

**INFORMACJA  
DOTYCZĄCA  
PRAC PRZYGOTOWAWCZYCH  
DLA  
BUDOWY DRÓG EKSPRESOWYCH i WYLOTÓW  
DRÓG KRAJOWYCH Z WARSZAWY  
W RAMACH  
WARSZAWSKIEGO WĘZŁA TRANSPORTOWEGO  
W ZWIĄZKU Z ORGANIZACJĄ W POLSCE  
MISTRZOSTW EUROPY W PIŁCE NOŻNEJ EURO 2012**

**Warszawa maj 2007r.**

## **WPROWADZENIE**

W związku z organizacją w Polsce Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej EURO 2012, celem zapewnienia sprawnego dojazdu do Warszawy oraz szybkich i bezpiecznych powiązań głównie pomiędzy poszczególnymi dzielnicami, w ramach Warszawskiego Węzła Transportowego, jak również dla powiązań pomiędzy miastami, w których prowadzone będą rozgrywki piłkarskie, powinny być zrealizowane niżej wymienione inwestycje drogowe.

### **I. Ekspresowa Obwodnica Warszawy, którą tworzą następujące drogi ekspresowe:**

#### **Droga ekspresowa S2:**

- odcinek **węzeł Konotopa – węzeł Puławska** wraz z łącznikiem z węzłem MPL Okęcie i węzłem Marynarska (S79),
- odcinek **węzeł Puławska – węzeł Lubelska**;

#### **Droga ekspresowa S8:**

- odcinek **węzeł Konotopa – węzeł Powązkowska – węzeł Marki (ul. Piłsudskiego)**
  - pododcinek **węzeł Konotopa – węzeł Powązkowska**,
  - pododcinek **węzeł Powązkowska – węzeł Marki (ul. Piłsudskiego)**;

#### **Droga ekspresowa S17:**

- odcinek **Warszawa (węzeł Zakręt) – Garwolin**
  - pododcinek **węzeł Marki (ul. Piłsudskiego) – węzeł Zakręt – węzeł Lubelska**.

### **II. Wyloty dróg ekspresowych i pozostałych dróg krajowych:**

#### **Droga ekspresowa S7:**

- odcinek **Płońsk (S 10) – Warszawa (S 8)**
  - pododcinek **węzeł Czosnów – węzeł Kiełpin – węzeł z Trasą Armii Krajowej**;

#### **Droga ekspresowa S8:**

- odcinek **węzeł Opacz - węzeł Paszków** wraz z drogą nr 7 w węźle Magdalenka
- odcinek **węzeł Drewnica – węzeł Radzymin**;

### **Droga ekspresowa S17:**

- odcinek **Warszawa (węzeł Zakręt) – Garwolin**
  - pododcinek **węzeł Lubelska – Garwolin** wraz z obwodnicą **Kołbieli** w ciągu dróg nr S17 i 50;

### **Droga krajowa nr 61:**

- odcinek **przejście przez Legionowo**;
- odcinek **Legionowo – Zegrze**;
- odcinek **Zegrze – Serock**;
- odcinek **obwodnica Serocka**;

### **Droga krajowa nr 79:**

- odcinek **ul. Energetyczna w Piasecznie – Góra Kalwaria** wraz z obwodnicą **Góry Kalwarii** w ciągu dróg nr 50 i 79.

## **III. Pozostałe zadania**

### **Autostrada A2**

- odcinek **węzeł Lubelska – Siedlce**
  - pododcinek **węzeł Lubelska – Siedlce** (z wyłączeniem obwodnicy **Mińska Maz.**)
  - pododcinek **obwodnica Mińska Mazowieckiego**

### **Droga ekspresowa S7**

- odcinek **Olsztynek (S 51) – Płońsk (S 10)**
  - pododcinek **gr. woj. warmińsko-mazurskiego - Płońsk**
  - pododcinek **obwodnica Płńska**
- odcinek **Płońsk (S 10) – Warszawa (S 8)**
  - pododcinek **Płońsk – Czosnów**
- odcinek **Magdalenka – obwodnica Grójca**
- odcinek **obwodnica Grójca**
- odcinek **Grójec – Białobrzegi**
- odcinek **Białobrzegi – Jedlińsk**
- odcinek **Radom (Jedlińsk) – Jędrzejów**
  - pododcinek **obwodnica Radomia**
  - pododcinek **Radom – Skarżysko Kamienna**

### **Droga ekspresowa S8**

- odcinek **Piotrków Tryb. - Warszawa**

- pododcinek **gr.woj. łódzkiego – Radziejowice**
- pododcinek **węzeł Radziejowice**
- pododcinek **Radziejowice – węzeł Paszków**
- odcinek **Radzymin – Wyszaków**
- odcinek **Wyszaków – Białystok**
  - pododcinek **Wyszaków – gr. woj. podlaskiego**

### **Droga ekspresowa S17**

- odcinek **Garwolin – Kurów**
  - pododcinek **Garwolin – gr.woj.lubelskiego**

Wstępny harmonogram prac przygotowawczych wraz z ich aktualnym stanem oraz wstępny harmonogram realizacji robót ze wskazaniem możliwych zagrożeń, dla w/w poszczególnych elementów Warszawskiego Węzła Drogowego są następujące:

# **EKSPRESOWA OBWODNICA WARSZAWY**

## **DROGA S2 (POŁUDNIOWA OBWODNICA WARSZAWY)**

- odcinek węzeł KONOTOPA – węzeł PUŁAWSKA WRAZ Z ŁĄCZNIKIEM Z WĘZŁEM MPL OKĘCIE I WĘZŁEM MARYNARSKA (S 79)**
- odcinek węzeł PUŁAWSKA-węzeł LUBELSKA**

## **BUDOWA DROGI EKSPRESOWEJ S-2 w WARSZAWIE**

### **ODCINEK węzeł KONOTOPA – węzeł PUŁAWSKA WRAZ Z ODCINKIEM węzeł LOTNISKO – węzłem MARYNARSKA (S 79)**

#### **OPIS ZADANIA**

Zadanie od roku 2006 ujęte w planie zadań inwestycyjnych GDDKiA O/WA (*źródło: Rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie ustalenia Programu rzeczowo – finansowego dla inwestycji drogowych realizowanych z wykorzystaniem środków Krajowego Funduszu Drogowego, Dz.U.nr 28 z dn. 20 lutego 2007 r.*)

Podstawowym celem tego przedsięwzięcia jest powiązanie planowanych dróg ekspresowych S7 i S8 oraz autostrady A2 z portem lotniczym Okęcie, które to powiązanie drogowe realizowane jest w oparciu o Porozumienie z dnia 19 lutego 2004 r. w sprawie realizacji infrastruktury okołolotniskowej w związku z budową Terminala 2 w Porcie Lotniczym Warszawa Okęcie im. Fryderyka Chopina.

Realizacja celu nastąpi w ramach budowy drogi ekspresowej S2 na odcinku węzeł Konotopa–węzeł Puławska (ok. 15 km) oraz rozszerzenia zadania o budowę odcinka drogi ekspresowej ( ok. 5 km), prowadzonej po śladzie trasy N-S, doprowadzającej ruch poprzez węzeł „Lotnisko” i węzeł „Międzynarodowy Port Lotniczy Okęcie” do portu lotniczego Okęcie i dochodzącej do ulicy Marynarskiej w węzle „Marynarska”. W ramach zadania przewiduje się również budowę właściwego wzajemnego powiązania komunikacyjnego przyległych do dróg ekspresowych obszarów.

#### **GLÓWNE PARAMETRY TECHNICZNE**

Klasa drogi	- S (droga ekspresowa)
Przekrój poprzeczny	- 2 x 3 (z wyjątkami), szerokość pasa ruchu 3,5 m.

Trasa na odcinku węzeł Konotopa – węzeł Puławska z podstawowym układem drogowym powiązana będzie poprzez następujące węzły:

- w. KONOTOPA z autostradą A2 oraz Trasą Armii Krajowej S8 Konotopa-Piłsudskiego (Marki),
- w. AL. JEROZOLIMSKIE z istniejącą ulicą Al. Jerozolimskie (droga wojewódzka nr 719 Warszawa-Żyrardów),
- w. OPACZ z projektowaną drogą ekspresową S7 i S8 Salomea – Wolica (przełożenie drogi krajowej nr 7 Warszawa-Kraków-Chyżne i drogi krajowej nr 8 Wrocław-Warszawa) – projekt węzła ujęty w opracowaniu trasy Salomea - Wolica
- w. AL.KRAKOWSKA z istniejącą ulicą Al. Krakowska (droga krajowa nr 7 Warszawa-Kraków-Chyżne),
- w. LOTNISKO z projektowaną drogą ekspresową S79,
- w. PUŁAWSKA z istniejącą ulicą Puławską (droga krajowa nr 79 Warszawa-Kozienice).

Natomiast na odcinku węzeł Lotnisko-węzeł Marynarska trasa powiązana będzie z podstawowym układem drogowym poprzez następujące węzły:

- w. LOTNISKO zlokalizowany w ciągu S2 (POW)
- w. MPL OKĘCIE - powiązanie z Międzynarodowym Portem Lotniczym
- w. MARYNARSKA z istniejącą ulicą Marynarską (droga krajowa Nr 7)

## **HARMONOGRAM PRAC PRZYGOTOWAWCZYCH I REALIZACJI - AKTUALNY STAN**

### dla Części I (Etap I) dokumentacji obejmującej odcinki:

- a. *odcinek ul. Poleczki od ul. Osmańskiej do ul. Wirażowej (z wiaduktem nad linią kolejową i drogą ekspresową) -1b*
- b. *odcinek ul. Wirażowej od Poleczki do powiązania z układem drogowym lotniska w rejonie węzła „M P L Okęcie” -1c*

- Decyzje o ustaleniu lokalizacji (z rygiorem) uzyskano w dniu – 29.12.2005 r.

- Wykup gruntów:

#### etap I/1:

W pasie drogowym jest **18 działek**, dla **18 działek** – prawo do terenu, z czego **17 działek** nabyto aktami notarialnymi. U Wojewody jest wniosek dotyczący stwierdzenia nabycia przez Skarb Państwa **1 działki**.

#### etap I/2:

W pasie drogowym jest **181 działek**, dla **181 działek** – prawo do terenu, z czego **33 działki** nabyto aktami notarialnymi, u Wojewody są złożone wnioski dotyczące **94 działek**, w tym wywłaszczeniowe dla **35 działek**, o stwierdzenie nabycia własności przez Skarb Państwa dla **14 działek**, o ustanowienie trwałego zarządu dla **44 działek**.

- Oddział w Warszawie uzyskał pozwolenie na budowę etapu I/1 w dniu **26.10.2006r.** (decyzja stała się ostateczna 20.11.2006 r.), etapu I/2 w dniu **22.01.2007r.** (decyzja stała się ostateczna 15.02.2007 r.), w oparciu o które realizowane są roboty przez konsorcjum firm **DTP Terrassement, Warszawskie Przedsiębiorstwo Mostowe MOSTY S.A. i Przedsiębiorstwo Budowy Dróg i Mostów Sp. z o.o. Mińsk Mazowiecki**. Przekazanie placu budowy nastąpiło 19 grudnia 2006r. Polecenie rozpoczęcia robót wydano 26 stycznia 2007r.

- Realizacja robót budowlanych - **12.2006 r. - 09.2007 r.**

### dla Części II (Etap II) dokumentacji obejmującej odcinki:

- a. *droga ekspresowa w korytarzu rezerwowanym dla trasy N-S (S79) na odc. od węzła „MPL Okęcie” do ul. Poleczki – 1a*
- b. *droga ekspresowa w korytarzu rezerwowanym dla trasy N-S(S79) na odcinku od ulicy Poleczki do węzła „Lotnisko” -2b*
- c. *droga ekspresowa w korytarzu rezerwowanym dla trasy N-S (S79) na odcinku od węzła „M P L Okęcie” do węzła „Marynarska” -2a*
- d. *droga ekspresowa w korytarzu rezerwowanym dla Południowej Obwodnicy Warszawy (S2) na odcinku węzeł „Lotnisko” – węzeł „Puławska” -2c/3*

- W oparciu o złożony w dniu 26.10.2006 r. wniosek do Wojewody Mazowieckiego, toczy się postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Przewidywany termin uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach - maj 2007 r.

- Decyzję o ustaleniu lokalizacji drogi (z rygiorem) uzyskano w dniu 29.12.2005 r. dla odcinków 1a,2a,2b (decyzja stała się ostateczna z dniem 21.04.2006 r.) oraz w dniu 25.04.2006 r. dla odcinka -2c/3 (decyzja stała się ostateczna z dniem 15.12.2006 r.)



- Wykup terenu:  
etap II/1:  
W pasie drogowym jest **131 działek**, dla **129 działek** – prawo do terenu, z czego **74 działek** nabyto aktami notarialnymi, u Wojewody są złożone wnioski dotyczące **73 działek**, w tym wywłaszczeniowe dla **35 działek**, o stwierdzenie nabycia własności przez S.P. dla **10 działek**, o ustanowienie trwałego zarządu dla **28 działek**.  
Brak prawa do terenu dla **2 działek** – termin 30.04.2007 r.
- etap II/2:  
W pasie drogowym są **442 działki**, dla **197 działek** – prawo do terenu, z czego **153 działki** nabyto aktami notarialnymi, **10 działek** nabyto decyzją Wojewody o ustanowieniu trwałego zarządu, u Wojewody są złożone wnioski dotyczące **301 działek**, w tym wywłaszczeniowe dla **183 działek**, o stwierdzenie nabycia własności przez S.P. dla **48 działek**, o ustanowienie trwałego zarządu dla **70 działek**, dla **3 działek** uzyskano zgodę na dysponowanie terenem w formie oświadczeń właścicieli,  
Do uzyskania prawa do dysponowania terenem pozostały **303 działki**.  
Przewidywany termin uzyskania prawa do dysponowania terenem - **30.09.2007 r.**
- W trakcie opracowania jest projekt budowlany. Zakończenie prac projektowych – wrzesień 2007 r.
- Uzyskanie pozwolenia na budowę – **30.11.2007 r.**
- Realizacja robót budowlanych - **01.2008 r. - 07.2009 r.**

dla Części III (Etap III) dokumentacji obejmującej odcinek:

**a.1.** *droga ekspresowa w korytarzu rezerwowanym dla Południowej Obwodnicy Warszawy na odcinku węzeł „Konotopa” – węzeł „Opacz”-2c/1*

**a.2.** *droga ekspresowa w korytarzu rezerwowanym dla Południowej Obwodnicy Warszawy na odcinku węzeł „Opacz” – węzeł „Lotnisko”- 2c/2*

- Obecnie w przygotowaniu są materiały do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Planowany termin złożenia wniosku do Wojewody Mazowieckiego o wydanie decyzji środowiskowej - maj 2007 r. Zakładany termin uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach – listopad 2007 r.
- Decyzje o ustaleniu lokalizacji drogi (z rygiorem) odrębnie dla w/w odcinków uzyskano w dniu 11.08.2006 r. (obie decyzje nie są ostateczne z uwagi na protesty, aktualnie trwa postępowanie odwoławcze w Ministerstwie Budownictwa – przewidywany termin uzyskania klauzuli ostateczności – 15.05.2007 r.)
- Wykup terenu - w pasie drogowym jest **1045 działek**, z czego **97 działek** nabyto aktami notarialnymi; przygotowano łącznie 71 wniosków do Wojewody lecz nie zostały one złożone z uwagi na brak klauzuli ostateczności decyzji lokalizacyjnej.  
Do uzyskania prawa do dysponowania terenem pozostało **1009 działek**.  
Przewidywany termin uzyskania prawa do dysponowania terenem - **31.12.2007 r.**
- W trakcie opracowania jest projekt budowlany (z wyłączeniem odcinka od węzła Krakowska do węzła Lotnisko, kolizyjnego o dług. ok. 4km, na którym prace projektowe zostały wstrzymane do czasu podjęcia decyzji w sprawie sposobu rozwiązania kolizji planowanej rozbudowy lotniska Okęcie z drogą S2).  
Zakończenie prac projektowych – **grudzień 2007 r.**
- Uzyskanie pozwolenia na budowę - **31.03.2008 r.**

- Realizacja robót budowlanych - 04.2008 r. – 09.2010 r.

Podział na zadania oraz terminy opracowania poszczególnych odcinków dróg ekspresowych oraz dróg pozostałych zostały przyjęte w oparciu o w/w Porozumienie.

