt jednostkowy

47,8 mln PLN/km



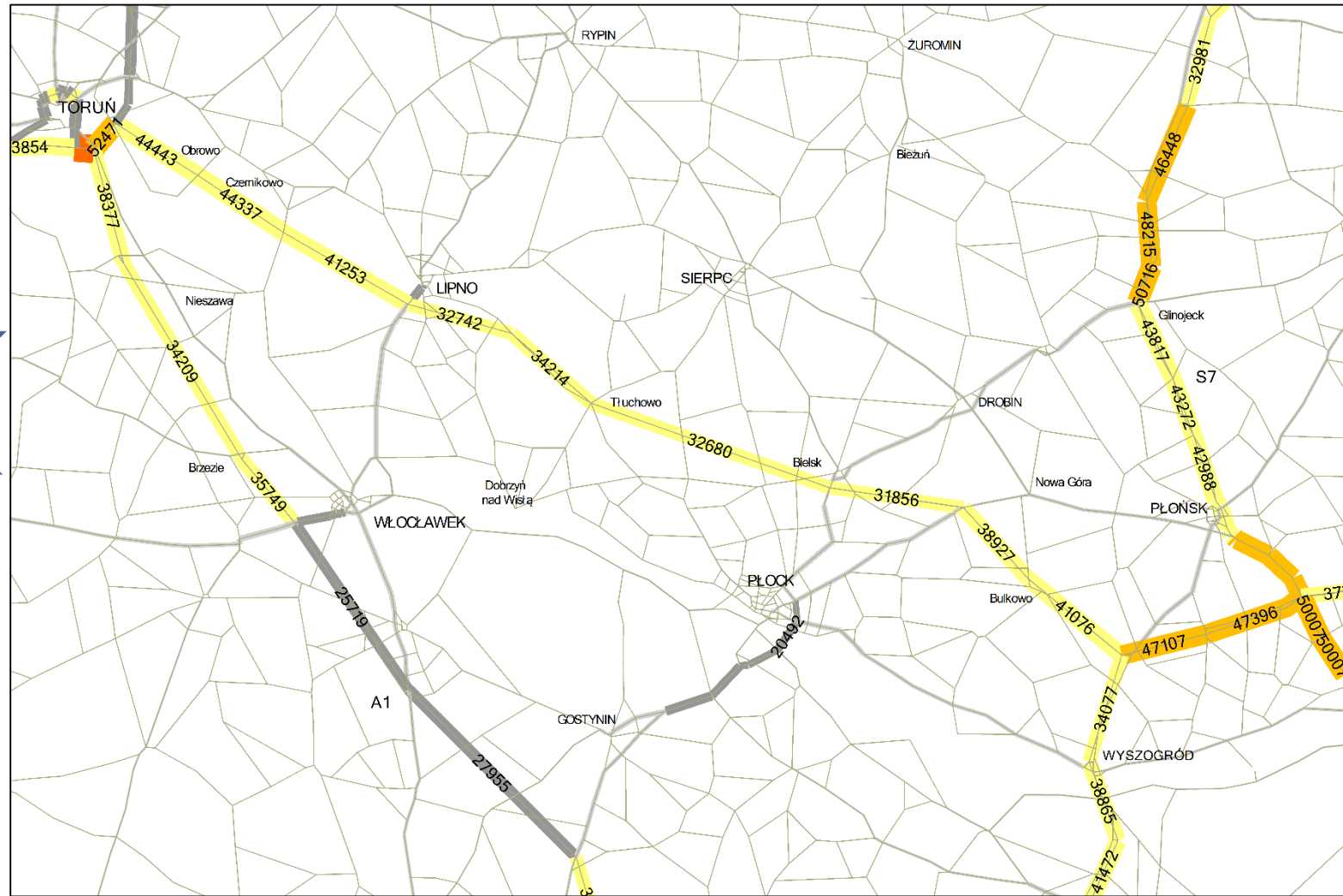
Prognoza ruchu dla wariantu 1 korytarza (czerwony) w 2040 r.



**Średnio 37 116 poj./dobę
przy 18,7% poj. ciężkich**

min. 31 856 poj./dobę na odcinku
Bielsk (DK60) - Staroźreby (DW567)

max. 44 443 poj./dobę na odcinku
nowy węzeł A1 w Toruniu - Obrowo
(DW258)



