

Droga ekspresowa S5 Ostróda (S7) – Nowe Marzy (A1)

Tomasz Żuchowski p.o. Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

7 października 2020 r.

Stan realizacji sieci dróg krajowych



Drogi szybkiego ruchu w Polsce to 4 202,9 km
(1 708,5 km A i 2 494,4 km S)

w realizacji

98 zadań (z PBDK) 1249,5 km
wartość 47,9 mld zł

w przetargu

19 zadań (z PBDK) 274,6 km
oraz

6 obwodnic (z PB100) 41,3 km

w przygotowaniu

114 zadań (z PBDK) ok. 2388,2 km
oraz

94 obwodnice (z PB100) ok. 804,5 km

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

Program Budowy 100 Obwodnic 2020-2030
stan na 5.10.2020 r.



- LEGENDA:**
- odcinki istniejące
 - odcinki w realizacji
 - odcinki w przetargu
 - odcinki w przygotowaniu ujęte w limicie finansowym
 - odcinki w przygotowaniu spoza limitu finansowego
 - odcinki w przygotowaniu przeznaczone do realizacji w formule PPP
 - obwodnice w przygotowaniu w ramach Programu budowy 100 obwodnic
 - obwodnice w przetargu w ramach Programu budowy 100 obwodnic

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

Funkcja drogi ekspresowej S5 w sieci drogowej



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

Program Budowy 100 Obwodnic 2020-2030

stan na 15.09.2020 r.

Poprzez S51 i S16
z S61 Via Batica i S19 Via Carpatia

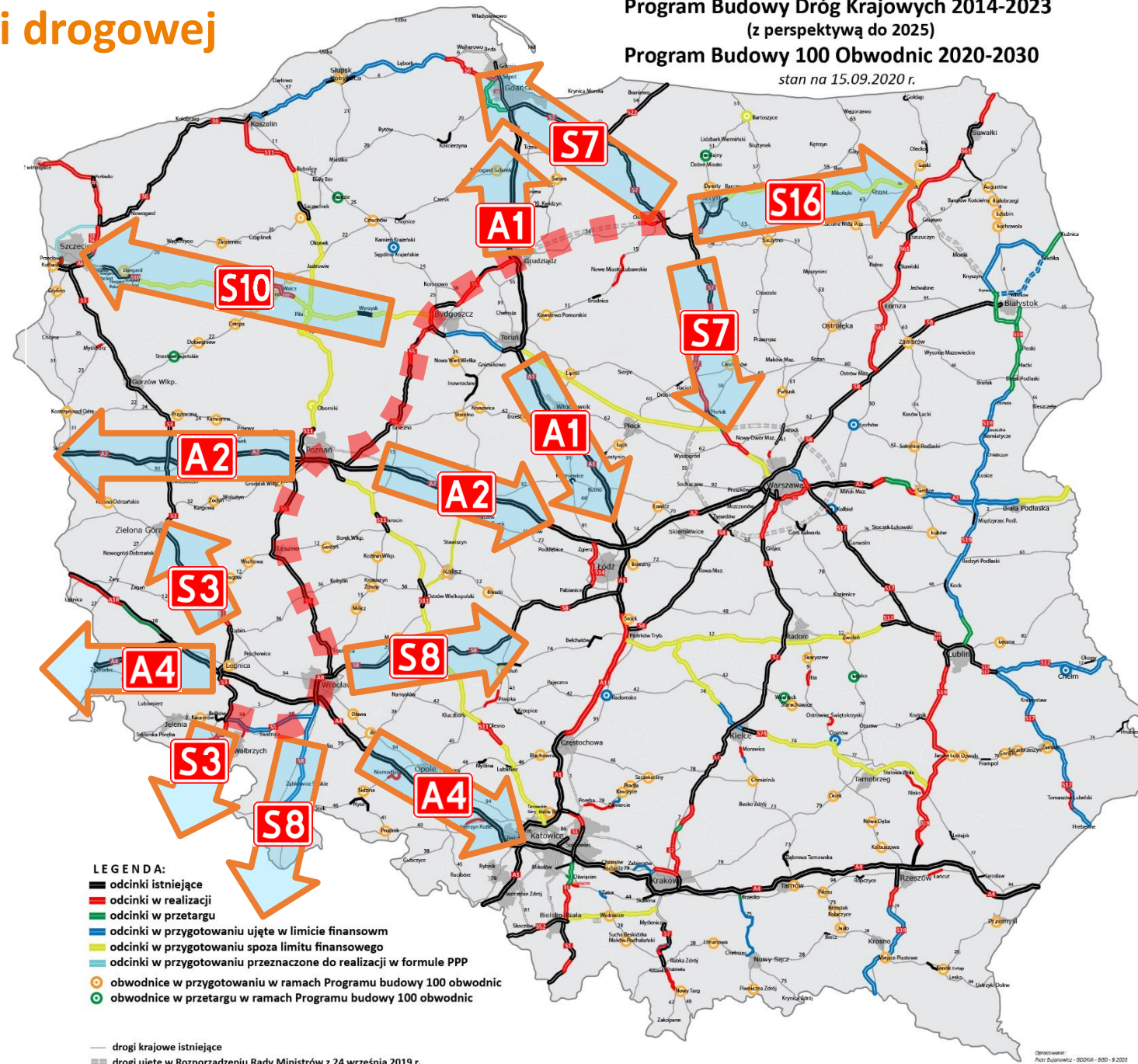
Poprzez S7
z aglomeracją Trójmiejską i Warszawską

Poprzez A1
z aglomeracją Łódzką i portami morskimi
Gdańsk i Gdynia

Poprzez A2
z zachodnią i wschodnią granicą Polski

Poprzez A8/S8/A4
z zachodnią, wschodnią i południową
granicą Polski

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



Docelowy kształt sieci autostrad i dróg ekspresowych



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

z dnia 13 października 2015 r.

S7 (Ostróda) – A1 (Nowe Marzy) – Bydgoszcz
– A2 (Poznań Wschód) ... - A2 (Poznań Zachód)
– Leszno – A8 (Wrocław)

(aktualne) z dnia 24 września 2019 r.

S7 (Ostróda) – A1 (Nowe Marzy) – Bydgoszcz – A2
(Poznań Wschód) ... A2 (Poznań Zachód) – Leszno
– A8 (Wrocław) A8 (Wrocław) ... – **S8 (Sobótka)**
– **Świdnica – S3 (Bolków)**



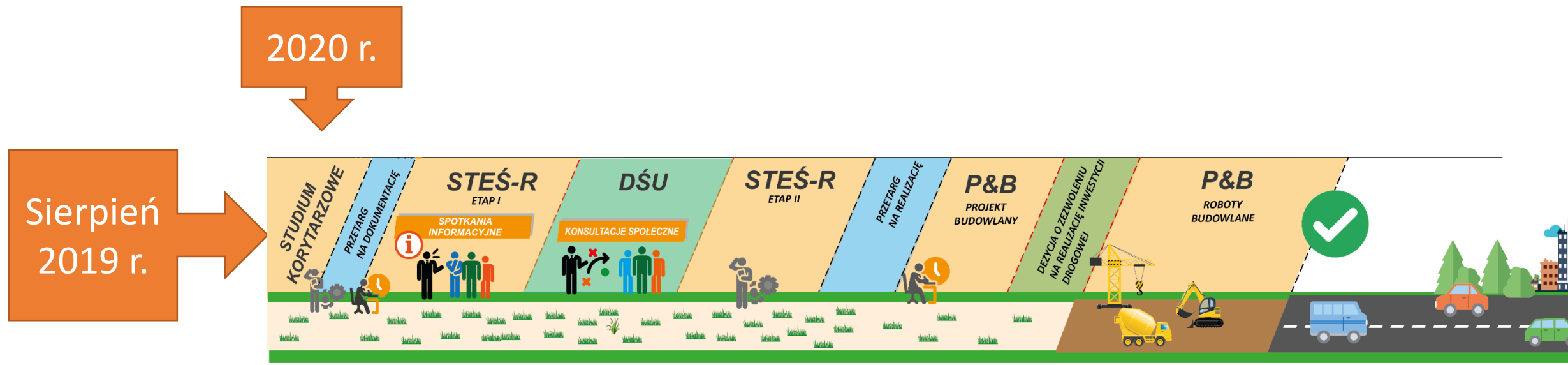
Studium Korytarzowe



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

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

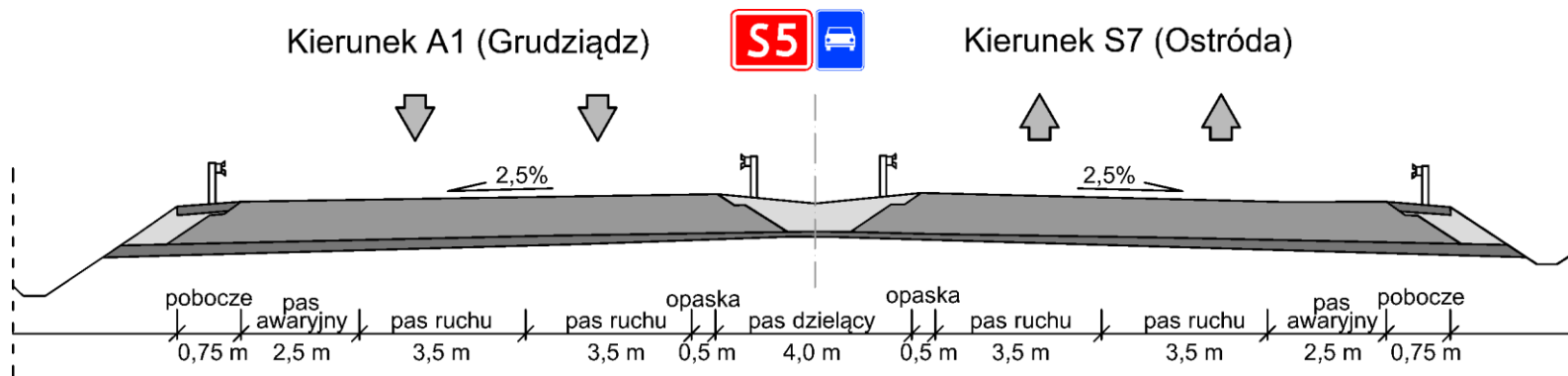
Służy **wstępnej ocenie zasadności zamierzenia inwestycyjnego** dla Inwestora i jest dokumentem **za** lub **przeciw** jego dalszemu uszczegóławianiu.