### **INFORMACJA O MOŻLIWYCH ZAGROŻENIACH**

- nie uzyskanie decyzji administracyjnych w terminach przewidzianych w harmonogramie (decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, decyzje dające prawo do terenu na cele budowlane, decyzja o pozwoleniu na budowę),
- możliwe odwołania od decyzji administracyjnych na każdym etapie postępowania oraz konieczność rozpatrzenia odwołania przez organ odwoławczy,
- nie wybudowanie kolektora w miejskiej części przebudowywanej ul. Poleczki, który stanowi odbiornik dla wód opadowych z części ul. Poleczki realizowanej na zlecenie GDDKiA,
- trudności z wyprowadzeniem osób z nabytej już aktem notarialnym nieruchomości – dotyczy to jednej nieruchomości.
- brak wiążących uzgodnień z PKP w sprawie usytuowania elementów węzła Marynarska na terenach kolejowych, rozmowy i ustalenia ze stroną kolejową są w toku
- nie ujawnione w pełni problemy z pozyskiwaniem gruntu (nieruchomości zabudowane w tym osiedle Załuski, nieruchomości będące zakładami pracy itp.).
- brak decyzji w sprawie sposobu rozwiązania kolizji planowanej rozbudowy lotniska Okęcie z Południową Obwodnicą Warszawy, W przypadku podjęcia decyzji o budowie kolizyjnego odcinka POW wg innego projektu niż dotychczas przygotowywany, wydłużenie terminu realizacji może sięgać 42 miesięcy tj. do połowy 2013 roku.

### **SZACUNKOWY KOSZT REALIZACJI**

Przewidywany koszt inwestycji szacuje się na kwotę - **2 347,8 mln zł** łącznie z pracami przygotowawczymi.

## **BUDOWA DROGI EKSPRESOWEJ S-2**

### **ODCINEK węzeł PUŁAWSKA-węzeł LUBELSKA**

#### **OPIS ZADANIA**

Aktualnie prowadzone są prace związane z przygotowaniem inwestycji zgodnie z Ustawą z dnia 10 kwietnia 2003r. (znowelizowaną Ustawą z dn. 18.10.2006 r.) o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg krajowych, tj. w zakresie opracowania kompleksowej dokumentacji projektowej, obejmującej opracowanie materiałów do wniosku o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, decyzji lokalizacyjnej, projektu budowlanego, projektu wykonawczego wraz z materiałami przetargowymi i uzyskanie decyzji administracyjnych w imieniu inwestora. Wykonawcą prac projektowych jest firma Profil Sp. z o.o.

Podstawą do w/w prac projektowych była opracowana w 2004 roku „Koncepcja programowa budowy drogi ekspresowej na odcinku Południowej Obwodnicy Warszawy od węzła Puławska do węzła Lubelska”, która została rozpatrzona i zatwierdzona na posiedzeniu Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych przy Generalnym Dyrektorsze Dróg Krajowych i Autostrad w dniu 20.09.2004r.

Projektowana droga wykorzystuje dawny korytarz rezerwowany w planach zagospodarowania przestrzennego dla autostrady A-2. Nowa trasa wprowadzona w dawny korytarz będzie pełniła rolę trasy miejskiej na parametrach drogi ekspresowej i charakteryzować się będzie licznymi niż autostrada powiązaniami z podstawowym układem ulicznym.

Ponadto, wobec ogromnej liczby protestów przeciwko budowie drogi ekspresowej, aby uzyskać akceptację społeczną dla jej przebiegu podjęto dodatkowe działania wspomagające proces lokalizacji trasy. Mając na uwadze doświadczenia państw Unii Europejskiej w tym zakresie, uznano, że najważniejszym i niezbędnym działaniem będzie opracowanie projektu koncepcyjnego parku komunikacyjnego, który zawierałby m.in. propozycję działań prospołecznych i pro-ekologicznych dla miejsc szczególnie narażonych na oddziaływania projektowanej trasy ekspresowej, jako działań wspomagających. Rozwiązania obejmują obszar w liniach rozgraniczających trasy (do realizacji przez GDDKiA) oraz rozwiązania poza liniami (jako propozycja dla samorządu). Takie opracowanie zrealizowane zostało równoległe z rozwiązaniami koncepcyjnymi trasy w 2004r.

#### **GLÓWNE PARAMETRY**

Długość odcinka – ok. 19,50 km.

Klasa drogi – S.

Przekrój dwujezdniowy – 2 x 3 pasy ruchu.

Trasa z podstawowym układem drogowym powiązana będzie poprzez następujące węzły:

- w. Puławska,
- tzw. węzeł Ursynów podzielony na dwie części Zachód i Wschód (zapewnia możliwość wjazdu i wyjazdu z obszaru Ursynowa w kierunku wschodnim i zachodnim),
- w. Przyczółkowa,
- w. Wał Miedzeszyński,
- w. Patriotów,

- węzeł Lubelska z drogą krajową nr 17 (docelowo ekspresową S-17).

W ciągu trasy pozostawione będą rezerwy pozwalające w przyszłości na realizację węzłów z trasą Czerniakowska-bis i z trasą Olszynki Grochowskiej.

Obsługa terenów przyległych odbywać się będzie wyłącznie poprzez układ ulic powiązanych z Trasą w węzłach.

Cechą charakterystyczną rozwiązań POW na przedmiotowym odcinku są długie odcinki trasy prowadzone na obiektach:

- tunel pod Ursynowem – długości ok. 2650m, prowadzony pod linią metra,
- most przez Wisłę – długości ok. 1000m,
- estakada – długości min. 1600m, prowadzona przez Mazowiecki Park Krajobrazowy.

## **HARMONOGRAM PRAC PRZYGOTOWAWCZYCH I REALIZACJI - AKTUALNY STAN**

- W oparciu o złożony w dniu 27.12.2006 r. wniosek do Wojewody Mazowieckiego, toczy się postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Przewidywany termin uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach - lipiec 2007 r.

Ponadto wstępnie przyjęty harmonogram prac dla tego zadania przewiduje:

- Złożenie wniosku o uzyskanie decyzji lokalizacyjnej - **03.2008r.**
- Uzyskanie decyzji lokalizacyjnej - **05.2008r.**
- Projekt budowlany – **05.2009r.**
- Pozwolenie na budowę - **07.2009r.**
- Realizacja **08.2009r. – 05.2012r.**

## **INFORMACJA O MOŻLIWYCH ZAGROŻENIACH**

- nie uzyskanie decyzji administracyjnych w terminach przewidzianych w harmonogramie (decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, decyzja lokalizacyjna, decyzje dające prawo do terenu na cele budowlane, decyzja o pozwoleniu na budowę),
- możliwe odwołania od decyzji administracyjnych na każdym etapie postępowania oraz konieczność rozpatrzenia odwołania przez organ odwoławczy,
- nie ujawnione w pełni problemy z pozyskiwaniem gruntu (nieruchomości zabudowane, nieruchomości będące zakładami pracy).

## **SZACUNKOWY KOSZT REALIZACJI**

Szacunkowy koszt realizacji trasy – **3.250,0 mln zł** łącznie z pracami przygotowawczymi.

## **DROGA S8** (TRASA ARMII KRAJOWEJ i TRASA TORUŃSKA)

- odcinek węzeł **KONOTOPA** – węzeł **POWĄZKOWSKA** – węzeł **MARKI**  
(ul. **PIŁSUDSKIEGO**)
  - pododcinek węzeł **KONOTOPA** – węzeł **POWĄZKOWSKA**
  - pododcinek węzeł **POWĄZKOWSKA** – węzeł **MARKI** (ul. **PIŁSUDSKIEGO**)

**BUDOWA DROGI EKSPRESOWEJ S-8 w WARSZAWIE**  
**ODCINEK węzeł KONOTOPA – węzeł POWĄŻKOWSKA – węzeł MARKI**  
**(ul. PIŁSUDSKIEGO)**  
**PODODCINEK węzeł „KONOTOPA” – węzeł „POWĄŻKOWSKA”**

## **OPIS ZADANIA**

Zadanie od roku 2006 ujęte w planie zadań inwestycyjnych GDDKiA O/WA (*źródło: Rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie ustalenia Programu rzeczowo – finansowego dla inwestycji drogowych realizowanych z wykorzystaniem środków Krajowego Funduszu Drogowego, Dz.U.nr 28 z dn. 20 lutego 2007 r.*)

Podstawowym celem przedsięwzięcia jest zapewnienie połączenia projektowanej autostrady A2 wprowadzanej do Warszawy z kierunku zachodniego z istniejącym odcinkiem trasy Armii Krajowej, drogą o klasie drogi ekspresowej. Realizacja celu nastąpi w ramach budowy drogi ekspresowej S-8 na odcinku węzeł „Konotopa” – węzeł „Prymasa Tysiąclecia”. Zakłada się również budowę właściwego wzajemnego powiązania komunikacyjnego przyległych do drogi ekspresowej obszarów.

## **GLÓWNE PARAMETRY TECHNICZNE**

Klasa - S (droga ekspresowa)

Przekrój dwujezdniowy - 3 pasy ruchu szer. 3,5 m + pas awaryjny 2,0 m

Trasa z siecią drogową powiązana będzie poprzez następujące węzły:

- w. KONOTOPA z projektowaną autostradą A2 i drogą ekspresową S-2 Południową Obwodnicą Warszawy (POW),
- w. MORY z ul. Poznańską
- w. WARSZAWSKA z ul. Warszawską / Górczewską
- w. „LAZUROWA” z ul. Lazurową klasy G
- w. „PRYMASA TYSIĄCLECIA” z Al. Prymasa Tysiąclecia

## **HARMONOGRAM PRAC PRZYGOTOWAWCZYCH I REALIZACJI - AKTUALNY STAN**

- Uzyskano decyzję nr 1345/04 z dnia 07.06.2004 r. o ustaleniu lokalizacji drogi ekspresowej „S-8” – Trasy Armii Krajowej dla I etapu realizacji – odcinek: węzeł „Konotopa” – węzeł „Lazurowa”. Decyzji został nadany rygor natychmiastowej wykonalności.
- Uzyskano decyzję nr 2286/04 z dnia 27.10.2004r. o ustaleniu lokalizacji dla II etapu realizacji na odcinku węzeł „Lazurowa” – węzeł „Prymasa Tysiąclecia” wraz z rygorem natychmiastowej wykonalności
- Wykup gruntów:
  - odcinek A: w pasie drogowym jest **315 działek**, dla **315 działek** – prawo do terenu, z czego: **194 działki** nabyto aktami notarialnymi, **88 działek** nabyto decyzjami wywłaszczeniowymi, **8 działek** nabyto decyzjami ustanawiającymi trwałą zarząd, **2 działki** nabyto decyzjami stwierdzającymi nabycie, **4 działki** – umowa dzierżawy (czasowe zajęcie – bocznicą do Huty), u Wojewody są złożone wnioski dotyczące **19**

**działek**, w tym wywłaszczeniowe dla **12 działek**, o ustanowienie trwałego zarządu dla **7 działek**.

odcinek B: W pasie drogowym jest **219 działek**, z czego: **89 działek** nabyto aktami notarialnymi, **81 działki** nabyto decyzjami wywłaszczeniowymi, **1 działkę** nabyto decyzjami ustanawiającymi trwałą zarząd, **9 działek** nabyto decyzjami stwierdzającymi nabycie, **7 działek** – umowa dzierżawy (czasowe zajęcie – bocznicą do Huty), u Wojewody są złożone wnioski dotyczące **32 działek**, w tym wywłaszczeniowe dla **26 działek**, o ustanowienie trwałego zarządu dla **8 działek**.

Do nabycia pozostało **5 działek** (termin 30.04.2007 r.)

- W oparciu o złożony w dniu 07.02.2007 r. wniosek do Wojewody Mazowieckiego, toczy się postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Przewidywany termin uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach - sierpień 2007 r. (Decyzja środowiskowa jest niezbędna do ubiegania się o dofinansowanie inwestycji ze środków finansowych UE).
- W dniu 19.10.2006 r. zostało wydane pozwolenie na budowę odcinka A - węzeł Konotopa – węzeł Lazurowa (km 1+099 – km 7+420) - (decyzja stała się ostateczna 20.11.2006 r.).
- W dniu 25.01 2007 r. zostało wydane pozwolenie na budowę odcinka B - węzeł Lazurowa – węzeł Prymasa Tysiąclecia (km 7+420 – km 11+477) - (decyzja stała się ostateczna 25.03.2007r.)
- Aktualnie trwa procedura weryfikacji przez GDDKiA Dokumentacji Przetargowej. Planowany termin przeprowadzenia procedury przetargowej na wybór wykonawcy robót - **II kwartał 2007r.**
- Realizacja robót budowlanych - **08.2007 r. – 08.2010 r.**

Z przyczyn technologicznych brak jest możliwości realizacji projektu w podziale na odcinek A, a następnie B (bilans robót ziemnych, odwodnienie trasy poprowadzonej w wykopie, bocznicą kolejową, przebudowa urządzeń obcych).

### **SZACUNKOWY KOSZT REALIZACJI**

Przewidywany koszt inwestycji szacuje się na kwotę **1 407,0 mln zł** (kwota ta uwzględnia również koszty opracowania dokumentacji i wykupów gruntów poniesione w latach 2004-2005 w ramach wydatków na prace przygotowawcze).



## **BUDOWA DROGI EKSPRESOWEJ S-8**

**ODCINEK węzeł KONOTOPA – węzeł POWĄZKOWSKA – węzeł MARKI  
(ul. PIŁSUDSKIEGO)**

**PODODCINEK węzeł POWĄZKOWSKA – węzeł MARKI (ul. Piłsudskiego)**

### **OPIS ZADANIA**

W październiku 2003r., po zakończeniu prac związanych z opracowaniem „Aktualizacji koncepcji programowej dostosowania Trasy Armii Krajowej na odcinku od miasta Marki do Al. Prymasa Tysiąclecia w Warszawie do parametrów drogi ekspresowej”, złożony został wniosek do Wojewody Mazowieckiego o odstępstwa od określonych rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 14.05.1999r. warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Po złożeniu dodatkowych wyjaśnień i uzupełnieniu dokumentów w lipcu br. Wojewoda Mazowiecki wydał postanowienie zezwalające na dokonanie odstępstw.

Aktualnie dla przedmiotowego odcinka Trasy Armii Krajowej prowadzone są prace związane z przygotowaniem inwestycji trybem ustalonym Ustawą z dnia 10 kwietnia 2003r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg krajowych (znowelizowaną w październiku 2006r.), tj. w zakresie opracowania kompleksowej dokumentacji projektowej, obejmującej opracowanie materiałów do wniosku o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, materiałów do wniosku o uzyskanie decyzji lokalizacyjnej, projektu budowlanego, projektu wykonawczego wraz z materiałami przetargowymi i uzyskanie decyzji administracyjnych w imieniu inwestora. Wykonawcą w/w dokumentacji jest biuro projektów Transprojekt – Warszawa Sp. z o.o.

### **GŁÓWNE PARAMETRY**

Długość odcinka – ok. 12,0 km.

Klasa drogi – S.

Przekrój dwujezdniowy – liczba pasów ruchu na jezdniach zasadniczych – 3 (na odcinku mostu przez Wisłę – po 2, przy dodatkowym zapewnieniu po 3 pasy ruchu dla ruchu lokalnego).

Trasa z siecią drogową powiązana będzie poprzez następujące węzły:

- w. Prymasa Tysiąclecia (zaprojektowany w ramach poprzedniego odcinka),
- zespół trzech węzłów z ulicami: Powązkowska, Broniewskiego i Marymoncką,
- w. Wisłostrada,
- zespół czterech węzłów z ulicami: Wisłostradą, Modlińską, Marywilską i Łabiszyńską,
- w. Głębocka (Nowo-Wincentego),
- węzeł Piłsudskiego w Markach z ul. Piłsudskiego.

Nastąpi niezbędne ograniczenie dostępności do drogi ekspresowej z układu lokalnego. Obsługa terenów przyległych odbywać się będzie poprzez układ ulic powiązanych z Trasą w węzłach oraz poprzez skrzyżowania z drogami zbiorczo-rozprowadzającymi (w miejscach dopuszczonych odstępstwem od warunków rozporządzenia MTiGM). Wzdłuż jezdni głównych (w sposób bezkolizyjny z nimi) zostaną poprowadzone ciągi rowerowe stanowiące uzupełnienie istniejącego układu komunikacji pieszo-rowerowej.