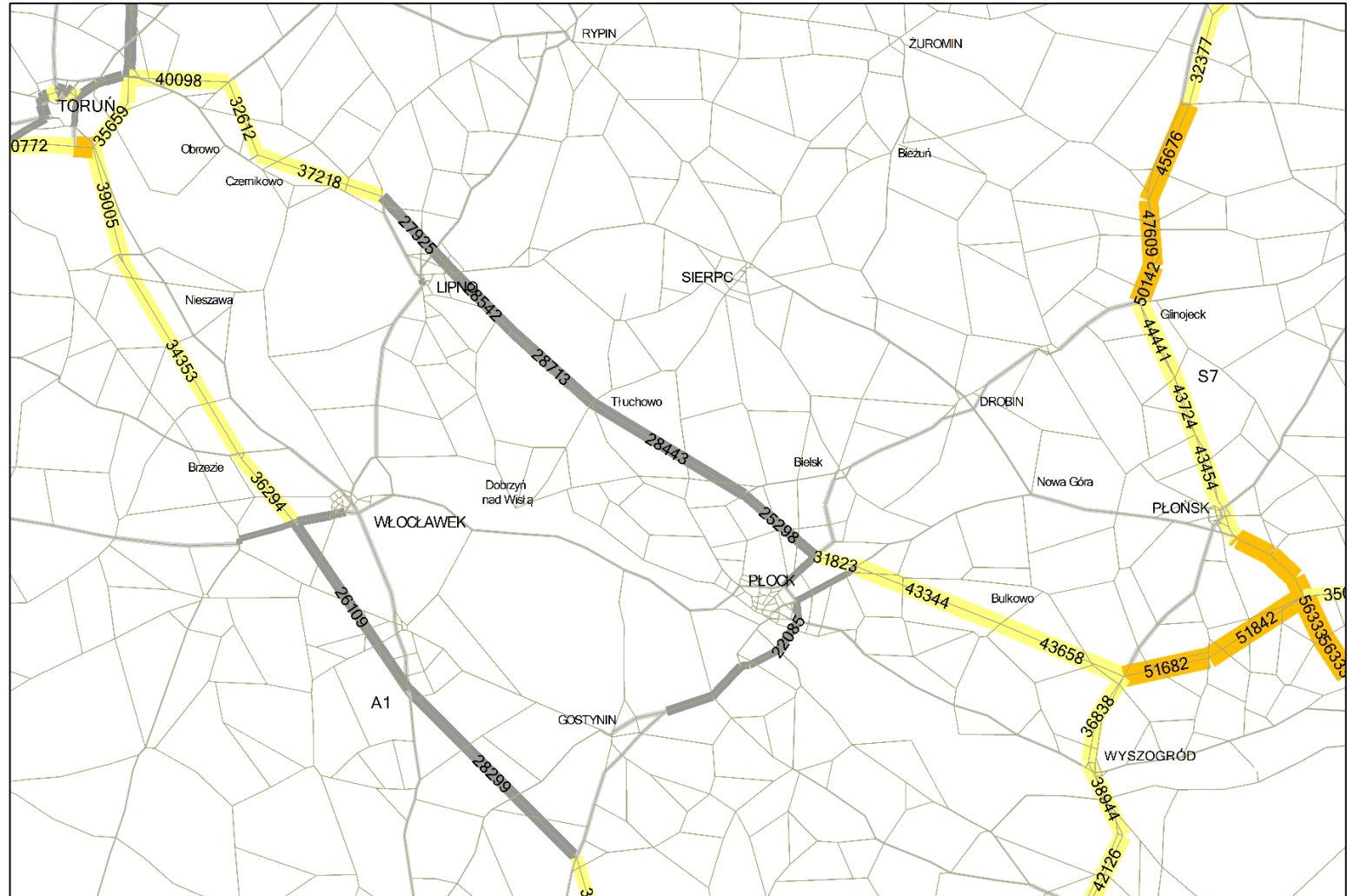
Prognoza ruchu dla wariantu 2 korytarza (niebieski) w 2040 r.



**Średnio 34 055 poj./dobę
przy 20,2% poj. ciężkich**

min. 25 298 poj./dobę na odcinku
Stare Proboszczewice (DW540)
- Płock PKN Orlen (DK60)

max. 43 658 poj./dobę na odcinku
Bodzanów (DP3059W) - Kobylniki (DK50)