Parametry planowanej drogi ekspresowej S5



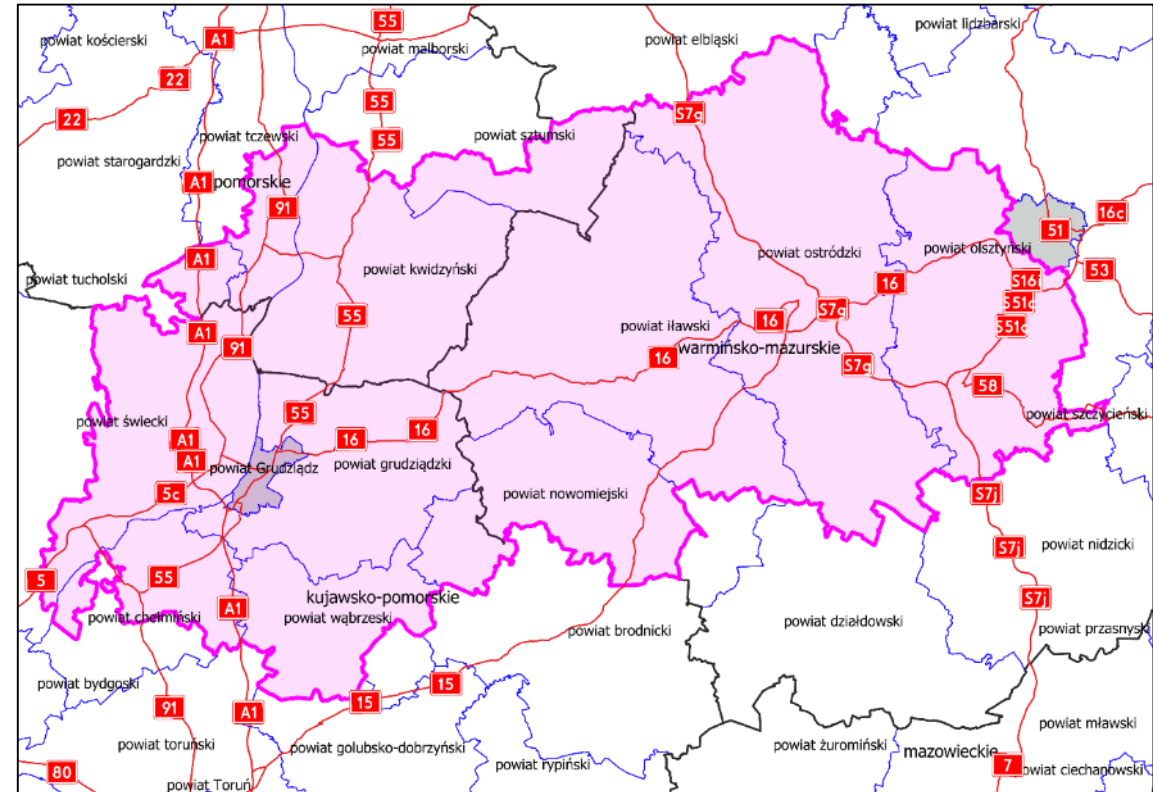
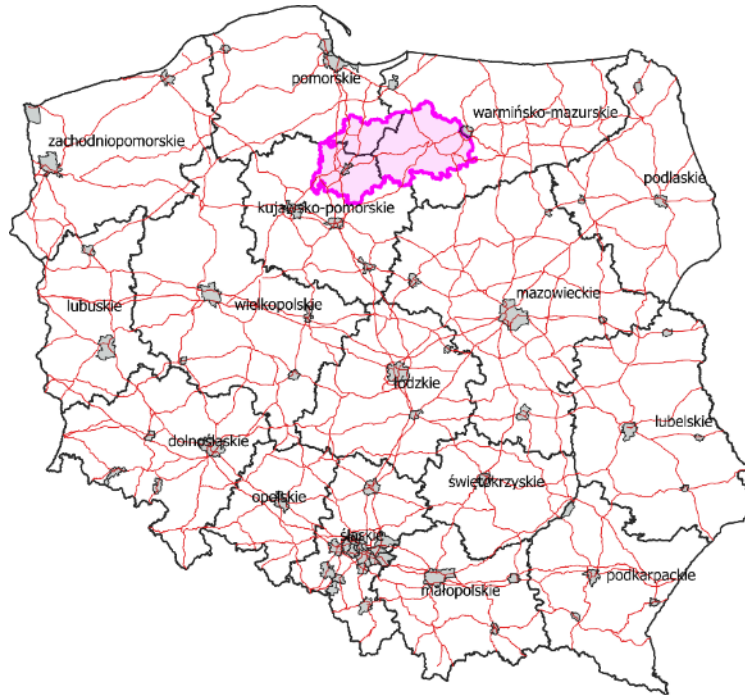
- Klasa drogi S (droga ekspresowa)
- Prędkość projektowa 120 km/h
- Prędkość miarodajna 130 km/h
- Przekrój poprzeczny 2x2
- Szerokość pasa ruchu 3,50 m
- Szerokość pasa awaryjnego 2,50 m
- Szerokość pasa dzielącego (z opaskami) 5,00 m
- Szerokość opasek 0,50 m
- Nośność 115 kN/oś
- Dostępność do drogi poprzez węzły
- Odstępy między węzłami:
 - poza terenem zabudowy min. 5 km
 - na terenie zabudowy min. 3 km



Obszar analiz lokalizacji drogi ekspresowej S5



- ponad 8 tys. km²
- 3 województwa: kujawsko-pomorskie, pomorskie i warmińsko-mazurskie
- 6 powiatów w kujawsko-pomorskim: 1 grodzki i 5 ziemskich
- 4 powiaty ziemskie w pomorskim i 4 powiaty ziemskie w warmińsko-mazurskim
- 53 gminy: 20 na terenie województwa kujawsko-pomorskiego, 10 na terenie województwa pomorskiego i 23 na terenie województwa warmińsko-mazurskiego



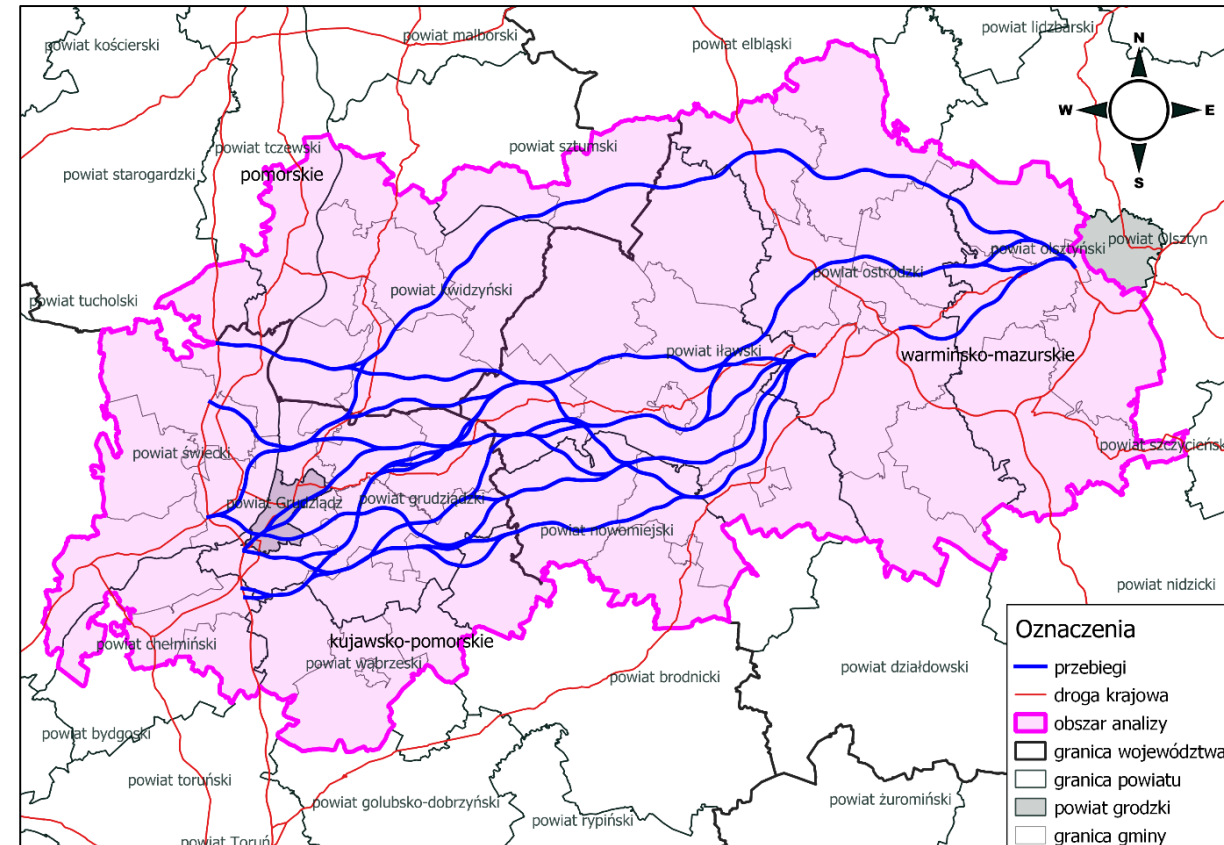
Analizy sieci drogowej i propozycje przebiegów S5