Zgodnie z zapisami decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia zostaną zastosowane następujące środki ograniczające do warunków normatywnych negatywny wpływ drogi na otoczenie:

- środki ochrony akustycznej: ekrany o wys. 4,5-8,0m z zagiętymi szczytami wyposażone w dyfraktory (ok. 20km) oraz ekrany półtunelowe (ok. 1,75km),
- środki ochrony wód powierzchniowych i podziemnych: rowy trawiaste, separatory grawitacyjne, zbiornik retencyjno-sedymentacyjny z przelewem,
- zieleń - nasadzenia o funkcjach ochronnych, krajobrazowych i estetycznych,
- środki ochrony stosowane na etapie realizacji robót oraz porealizacyjnie.

Przewiduje się, że teren przeznaczony pod inwestycje wyniesie ok. 175 ha.

## **HARMONOGRAM PRAC PRZYGOTOWAWCZYCH I REALIZACJI - AKTUALNY STAN**

- W dniu 31.08.2006 r. została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, która stała się ostateczna 03.10.2006r.
- Obecnie są w przygotowaniu materiały do wniosku o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji drogi. Planowany termin złożenia wniosku do Wojewody Mazowieckiego o wydanie decyzji lokalizacyjnej- **lipiec 2007r.** Zakładany termin uzyskania decyzji o ustaleniu lokalizacji drogi – **październik 2007r.**

Ponadto wstępnie przyjęty harmonogram prac dla tego zadania przewiduje:

- Opracowanie projektu budowlanego - **08.2008r.**
- Uzyskanie pozwolenia na budowę - **10.2008r.**
- Realizacja **11. 2008r. – 11.2011r.**

## **INFORMACJA O MOŻLIWYCH ZAGROŻENIACH**

- nie uzyskanie decyzji administracyjnych w terminach przewidzianych w harmonogramie (decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, decyzja lokalizacyjna, decyzje dające prawo do terenu na cele budowlane, decyzja o pozwoleniu na budowę),
- możliwe odwołania od decyzji administracyjnych na każdym etapie postępowania oraz konieczność rozpatrzenia odwołania przez organ odwoławczy,
- nie ujawnione w pełni problemy z pozyskiwaniem gruntu (nieruchomości zabudowane, nieruchomości będące zakładami pracy).

## **SZACUNKOWY KOSZT REALIZACJI**

Szacunkowy koszt realizacji trasy – **615,0 mln zł** łącznie z pracami przygotowawczymi.

## **DROGA S17**

- **odcinek WARSZAWA (węzeł ZAKRĘT) - GARWOLIN**
  - **pododcinek węzeł MARKI (ul. PIŁSUDSKIEGO) – węzeł ZAKRĘT – węzeł LUBELSKA**

## **BUDOWA DROGI EKSPRESOWEJ S-17**

**ODCINEK WARSZAWA (węzeł ZAKRĘT) - GARWOLIN**

**PODODCINEK węzeł MARKI (ul. PIŁSUDSKIEGO) – węzeł ZAKRĘT – węzeł LUBELSKA (WSCHODNIA OBWODOWA WARSZAWY)**

### **OPIS ZADANIA**

Aktualnie prowadzone są prace związane z przygotowaniem inwestycji zgodnie z Ustawą z dnia 10 kwietnia 2003r. (znowelizowaną w październiku 2006 r.) o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg krajowych, tj. w zakresie opracowania kompleksowej dokumentacji projektowej, obejmującej opracowanie materiałów do wniosku o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, decyzji lokalizacyjnej, projektu budowlanego, projektu wykonawczego wraz z materiałami przetargowymi i uzyskanie decyzji administracyjnych w imieniu inwestora. Wykonawcą prac projektowych jest firma Profil Sp. z o.o.

Trasa Wschodniej Obwodnicy Warszawy (WOW), stanowi element północno-wschodniej obwodnicy dróg ekspresowych Warszawy. Umożliwi ona połączenie wylotów dróg krajowych w kierunku Białegostoku, Terespoła i Lublina oraz poprzez Trasę Toruńską i Trasę Armii Krajowej (S-8) połączy te wyloty z autostradą A2.

Przeanalizowano następujące warianty przebiegu trasy WOW na odcinku od węzła „Piłsudskiego” (skrzyżowanie Trasy Toruńskiej z ul. Piłsudskiego w Markach) do węzła „Lubelska” (skrzyżowanie drogi nr 17 z projektowaną drogą ekspresową S2 i autostradą A2):

- **Wariant IIIA podstawowy** – przebieg wg “Studium funkcjonalno-przestrzennego przebiegu Wschodniej Obwodnicy Warszawy”. Korytarz rezerwowany w większości planów zagospodarowania przestrzennego. Przebiega przez tereny miast: Marki, Ząbki, Zielonka, Warszawa: dz. Rembertów i Wesoła, Sulejówek oraz przez gm. Wiązowna, istniejącym odcinkiem drogi krajowej nr 17;
- **Warianty 1 i 2** – różnią się od Wariantu IIIA przebiegiem po terenie Dzielnicy Wesoła;
- **Wariant 3** tzw. „samorządowy” – początkowy odcinek trasy tj. od węzła „Piłsudskiego” w Markach do ul. Mokry Ług w rejonie granicy Warszawy w Remebrtowie pokrywa się z przebiegiem wg Wariantów III A, 1, 2. Dalej przebiega wzdłuż poligonu wojskowego w Zielonce, przez tereny gminy: Halinów i Wiązowna do projektowanej autostrady A2 i dalej w kierunku zachodnim autostradą do węzła „Lubelska” gdzie łączy się z drogą S-17.

### **GLÓWNE PARAMETRY**

Długość odcinka wg wariantu:

- W III A – **19,240** km
- W 1 – **19,590** km
- W 2 – **18,920** km
- W 3 – **28,180** km,

Klasa drogi – S,

Przekrój dwujezdniowy – liczba pasów ruchu stosowna do prognozowanego ruchu – zasadniczo 2 x 3 pasy ruchu.

Dostępność ograniczona do węzłów:

w wariancie W IIIa i W1:

- „Piłsudskiego”
- „Drewnica”,
- „Zielonka”,
- „Poligon”
- „Rembertów”
- „Wesoła”
- „Zakręt”
- „Lubelska”

w wariantcie W 2: j.w. bez węzła „Wesoła”

w wariantcie W 3:

- jak w WIIIA I W1 od węzła „Piłsudskiego” do węzła „Poligon”, dalej
- „Okuniew”
- „Halinów”
- „Konik Nowy”
- „Michałówek”
- „Lubelska”

Przeprowadzona na etapie opracowywania studium techniczno-ekonomicznego, analiza ruchowa wykazała, że zrealizowanie WOW przyniosłoby znaczne korzyści ruchowe w skali całej Warszawy, a w szczególności w rejonie Grochowa, Goćławia, Rembertowa i Wesołej.

## **HARMONOGRAM PRAC PRZYGOTOWAWCZYCH I REALIZACJI - AKTUALNY STAN**

- W oparciu o złożony w dniu 25.11.2005 r. wniosek do Wojewody Mazowieckiego, toczy się postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W czerwcu 2006 r. Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny wydał postanowienie, w którym uzgadnia warianty W1 i WIIIA, zgłaszając jednocześnie dodatkowe uwarunkowania środowiskowe dla przyszłej realizacji trasy. Oddział nie wnosił zastrzeżeń do tego uzgodnienia, gdyż oba warianty są w zasadzie równorzędne z wariantem W2, głównie w zakresie powiązań komunikacyjnych dróg ekspresowych w ramach Warszawskiego Węzła Transportowego. Natomiast w dniu 6.02.2007r. Minister Środowiska w drodze postanowienia uzgodnił realizację przedmiotowego przedsięwzięcia według wariantu W3 – samorządowego. Z uwagi na przeprowadzone analizy i uzyskane oceny wszystkich wariantów oraz w aspekcie uzgodnienia PWIS, w dniu 13 lutego 2007r. Oddział w Warszawie zwrócił się do Ministra Środowiska o ponowne rozpatrzenie sprawy. Przewidywany termin uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach - **czerwiec 2007r.**

Ponadto wstępnie przyjęty harmonogram prac dla tego zadania przewiduje:

- Złożenie wniosku o uzyskanie decyzji lokalizacyjnej - **04.2008r.**
- Uzyskanie decyzji lokalizacyjnej - **07.2008r.**
- Projekt budowlany - **05.2009r.**
- Pozwolenie na budowę - **07.2009r.**
- Realizacja **10.2009r. – 11.2011r.**

## **INFORMACJA O MOŻLIWYCH ZAGROŻENIACH**

- nie uzyskanie decyzji administracyjnych w terminach przewidzianych w harmonogramie (decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, decyzja lokalizacyjna, decyzje dające prawo do terenu na cele budowlane, decyzja o pozwoleniu na budowę),
- możliwe odwołania od decyzji administracyjnych na każdym etapie postępowania oraz konieczność rozpatrzenia odwołania przez organ odwoławczy,
- nie ujawnione w pełni problemy z pozyskiwaniem gruntu (nieruchomości zabudowane, nieruchomości będące zakładami pracy, długi okres wydawania przez służby Wojewody decyzji o odszkodowania za wywłaszczone nieruchomości).

## **SZACUNKOWY KOSZT REALIZACJI**

Szacunkowy koszt realizacji trasy – **1.240,0 mln zł** łącznie z pracami przygotowawczymi.

**WYLOTY DRÓG EKSPRESOWYCH  
I POZOSTAŁYCH DRÓG KRAJOWYCH  
Z WARSZAWY**

## **DROGA S7**

- odcinek PŁOŃSK (S 10) – WARSZAWA (S 8)
  - węzeł CZOSNÓW – węzeł KIELPIN – węzeł z TRASĄ ARMII KRAJOWEJ

## **BUDOWA DROGI EKSPRESOWEJ S-7**

**ODC. węzeł „CZOSNÓW” – węzeł „KIELPIN” – węzeł z TRASĄ ARMII KRAJOWEJ (północny wylot z WARSZAWY w kierunku GDAŃSKA)**

### **OPIS ZADANIA**

W ramach opracowywania „Studium techniczno - ekonomiczno - środowiskowego północnego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 w kierunku Gdańska odcinek Czostów – Trasa Armii Krajowej w Warszawie” analizowane były następujące warianty przebiegu trasy S-7:

- **Wariant I** – długość **21,44 km**; jest wariantem wykorzystującym istniejącą infrastrukturę drogową i jego realizacja polegałaby na dostosowaniu parametrów istniejącego wylotu drogi krajowej nr 7 z Warszawy w kierunku Gdańska oraz odcinka Wisłostrady między projektowaną Trasą Mostu Północnego, a Trasą Armii Krajowej do parametrów drogi ekspresowej.
- **Wariant II** – długość **22,21 km** (z odcinkowymi wariantami przebiegu na terenie dzielnicy Warszawa Bielany: **IIA** - długości **22,84 km** i **IIC** - długości **22,21 km**) jest wariantem zapisanym od wielu lat w różnych dokumentach planistycznych, w tym w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego i studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego. **Wariant IIB** (długość **22,82 km**) do wejścia w teren Lotniska Bemowo jest wariantem prowadzonym zgodnie z wariantem II, przy czym w rejonie przejścia przez teren Lotniska Bemowo odchodzi od wariantu II w kierunku zachodnim i w Lesie Bemowskim włącza się do wariantu III. **Jest to wariant nowy, który nie był analizowany we wcześniejszych opracowaniach.**

#### **Ocena wariantu:**

**IIB** – rozwiązanie jest alternatywą w stosunku do istniejącego rozwiązania wylotu drogi nr 7 z Warszawy w kierunku Gdańska; **bardzo dobrze, wręcz „modelowo” wpisuje się w układ drogowy Warszawy**, bezpośrednio powiązany z Trasą Mostu Północnego i ul. Nowolazurową; spełnia wszystkie warunki techniczne dla dróg ekspresowych i zapewnia najlepsze warunki ruchu; wydaje się być możliwy do zaakceptowania przez zarządzającego lotniskiem Babice (Bemowo) przy zachowaniu obecnych standardów użytkowych lotniska; zapewnia dogodne połączenia z obsługiwany zagospodarowaniem przestrzennym; wg opinii przyrodników wariant „nie powinien być wybrany” (co jednak nie oznacza nie należy go wyeliminować). **Jest to wariant, który w analizie wielokryterialnej został oceniony jako najlepszy i z tego względu w wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, złożonym do Mazowieckiego Urzędu Wojewódzkiego, został wskazany jako wariant preferowany przez GDDKiA. Wariant ten uzyskał również pozytywną opinię Urzędu Miasta St. Warszawy.**

- **Wariant III** – długość **21,87 km**, jest wariantem rozważanym we wcześniejszych opracowaniach studialnych.
- **Wariant IV** – (z odcinkowymi wariantami **IVA, IVB i IVC**, o długości odpowiednio - **26,15 km, 27,04 km, 26,95 km**) jest wariantem wykorzystującym koncepcję poprowadzenia projektowanej drogi ekspresowej wzdłuż wału przeciwpowodziowego rzeki Wisły na terenie miasta i gminy Łomianki, natomiast na terenie Radiowa i Chomiczówki (dzielnica Warszawa Bielany) oraz dzielnicy Warszawa Bemowo warianty prowadzone są śladem wariantu II.



- **Wariant V** – długość **28,05 km**, w tym odcinek po istniejącej Wisłostradzie **3,6km** - jest wariantem przeniesionym z opracowania „**Samorządowa Trasa Nadwiślańska – studium przebiegu drogi S-7 na odcinku Kazuń – węzeł Trasy Mostu Północnego z Trasą NS w Warszawie**” wykonanym z inicjatywy Miasta i Gminy Łomianki.

**Komisja Oceny Projektów Inwestycyjnych przy Generalnym Dyrektorsze Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (Protokół nr 36/2006 z dnia 13.12.2006r.) rekomendowała do przedłożenia Wojewodzie Mazowieckiemu w materiałach do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach - wariant IIB, II i III, ze wskazaniem na wariant IIB, jako budzący najmniejsze kontrowersje.**

## **GLÓWNE PARAMETRY**

Klasa drogi – S.

Przekrój dwujezdniowy – przekrój - 2 jezdnie po 3 pasy ruchu + pas awaryjny

Dostępność całkowicie ograniczona (tylko poprzez węzły).

## **HARMONOGRAM PRAC PRZYGOTOWAWCZYCH I REALIZACJI - AKTUALNY STAN**

- W oparciu o złożony w dniu 18.01.2007 r. wniosek do Wojewody Mazowieckiego, toczy się postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Przewidywany termin uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach - **lipiec 2007 r.**

Ponadto wstępnie przyjęty harmonogram prac dla tego zadania przewiduje:

- Złożenie wniosku o uzyskanie decyzji lokalizacyjnej - **08.2008r.**
- Uzyskanie decyzji lokalizacyjnej - **11.2008r.**
- Projekt budowlany - **08.2009r.**
- Pozwolenie na budowę - **10.2009r.**
- Realizacja **11. 2009r. – 05.2012r.**

## **INFORMACJA O MOŻLIWYCH ZAGROŻENIACH**

- nie uzyskanie decyzji administracyjnych w terminach przewidzianych w harmonogramie (decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, decyzja lokalizacyjna, decyzje dające prawo do terenu na cele budowlane, decyzja o pozwoleniu na budowę),
- możliwe odwołania od decyzji administracyjnych na każdym etapie postępowania oraz konieczność rozpatrzenia odwołania przez organ odwoławczy,
- nie ujawnione w pełni problemy z pozyskiwaniem gruntu (nieruchomości zabudowane, nieruchomości będące zakładami pracy, długi okres wydawania przez służby Wojewody decyzji o odszkodowania za wywłaszczone nieruchomości).

## **SZACUNKOWY KOSZT REALIZACJI**

Szacunkowy koszt realizacji trasy – **2.250,0 mln zł** łącznie z pracami przygotowawczymi (dla wariantu IIB - preferowanego na etapie ubiegania się o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach).

## **DROGA S8**

- odcinek węzeł Opacz – węzeł PASZKÓW wraz z powiązaniem z drogą krajową NR 7 w węźle MAGDALENKA
- odcinek węzeł DREWNICA (MARKI) – węzeł RADZYMIN

## **BUDOWA DROGI EKSPRESOWEJ S-8**

**ODCINEK węzeł „Opacz” – węzeł „PASZKÓW” wraz z powiązaniem z drogą krajową NR 7 w węzle „MAGDALENKA”**

### **OPIS ZADANIA**

Zadanie od roku 2006 ujęte w planie zadań inwestycyjnych GDDKiA O/WA (*źródło: Rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie ustalenia Programu rzeczowo – finansowego dla inwestycji drogowych realizowanych z wykorzystaniem środków Krajowego Funduszu Drogowego, Dz.U.nr 28 z dn. 20 lutego 2007 r.*)

Podstawowym celem jest zrealizowanie nowego przebiegu dróg ekspresowych S7 i S8 w zakresie funkcjonowania warszawskiego węzła drogowego, będącego wynikiem wzajemnych ustaleń pomiędzy Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad i Władzami Warszawy. Z uwagi na konieczność zapewnienia spójności i wzajemnych powiązań wewnętrznego układu komunikacyjnego Warszawy z planowanymi w jej obrębie drogami ekspresowymi niezbędna jest między innymi budowa przedmiotowej drogi, która stanowić będzie łącznik pomiędzy drogami ekspresowymi S7, S8 i Południową Obwodnicą Warszawy (POW), a miejskim układem komunikacyjnym poprzez powiązanie drogą łącznikową od węzła Opacz poprzez węzeł Salomea z węzłem Łopuszańska.