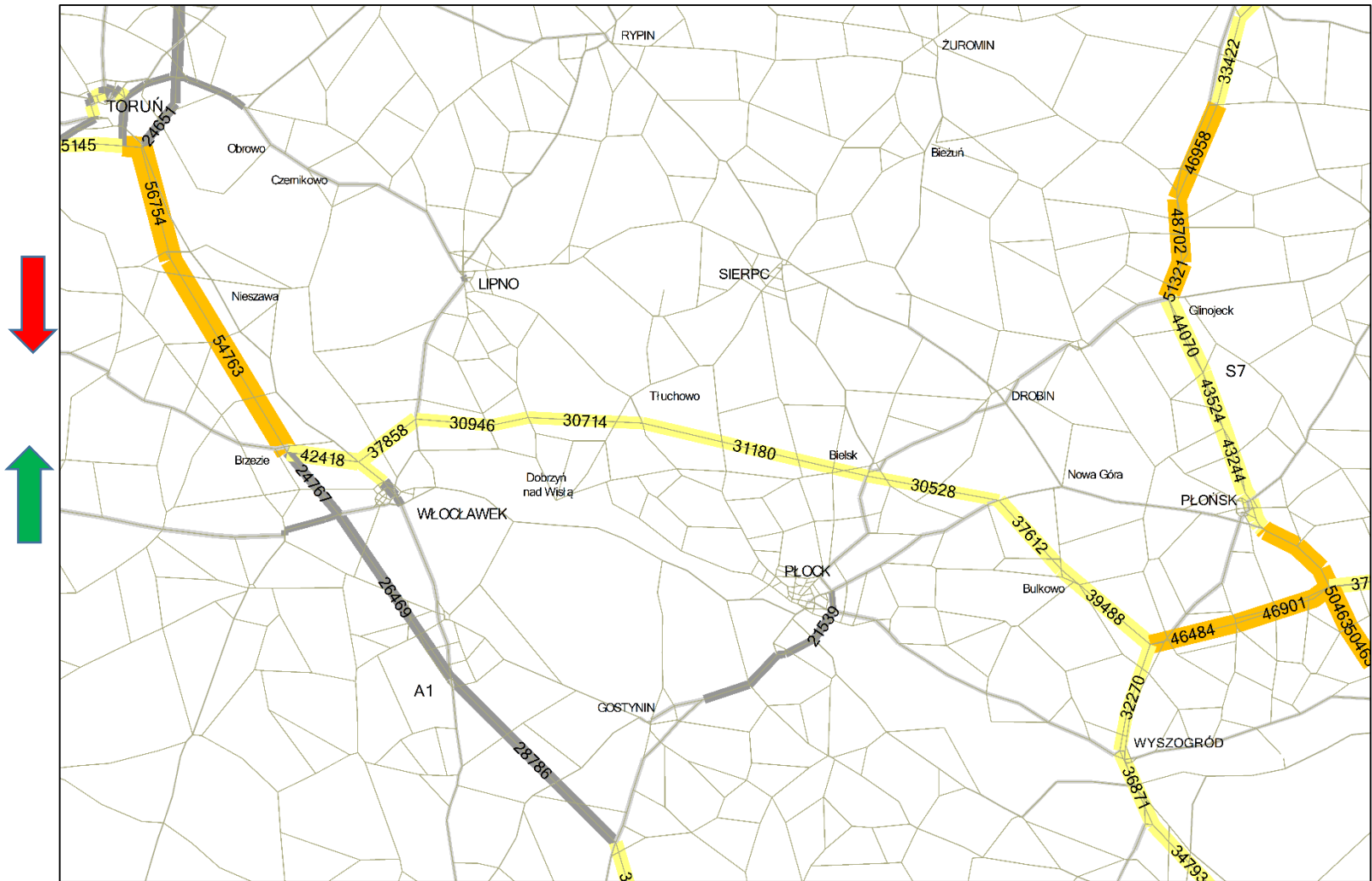
Prognoza ruchu dla wariantu 3 korytarza (zielony) w 2040 r.



**Średnio 34 213 poj./dobę
przy 18,8% poj. ciężkich**

min. 30 528 poj./dobę na odcinku
Bielsk (DK60) - Staroźreby (DW567)

max. 42 418 poj./dobę na odcinku
Włocławek Północ (A1)
- Włocławek Krzywa Góra (DK91)



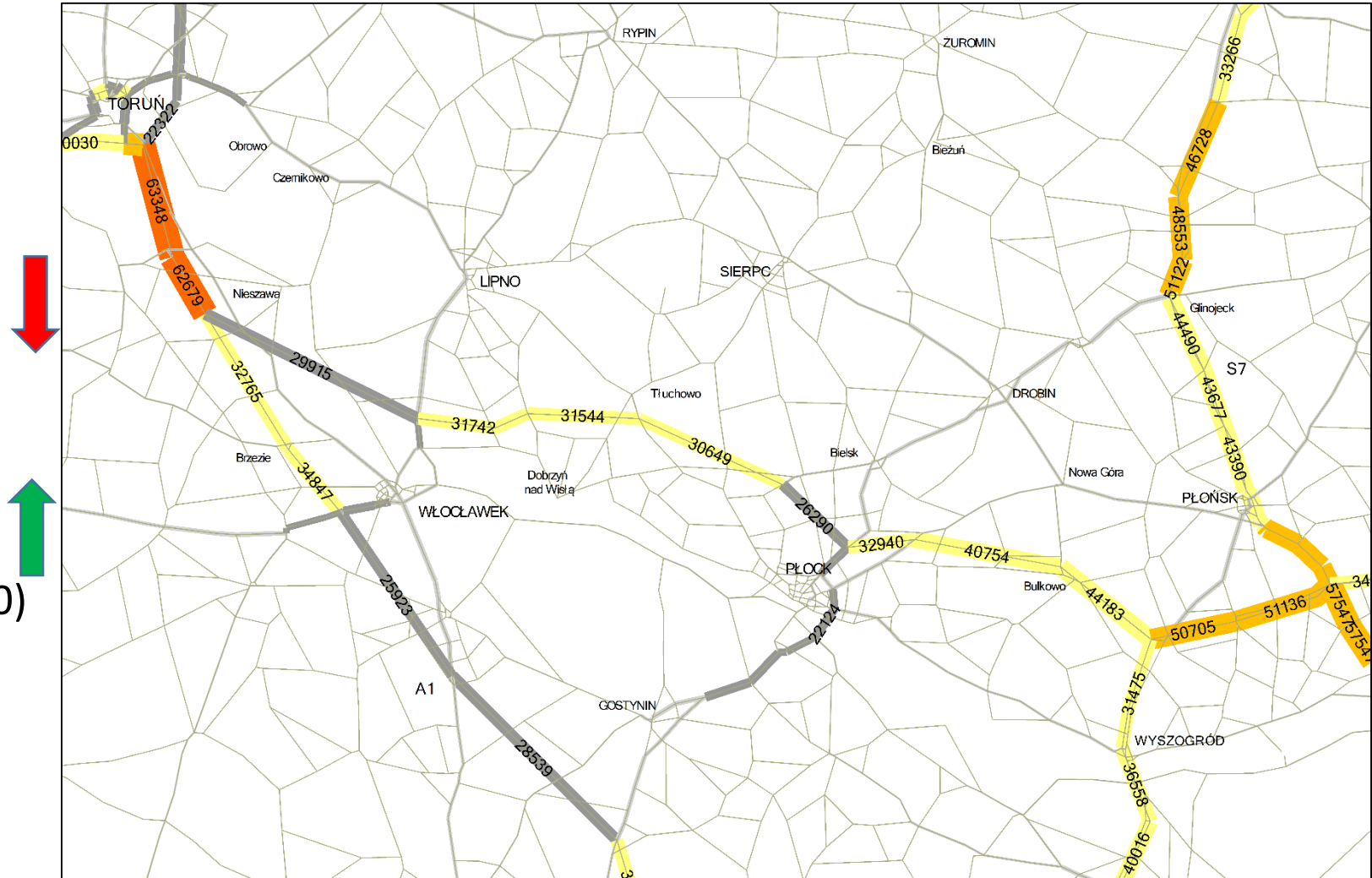
Prognoza ruchu dla wariantu 4 korytarza (fioletowy) w 2040 r.