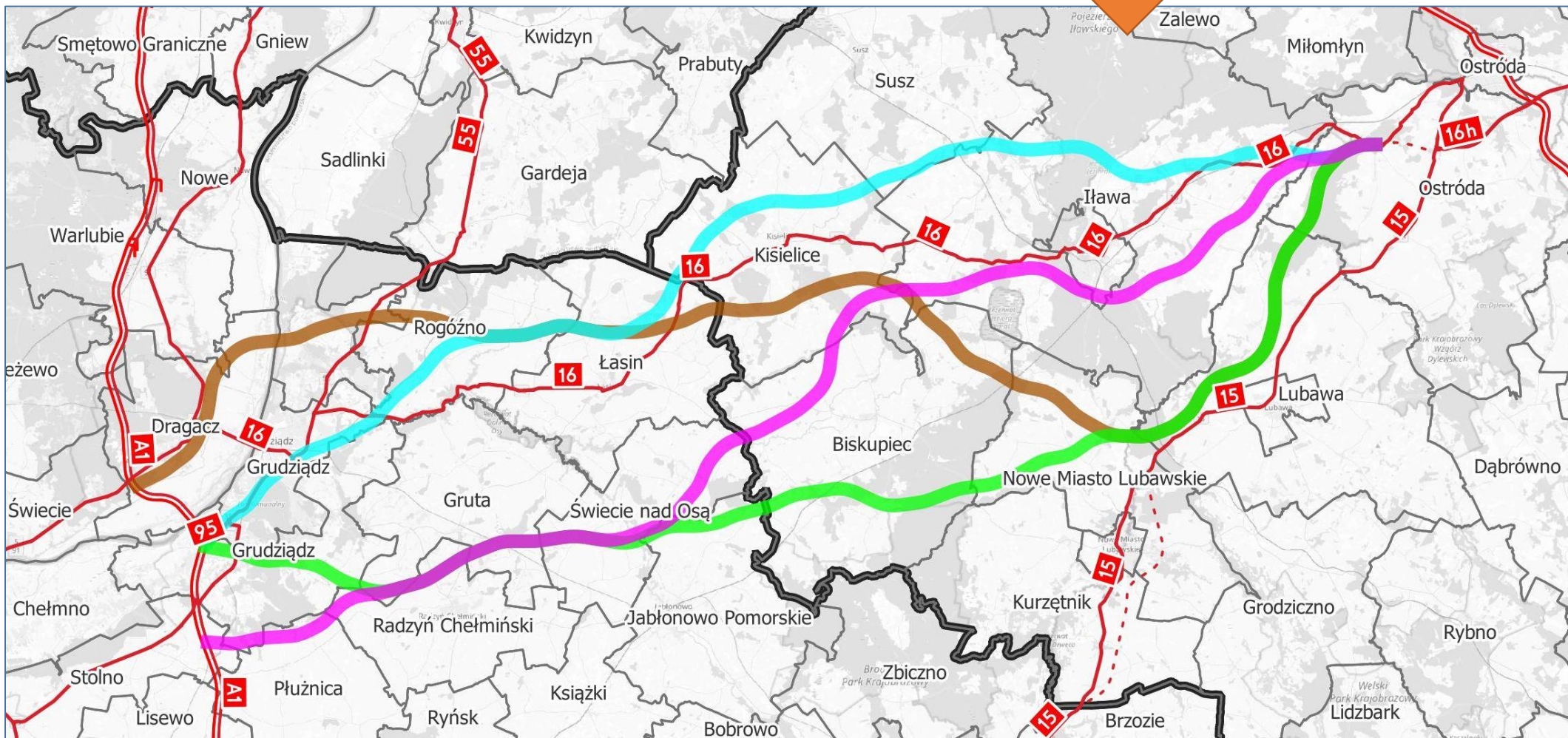
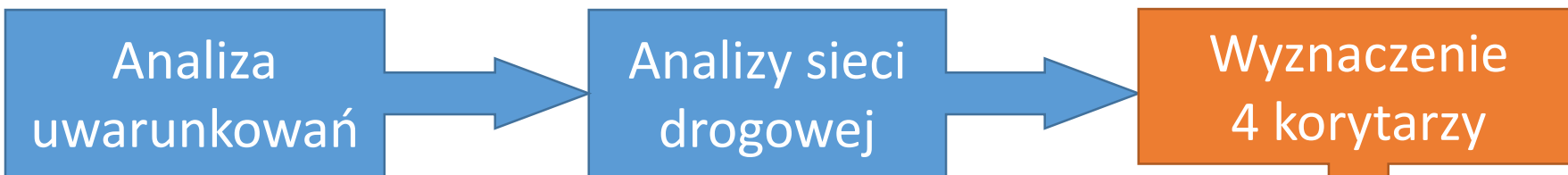
- zminimalizowana ingerencja w istniejące skupiska zabudowań, minimalizacja liczby wyburzeń
- ominięcie obszarów chronionych i cennych przyrodniczo
- wykorzystanie rezerw pod korytarze drogowe wskazane w zagospodarowaniu przestrzennym poszczególnych samorządów
- wykorzystanie istniejących węzłów drogowych
- minimalizacja liczby kolizji z istniejącą siecią kolejową, lasami, ciekami, zbiornikami wodnymi i terenami zagrożonymi powodzią, osuwiskami, terenami wojskowymi, lotniskami, obiektami sakralnymi, budynkami oświaty i ośrodków zdrowia, zabytkami
- minimalizacja liczby kolizji z planowanymi kluczowymi elementami zagospodarowania przestrzennego
- zapewnienie parametrów technicznych dla drogi klasy S
- inne

Wyznaczono

ok. 1 tys. km
tras



Propozycje korytarzy drogi ekspresowej S5



Korytarz 1 - różowy



Powiaty:
ostródzki,
iławski,
nowomiejski,
grudziądzki,
brodnicki,
wąbrzeski,
chełmiński

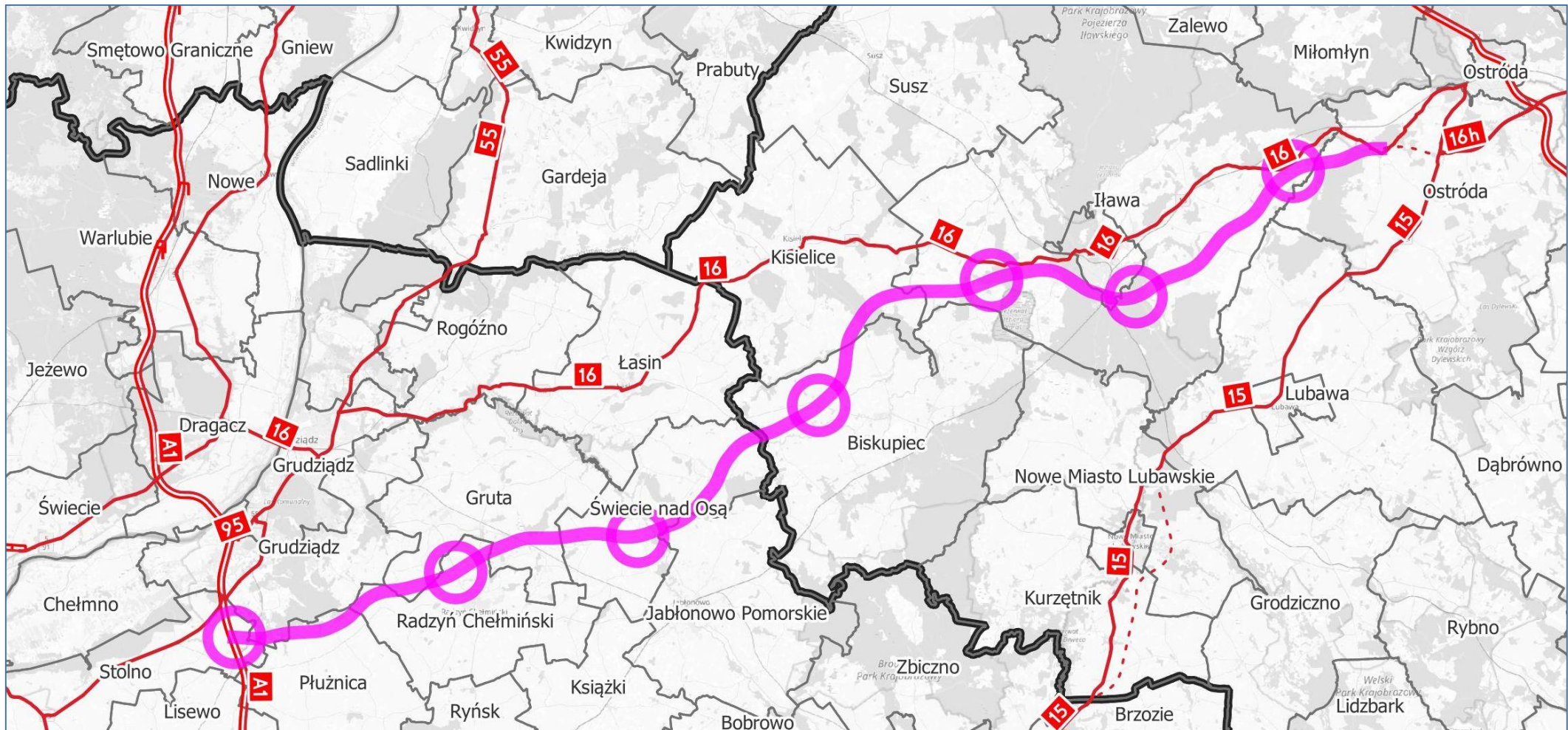
Koszt całkowity inwestycji
5,1 mld PLN

Koszt jednostkowy
56,8 mln
PLN/km

Korytarz 1 długość 89,9 km, 7 węzłów

Początek na dowiązaniu do S5 w okolicy miejscowości Wirwajdy (Ostróda), koniec na A1 w nowoprojektowanym **węźle Sarnowo**.

Wykorzystuje rezerwę terenu pod drogę ekspresową przewidzianą w MPZP miasta Iława, przechodząc nad kolejową stacją manewrową (obiektom o dużej rozpiętości).