### **GLÓWNE PARAMETRY TECHNICZNE**

Klasa drogi	- S (droga ekspresowa)
Przekrój poprzeczny	- 2x3 bądź 2x2 pasy ruchu każdy szerokości 3,5 m (w zależności od odcinka,

Trasa z siecią drogową powiązana będzie poprzez następujące węzły:

- w. SALOMEA – z Al. Jerozolimskimi stanowiącymi włączenie trasy do układu komunikacyjnego Warszawy,
- w. OPACZ - z planowaną drogą ekspresową S7, S8, S2 – POW (wspólny przebieg) w kierunku Konotopy (węzeł A2) i POW w kierunku Okęcia,
- w. SOKOŁOWSKA – z istniejącą ulicą Sokołowską łączącą gminy Raszyn i Michałowice,
- w. JANKI MAŁE z istniejącą drogą krajową nr 8,
- w. MAGDALENKA z istniejącą drogą wojewódzką 721.

### **HARMONOGRAM PRAC PRZYGOTOWAWCZYCH I REALIZACJI - AKTUALNY STAN**

Część I – odcinek zlokalizowany poza granicami Miasta St. Warszawy

od granicy opracowania dla drogi Nr 8 tj. od węzła „Paszków” oraz od granicy opracowania dla drogi Nr 7 tj. od węzła „Magdalena” do granicy administracyjnej miasta Warszawy (z wyłączeniem węzła „Opacz” znajdującym się w opracowaniu S2 POW)

- Decyzję o ustaleniu lokalizacji drogi (z rygorem) uzyskano w dniu 03.03.2006 r. (decyzja stała się ostateczna z dniem 29.09.2006 r.)
- Wykup terenu - w pasie drogowym jest **858 działek**, z czego **204 działki** nabyto aktami notarialnymi; u Wojewody są złożone wnioski dotyczące **78 działek**, w tym wywłaszczeniowe dla **48 działek**, o stwierdzenie nabycia własności przez Skarb Państwa dla **5 działek**, o ustanowienie trwałego zarządu dla **25 działek**.

Do uzyskania prawa do dysponowania terenem pozostało **654 działek**. Przewidywany termin uzyskania prawa do dysponowania terenem - **31.03.2008 r.**

- W oparciu o złożony w dniu 5.04.2007 r. wniosek do Wojewody Mazowieckiego, toczy się postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Przewidywany termin uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach - **sierpień 2007 r.**
- W trakcie opracowania jest projekt budowlany. Zakończenie prac projektowych – **październik 2007r.**
- Uzyskanie pozwolenia na budowę - **05.2008 r.**

#### Część II – odcinek zlokalizowany w granicach Miasta St. Warszawy

od granicy administracyjnej Warszawy za węzłem „Opacz” do węzła „Salomea” włącznie, z granicą opracowania przed węzłem „Łopuszańska”

- W oparciu o złożony w dniu 5.04.2007 r. wniosek do Wojewody Mazowieckiego, toczy się postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Przewidywany termin uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach - **sierpień 2007 r.**
- W oparciu o złożony w dniu 27.07.2005 r. wniosek do Wojewody Mazowieckiego, toczy się postępowanie w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji drogi. Przewidywany termin uzyskania decyzji o ustaleniu lokalizacji drogi - **maj 2007 r.**
- Wypuk terenu - w pasie drogowym jest ok. **173 działek**  
Przewidywany termin uzyskania prawa do dysponowania terenem - **31.05.2008 r.**

Ponadto wstępnie przyjęty harmonogram prac dla tego zadania przewiduje:

- Opracowanie projektu budowlanego - **04.2008 r.**
- Uzyskanie pozwolenia na budowę - **07.2008 r.**

Realizacja robót budowlanych na całym zadaniu (w oparciu o procedurę przetargową planowaną do przeprowadzenia w okresie 04.2008 – 09.2008r.) planowana jest w okresie **10.2008 r. – 05.2011 r.**

#### **INFORMACJA O MOŻLIWYCH ZAGROŻENIACH**

- nie uzyskanie decyzji administracyjnych w terminach przewidzianych w harmonogramie (decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, decyzja lokalizacyjna, decyzje dające prawo do terenu na cele budowlane, decyzja o pozwoleniu na budowę),
- możliwe odwołania od decyzji administracyjnych na każdym etapie postępowania oraz konieczność rozpatrzenia odwołania przez organ odwoławczy,
- nie ujawnione w pełni problemy z pozyskiwaniem gruntu (nieruchomości zabudowane, nieruchomości będące zakładami pracy).

#### **SZACUNKOWY KOSZT REALIZACJI**

Przewidywany koszt inwestycji szacuje się na kwotę **672,8** mln zł łącznie z pracami przygotowawczymi.

## **BUDOWA DROGI EKSPRESOWEJ S-8** **ODCINEK węzeł DREWNICA (MARKI) – węzeł RADZYMIN**

### **OPIS ZADANIA**

W ramach opracowywanego **Studium techniczno – ekonomiczno - środowiskowego północnego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-8 w kierunku Białegostoku na odcinku od projektowanej Wschodniej Obwodnicy Warszawy (droga S17) do obwodnicy Radzimina** analizowane były następujące przebiegi trasy S-8:

**Wariant I** – przebiega po nowym śladzie przez teren miast: Zielonka, Marki, Kobyłka i gminy Radzymin. Długość - 12,78 km.

Projektowana droga, początkowo biegnie przez tereny zurbanizowane, pomiędzy zabudową miasta Marki i Zielonka, a następnie przecina duży kompleks lasów Nadleśnictwa Drewnica. W dalszym przebiegu droga prowadzona jest przez tereny rolne. W rejonie ul.Bolesława Chrobrego omija od wschodu zabudowę miejscowości Nadma, odgina się w kierunku zachodnim i prowadzona jest skrajem dużego kompleksu leśnego Ciemne, pozostawiając po stronie zachodniej zabudowę miejscowości Słupno i włącza się w początek istniejącej obwodnicy Radzimina. Wariant ten nawiązuje do korytarzy rezerwowanych w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego

**Wariant II (tzw. samorządowy)** - Długość - 13,46 km. Różni się od Wariantu I przebiegiem na terenie gminy Radzymin (od węzła „Drewnica” do miejscowości Nadma przebieg jest wspólny dla wszystkich analizowanych wariantów).

Od miejscowości Nadmą w kierunku północnym trasa prowadzona jest przez środek kompleksu leśnego Ciemne i po zachodnim obrzeżu miejscowości Ciemne na estakadzie przecina Staw Pod Łabędziem, włączając się w obwodnicę Radzimina (przed skrzyżowaniem z drogą nr 635).

**Wariant IIa** - Przebieg w zasadzie taki sam jak w wariacie II. Zróżnicowanie występuje w rejonie obwodnicy Radzimina i dotyczy powiązań Radzimina z trasą S-8. W wariacie IIa nie przewiduje się węzła na trasie S-8 z ul. J. Piłsudskiego w m Ciemne, której przebieg i funkcja pozostaną wg stanu istniejącego.

**Wariant III** – Długość - 13,76 km. Podobnie jak w Wariantach I i II różni się przebiegiem na terenie gminy Radzymin. Od miejscowości Nadma w kierunku północnym trasę poprowadzono przez tereny rolne po wschodniej stronie wsi Kozłówek, następnie w pasie pomiędzy dwoma kompleksami leśnymi Ciemne i Nowy Janków, dalej przez wschodni obszar miejscowości Ciemne, włączając w obwodnicę Radzimina w rejonie miejscowości Dybów- Kolonia.

W analizie wielokryterialnej porównano warianty trasy z uwzględnieniem ocen: techniczno-ruchowej, przestrzennej, społecznej, środowiskowej, ekonomicznej, wykorzystania istniejącej obwodnicy Radzimina.

Jak pokazują wyniki oceny wielokryterialnej, warianty IIa, III i II uzyskały bardzo podobne wyniki. Na posiedzenia Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych przy Generalnym Dyrektorzem Dróg Krajowych i Autostrad, uwzględniając wyniki analizy wielokryterialnej, uzyskując opinie oraz stanowiska władz samorządowych i zainteresowanych stron m.in. Naleśnictwa Drewnica **jako rozwiązanie preferowane na**

etapie ubiegania się o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach uznano przebieg trasy wg wariantu III.

## **GŁÓWNE PARAMETRY**

Długość odcinka – 12,78 km ÷ 13,76 km (w zależności od wariantu)

Klasa drogi – S

Przekrój – docelowy przekrój normalny 2/3 (dwie jezdnie po trzy pasy ruchu i pas awaryjny)

Dostępność całkowicie ograniczona (tylko przez węzły).

## **HARMONOGRAM PRAC PRZYGOTOWAWCZYCH I REALIZACJI - AKTUALNY STAN**

- Obecnie są w przygotowaniu materiały do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Planowany termin złożenia wniosku do Wojewody Mazowieckiego o wydanie decyzji środowiskowej - **maj 2007r.** Zakładany termin uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach – **październik 2007r.**

Ponadto wstępnie przyjęty harmonogram prac dla tego zadania przewiduje:

- Złożenie wniosku o uzyskanie decyzji lokalizacyjnej - **10.2008r.**
- Uzyskanie decyzji lokalizacyjnej - **01.2009r.**
- Projekt budowlany - **11.2009r.**
- Pozwolenie na budowę - **01.2010r.**
- Realizacja **04.2010r. – 05.2012r.**

## **INFORMACJA O MOŻLIWYCH ZAGROŻENIACH**

- nie uzyskanie decyzji administracyjnych w terminach przewidzianych w harmonogramie (decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, decyzja lokalizacyjna, decyzje dające prawo do terenu na cele budowlane, decyzja o pozwoleniu na budowę),
- możliwe odwołania od decyzji administracyjnych na każdym etapie postępowania oraz konieczność rozpatrzenia odwołania przez organ odwoławczy,
- nie ujawnione w pełni problemy z pozyskiwaniem gruntu (nieruchomości zabudowane, nieruchomości będące zakładami pracy, długi okres wydawania przez służby Wojewody decyzji o odszkodowania za wywłaszczone nieruchomości).

## **SZACUNKOWY KOSZT REALIZACJI**

Szacunkowy koszt realizacji trasy – **661,0 mln zł** łącznie z pracami przygotowawczymi.

## **DROGA S17**

- **odcinek WARSZAWA (węzeł ZAKRĘT) - GARWOLIN**
  - **pododcinek węzeł LUBELSKA – GARWOLIN wraz z obwodnicą KOŁBIELI w ciągu dróg nr S17 i 50**

## **BUDOWA DROGI EKSPRESOWEJ S-17**

**ODCINEK WARSZAWA (węzeł ZAKRĘT) - GARWOLIN**

**PODODCINEK węzeł LUBELSKA – GARWOLIN wraz z budową obwodnicy  
ODCINEK KOŁBIELI w ciągu dróg nr S17 i 50**

### **OPIS ZADANIA**

Przedsięwzięcie polega na rozbudowie istniejącej jednojezdniowej drogi krajowej nr 17 do parametrów klasy S na odcinku od węzła Lubelska do początku obwodnicy Garwolina o łącznej długości ok. 29,7 km. W ramach tego zadania przewidziano także budowę dwupoziomowych węzłów drogowych, przejazdów poprzecznych, przejścia dla dużych zwierząt. Dobudowa drugiej jezdni projektowana jest po stronie prawej. Wzdłuż drogi ekspresowej projektowana jest dodatkowo droga dla obsługi ruchu lokalnego, po której prowadzona będzie także komunikacja autobusowa.

Ponadto przedsięwzięcie obejmuje również budowę dwujezdniowej obwodnicy Kołbieli w ciągu drogi ekspresowej S17 (długości ok. 6,2km), która ze względów technicznych, ruchowych i konieczności zapewnienia właściwych powiązań musi być budowana łącznie z jednojezdniową obwodnicą Kołbieli w ciągu drogi krajowej nr 50 (długości ok. 12km).

### **GLÓWNE PARAMETRY**

Długość odcinka: 47,9 km, w tym obwodnica Kołbieli po drodze S17 – 6,2 km, a po drodze 50 – 12,0 km.

Klasa drogi – S lub GP (obwodnica Kołbieli po drodze nr 50)

Przekrój dwujezdniowy:

- 2 jezdnie po 2 pasy ruchu, każdy szerokości 3,5 m (z rezerwą pod 3 pas od węzła Lubelska do Kołbieli) - dla S17
- 1 jezdnia, pas ruchu szerokości 3,5 m - dla DK nr 50 obwodnica Kołbieli

Dostępność całkowicie ograniczona (tylko poprzez węzły).

### **HARMONOGRAM PRAC PRZYGOTOWAWCZYCH I REALIZACJI - AKTUALNY STAN**

- Obecnie są w przygotowaniu materiały do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Planowany termin złożenia wniosku do Wojewody Mazowieckiego o wydanie decyzji środowiskowej - **lipiec 2007r.** Zakładany termin uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach – **listopad 2007r.**

Ponadto wstępnie przyjęty harmonogram prac dla tego zadania przewiduje:

- Złożenie wniosku o uzyskanie decyzji lokalizacyjnej - **11.2008r.**
- Uzyskanie decyzji lokalizacyjnej - **02.2009r.**
- Projekt budowlany - **12.2009r.**
- Pozwolenie na budowę - **02.2010r.**
- Realizacja **03.2010r. – 05.2012r.**



## **INFORMACJA O MOŻLIWYCH ZAGROŻENIACH**

- nie uzyskanie decyzji administracyjnych w terminach przewidzianych w harmonogramie (decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, decyzja lokalizacyjna, decyzje dające prawo do terenu na cele budowlane, decyzja o pozwoleniu na budowę),
- możliwe odwołania od decyzji administracyjnych na każdym etapie postępowania oraz konieczność rozpatrzenia odwołania przez organ odwoławczy,
- nie ujawnione w pełni problemy z pozyskiwaniem gruntu (nieruchomości zabudowane, nieruchomości będące zakładami pracy, długi okres wydawania przez służby Wojewody decyzji o odszkodowania za wywłaszczone nieruchomości).

## **SZACUNKOWY KOSZT REALIZACJI**

Szacunkowy koszt realizacji trasy – ok. **1.100 mln zł** łącznie z pracami przygotowawczymi.

## **DROGA krajowa nr 61**

- odcinek przejście przez **LEGIONOWO**
- odcinek **LEGIONOWO – ZEGRZE (DW 631)**
- odcinek **ZEGRZE – SEROCK**
- odcinek **OBWODNICA SEROCKA**

# PRZEBUDOWA DROGI KRAJOWEJ NR 61

## ODCINEK przejście przez LEGIONOWO

### OPIS ZADANIA

Przedsięwzięcie polega na rozbudowie istniejącej jednojezdniowej drogi krajowej nr 61 do dwujezdniowej drogi klasy G na odcinku od miejscowości Jabłonna do miejscowości Michałów-Reginów, długości ok. 4,5 km wraz z przebudową wiaduktu nad linią kolejową (w ramach odcinka II).

Powiązania przebudowywanego odcinka drogi krajowej nr 61 z drogami publicznymi zapewnione będzie poprzez jednopoziomowe skrzyżowania oraz rozbudowany układ równoległych dróg dojazdowych. Całe zadanie zostało podzielone na 3 odcinki. Przebudowa wiaduktu wraz z budową bezpośrednich dojazdów (odcinek II dł. 0,8 km) warunkuje rozpoczęcie robót na pozostałych odcinkach.

### GLÓWNE PARAMETRY

Klasa drogi – G,

Przekrój dwujezdniowy – 2 x 2 pasy ruchu.