**Średnio 33 397 poj./dobę
przy 21,8% poj. ciężkich**

min. 19 055 poj./dobę na odcinku
Stare Proboszczewice (DW540) -
Płock PKN Orlen (DK60)

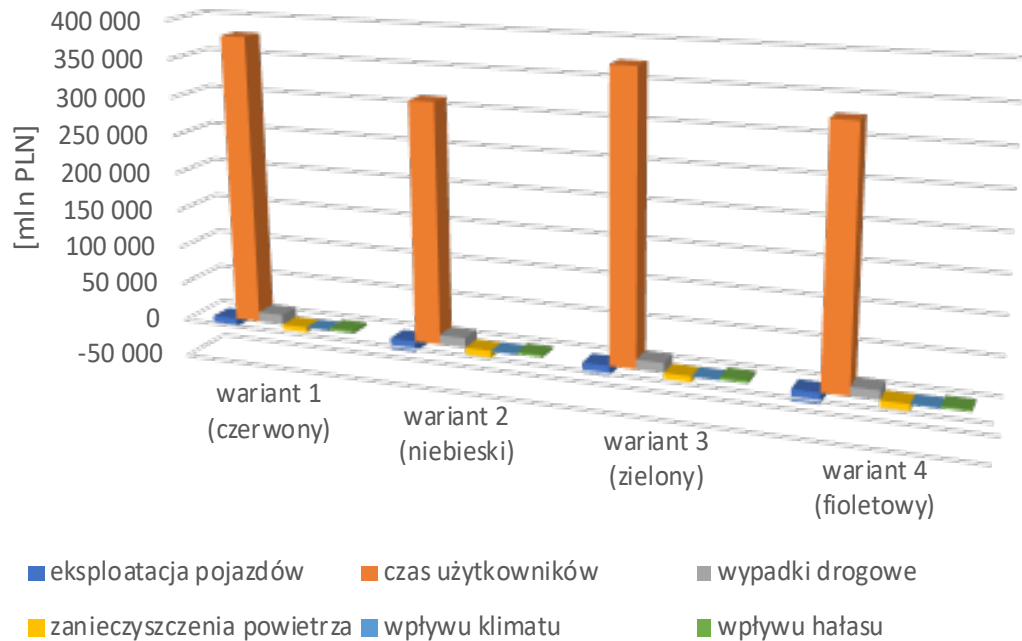
max. 44 183 poj./dobę na odcinku
Bulkowo (DP2924W) - Nacpolsk (DK50)



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.