Korytarz 2 - zielony



Powiaty:
ostródzki,
iławski,
nowomiejski,
brodnicki,
grudziądzki

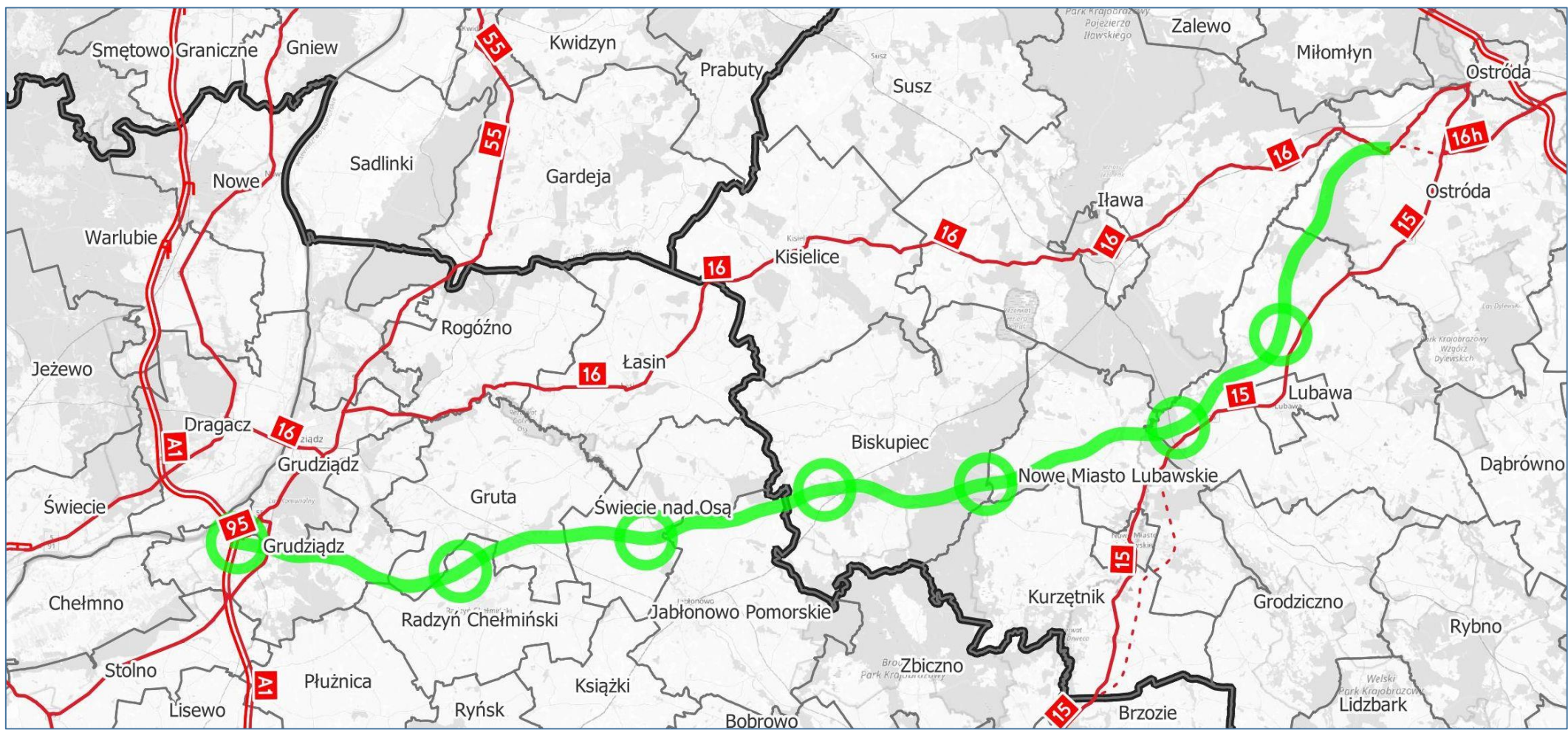
Koszt całkowity inwestycji
5,2 mld PLN

Koszt jednostkowy
57,4 mln
PLN/km

Korytarz 2 długość 90,9 km, 7 węzłów

Początek na dowiązaniu do S5 w okolicy miejscowości **Wirwajdy** (Ostróda), koniec na **A1** w istniejącym węźle **Grudziądz**.

Korytarz wysunięty najbardziej na południe.



Korytarz 3 - niebieski



Powiaty:
ostródzki,
iławski,
grudziądzki,
m. Grudziądz

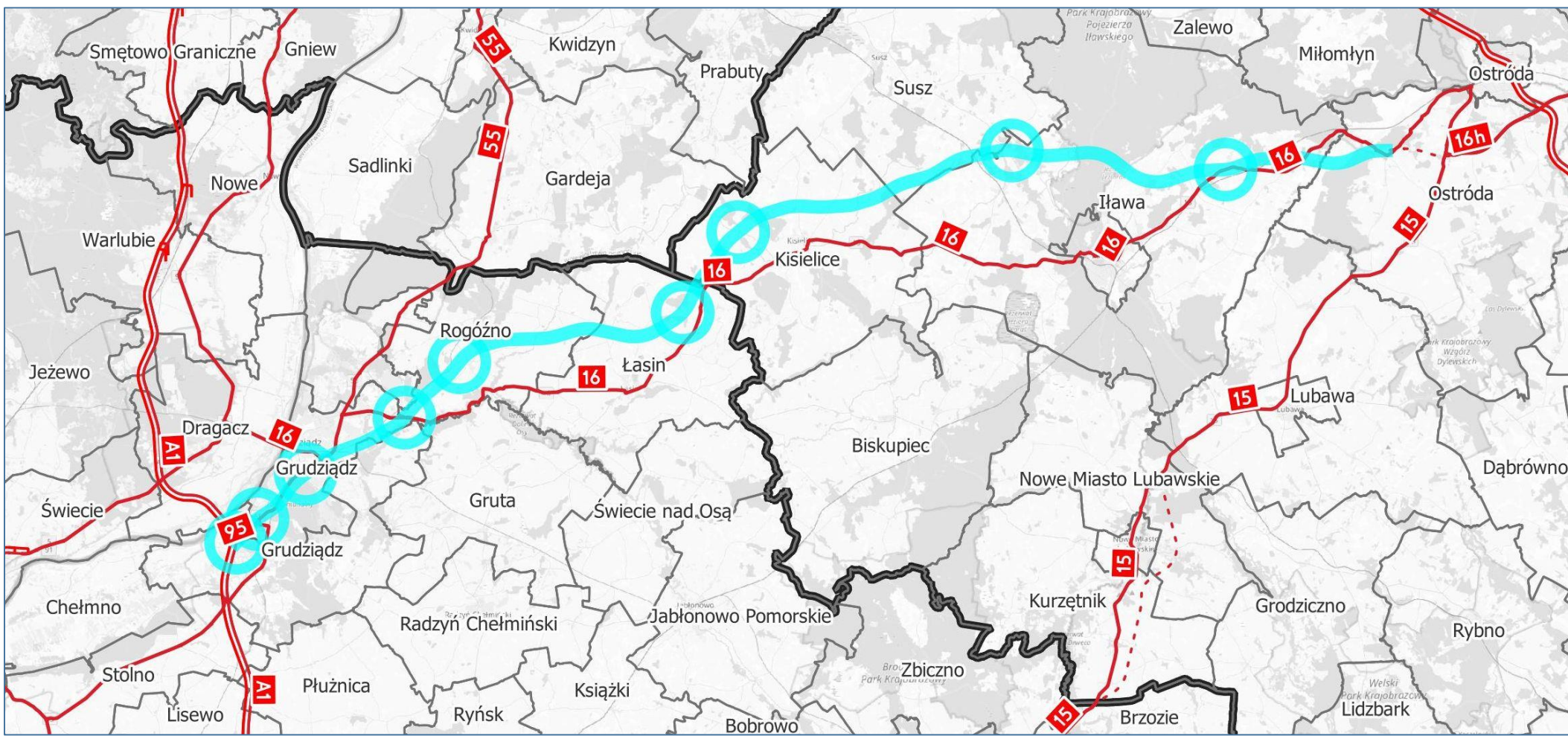
Korytarz 3 długość 86,9 km (najkrótszy), 9 węzłów

Początek na dowiązaniu do S5 w okolicy miejscowości **Wirwajdy** (Ostróda), koniec na **A1** w istniejącym węźle **Grudziądz**.

Jako jedyny od północy omija Iławę, przecinając jezioro Jeziorak oraz swym przebiegiem zbliżony jest do istniejącej Trasy Średnicowej w Grudziądzu.