Dostępność ograniczona do skrzyżowań

### HARMONOGRAM PRAC PRZYGOTOWAWCZYCH I REALIZACJI - AKTUALNY STAN

Dla odcinka I od km 18+140 do km 19+515

- Decyzję o ustaleniu lokalizacji drogi uzyskano w dniu 13.09.2005 r. Decyzja stała się ostateczna z dniem 30.01.2006 r., co pozwoliło Oddziałowi na rozpoczęcie procesu wykupu gruntów.
- Wykup terenu - **20 działek** nabyto aktami notarialnymi; u Wojewody są złożone wnioski dotyczące **25 działek**, w tym wywłaszczeniowe dla 25 działek, uzyskano zgody na czasowe zajęcie dla 30 działek, do uzyskania zgody na 104 działki. Przewidywany termin uzyskania prawa do dysponowania terenem - **31.12.2007 r.**
- W oparciu o złożony w dniu 13.02.2007r. wniosek do Prezydenta Legionowa, toczy się postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Przewidywany termin uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach - **czerwiec 2007 r.**
- W trakcie opracowania jest projekt budowlany. Zakończenie prac projektowych – **grudzień 2007 r.**

Ponadto wstępnie przyjęty harmonogram prac dla tego zadania przewiduje:

- Uzyskanie pozwolenia na budowę - **02.2008 r.**
- Realizacja - **04.2008r. – 11.2009r.**

Dla odcinka II od km 19+515 do km 20+390

Zadanie od roku 2006 ujęte w planie zadań inwestycyjnych GDDKiA O/WA (źródło: Rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie ustalenia Programu rzeczowo – finansowego dla inwestycji drogowych realizowanych z wykorzystaniem środków Krajowego Funduszu Drogowego, Dz.U.nr 28 z dn. 20 lutego 2007 r.)

- Pozwolenie na budowę (z rygiem natychmiastowej wykonalności) wydane w dniu 25.01.2007r. nie jest prawomocne, wpłynęły odwołania.
- Oddział uruchomił procedurę przetargową na wybór wykonawcy robót (otwarcie ofert - 15.05.2007 r.) oraz nadzór inwestorski (otwarcie ofert - 25.05.2007 r.)
- Planowane rozpoczęcie robót: **Czerwiec 2007 r.** Zakończenie: do **30 września 2009 r.**

#### Dla odcinka III od km 20+390 do km 22+620

- W oparciu o złożony w dniu 13.02.2007r. wniosek do Prezydenta Legionowa, 28.04.2006r. uzyskano decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach.

Ponadto wstępnie przyjęty harmonogram prac dla tego zadania przewiduje:

- W opracowaniu są materiały do wniosku o uzyskanie decyzji o ustaleniu lokalizacji drogi. Złożenie wniosku o uzyskanie decyzji lokalizacyjnej - **06.2007r.**
- Uzyskanie decyzji lokalizacyjnej - **09.2007r.**
- Projekt budowlany - **06.2008r.**
- Pozwolenie na budowę - **08.2008r.**
- Realizacja - **10.2008r. – 10.2010r.**

## **INFORMACJA O MOŻLIWYCH ZAGROŻENIACH**

### Odcinek II

- Odwołania od decyzji Wojewody o niezwłoczne zajęcie nieruchomości działek nr 3/1; 13/3; 135 - Sprawy w WSA. (wywłaszczenia).
- Dla rozpoczęcia budowy jest konieczne przełożenie światłowodu relacji GWŁ Legionowo-GWŁ Białobrzegi. Na budowę linii należy uzyskać pozwolenie na budowę. Przybliżona data uzyskania pozwolenia na budowę – 30.06.2007 r.

## **SZACUNKOWY KOSZT REALIZACJI**

Szacunkowy koszt realizacji trasy – ok. **145,0 mln zł** łącznie z pracami przygotowawczymi.

# **PRZEBUDOWA DROGI KRAJOWEJ NR 61 ODCINEK LEGIONOWO – ZEGRZE (DW 631)**

## **OPIS ZADANIA**

Przedsięwzięcie polega na rozbudowie istniejącej jednojezdniowej drogi krajowej nr 61 do dwujezdniowej drogi klasy GP na odcinku od 22+620 do 29+680 długości 4,3 km. Powiązania przebudowywanego odcinka drogi krajowej nr 61 z drogami publicznymi zapewnione będzie poprzez jednopoziomowe skrzyżowania oraz układ dróg dojazdowych.

## **GLÓWNE PARAMETRY**

Klasa drogi – GP,  
Przekrój dwujezdniowy – 2 x 2 pasy ruchu.  
Dostępność ograniczona do skrzyżowań

## **HARMONOGRAM PRAC PRZYGOTOWAWCZYCH I REALIZACJI - AKTUALNY STAN**

Wstępnie przyjęty harmonogram prac dla tego zadania przewiduje:

- Złożenie wniosku o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach - **12.2007r.**
- Uzyskanie decyzji lokalizacyjnej o środowiskowych uwarunkowaniach - **03.2008r.**
- Złożenie wniosku o uzyskanie decyzji lokalizacyjnej - **11.2008r.**
- Uzyskanie decyzji lokalizacyjnej – **02.2009r.**
- Projekt budowlany – **10.2009r.**
- Uzyskanie pozwolenia na budowę - **12.2009r.**
- Realizacja **04.2010 – 10.2011**

## **INFORMACJA O MOŻLIWYCH ZAGROŻENIACH**

- nie uzyskanie decyzji administracyjnych w terminach przewidzianych w harmonogramie (decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, decyzja lokalizacyjna, decyzje dające prawo do terenu na cele budowlane, decyzja o pozwoleniu na budowę),
- możliwe odwołania od decyzji administracyjnych na każdym etapie postępowania oraz konieczność rozpatrzenia odwołania przez organ odwoławczy,
- nie ujawnione w pełni problemy z pozyskiwaniem gruntu (nieruchomości zabudowane, nieruchomości będące zakładami pracy, długi okres wydawania przez służby Wojewody decyzji o odszkodowania za wywłaszczone nieruchomości).

## **SZACUNKOWY KOSZT REALIZACJI**

Szacunkowy koszt realizacji trasy – ok. **142,0 mln zł** łącznie z pracami przygotowawczymi.

# **PRZEBUDOWA DROGI KRAJOWEJ NR 61**

## **ODCINEK ZEGRZE – SEROCK**

### **OPIS ZADANIA**

Zadanie od roku 2006 ujęte w planie zadań inwestycyjnych GDDKiA O/WA (*źródło: Rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie ustalenia Programu rzeczowo – finansowego dla inwestycji drogowych realizowanych z wykorzystaniem środków Krajowego Funduszu Drogowego, Dz.U.nr 28 z dn. 20 lutego 2007 r.*)

Przedsięwzięcie polega na rozbudowie istniejącej jednojezdniowej drogi krajowej nr 61 do dwujezdniowej drogi klasy GP na odcinku od km 33+800 do km 36+600, długości 2,8 km.

Powiązania przebudowywanego odcinka drogi krajowej nr 61 z drogami publicznymi zapewnione będzie poprzez budowę węzła dwupoziomowego i skrzyżowań jednopoziomowych oraz rozbudowany układ równoległych dróg dojazdowych. Przewiduje się budowę 2-ch kładek dla pieszych.

### **GLÓWNE PARAMETRY**

Klasa drogi – GP,

Przekrój dwujezdniowy – 2 x 2 pasy ruchu.

Dostępność ograniczona do skrzyżowań

### **HARMONOGRAM PRAC PRZYGOTOWAWCZYCH I REALIZACJI - AKTUALNY STAN**

- W dniu 15.02.2007 r. zostało wydane pozwolenie na budowę
- Aktualnie trwa procedura weryfikacji Dokumentacji Przetargowej. Planowany termin przeprowadzenia procedury przetargowej na wybór wykonawcy robót – **czerwiec 2007r.**
- Realizacja robót - **09.2007 – 2008r.**

### **SZACUNKOWY KOSZT REALIZACJI**

Szacunkowy koszt realizacji trasy – ok. **44,3 mln zł** łącznie z pracami przygotowawczymi.

## **BUDOWA DROGI KRAJOWEJ NR 61** **ODCINEK obwodnica SEROCKA**

### **OPIS ZADANIA**

Przedsięwzięcie polega na budowie nowej drogi dwujezdniowej klasy GP na odcinku od km 35+888 do km 42+880, długości 7,0 km.. Powiązanie z układem dróg publicznych odbywać się będzie poprzez budowę 3-ch węzłów oraz rozbudowę układu równoległych dróg dojazdowych. Przewiduje się budowę trzech przejazdów oraz dwóch skrzyżowań na prawoskrętny.

### **GŁÓWNE PARAMETRY**

Klasa drogi – GP,  
Przekrój dwujezdniowy – 2 x 2 pasy ruchu.  
Dostępność ograniczona do węzłów

### **HARMONOGRAM PRAC PRZYGOTOWAWCZYCH I REALIZACJI - AKTUALNY STAN**

- Decyzję o ustaleniu lokalizacji drogi uzyskano w dniu 9.05.2006r. Decyzja stała się ostateczna z dniem 6.07.2006r., co pozwoliło Oddziałowi na rozpoczęcie procesu wykupu gruntów.
- Wykup terenu - w pasie drogowym jest ok. **245 działek; 9 działek** nabyto aktami notarialnymi oraz uzyskano prawo do dysponowania terenem na podstawie decyzji administracyjnych w stosunku do **2 działek**. Przewidywany termin uzyskania prawa do dysponowania terenem – **lipiec 2008r.**
- W trakcie opracowania jest projekt budowlany. Zakończenie prac projektowych – **sierpień 2007r.**

Ponadto wstępnie przyjęty harmonogram prac dla tego zadania przewiduje:

- Uzyskanie pozwolenia na budowę - **09.2008r.**
- Realizacja **10.2008r. – 11.2010r.**

### **SZACUNKOWY KOSZT REALIZACJI**

Szacunkowy koszt realizacji trasy – ok. **173,0 mln zł** łącznie z pracami przygotowawczymi.

## **DROGA krajowa nr 79**

odcinek **skrzyżowanie z ul. Energetyczną w PIASECZNIKU – GÓRA  
KALWARIA** wraz z obwodnicą Góry Kalwarii w ciągu dróg nr 50 i 79



## **PRZEBUDOWA DROGI KRAJOWEJ NR 79**

**ODCINEK skrzyżowanie z ul. Energetyczną w PIASECZNIE – GÓRA KALWARIA wraz z budową obwodnicy Góry Kalwarii w ciągu dróg nr 50 i 79**

### **OPIS ZADANIA**

Przedsięwzięcie polega na rozbudowie istniejącej jednojezdniowej drogi krajowej nr 79 do dwujezdniowej drogi klasy GP na odcinku od skrzyżowania z ul. Energetyczną w Piasecznie do Góry Kalwarii oraz budowie dwujezdniowej obwodnicy Góry Kalwarii w ciągu dróg krajowych nr 79 i 50. Wzdłuż drogi nr 79, stosownie do potrzeb wynikających z istniejącego zagospodarowania, projektowana jest dodatkowo droga dla obsługi ruchu lokalnego.

Powiązania z drogami publicznymi:

na odcinku do przebudowy:

- węzeł z drogą wojewódzką nr 721 (ul. Okulickiego)
- węzeł z drogą powiatową nr 01316 (ul. Chyliczkowska)
- jednopoziomowe skrzyżowanie z ul. Żeromskiego (niepełne relacje)
- węzeł z drogą wojewódzką nr 722 (ul. Sportowa)
- jednopoziomowe skrzyżowania z drogami wojewódzkimi nr 873 i nr 734
- jednopoziomowe skrzyżowania z drogami powiatowymi nr 01325 i 01315, nr 01318, oraz 01313 i 01317
- przejazd nad drogą krajową nr 79 w ciągu ul. Sportowej w m. Baniocha

na nowobudowanym odcinku obwodnicy:

- 2 węzły z istniejącą drogą krajową nr 79 Warszawa-Góra Kalwaria
- węzeł z istniejącą drogą krajową nr 50 Płońsk-Grójec-Mińsk Mazowiecki

Pozostałe drogi przecinające obwodnicę zaprojektowane są jako dwupoziomowe skrzyżowania bez możliwości zjazdu na projektowaną drogę. W ten sposób w ciągu obwodnicy zrealizowanych będzie 7 skrzyżowań (przejazdów).

### **GLÓWNE PARAMETRY**

Długość odcinka: 22,4 km

Klasa drogi – GP,

Przekrój dwujezdniowy – 2 x 2 pasy ruchu.

### **HARMONOGRAM PRAC PRZYGOTOWAWCZYCH I REALIZACJI - AKTUALNY STAN**

- Decyzje o ustaleniu lokalizacji drogi (z rygiorem) uzyskano w dniu 03.03.2006 r. (decyzja stała się ostateczna z dniem 29.09.2006 r.)
- Wykup terenu - w pasie drogowym jest **896 działek**, z czego **2 działki** nabyto aktami notarialnymi. Do uzyskania prawa do dysponowania terenem pozostało **894 działki**. Przewidywany termin uzyskania prawa do dysponowania terenem - **31.12.2008 r.**
- W trakcie opracowania jest projekt budowlany. Zakończenie prac projektowych – **czerwiec 2008 r.**
- Uzyskanie pozwolenia na budowę - **02.2009 r.**
- Realizacja - **03.2009r. – 06.2011r.**

## **INFORMACJA O MOŻLIWYCH ZAGROŻENIACH**

- nie uzyskanie decyzji administracyjnych w terminach przewidzianych w harmonogramie (decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, decyzje dające prawo do terenu na cele budowlane, decyzja o pozwoleniu na budowę),
- możliwe odwołania od decyzji administracyjnych na każdym etapie postępowania oraz konieczność rozpatrzenia odwołania przez organ odwoławczy,
- nie ujawnione w pełni problemy z pozyskiwaniem gruntu (nieruchomości zabudowane, nieruchomości będące zakładami pracy).
- Brak zabezpieczenia finansowego na wykup terenu

## **SZACUNKOWY KOSZT REALIZACJI**

Szacunkowy koszt realizacji trasy – ok. **544,0 mln zł**, łącznie z pracami przygotowawczymi.

## **POZOSTAŁE ZADANIA**

## **AUTOSTRADA A2**

### **– odcinek węzeł LUBELSKA – SIEDLCE**

- pododcinek **węzeł LUBELSKA – SIEDLCE** (z wyłączeniem obwodnicy Mińska Mazowieckiego)
- pododcinek **OBWODNICA MIŃSKA MAZOWIECKIEGO**

## **BUDOWA AUTOSTRADY A2**

**ODCINEK węzeł LUBELSKA – SIEDLCE** (z wyłączeniem obwodnicy Mińska Mazowieckiego)

### **OPIS ZADANIA**

W ramach przedsięwzięcia wybudowany zostanie odcinek autostrady o długości 48,0 km, obejmujący budowę dwupoziomowych, bezkolizyjnych węzłów drogowych - 3 szt, dwupoziomowych bezkolizyjnych przejazdów na przecięciu autostrady z drogami poprzecznymi, budowę wzdłuż trasy dróg obsługujących przyległe tereny, włączonych do istniejącego układu komunikacyjnego oraz zapewniających utrzymanie ciągłości ruchu na istniejącej sieci dróg przeciętej autostradą, budowę obiektów inżynierskich w ciągu i nad autostradą (mostów, estakad, wiaduktów, przejazdów gospodarczych, przejść dla zwierząt), przepustów pod autostradą, przepustów pod innymi drogami budowanymi bądź przebudowywanymi w ramach inwestycji, miejsc obsługi podróżnych (MOP).

Ponadto zostanie wykonana przebudowa dróg istniejących pod kątem przystosowania do układu komunikacyjnego związanego z autostradą i zapewniających utrzymanie ciągłości ruchu na istniejącej sieci dróg przeciętej autostradą, sieci trakcyjnej linii PKP w miejscach kolizji z autostradą, urządzeń: energetycznych, teletechnicznych, melioracyjnych, sieci gazowych, instalacji wodociągowych i kanalizacyjnych w miejscach kolizji z autostradą.