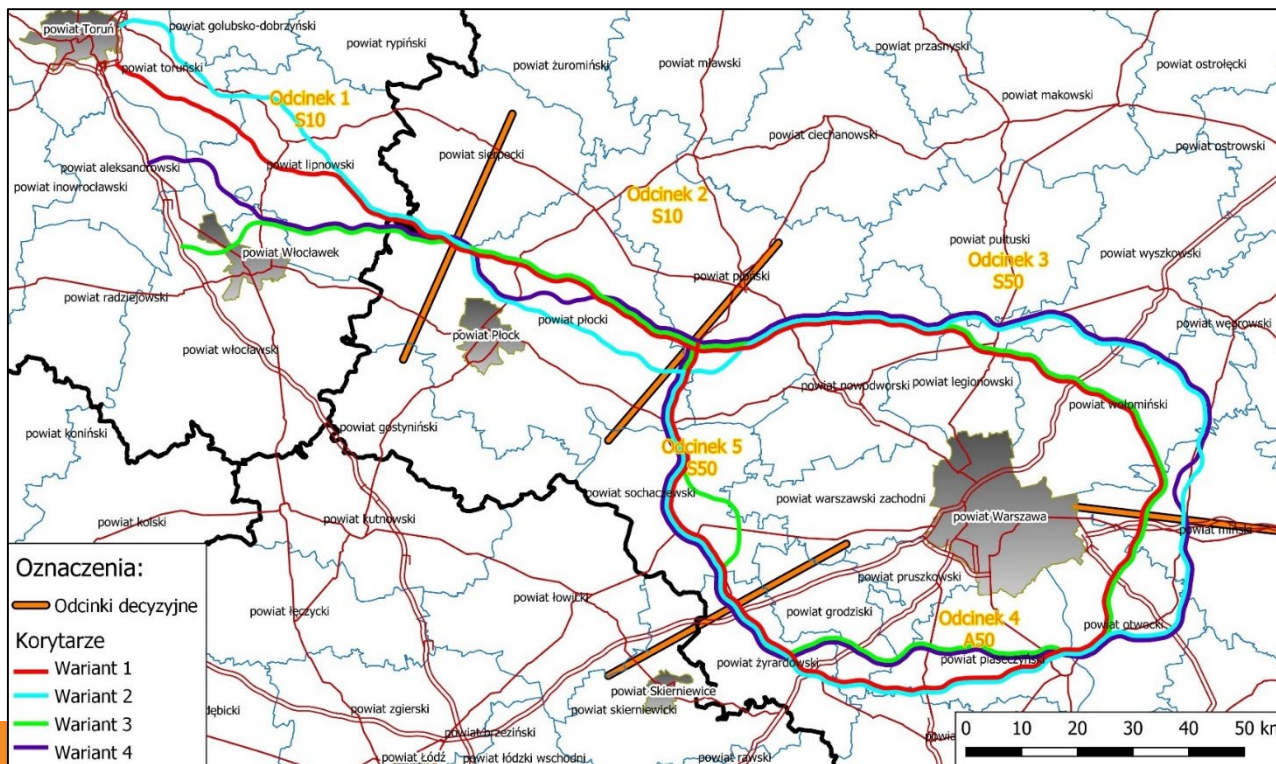
Grupa kryteriów **technicznych** to zestaw cech ruchowych, inżynierskich i planistycznych.

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.

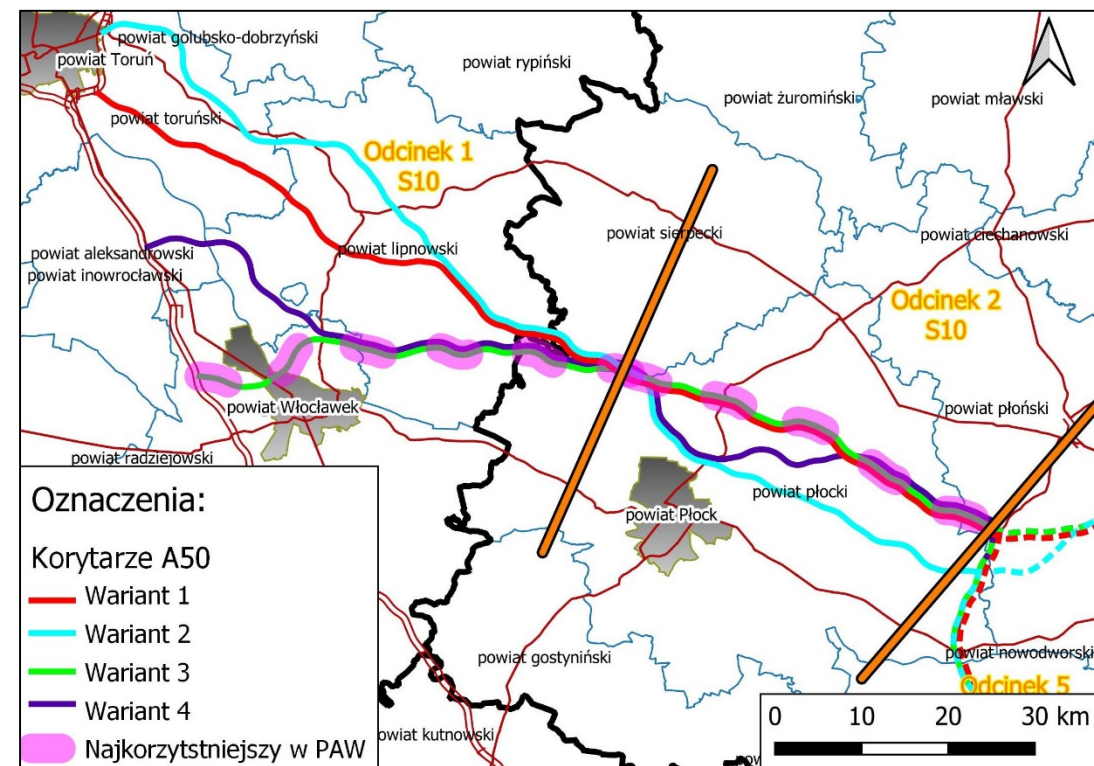
Porównawcza analiza wielokryterialna - podsumowanie

GDDKiA Cała inwestycja została podzielona na 5 odcinków decyzyjnych, w tym nr 1 i 2 stanowią ciąg drogi ekspresowej S10.