Koszt całkowity inwestycji
6,0 mld PLN

Koszt jednostkowy
69,5 mln PLN/km



Korytarz 4 - brązowy



Powiaty:
ostródzki,
iławski,
nowomiejski,
grudziądzki,
świecki

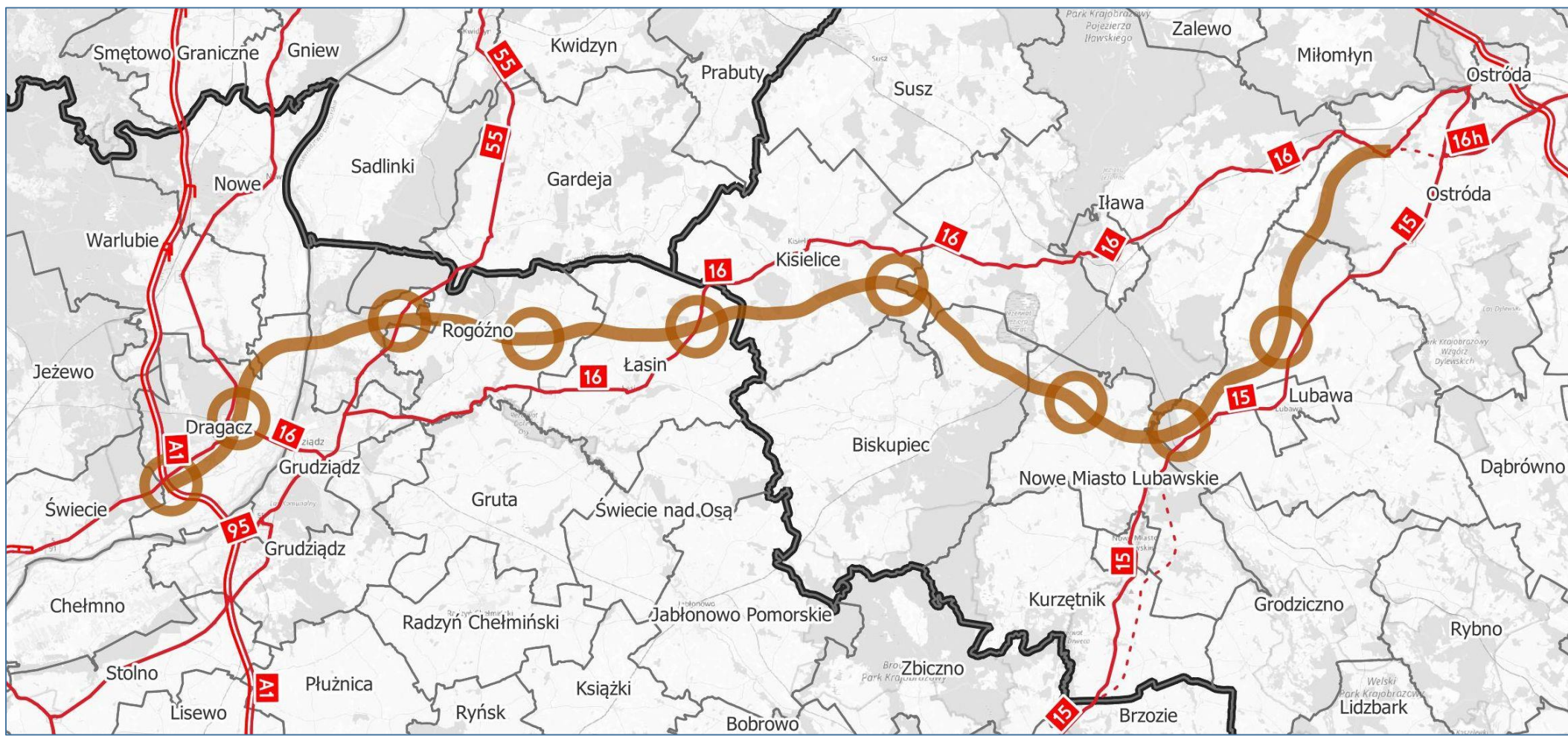
**Koszt
całkowity
inwestycji**
7,2 mld PLN

**Koszt
jednostkowy**
70,3 mln
PLN/km

Korytarz 4 długość 102,2 km (najdłuższy), 9 węzłów

Początek na dowiązaniu do S5 w okolicy miejscowości **Wirwajdy** (Ostróda), koniec na **A1** w istniejącym węźle **Nowe Marzy**.

Korytarz zapewniający **ciągłość S5**. Jako jedyny przechodzi **po północnej stronie Grudziądza**, przekraczając **Wisłę** obiektem mostowym o dużej rozpiętości.



Korytarz 4 - brązowy alternatywny



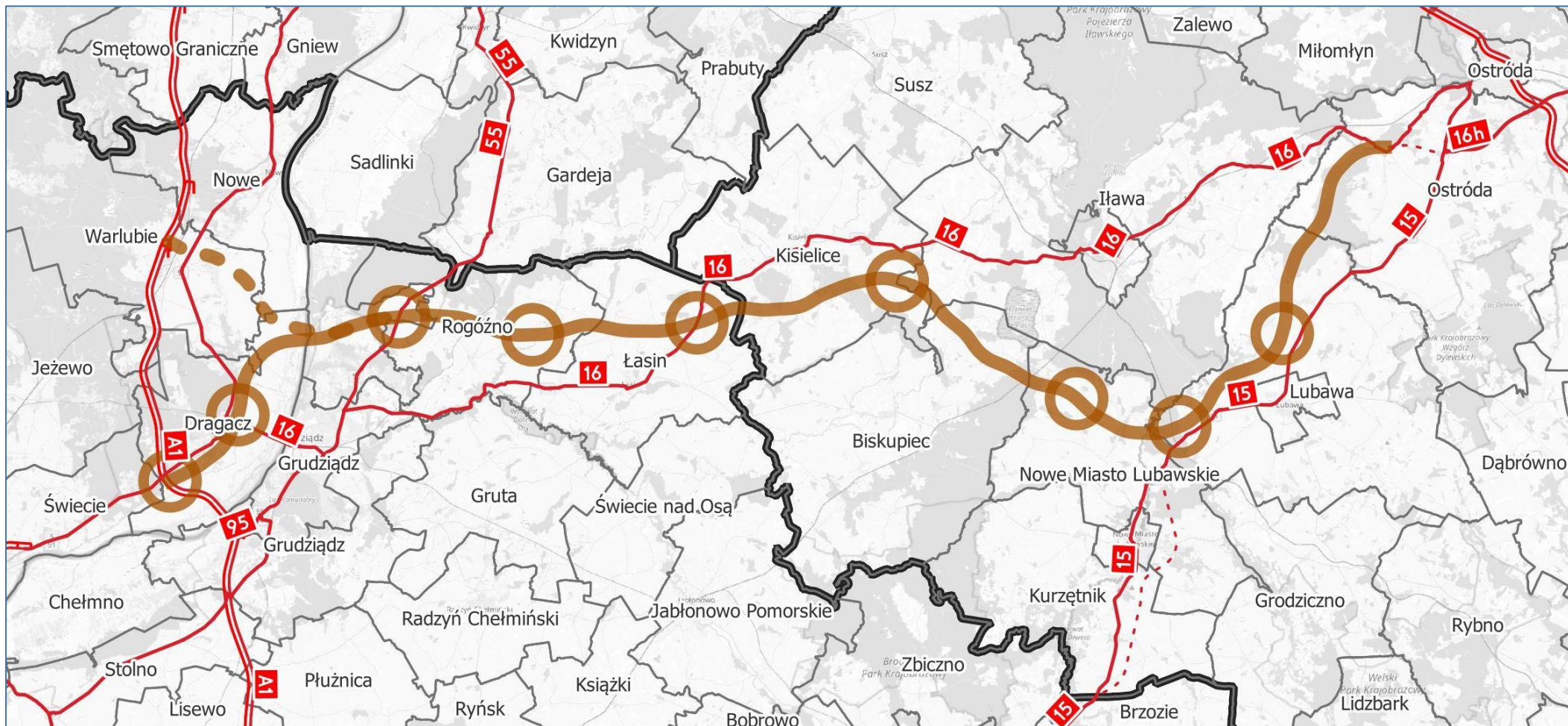
Powiaty:
ostródzki,
iławski,
nowomiejski,
grudziądzki,
świecki

**Koszt
całkowity
inwestycji**
6,8 mld PLN

**Koszt
jednostkowy**
66,1 mln
PLN/km

Alternatywne zakończenie Korytarza 4 w węźle Warlubie, o długości 99,3 km
Początek na dowiązaniu do S5 w okolicy miejscowości **Wirwajdy** (Ostróda), koniec na **A1** w istniejącym węźle Warlubie.

Cel: badanie wpływu takiego rozwiązania na podstawie zmienne, pozwalające ocenić atrakcyjność korytarza. Przeprowadzone analizy wykazały, że rozwiązanie alternatywne jest zbliżone do podstawowego.



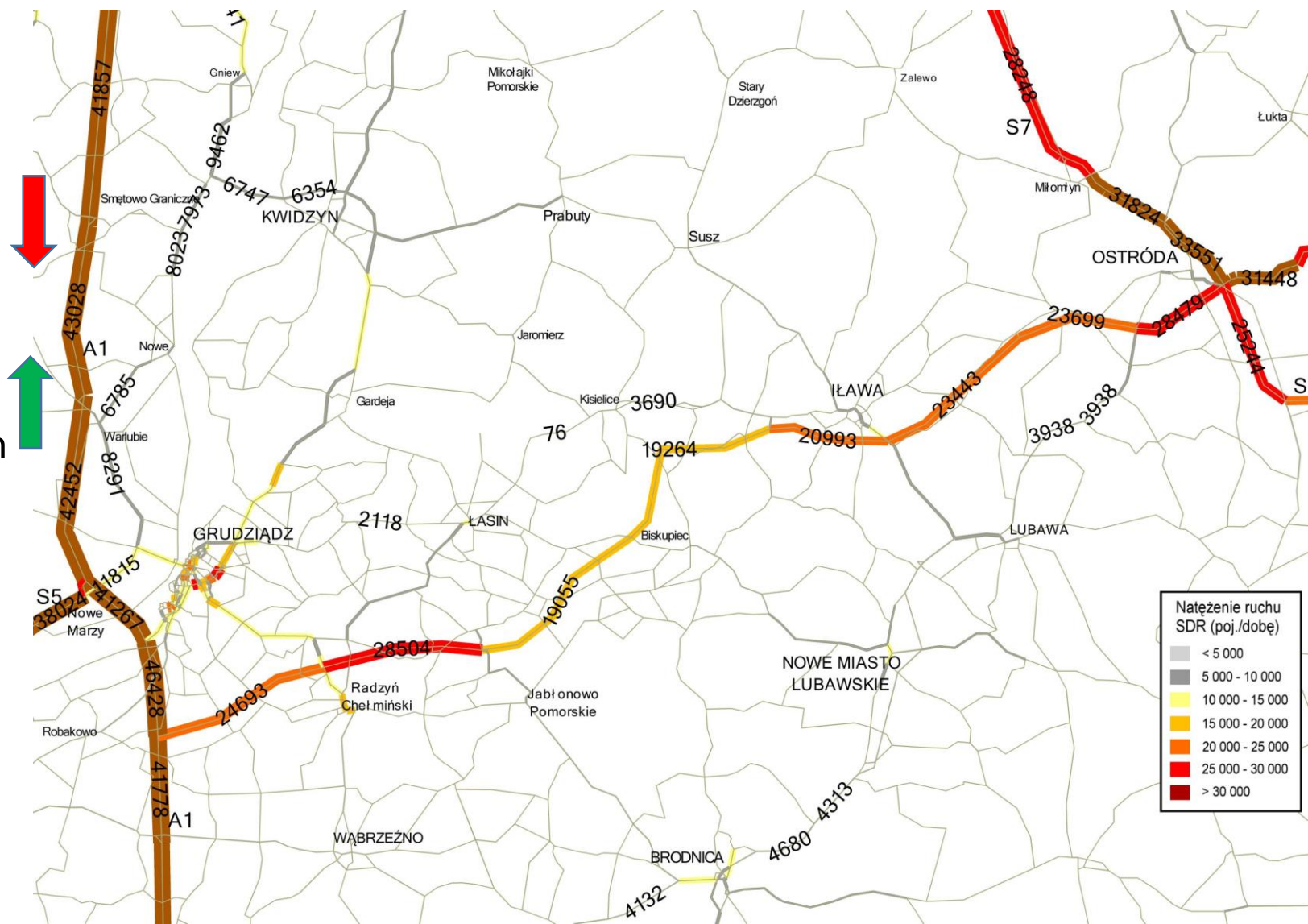
Prognoza ruchu dla Korytarza 1 (rózowy) w roku 2048