### **GŁÓWNE PARAMETRY**

Klasa drogi – A,

Przekrój dwujezdniowy – 2 x 2 pasy ruchu o szer. 3,75m; pas dzielący szer. 12,5m z przewidzianą rezerwą na trzeci pas ruchu; pas awaryjny – 3,0m

Dostępność ograniczona do węzłów

### **HARMONOGRAM PRAC PRZYGOTOWAWCZYCH I REALIZACJI - AKTUALNY STAN**

Wstępnie przyjęty harmonogram prac dla tego zadania przewiduje:

- Złożenie wniosku o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach - **05.2008r.**
- Uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach - **09.2008r.**
- Złożenie wniosku o uzyskanie decyzji lokalizacyjnej - **05.2009r.**
- Uzyskanie decyzji lokalizacyjnej – **08.2009r.**
- Projekt budowlany – **02.2011r.** (podstawowa dokumentacja techniczna – 02.2010r.)
- Uzyskanie pozwolenia na budowę - **04.2011r.**
- Realizacja - **05.2011 - 11.2013r.**

### **INFORMACJA O MOŻLIWYCH ZAGROŻENIACH**

- nie uzyskanie decyzji administracyjnych w terminach przewidzianych w harmonogramie (decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, decyzja lokalizacyjna, decyzje dające prawo do terenu na cele budowlane, decyzja o pozwoleniu na budowę),
- możliwe odwołania od decyzji administracyjnych na każdym etapie postępowania oraz konieczność rozpatrzenia odwołania przez organ odwoławczy,

- nie ujawnione w pełni problemy z pozyskiwaniem gruntu (nieruchomości zabudowane, nieruchomości będące zakładami pracy, długi okres wydawania przez służby Wojewody decyzji o odszkodowania za wywłaszczone nieruchomości).

## **SZACUNKOWY KOSZT REALIZACJI**

Szacunkowy koszt realizacji trasy – ok. **1.855,0 mln zł** łącznie z pracami przygotowawczymi.

# **BUDOWA AUTOSTRADY A2** **ODCINEK OBWODNICA MIŃSKA MAZOWIECKIEGO**

## **OPIS ZADANIA**

Obwodnica Mińska Mazowieckiego będzie rozpoczynać się od wyłączenia z istniejącej DK nr 2 poprzez rondo w rejonie Choszczówki Rudzkiej. Koniec obwodnicy będzie na węźle Ryczołek. Trasa, za wyjątkiem łącznika o przekroju jednojezdniowym długości ok. 400m, przebiega w korytarzu planowanej autostrady A2 na parametrach autostradowych. Zjazd będzie pełnił rolę tymczasową do momentu włączenia obwodnicy do ciągu autostradowego Świecko – Terespol. Powiązanie przyszłej autostrady z terenem przyległym zaprojektowano poprzez węzły Arynów, Lotnisko (skomunikowanie planowanego lotniska w Mińsku Mazowieckim z Warszawą ) i Ryczołek. Na obwodnicy zlokalizowane są 3 węzły, 13 przejazdów, 1 most z przejściem dla dużych zwierząt oraz 2 MOP -y. Urządzenia ochrony środowiska – ekrany akustyczne, separatory, piaskowniki, uszczelnienia geomembraną.

## **GŁÓWNE PARAMETRY**

Długość odcinka - 20,8 km

Klasa drogi – A,

Przekrój dwujezdniowy – 2 x 2 pasy ruchu (linie rozgraniczające do układu docelowego  
2x3 pasy ruchu)

Dostępność ograniczona do węzłów

## **HARMONOGRAM PRAC PRZYGOTOWAWCZYCH I REALIZACJI - AKTUALNY STAN**

- W dniu **2.10.2006r.** została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach.
- Obecnie są w przygotowaniu materiały do wniosku o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji drogi. Planowany termin złożenia wniosku do Wojewody Mazowieckiego o wydanie decyzji lokalizacyjnej- **lipiec 2007r.** Zakładany termin uzyskania decyzji o ustaleniu lokalizacji drogi – **październik 2007r.**

Ponadto wstępnie przyjęty harmonogram prac dla tego zadania przewiduje:

- Opracowanie projektu budowlanego - **08.2008r.**
- Uzyskanie pozwolenia na budowę - **10.2008r.**
- Realizacja **11.2008 – 11.2010r.**

## **INFORMACJA O MOŻLIWYCH ZAGROŻENIACH**

- nie uzyskanie decyzji administracyjnych w terminach przewidzianych w harmonogramie (decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, decyzje dające prawo do terenu na cele budowlane, decyzja o pozwoleniu na budowę),
- możliwe odwołania od decyzji administracyjnych na każdym etapie postępowania oraz konieczność rozpatrzenia odwołania przez organ odwoławczy,
- nie ujawnione w pełni problemy z pozyskiwaniem gruntu (nieruchomości zabudowane, nieruchomości będące zakładami pracy).

## **SZACUNKOWY KOSZT REALIZACJI**

Szacunkowy koszt realizacji trasy – ok.**685,0 mln zł** łącznie z pracami przygotowawczymi.

## **Droga ekspresowa S7**

- **odcinek Olsztynek (S 51) – Płońsk (S 10)**
  - pododcinek gr. woj. warmińsko-mazurskiego - Płońsk
  - pododcinek obwodnica Płońska
  
- **odcinek Płońsk (S 10) – Warszawa (S 8)**
  - pododcinek Płońsk – Czosnów
  
- **odcinek Magdalenka – obwodnica Grójca**
  
- **odcinek obwodnica Grójca**
  
- **odcinek Grójec – Białobrzegi**
  
- **odcinek Białobrzegi – Jedlińsk**
  
- **odcinek Radom (Jedlińsk) – Jędrzejów**
  - pododcinek obwodnica Radomia
  - pododcinek Radom – Skarżysko Kamienna



## **DROGA EKSPRESOWA S7**

**ODCINEK OLSZTYNEK (S51) – PŁOŃSK (S10)**

**PODODCINEK GR.WOJ. WARMIŃSKO – MAZURSKIEGO - PŁOŃSK**

### **OPIS ZADANIA**

Przebudowa drogi na odcinku o długości 72km do parametrów drogi ekspresowej polega przede wszystkim na realizacji drugiej jezdni oraz likwidacji skrzyżowań kolizyjnych.

Przewiduje się budowę 12 węzłów i 19 przecięć dwupoziomowych z drogami poprzecznymi.

Projektuje się również 6 obwodnic o łącznej długości 20 km dla następujących miejscowości położonych wzdłuż obecnego przebiegu drogi: Uniszki Zawdzkie, Modła, Wiśniewo, Żurominek, Mdzewo oraz wspólna obwodnica dla Strzegowa i Unierzyża.

### **GŁÓWNE PARAMETRY**

Klasa drogi – S,

Przekrój dwujezdniowy – 2 jezdnie po dwa pasy ruchu 3,5 m + pas rozdziału - 4,0m + pas awaryjny - 2,5m

### **HARMONOGRAM PRAC PRZYGOTOWAWCZYCH I REALIZACJI - AKTUALNY STAN**

Wstępnie przyjęty harmonogram prac dla tego zadania przewiduje:

- Złożenie wniosku o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach - **08.2007r.**
- Uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach - **11.2007r.**
- Złożenie wniosku o uzyskanie decyzji o ustaleniu lokalizacji drogi - **12.2008r.**
- Uzyskanie decyzji o ustaleniu lokalizacji drogi – **03.2009r.**
- Opracowanie projektu budowlanego – **01.2010r.**
- Uzyskanie pozwolenia na budowę - **03.2010r.**
- Realizacja **04.2010r.– 05.2012r.**

### **INFORMACJA O MOŻLIWYCH ZAGROŻENIACH**

- nie uzyskanie decyzji administracyjnych w terminach przewidzianych w harmonogramie (decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, decyzja lokalizacyjna, decyzje dające prawo do terenu na cele budowlane, decyzja o pozwoleniu na budowę),
- możliwe odwołania od decyzji administracyjnych na każdym etapie postępowania oraz konieczność rozpatrzenia odwołania przez organ odwoławczy,
- nie ujawnione w pełni problemy z pozyskiwaniem gruntu (nieruchomości zabudowane, nieruchomości będące zakładami pracy, długi okres wydawania przez służby Wojewody decyzji o odszkodowania za wywłaszczone nieruchomości).

### **SZACUNKOWY KOSZT REALIZACJI**

Szacunkowy koszt realizacji trasy – ok. **1.512 mln zł** łącznie z pracami przygotowawczymi.

**DROGA EKSPRESOWA S7**  
**ODCINEK OLSZTYNEK (S51) – PŁOŃSK (S10)**  
**PODODCINEK OBWODNICA PŁOŃSKA**

**OPIS ZADANIA**

Zadanie od roku 2006 ujęte w planie zadań inwestycyjnych GDDKiA O/WA (*źródło: Rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie ustalenia Programu rzeczowo – finansowego dla inwestycji drogowych realizowanych z wykorzystaniem środków Krajowego Funduszu Drogowego, Dz.U.nr 28 z dn. 20 lutego 2007 r.*)

Przedsięwzięcie polega na rozbudowie istniejącej obwodnicy Płońska na drodze krajowej nr 7 do parametrów drogi klasy S (ekspresowej) na odcinku długości 4,7 km. W ramach zadania zostaną wykonane:

- 2 węzły drogowe (węzeł Płońsk, węzeł Poświętne)
- dobudowana druga jezdnia (na odcinku jednojezdniowym)
- zbudowane drogi równoległe

**GLÓWNE PARAMETRY**

Klasa drogi – S,

Przekrój dwujezdniowy – 2 x 2 pasy ruchu o szer. 3,5 m oraz pas dzielący o szer. 5,0 m

Dostępność ograniczona do węzłów.

**HARMONOGRAM PRAC PRZYGOTOWAWCZYCH I REALIZACJI -  
AKTUALNY STAN**

- W dniu 19.12.2006 r. zostało wydane pozwolenie na budowę
- Aktualnie trwa procedura weryfikacji Dokumentacji Przetargowej. Planowany termin przeprowadzenia procedury przetargowej na wybór wykonawcy robót – **czerwiec 2007r.**
- Realizacja robót - **09.2007 – 2009r.**

**SZACUNKOWY KOSZT REALIZACJI**

Szacunkowy koszt realizacji trasy – ok. **145,8 mln zł** łącznie z pracami przygotowawczymi.

**DROGA EKSPRESOWA S7**  
**ODCINEK PŁOŃSK (S10) – WARSZAWA (S8)**  
**PODODCINEK PŁOŃSK - CZOSNÓW**

**OPIS ZADANIA**

Przebudowa istniejącej dwujezdniowej drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej o długości 34 km.

Przewiduje się następujące roboty:

- wzmocnienie konstrukcji istniejących jezdni do obciążenia 115 kN/oś
- budowę 4 węzłów drogowych oraz budowę 6 nowych przejazdów nad trasą S7 w ciągach dróg przecinających drogę ekspresową,
- budowę dróg zbiorczo-rozprowadzających o nawierzchni bitumicznej pomiędzy węzłami oraz budowę dróg dojazdowych,
- przebudowy obiektów inżynierskich na klasę A.

**GŁÓWNE PARAMETRY**

Klasa drogi – S ,

Przekrój dwujezdniowy – 2 x 2 pasy ruchu szer. 3,5 m, pas dzielący - 5,0 m (razem z opaskami); pasy awaryjne- 2,5 m

Dostępność ograniczona do węzłów.

**HARMONOGRAM PRAC PRZYGOTOWAWCZYCH I REALIZACJI - AKTUALNY STAN**

Wstępnie przyjęty harmonogram prac dla tego zadania przewiduje:

- Złożenie wniosku o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach - **03.2008r.**
- Uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach - **07.2008r.**
- Złożenie wniosku o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji drogi - **10.2009r.**
- Uzyskanie decyzji o ustaleniu lokalizacji drogi – **12.2009r.**
- Opracowanie projektu budowlanego – **08.2010r.**
- Uzyskanie pozwolenia na budowę – **10.2010r.**
- Realizacja - **11.2010r. – 12.2012r.**

**INFORMACJA O MOŻLIWYCH ZAGROŻENIACH**

- nie uzyskanie decyzji administracyjnych w terminach przewidzianych w harmonogramie (decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, decyzja lokalizacyjna, decyzje dające prawo do terenu na cele budowlane, decyzja o pozwoleniu na budowę),
- możliwe odwołania od decyzji administracyjnych na każdym etapie postępowania oraz konieczność rozpatrzenia odwołania przez organ odwoławczy,
- nie ujawnione w pełni problemy z pozyskiwaniem gruntu (nieruchomości zabudowane, nieruchomości będące zakładami pracy, długi okres wydawania przez służby Wojewody decyzji o odszkodowania za wywłaszczone nieruchomości).

**SZACUNKOWY KOSZT REALIZACJI**

Szacunkowy koszt realizacji trasy – ok. **427,0 mln zł** łącznie z pracami przygotowawczymi.

# **DROGA EKSPRESOWA S7**

## **ODC. MAGDALENKA – OBWODNICA GRÓJCA**

### **OPIS ZADANIA**

Planowane przedsięwzięcie, w zależności od wariantu, obejmować może budowę nowego odcinka dwujezdniowego odcinka drogi ekspresowej lub przebudowę istniejącej dwujezdniowej, ogólnodostępnej drogi krajowej nr 7 do parametrów dwujezdniowej drogi ekspresowej. Długość w zależności od wariantu 22 - 28 km. Dla powiązania trasy z istniejącym układem komunikacyjnym wybudowane będą dwupoziomowe węzły drogowe, wiadukty nad drogą ekspresową w ciągach przecinających ją dróg lokalnych, kładki dla pieszych oraz układ dróg serwisowych. Ilość węzłów, wiaduktów i kładek dla pieszych będzie uściślona na etapie opracowywania studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego.

### **GLÓWNE PARAMETRY**

Klasa drogi – S,

Przekrój dwujezdniowy – 2 x 2 pasy ruchu o szer. 3,5 m; pas oddzielający - 4,0 m

Dostępność ograniczona do węzłów.

### **HARMONOGRAM PRAC PRZYGOTOWAWCZYCH I REALIZACJI - AKTUALNY STAN**

Wstępnie przyjęty harmonogram prac dla tego zadania przewiduje:

- Złożenie wniosku o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach - **09.2007r.**
- Uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach - **01.2008r.**
- Złożenie wniosku o uzyskanie decyzji o ustaleniu lokalizacji drogi - **02.2009r.**
- Uzyskanie decyzji lokalizacyjnej o ustaleniu lokalizacji drogi - **05.2009r.**
- Opracowanie projektu budowlanego – **02.2010r.**
- Uzyskanie pozwolenia na budowę – **04.2010r.**
- Realizacja - **05.2010r. – 05.2012r.**

### **INFORMACJA O MOŻLIWYCH ZAGROŻENIACH**

- nie uzyskanie decyzji administracyjnych w terminach przewidzianych w harmonogramie (decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, decyzja lokalizacyjna, decyzje dające prawo do terenu na cele budowlane, decyzja o pozwoleniu na budowę),
- możliwe odwołania od decyzji administracyjnych na każdym etapie postępowania oraz konieczność rozpatrzenia odwołania przez organ odwoławczy,
- nie ujawnione w pełni problemy z pozyskiwaniem gruntu (nieruchomości zabudowane, nieruchomości będące zakładami pracy, długi okres wydawania przez służby Wojewody decyzji o odszkodowania za wywłaszczone nieruchomości).

### **SZACUNKOWY KOSZT REALIZACJI**

Szacunkowy koszt realizacji trasy – ok.. **640,0 mln zł** łącznie z pracami przygotowawczymi.

## **DROGA EKSPRESOWA S7 ODCINEK OBWODNICA GRÓJCA**

### **OPIS ZADANIA**

Zadanie od roku 2006 ujęte w planie zadań inwestycyjnych GDDKiA O/WA (*źródło: Rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie ustalenia Programu rzeczowo – finansowego dla inwestycji drogowych realizowanych z wykorzystaniem środków Krajowego Funduszu Drogowego, Dz.U.nr 28 z dn. 20 lutego 2007 r.*)

Przedmiotowa inwestycja polega na przebudowie do parametrów drogi ekspresowej istniejącej drogi krajowej nr 7, w tym: dostosowanie drogi w przekroju podłużnym do parametrów drogi ekspresowej, wzmocnienie konstrukcji istniejących jezdni drogi do obciążenia 115 kN/oś, obiekty inżynierskie (w ciągu i nad drogą ekspresową) oraz kładki dla pieszych, rozbudowę istniejących węzłów, budowę przejazdów, obiekty inżynierskie w ciągu dróg dojazdowych, budowę jezdni zbierająco-rozprowadzających pomiędzy węzłami Mszczonowska i Mogielnicka, budowę dróg dojazdowych obsługujących przyległy teren o szerokości jezdni 5,5 m lub 3,5 m z mijankami, budowę urządzeń dla ruchu pieszego, budowę urządzeń ochrony środowiska (ekrany, zieleń izolacyjna), realizację elementów eksploatacyjnych dróg (oznakowanie poziome i pionowe, elementy bezpieczeństwa ruchu).