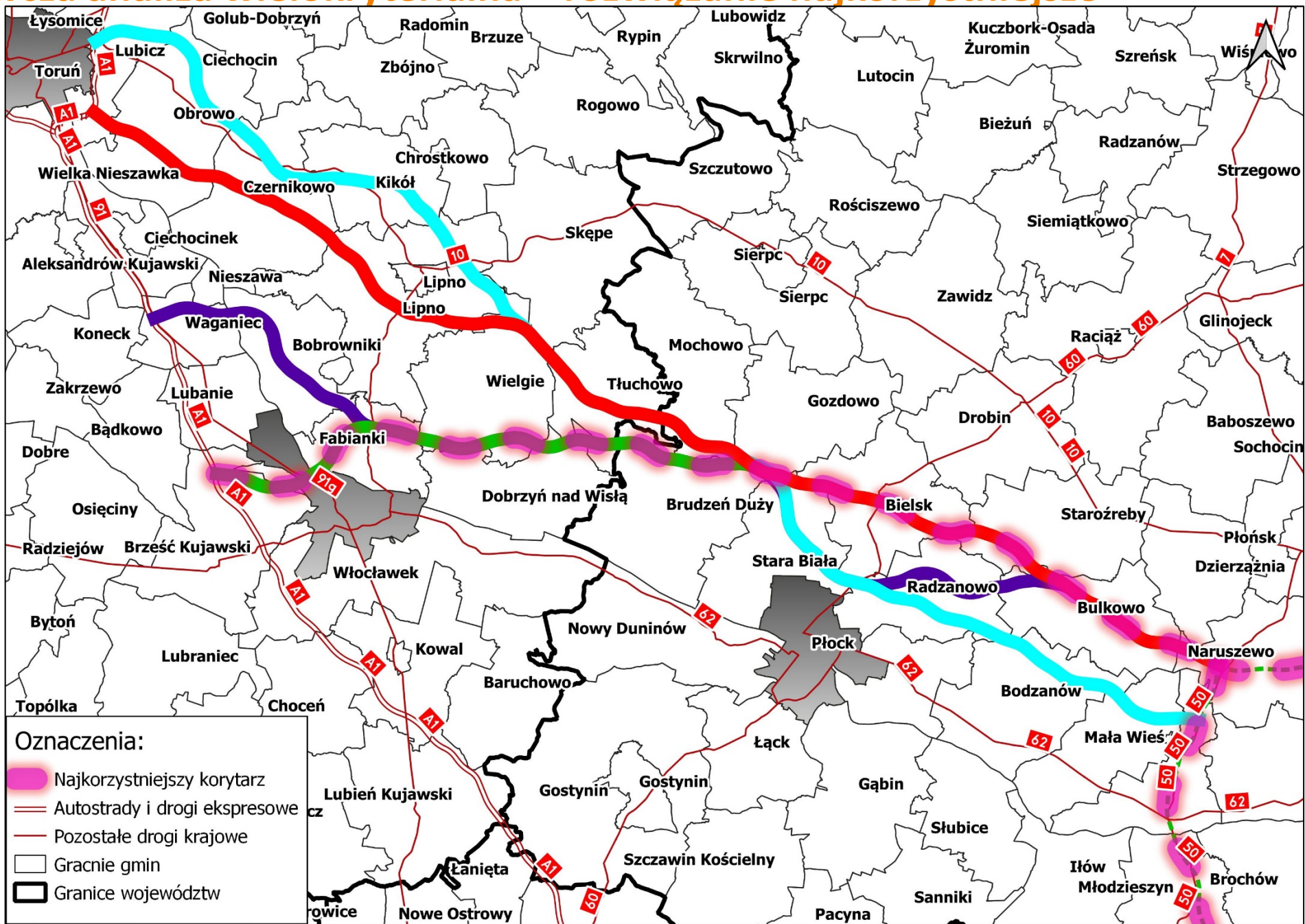


Ocena inwestycji w podziale na odcinki decyzyjne pozwala finalnie stworzyć **optymalną kombinację** składającą się z najkorzystniejszych w analizie wielokryterialnej odcinków różnych wariantów.