Średnio 22 617 poj./dobę
przy 9,17% poj. ciężkich

min. 19 055 poj./dobę na odc.
Biskupiec - Jabłonowo Pomorskie

max. 28 504 poj./dobę na odc.
Jabłonowo Pomorskie - Radzyń Chełm



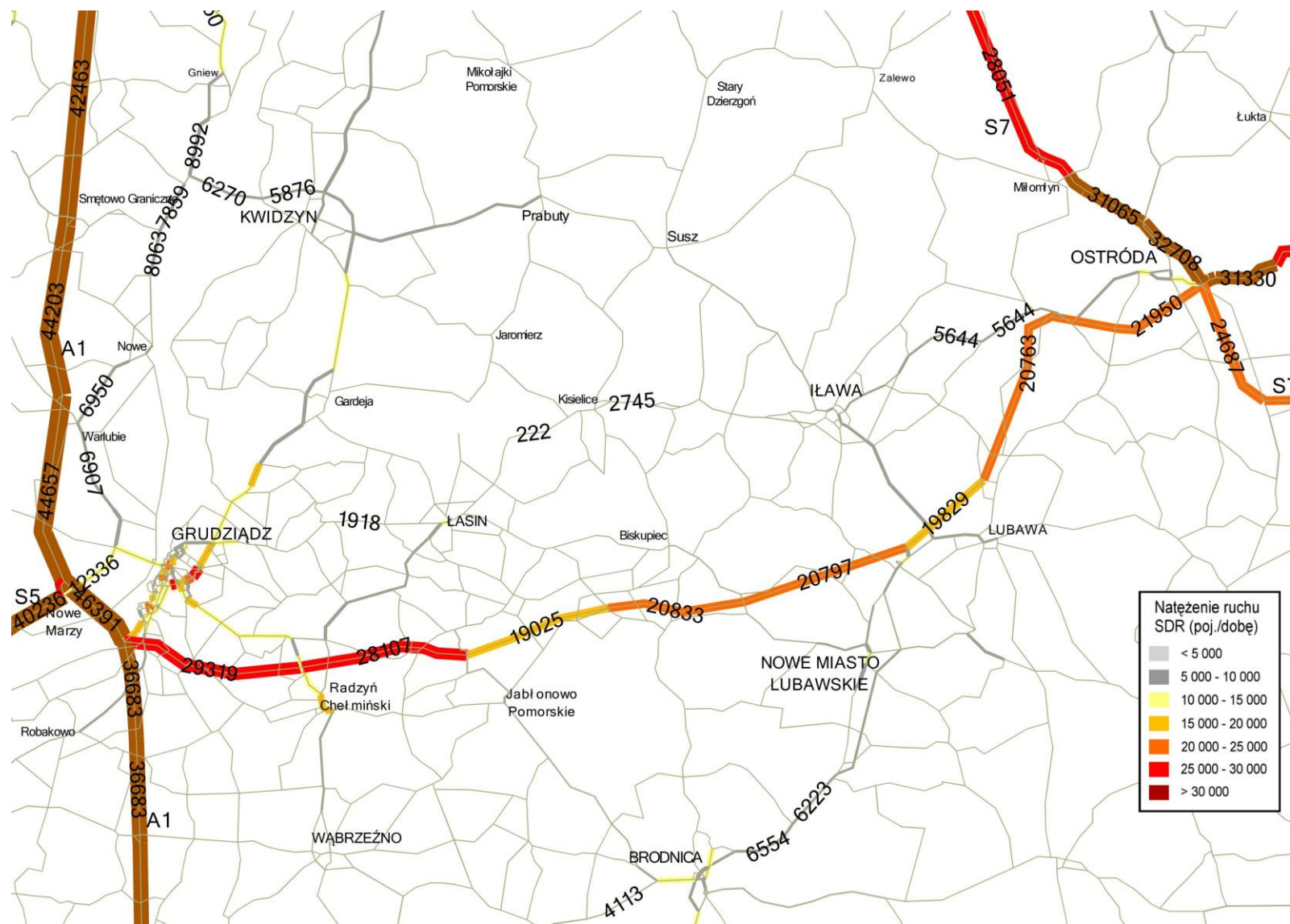
Prognoza ruchu dla Korytarza 2 (zielony) w roku 2048