### **GLÓWNE PARAMETRY TECHNICZNE**

Długość odcinka - 8,3 km

Klasa drogi - S (droga ekspresowa)

Przekrój poprzeczny - 2 x 2 pasy ruchu o szer. 3,5 m; pas dzielący - 5,0m

Dostępność ograniczona do węzłów.

### **HARMONOGRAM PRAC PRZYGOTOWAWCZYCH I REALIZACJI - AKTUALNY STAN**

- Oddział w Warszawie uzyskał pozwolenie na budowę w dniu **09.10.2006r.** (decyzja stała się ostateczna 18.12.2006 r.), w oparciu o które realizowane są roboty przez konsorcjum firm WPRDS.A., PPRM S.A., MOSTY Łódź S.A., Bilfinger Berger AG. Przekazanie placu budowy nastąpiło w dniu 2.11.2006r. Polecenie rozpoczęcia robót wydano w dniu 6.11.2006r.
- Realizacja robót budowlanych - **do 6.08.2008r.**

### **KOSZT REALIZACJI**

Koszt realizacji trasy – **199,6 mln zł** łącznie z pracami przygotowawczymi.

## **DROGA EKSPRESOWA S7 ODCINEK GRÓJEC - BIAŁOBRZEGI**

### **OPIS ZADANIA**

Zadanie od roku 2006 ujęte w planie zadań inwestycyjnych GDDKiA O/WA (źródło: Rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie ustalenia Programu rzeczowo – finansowego dla inwestycji drogowych realizowanych z wykorzystaniem środków Krajowego Funduszu Drogowego, Dz.U.nr 28 z dn. 20 lutego 2007 r.)

Przebudowa istniejącej jednojezdniowej, ogólnodostępnej drogi krajowej nr 7 do parametrów dwujezdniowej drogi ekspresowej na odcinku długości ok. 17,8 km. Dla powiązania trasy z istniejącym układem komunikacyjnym wybudowane będą 3 dwupoziomowe węzły drogowe, wiadukty nad drogą ekspresową w ciągach przecinających ją dróg lokalnych, kładki dla pieszych oraz układ dróg serwisowych. Planowane do realizacji obiekty inżynierskie to: kładki dla pieszych – 5 szt, mosty – 9 szt, wiadukty – 6 szt.

### **GLÓWNE PARAMETRY TECHNICZNE**

Klasa - S (droga ekspresowa)

Przekrój dwujezdniowy - 2 x 2 pasy ruchu o szer. 3,5 m; pas oddzielający - 4,0 m

Dostępność ograniczona do węzłów.

### **HARMONOGRAM PRAC PRZYGOTOWAWCZYCH I REALIZACJI - AKTUALNY STAN**

- W dniu 9.06.2006r. zostało wydane pozwolenie na budowę.
- W wyniku przeprowadzonej procedury przetargowej (zamknięcie procedury – 23.04.2007r.) jako wykonawca robót wybrane zostało konsorcjum firm DROGBUD Podkarpacki Holding Budowy Dróg Sp. z o.o. i Przedsiębiorstwo Inżynieryjne IMB – Podbeskidzie Sp. z o.o. (umowa w trakcie podpisywania).
- Realizacja robót budowlanych - **07.2007 - 2009 r.**

### **SZACUNKOWY KOSZT REALIZACJI**

Przewidywany koszt inwestycji szacuje się na kwotę **512,1mln zł** łącznie z pracami przygotowawczymi.

## **DROGA EKSPRESOWA S7 ODCINEK BIAŁOBRZEGI - JEDLIŃSK**

### **OPIS ZADANIA**

Zadanie od roku 2006 ujęte w planie zadań inwestycyjnych GDDKiA O/WA (*źródło: Rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie ustalenia Programu rzeczowo – finansowego dla inwestycji drogowych realizowanych z wykorzystaniem środków Krajowego Funduszu Drogowego, Dz.U.nr 28 z dn. 20 lutego 2007 r.*)

Zakres robót na przedmiotowym zadaniu obejmuje przebudowę do parametrów drogi ekspresowej istniejącej drogi krajowej nr 7, tj. dobudowę drugiej jezdni po stronie zachodniej, budowę węzłów drogowych i dróg dojazdowych. Na ten zakres składa się budowa przejazdów drogowych, wykonanie elementów odwodnienia, wykonanie elementów bezpieczeństwa i organizacji ruchu, budowę 6 wiaduktów drogowych, budowa 5 mostów drogowych, budowa 3 kładek dla pieszych, budowa urządzeń ochrony środowiska, takich jak: ekrany akustyczne, ogrodzenie drogi ekspresowe, zbiorniki retencyjno-infiltracyjne, separatory oleju, odstojniki szlamowe, zieleń ochronna itp.

### **GŁÓWNE PARAMETRY TECHNICZNE**

Długość odcinka - 15,7 km  
Klasa drogi - S (droga ekspresowa)  
Przekrój poprzeczny - 2 x 2 pasy ruchu o szer. 3,5 m; pas oddzielający - 4,0 m  
Dostępność ograniczona do węzłów.

### **HARMONOGRAM PRAC PRZYGOTOWAWCZYCH I REALIZACJI - AKTUALNY STAN**

- Oddział w Warszawie uzyskał pozwolenie na budowę w dniu **10.05.2006r.**, w oparciu o które realizowane są roboty przez firmę MOSTOSTAL Warszawa. Przekazanie placu budowy nastąpiło 28.07.2006r. Polecenie rozpoczęcia robót wydano 5.08.2006r.
- Realizacja robót budowlanych - **2006 – 2008 r.**

### **KOSZT REALIZACJI**

Koszt realizacji trasy – **419,7 mln zł** łącznie z pracami przygotowawczymi.



**DROGA EKSPRESOWA S7**  
**ODCINEK RADOM (JEDLIŃSK) – JĘDRZEJÓW**  
**PODODCINEK OBWODNICA RADOMIA**

**OPIS ZADANIA**

Planowany do wykonania zakres robót obejmuje budowę dwujezdniowej obwodnicy na parametrach drogi ekspresowej. Powiązanie obwodnicy z istniejącym układem odbywać się będzie poprzez węzły: Kępiny, Dąbrówka, Mleczków, Sławno i Młodocin. Ponadto wybudowany będzie most przez rzekę Radomkę oraz wiadukty nad obwodnicą w ciągach dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych przecinających projektowaną trasę.

**GLÓWNE PARAMETRY**

Długość odcinka - 24,9 km

Klasa drogi – S

Przekrój poprzeczny - 2 x 2 pasy ruchu szer. 3,5m

**HARMONOGRAM PRAC PRZYGOTOWAWCZYCH I REALIZACJI -  
AKTUALNY STAN**

- Obecnie są w przygotowaniu materiały do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Planowany termin złożenia wniosku do Wojewody Mazowieckiego o wydanie decyzji środowiskowej – **06.2007r.** Zakładany termin uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach – **10.2007r.**

Ponadto wstępnie przyjęty harmonogram prac dla tego zadania przewiduje:

- Złożenie wniosku o uzyskanie decyzji lokalizacyjnej - **11.2008r.**
- Uzyskanie decyzji lokalizacyjnej – **02.2009r.**
- Projekt budowlany – **12.2009r.**
- Pozwolenie na budowę – **02.2010r.**
- Realizacja - **03.2010r. - 05.2012r**

**INFORMACJA O MOŻLIWYCH ZAGROŻENIACH**

- nie uzyskanie decyzji administracyjnych w terminach przewidzianych w harmonogramie (decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, decyzja lokalizacyjna, decyzje dające prawo do terenu na cele budowlane, decyzja o pozwoleniu na budowę),
- możliwe odwołania od decyzji administracyjnych na każdym etapie postępowania oraz konieczność rozpatrzenia odwołania przez organ odwoławczy,
- nie ujawnione w pełni problemy z pozyskiwaniem gruntu (nieruchomości zabudowane, nieruchomości będące zakładami pracy, długi okres wydawania przez służby Wojewody decyzji o odszkodowania za wywłaszczone nieruchomości).

**SZACUNKOWY KOSZT REALIZACJI**

Szacunkowy koszt realizacji trasy – ok. **670,0 mln zł** łącznie z pracami przygotowawczymi.



**DROGA EKSPRESOWA S7**  
**ODCINEK RADOM (JEDLIŃSK) – JĘDRZEJÓW**  
**PODODCINEK RADOM – SKARŻYSKO KAMIENNA**

**OPIS ZADANIA**

Rozbudowa istniejącej jednojezdniowej drogi krajowej nr 7 do parametrów klasy S na odcinku od projektowanej obwodnicy Radomia do północnej granicy istniejącego węzła drogowo – kolejowego w Skarżysku Kamiennej (dł. 28,5 km). Projekt przewiduje również budowę dwupoziomowych węzłów drogowych, przejazdów poprzecznych oraz przejścia dla dużych zwierząt. Wzdłuż drogi ekspresowej projektowana jest dodatkowo droga dla obsługi ruchu lokalnego, po której prowadzona będzie również komunikacji autobusowa.

**GŁÓWNE PARAMETRY**

Długość odcinka:	- 28,5 km
Klasa drogi	- S
Przekrój poprzeczny	- 2 x 2 pasy ruchu szer. 3,5m

**HARMONOGRAM PRAC PRZYGOTOWAWCZYCH I REALIZACJI -  
AKTUALNY STAN**

- Obecnie są w przygotowaniu materiały do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Planowany termin złożenia wniosku do Wojewody Mazowieckiego o wydanie decyzji środowiskowej – **07.2007r.** Zakładany termin uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach – **11.2007r.**

Ponadto wstępnie przyjęty harmonogram prac dla tego zadania przewiduje:

- Złożenie wniosku o uzyskanie decyzji lokalizacyjnej - **12.2008r.**
- Uzyskanie decyzji lokalizacyjnej – **03.2009r.**
- Projekt budowlany - **01.2010r.**
- Pozwolenie na budowę - **03.2010r.**
- Realizacja - **04.2010r. 05.2012r.**

**INFORMACJA O MOŻLIWYCH ZAGROŻENIACH**

- nie uzyskanie decyzji administracyjnych w terminach przewidzianych w harmonogramie (decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, decyzja lokalizacyjna, decyzje dające prawo do terenu na cele budowlane, decyzja o pozwoleniu na budowę),
- możliwe odwołania od decyzji administracyjnych na każdym etapie postępowania oraz konieczność rozpatrzenia odwołania przez organ odwoławczy,
- nie ujawnione w pełni problemy z pozyskiwaniem gruntu (nieruchomości zabudowane, nieruchomości będące zakładami pracy, długi okres wydawania przez służby Wojewody decyzji o odszkodowania za wywłaszczone nieruchomości).

**SZACUNKOWY KOSZT REALIZACJI**

Szacunkowy koszt realizacji trasy – ok. **566,0 mln zł** łącznie z pracami przygotowawczymi.

## **Droga ekspresowa S8**

- **odcinek Piotrków Tryb. - Warszawa**
  - pododcinek gr. województwa łódzkiego – Radziejowice
  - pododcinek węzeł Radziejowice
  - pododcinek Radziejowice – węzeł Paszków
  
- **odcinek Radzymin – Wyszaków**
  
- **odcinek Wyszaków – Białystok**
  - pododcinek Wyszaków – gr. województwa podlaskiego

**DROGA EKSPRESOWA S8  
ODCINEK PIOTRKÓW TRYB. – WARSZAWA  
PODODCINEK GRANICA WOJ. ŁÓDZKIEGO - RADZIEJOWICE**

**OPIS ZADANIA**

Zadanie będzie polegało na rozbudowie istniejącej drogi dwujezdniowej do parametrów drogi ekspresowej na odcinku o długości 9,6 km od km 408+753 do km 418+400. W celu powiązania istniejącego układu drogowego wybudowane zostaną równoległe drogi dojazdowe.

W ramach zadania planowana jest budowa 13 obiektów: dwie kładki dla pieszych, 1 most w ciągu drogi ekspresowej i 1 most w ciągu drogi dojazdowej, 1 wiadukt w ciągu drogi ekspresowej, 2 wiadukty nad drogą ekspresową oraz 6 przepustów:

**GŁÓWNE PARAMETRY TECHNICZNE**

Klasa drogi	- S (droga ekspresowa)
Przekrój poprzeczny	- 2x2 pasy ruchu o szer. 3,5 m; pas dzielący z opaskami wewnętrznymi- szerokość zmienna z opaskami 2 x 0,5m; pas awaryjny – 2,5 m

**HARMONOGRAM PRAC PRZYGOTOWAWCZYCH I REALIZACJI -  
AKTUALNY STAN**

- Decyzję o ustaleniu lokalizacji drogi (z rygorem) uzyskano w dniu 27.12.2005r.
- Wykup terenu - w pasie drogowym jest 284 działek, z czego 4 działki nabyto aktami notarialnymi. Przewidywany termin uzyskania prawa do dysponowania terenem – 12.2007 r.
- W oparciu o złożony w dniu 02.2007 r. wniosek do Wojewody Mazowieckiego, toczy się postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Przewidywany termin uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach - **08.2007r.**
- W trakcie opracowania jest projekt budowlany. Zakończenie prac projektowych – **12.2007r.**
- Uzyskanie pozwolenia na budowę - **02.2008r.**
- Realizacja robót budowlanych planowana jest w okresie - **03.2008 -05.2010r.**

**SZACUNKOWY KOSZT REALIZACJI**

Przewidywany koszt inwestycji szacuje się na kwotę **128,0 mln zł** łącznie z pracami przygotowawczymi.

# **DROGA EKSPRESOWA S8**

## **ODCINEK PIOTRKÓW TRYB. – WARSZAWA**

### **PODODCINEK WĘZEL RADZIEJOWICE**

#### **OPIS ZADANIA**

Budowa węzła w Radziejowicach w ciągu DK nr 8 odc. km 418+400 – 420+100, dł. 1,7km. W ramach inwestycji przewiduje się wybudowanie węzła drogowego w miejscu istniejącego skrzyżowania z sygnalizacją świetlną na przecięciu DK nr 8 z drogą wojewódzką nr 579.

Dostosowanie drogi krajowej nr 8 wiąże się z poszerzeniem korpusu drogi do wymagań stawianym drodze klasy S (dwie jezdnie po 2x3,5m + 2,5m pasa awaryjnego)

W związku z ograniczeniem dostępności do drogi krajowej zaprojektowane zostały niezbędne ciągi dróg lokalnych wzdłuż drogi krajowej.

#### **GLÓWNE PARAMETRY TECHNICZNE**

Klasa drogi	- S (droga ekspresowa)
Przekrój poprzeczny	- 2x 2 pasy ruchu o szer. 3,5m; pas awaryjny 2,5m

#### **HARMONOGRAM PRAC PRZYGOTOWAWCZYCH I REALIZACJI - AKTUALNY STAN**

- Decyzję o ustaleniu lokalizacji drogi (z rygorem) uzyskano w dniu 03.03.2006 r. (decyzja stała się ostateczna z dniem 28.04.2006 r.)
- Wykup terenu - w pasie drogowym jest **71 działek**, z czego **5 działek** nabyto aktami notarialnymi. Przewidywany termin uzyskania prawa do dysponowania terenem – **12.2007 r.**
- W trakcie opracowania jest projekt budowlany. Zakończenie prac projektowych – **12.2007r.**
- Uzyskanie pozwolenia na budowę - **02.2008 r.**

Realizacja robót budowlanych planowana jest w okresie - **03.2008 - 09.2009r.**

#### **SZACUNKOWY KOSZT REALIZACJI**

Przewidywany koszt inwestycji szacuje się na kwotę **40,5 mln zł** łącznie z pracami przygotowawczymi.

**DROGA EKSPRESOWA S8  
ODCINEK PIOTRKÓW TRYB. – WARSZAWA  
PODODCINEK RADZIEJOWICE – WĘZEL PASZKÓW**

**OPIS ZADANIA**

Rozbudowa istniejącej dwujezdniowej drogi krajowej nr 8 do parametrów trasy ekspresowej na odcinku od węzła z drogą wojewódzką nr 579 w Radziejowicach do węzła Paszków z drogą wojewódzką nr 721 o łącznej długości ok. 20,0 km. Na odcinku zaprojektowano 4 węzły z zapewnieniem wszystkich relacji skrzyżnych oraz 6 przejazdów celem zapewnienia komunikacji poprzecznej. Wzdłuż przyszłej drogi ekspresowej zaprojektowano drogi dojazdowe szerokości 6.0 m i 3.5 m z możliwością rozbudowy do 6.0 m. Komunikacja autobusowa odbywać się będzie po drogach dojazdowych.