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



Porównawcza analiza wielokryterialna – rozwiązanie najkorzystniejsze

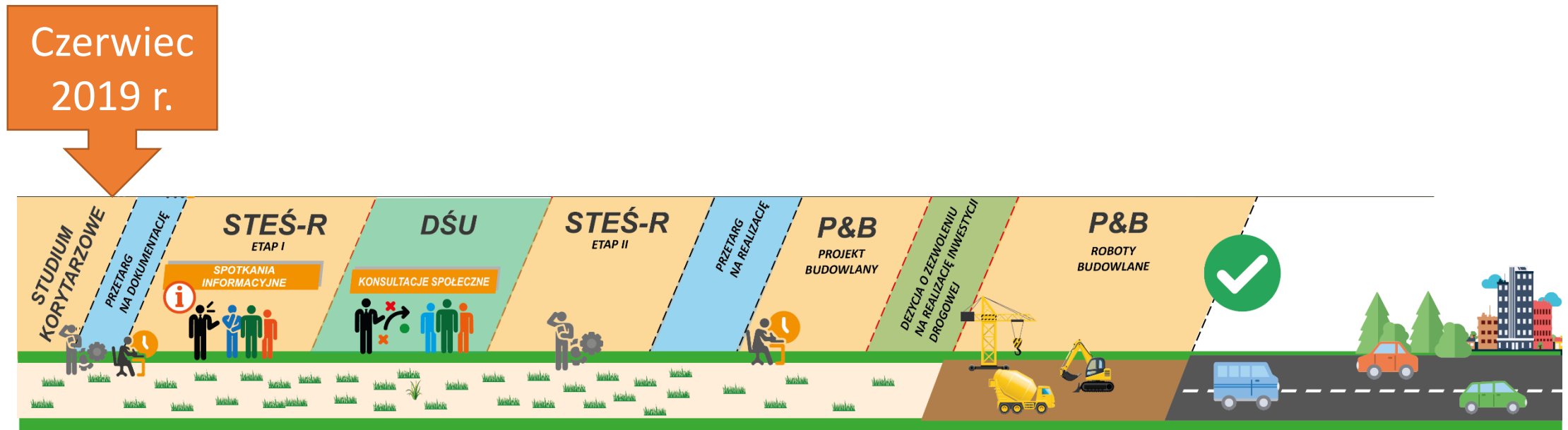


Podsumowanie i porównanie korytarzy drogi ekspresowej S10



- Wariant 1 korytarza** – długość 119 km, 9 węzłów, koszt 5,8 mld PLN, jednostkowy 48,6 mln/km,
- Wariant 2 korytarza** – długość 128 km, 11 węzłów, koszt 6,1 mld PLN, jednostkowy 47,6 mln/km,
- Wariant 3 korytarza** – długość 100 km, 8 węzłów, koszt 4,7 mld PLN, jednostkowy 47,3 mln/km,
- Wariant 4 korytarza** – długość 112 km, 8 węzłów, koszt 5,4 mld PLN, jednostkowy 47,8 mln/km,
- Wariant najkorzystniejszy** – długość 100 km, 8 węzłów, koszt 4,7 mld PLN, jednostkowy 47,3 mln/km.