Średnio 22 953 poj./dobę
przy 9,75% poj. ciężkich

min. 19 025 poj./dobę na odc.
Biskupiec - Jabłonowo Pomorskie

max. 29 319 poj./dobę na odc.
Radzyń Chełmiński - autostrada A1



Prognoza ruchu dla Korytarza 3 (niebieski) w roku 2048

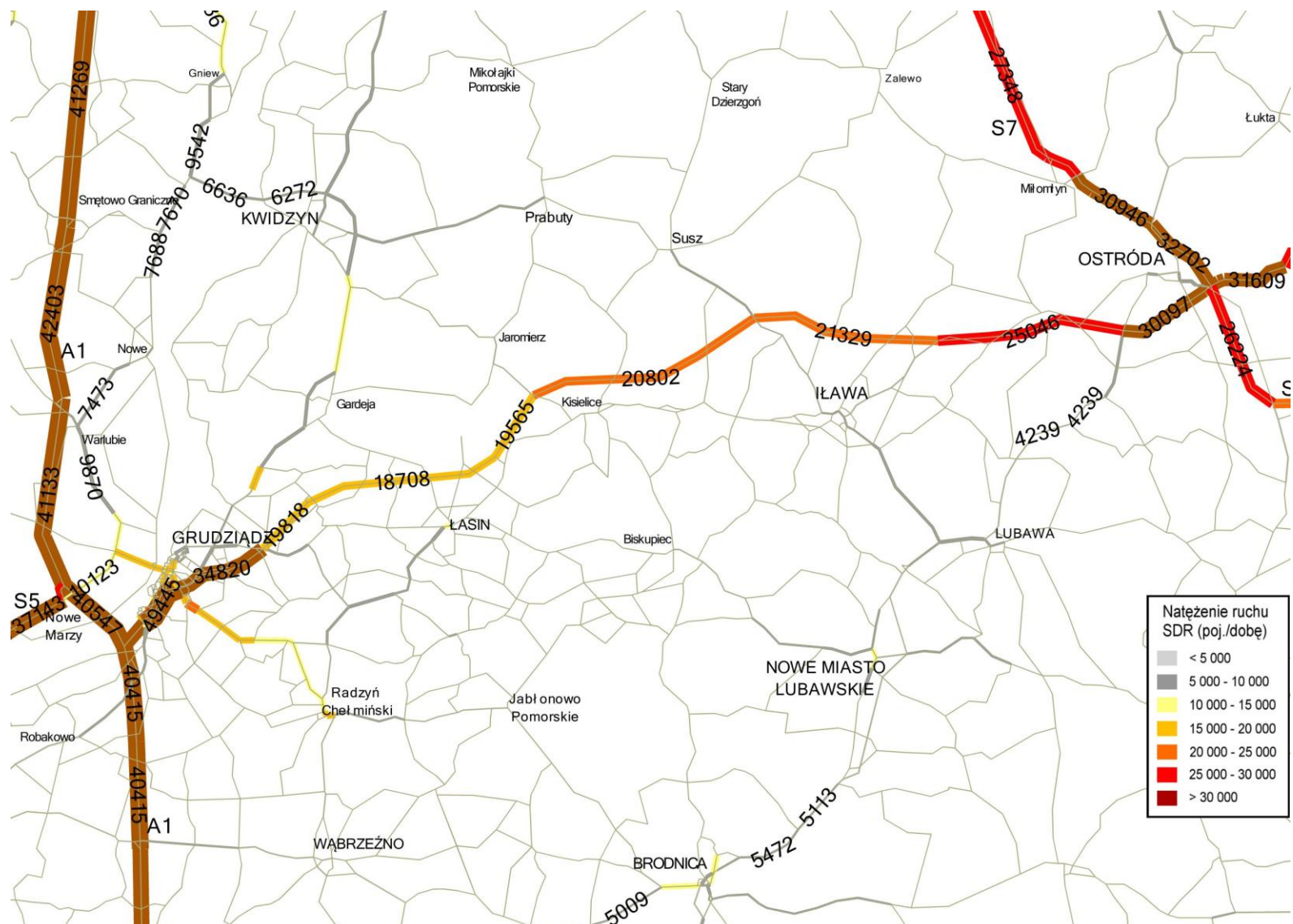


Średnio 23 874 poj./dobę
przy 10,22% poj. ciężkich

min. 18 708 poj./dobę na odc.
Łasin - Rogóźno



max. 49 445 poj./dobę na odc.
Grudziądz (DK 16) - autostrada A1



Prognoza ruchu dla Korytarza 4 (brązowy) w roku 2048

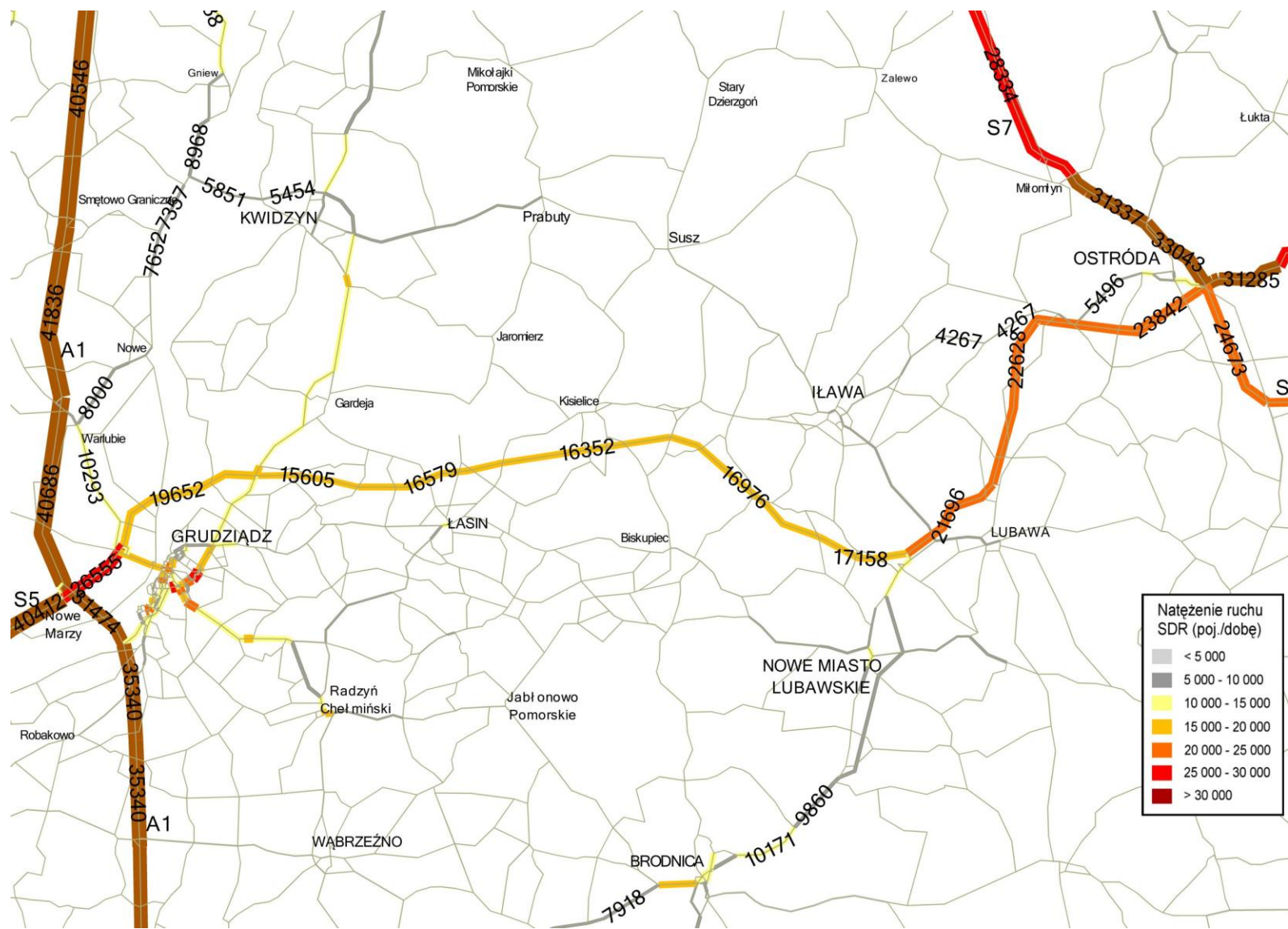


Średnio 19 022 poj./dobę
przy 11,45% poj. ciężkich

min. 15 605 poj./dobę na odc.
Bukowiec - Dusocin



max. 26 555 poj./dobę na odc.
Dragacz - autostrada A1



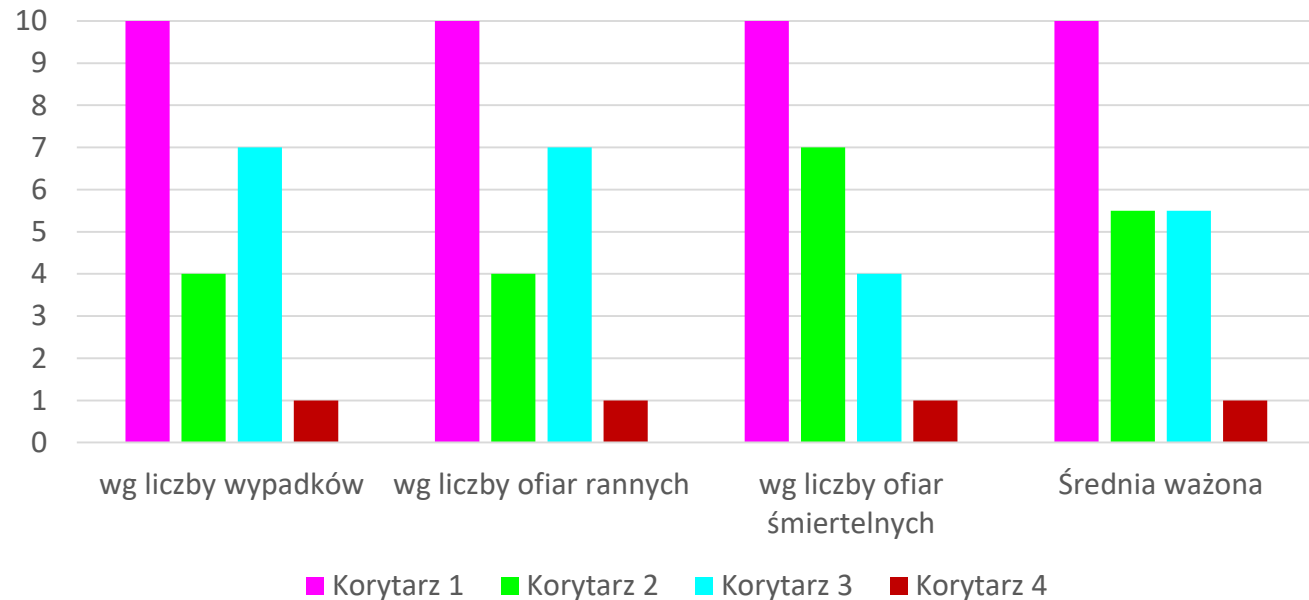
Korzyści społeczeństwa wynikające z realizacji drogi ekspresowej S5



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

- Wykonano ocenę **Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego** – wszystkie korytarze pod względem bezpieczeństwa są **dopuszczalne**, pod względem ryzyka społecznego występuje **bardzo małe ryzyko**

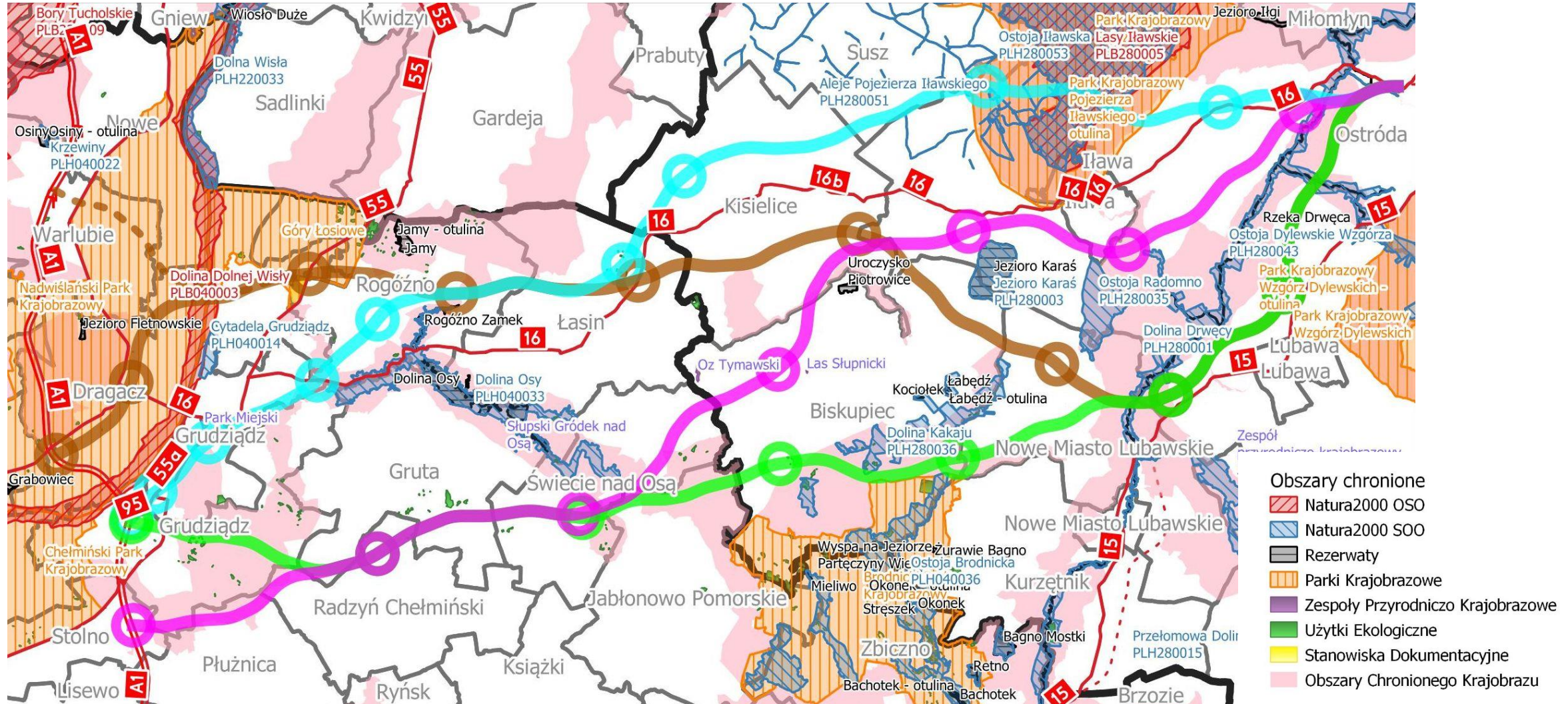
Korytarz	ERR	ENPV	BCR
	[%]	[mln PLN]	[-]
Korytarz 1	21,49%	13 188,838	2,72
Korytarz 2	21,76%	13 862,767	3,01
Korytarz 3	19,83%	14 193,316	3,04
Korytarz 4	14,13%	9 027,786	2,21