**GLÓWNE PARAMETRY**

Długość odcinka:	- 20,0 km
Klasa drogi	- S
Przekrój poprzeczny	- 2 x 2 pasy ruchu o szer. 3,5 m; pas dzielący - 4,0 m + opaska wewnętrzna szer. 0,5 m; pas awaryjny - 2,5m

**HARMONOGRAM PRAC PRZYGOTOWAWCZYCH I REALIZACJI -  
AKTUALNY STAN**

- Obecnie są w przygotowaniu materiały do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Planowany termin złożenia wniosku do Wojewody Mazowieckiego o wydanie decyzji środowiskowej – **07.2007r.** Zakładany termin uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach – **11.2007r.**

Ponadto wstępnie przyjęty harmonogram prac dla tego zadania przewiduje:

- Złożenie wniosku o uzyskanie decyzji lokalizacyjnej - **12.2008r.**
- Uzyskanie decyzji lokalizacyjnej – **03.2009r.**
- Projekt budowlany – **01.2010r.**
- Pozwolenie na budowę – **03.2010r.**
- Realizacja - **04.2010r. – 05.2012r.**

**INFORMACJA O MOŻLIWYCH ZAGROŻENIACH**

- nie uzyskanie decyzji administracyjnych w terminach przewidzianych w harmonogramie (decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, decyzja lokalizacyjna, decyzje dające prawo do terenu na cele budowlane, decyzja o pozwoleniu na budowę) oraz możliwe odwołania od decyzji administracyjnych na każdym etapie postępowania oraz konieczność rozpatrzenia odwołania przez organ odwoławczy,
- nie ujawnione w pełni problemy z pozyskiwaniem gruntu (nieruchomości zabudowane, nieruchomości będące zakładami pracy, długi okres wydawania przez służby Wojewody decyzji o odszkodowania za wywłaszczone nieruchomości).

**SZACUNKOWY KOSZT REALIZACJI**

Szacunkowy koszt realizacji trasy – ok. **315,0 mln zł** łącznie z pracami przygotowawczymi.

# **DROGA EKSPRESOWA S8**

## **ODCINEK RADZYMIN – WYSZKÓW**

### **wraz z budową OBWODNICY WYSZKOWA**

#### **OPIS ZADANIA**

Zadanie od roku 2006 ujęte w planie zadań inwestycyjnych GDDKiA O/WA (*źródło: Rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie ustalenia Programu rzeczowo – finansowego dla inwestycji drogowych realizowanych z wykorzystaniem środków Krajowego Funduszu Drogowego, Dz.U.nr 28 z dn. 20 lutego 2007 r.*)

Przedsięwzięcie obejmuje łącznie budowę 37,9 km dwujezdniowej drogi ekspresowej i składa się z trzech zadań (kontraktów):

- Zadanie Nr 1 – Kontrakt nr 2004/PL/16/C/PT/002-1 - Obwodnica Radzimina:
  - Lokalizacja – odcinek istniejącej dwujezdniowej drogi S8 od km 478+952 do km 486+923,5 o długości 7,972 km
  - Zakres robót – przebudowa i wzmocnienie nawierzchni do 115 kN/ oś, na istniejącym odcinku Obwodnicy Radzimina wraz z poprawą elementów przekroju poprzecznego, odwodnienia, oznakowania i zabezpieczenia ruchu
  
- Zadanie Nr 2 – Kontrakt nr 2004/PL/16/C/PT/002-2 – odc. Radzimin-Wyszków:
  - Lokalizacja – odcinek od km 486+923,5 do km 504+074 o długości 17,151 km
  - Zakres robót – Przebudowa do parametrów dwujezdniowej drogi ekspresowej istniejącego odcinka drogi nr „8” Radzimina – Wyszków o długości 17,151 km wraz z budową czterech nowych węzłów drogowych: Wola Rasztowska, Trojany, Niegów i Mostówka, przebudową węzła Radzimin II (dodatkowa łącznica) oraz budową wiaduktów, estakad, kładek dla pieszych i przejść dla zwierząt oraz budową lokalnych dróg dojazdowych wzdłuż drogi ekspresowej.
  
- Zadanie Nr 3 – Kontrakt nr 2004/PL/16/C/PT/002-3 - Obwodnica Wyszkowa:
  - Lokalizacja – od km 504+074 do km 516+872 o długości 12,798km
  - Zakres robót – budowa obejmuje swoim zakresem realizację dwujezdniowej drogi ekspresowej, przeznaczonej tylko dla ruchu samochodowego wraz z realizacją podwójnego mostu przez rzekę Bug o długości 2x 600m, realizację trzech węzłów drogowych - Lucynów, Skuszew, Turzyn wraz z realizacją lokalnego układu dróg dojazdowych

#### **GLÓWNE PARAMETRY TECHNICZNE**

Klasa drogi - S (droga ekspresowa)

Przekrój poprzeczny - 2 x 2 pasy ruchu o szer. 3,5m

#### **HARMONOGRAM PRAC PRZYGOTOWAWCZYCH I REALIZACJI - AKTUALNY STAN**

- Zadanie Nr 1 – Kontrakt nr 2004/PL/16/C/PT/002-1 - Obwodnica Radzimina:
  - Roboty zostały zrealizowane w całości, odcinek oddano do eksploatacji,
- Zadanie Nr 2 – Kontrakt nr 2004/PL/16/C/PT/002-2 – odc. Radzimin-Wyszków:
  - Decyzje o ustaleniu lokalizacji (z rygiorem) uzyskano w dniu – 17.11.2004r.

- Wykup gruntów:  
W pasie drogowym jest **909 działek**, dla **686 działek** – prawo do terenu, z czego **637 działek** nabyto aktami notarialnymi. U Wojewody są złożone wnioski dotyczące **223 działek**.
- Oddział w Warszawie uzyskał pozwolenie na budowę na obiekty inżynierskie w dniu 14.11.2006r. oraz w dniu 30.03.2007r. na część odcinka. Dla pozostałej części odcinka po uzyskaniu prawa do terenu możliwe będzie uzyskanie pozwolenia na budowę,
- rozstrzygnięto przetarg na roboty; wykonawca – Konsorcjum WPRD S.A., Mosty Łódź S.A. i PRM Płock,
- polecenie rozpoczęcia robót z dnia 15.01.2007 r.
- termin realizacji 24 m-ce od polecenia rozpoczęcia robót.

➤ Zadanie Nr 3 – Kontrakt nr 2004/PL/16/C/PT/002-3 - Obwodnica Wyszkowa:

- rozstrzygnięto przetarg na roboty; wykonawca – Konsorcjum Budimex - Dromex S.A., Mosty Łódź S.A.
- polecenie rozpoczęcia robót z dnia 26.05.2006 r.
- termin realizacji 26 m-cy od polecenia rozpoczęcia robót.

### **INFORMACJA O MOŻLIWYCH ZAGROŻENIACH**

- brak pełnej dostępności do terenu (w szczególności na zadaniu nr 2), związane z długim okresem oczekiwania na rozstrzygnięcia procedur wywłaszczeniowych,
- brak zezwoleń na niezwłoczne zajęcie terenu.

### **KOSZT REALIZACJI**

Koszt realizacji trasy – **762,5 mln zł** łącznie z pracami przygotowawczymi.

**DROGA EKSPRESOWA S8  
ODCINEK WYSZKÓW - BIAŁYSTOK  
PODODCINEK WYSZKÓW – GRANICA WOJ. PODLASKIEGO**

**OPIS ZADANIA**

Rozbudowa istniejącej jednojezdniowej drogi krajowej nr 8 do parametrów dwujezdniowej drogi ekspresowej. Rozbudowa obejmuje dwa odcinki: od końca projektowanej obwodnicy Wyszkowa do początku istniejącej obwodnicy Ostrowi Mazowieckiej i od końca obwodnicy Ostrowi Mazowieckiej do granicy woj. podlaskiego, o łącznej długości ok. 36,5 km. Na obu odcinkach przewiduje się dobudowę drugiej jezdni po stronie prawej, budowę 7 węzłów (Trzcianka, Knurowiec, Poręba, Dybki, Nagoszewo, Podborze, Prosienica), 8 przejazdów, 1 kładkę dla pieszych, 7 mostów. Na trasie rozmieszczonych jest 7 MOP-ów.

**GŁÓWNE PARAMETRY**

Długość odcinka - 36,5 km

Klasa drogi - S

Przekrój poprzeczny - 2 x 2 pasy ruchu o szer. 3,5m; pas dzielący 4,0 m (w tym opaski 2x0,50 m); pas awaryjny 2,5 m

**HARMONOGRAM PRAC PRZYGOTOWAWCZYCH I REALIZACJI -  
AKTUALNY STAN**

- Obecnie są w przygotowaniu materiały do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Planowany termin złożenia wniosku do Wojewody Mazowieckiego o wydanie decyzji środowiskowej – **07.2007r.** Zakładany termin uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach – **11.2007r.**

Ponadto wstępnie przyjęty harmonogram prac dla tego zadania przewiduje:

- Złożenie wniosku o uzyskanie decyzji lokalizacyjnej - **12.2008r.**
- Uzyskanie decyzji lokalizacyjnej – **03.2009r.**
- Projekt budowlany – **01.2010r.**
- Pozwolenie na budowę – **03.2010r.**
- Realizacja - **04.2010r. - 05.2012r.**

**INFORMACJA O MOŻLIWYCH ZAGROŻENIACH**

- nie uzyskanie decyzji administracyjnych w terminach przewidzianych w harmonogramie (decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, decyzja lokalizacyjna, decyzje dające prawo do terenu na cele budowlane, decyzja o pozwoleniu na budowę),
- możliwe odwołania od decyzji administracyjnych na każdym etapie postępowania oraz konieczność rozpatrzenia odwołania przez organ odwoławczy,
- nie ujawnione w pełni problemy z pozyskiwaniem gruntu (nieruchomości zabudowane, nieruchomości będące zakładami pracy, długi okres wydawania przez służby Wojewody decyzji o odszkodowania za wywłaszczone nieruchomości).

**SZACUNKOWY KOSZT REALIZACJI**

Szacunkowy koszt realizacji trasy – ok. **680,0 mln zł** łącznie z pracami przygotowawczymi.



## **DROGA S17**

– odcinek **GARWOLIN - KURÓW**

- pododcinek **GARWOLIN – GR. WOJ. LUBELSKIEGO**

# **BUDOWA DROGI EKSPRESOWEJ S-17**

## **ODCINEK GARWOLIN - KURÓW**

### **PODODCINEK GARWOLIN – GRANICA WOJ. LUBELSKIEGO**

#### **OPIS ZADANIA**

Rozbudowa istniejącej jednojezdniowej drogi krajowej nr 17 do parametrów klasy S na odcinku od końca obwodnicy Garwolina do granicy województwa lubelskiego o łącznej długości 21,7 km. W obecnej fazie projektowania przewidziano 3 węzły drogowe (Józefów, Gończyce, Trojanów), MOP-y, przejazdy poprzeczne, przejścia dla dużych zwierząt. Dobudowa drugiej jezdni projektowana jest po stronie prawej. Wzdłuż drogi ekspresowej projektowana jest dodatkowo droga, po której prowadzona będzie komunikacji autobusowa.

#### **GLÓWNE PARAMETRY**

Długość odcinka - 21,7 km

Klasa drogi - S

Przekrój dwujezdniowy - 2 jezdnie po 2 pasy ruchu o szer. 3,5m;

Dostępność całkowicie ograniczona (tylko poprzez węzły)

#### **HARMONOGRAM PRAC PRZYGOTOWAWCZYCH I REALIZACJI - AKTUALNY STAN**

- Obecnie są w przygotowaniu materiały do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Planowany termin złożenia wniosku do Wojewody Mazowieckiego o wydanie decyzji środowiskowej – **07.2007r.** Zakładany termin uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach – **11.2007r.**

Ponadto wstępnie przyjęty harmonogram prac dla tego zadania przewiduje:

- Złożenie wniosku o uzyskanie decyzji lokalizacyjnej - **11.2008r.**
- Uzyskanie decyzji lokalizacyjnej – **02.2009r.**
- Projekt budowlany – **12.2009r.**
- Pozwolenie na budowę – **02.2010r.**
- Realizacja - **03.2010 - 05.2012r.**

#### **INFORMACJA O MOŻLIWYCH ZAGROŻENIACH**

- nie uzyskanie decyzji administracyjnych w terminach przewidzianych w harmonogramie (decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, decyzja lokalizacyjna, decyzje dające prawo do terenu na cele budowlane, decyzja o pozwoleniu na budowę),
- możliwe odwołania od decyzji administracyjnych na każdym etapie postępowania oraz konieczność rozpatrzenia odwołania przez organ odwoławczy,
- nie ujawnione w pełni problemy z pozyskiwaniem gruntu (nieruchomości zabudowane, nieruchomości będące zakładami pracy, długi okres wydawania przez służby Wojewody decyzji o odszkodowania za wywłaszczone nieruchomości).

#### **SZACUNKOWY KOSZT REALIZACJI**

Szacunkowy koszt realizacji trasy – ok. **445,0 mln zł** łącznie z pracami przygotowawczymi.

**UWARUNKOWANIA  
PRAWNE I ORGANIZACYJNE**

Celem stworzenia warunków dla realizacji do listopada 2011 roku wymienionych inwestycji drogowych, niezbędnych dla zabezpieczenia sprawnej komunikacji drogowej w obrębie województwa mazowieckiego, a zwłaszcza w aglomeracji warszawskiej, konieczne jest spowodowanie:

1. Niezwłocznego ustanowienia nadzwyczajnych regulacji prawnych w zakresie:

- nabywania nieruchomości za słusznym i natychmiastowym odszkodowaniem,
- finansowania prac przygotowawczych, w szczególności nabywania gruntów,
- uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach inwestycji, w szczególności określenia terminu wydawania decyzji maksymalnie w ciągu 2-3 miesięcy od złożenia stosownego wniosku,
- uzyskiwania uzgodnień, opinii, odpowiedzi na wnioski i korespondencję kierowaną przez GDDKiA w sprawie budowy i rozbudowy dróg krajowych niezwłocznie po otrzymaniu odpowiedniego wystąpienia, w terminie nie dłuższym niż 2 tygodnie,
- rozpatrywania odwołań związanych z lokalizacją i budową dróg krajowych przez odpowiednie organy administracyjne w terminie 2 tygodni, a przez sądy w terminie 1 miesiąca,
- zobowiązania właściwych instytucji do ścisłego współdziałania na rzecz stworzenia warunków dla szybkiego uzyskiwania lokali i nieruchomości zamiennych,
- przeprowadzania egzekucji decyzji administracyjnych w terminie przyspieszonym, nie dłuższym niż 2 tygodnie od daty odpowiedniego wystąpienia,
- nadawania wszystkim decyzjom rygoru natychmiastowej wykonalności (bez możliwości jego uchylania),
- wprowadzenia wymagań dotyczących odwołań takich jak konieczność przedstawienia konkretnych zarzutów przeciw decyzji, określenia istoty i zakresu żądania będącego przedmiotem odwołania oraz wskazywania mocnych dowodów uzasadniających składane żądanie, ustanowienia kaucji związanych z wnoszonymi odwołaniami.

2. Zreorganizowania Oddziału w Warszawie poprzez:

- utworzenie dodatkowego pionu przygotowania i realizacji zadań priorytetowych, a w nim nowego:
  - Wdziału Nieruchomości
  - Wdziału Dokumentacji
  - Wdziału Realizacji
- oraz zwiększenie zatrudnienia w istniejących wydziałach: Planowania, Zamówień, Środowiska i Zespole Technologii oraz Inżynierii Ruchu,
- zapewnienie odpowiedniej liczby wysokopłatnych etatów z pensją w wysokości ok. 6 tys.zł/osobę dla ok. 30 osób,
- zapewnienie odpowiedniego zaplecza dla zwiększonej załogi (pomieszczenia, samochody, komputery).

## **UWAGA!**

Rozbudowa istniejących komórek nie przyniesie oczekiwanych efektów, gdyż zakres zadań i ich specyfika przekraczają zdolności koordynacyjne Naczelników Wydziałów istniejących.

3. Zapewnienia dostępności na rynku odpowiednich ilości:
  - materiałów budowlanych,
  - wykonawców robót,
  - biur projektowych,
  - biur konsultingowych,
  - doświadczonych kadr.
  
4. Zapewnienia odpowiedniego do potrzeb poziomu finansowania w/w inwestycji zarówno na etapie przygotowania jak i realizacji. W przypadku finansowania inwestycji z tzw. rezerwy integracyjnej, niezbędne byłoby uproszczenie procedur uruchamiania tych środków oraz skrócenie czasu, w jakim te środki były dostępne.