Dane z czerwca 2019 r. – etap zakończenia Studium Korytarzowego



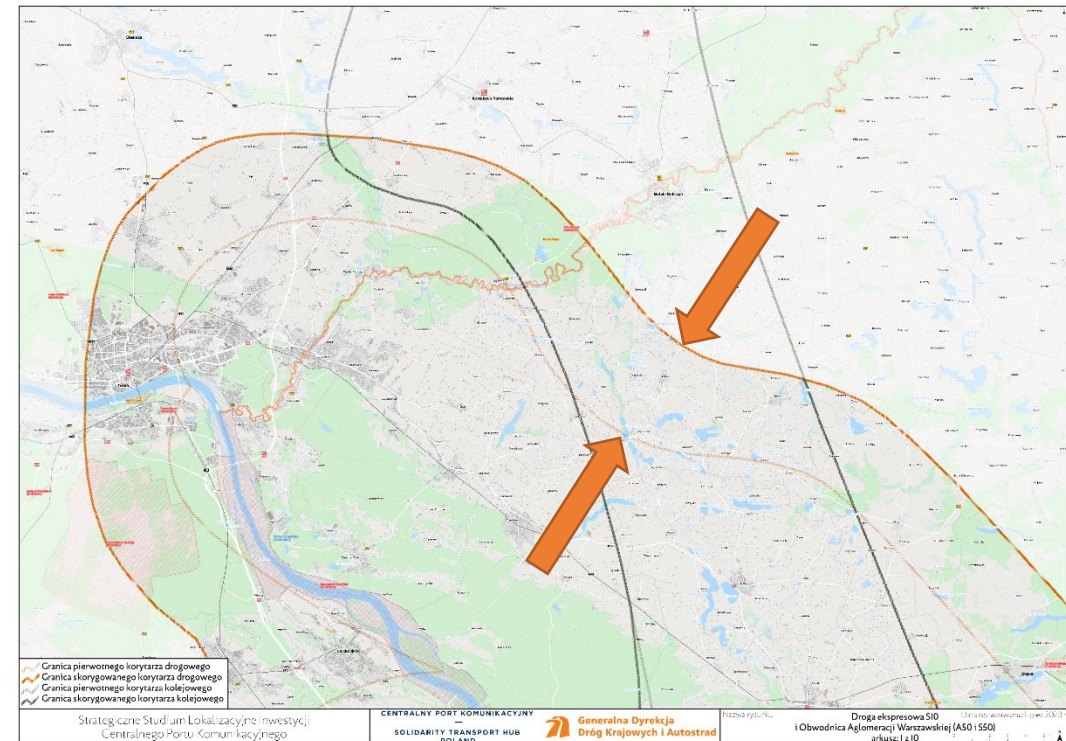
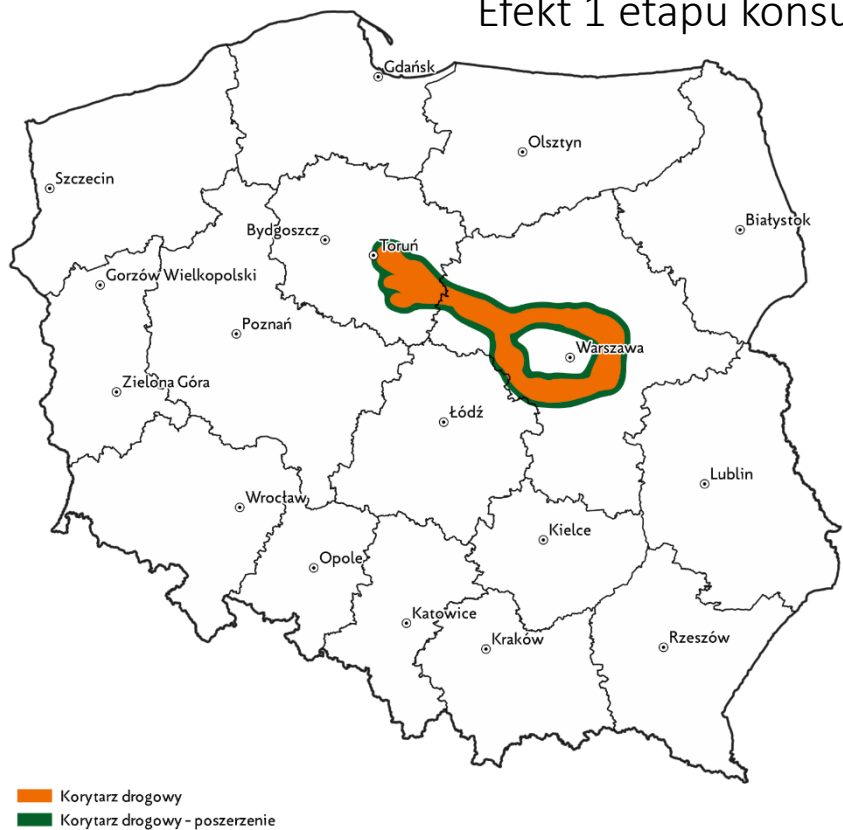
Strategiczne Studium Lokalizacyjne Inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego



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 S10 w sąsiedztwie Torunia



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 **drogi ekspresowej S10** łączącej Obwodnicę Aglomeracji Warszawskiej z autostradą A1
- Budowa **Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej** w ciągu autostrady A50 i drogi ekspresowej S50, przebiegającej w bezpośrednim sąsiedztwie Centralnego Portu Komunikacyjnego
- 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 S10 na odcinku autostrada A1 - Obwodnica Aglomeracji Warszawskiej (S50)

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

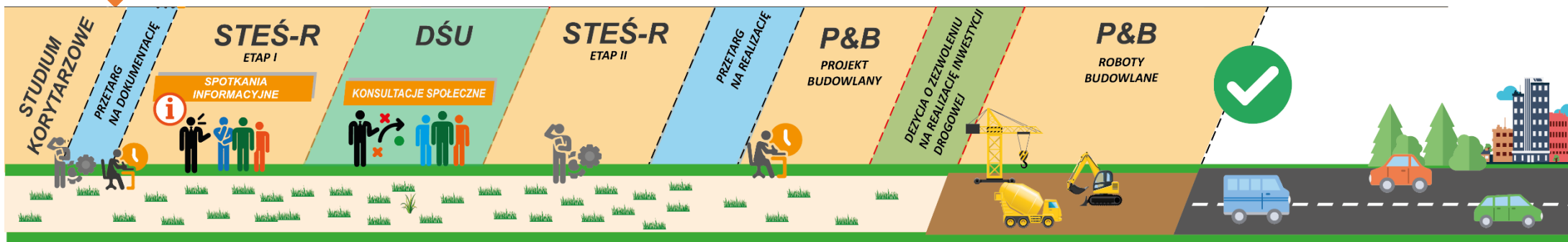
- inwentaryzacja środowiskowa, zabytki, kolizje, projekty wszystkich branż,
- precyzyjna lokalizacja nieruchomości objętych inwestycją i jej oddziaływaniem,
- spotkania informacyjne z mieszkańcami, wymagane uzgodnienia z interesariuszami,
- raport oddziaływania na środowisko i konsultacje społeczne na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