Analiza wpływu na środowisko



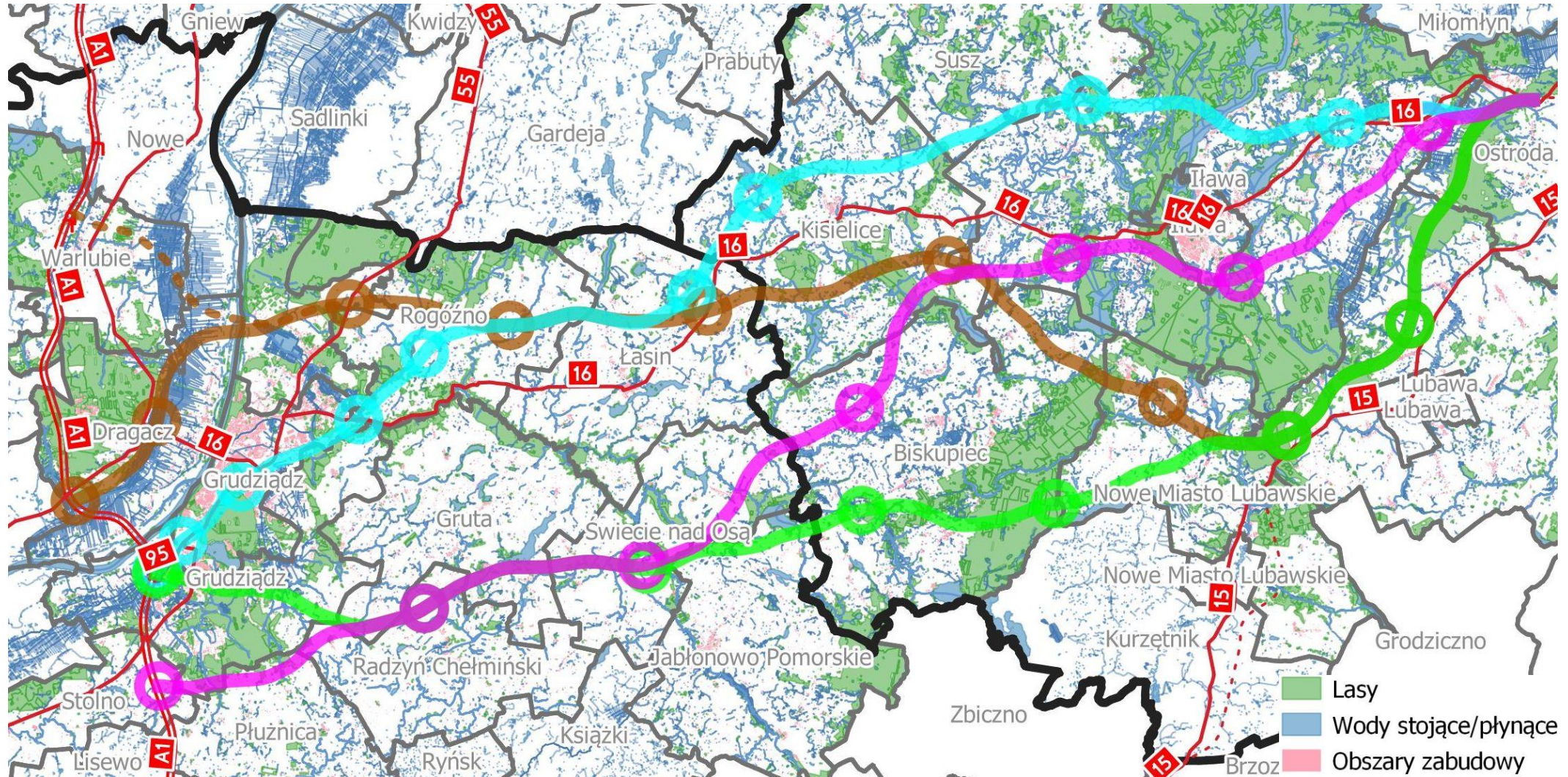
- oddziaływanie planowanej inwestycji na ludzi, zwierzęta i rośliny
- analiza i oddziaływanie planowanej inwestycji na dobra kultury materialnej i zabytki
- analiza i oddziaływanie planowanej inwestycji na obszary chronione



Analiza wpływu na środowisko



- analiza i oddziaływanie planowanej inwestycji na **powierzchnię ziemi**
- analiza i oddziaływanie planowanej inwestycji na **wody powierzchniowe**



Porównawcza analiza wielokryterialna



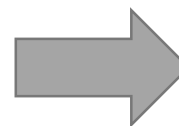
- **4 grupy kryteriów** (techniczne, ekonomiczne, środowiskowe i społeczne, sieciowe), 19 kryteriów cząstkowych
- Każde kryterium oceniane **w skali** od 1 (najkorzystniejsze) do 0 (najmniej korzystne)
- **Wagi** grup kryteriów i kryteriów cząstkowych na podstawie anonimowych **ankiet**

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



Korytarz	K1	K2	K3	K4
Lokata	1	2	4	3

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



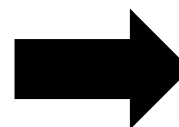
Korytarz	K1	K2	K3	K4
Lokata	1	3	2	4

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



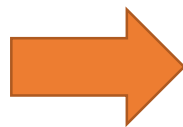
Korytarz	K1	K2	K3	K4
Lokata	2	1	3	4

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



Korytarz	K1	K2	K3	K4
Lokata	1	2	3	4

SUMARYCZNIE



Korytarz	K1	K2	K3	K4
Lokata	1	2	3	4

Podsumowanie i porównanie korytarzy

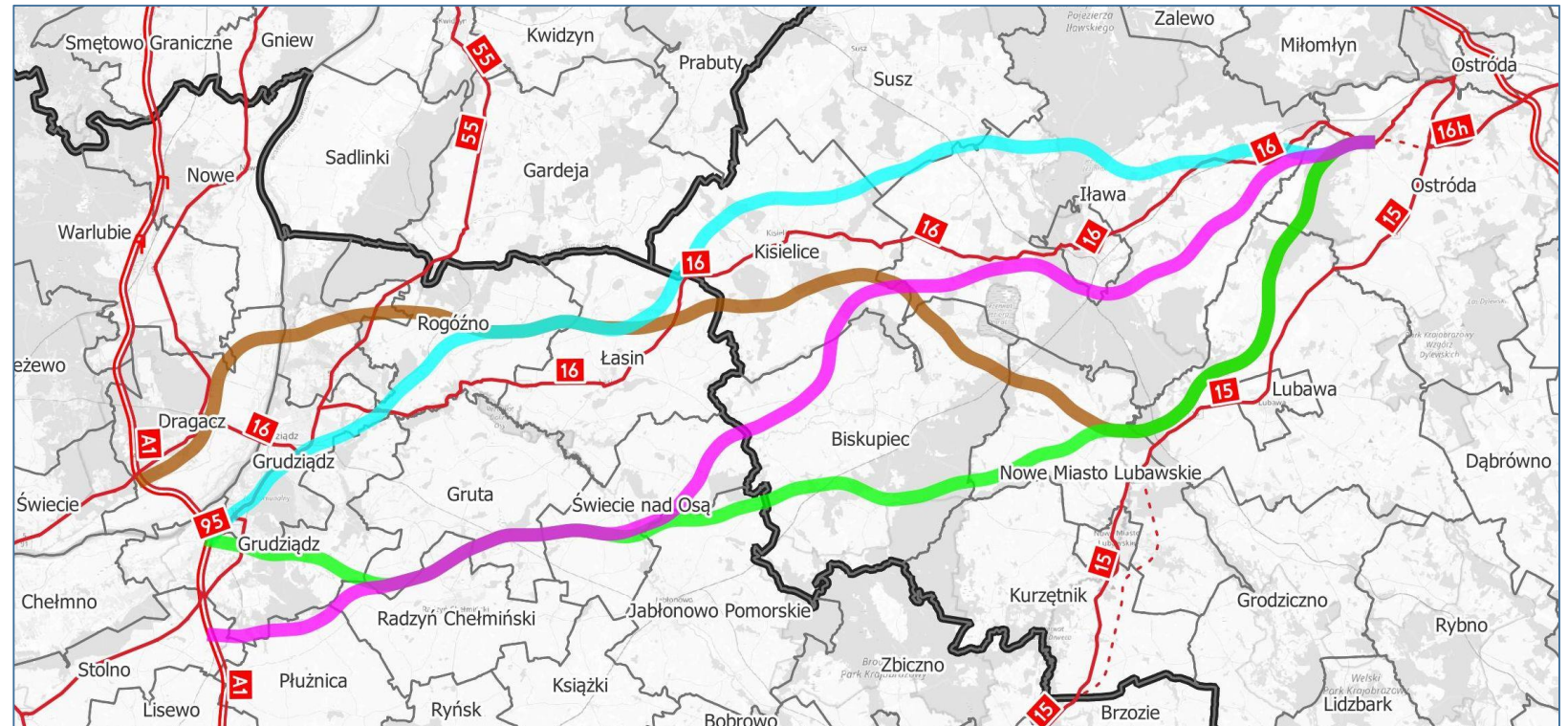


Korytarz 1 – długość 89,9 km, 7 węzłów, koszt 5,1 mld PLN, jednostkowy 56,8 mln/km, ERR = 21,49%, ENPV=13,2 mld PLN

Korytarz 2 – długość 90,9 km, 7 węzłów, koszt 5,2 mld PLN, jednostkowy 57,4 mln/km, ERR = 21,76%, ENPV=13,9 mld PLN

Korytarz 3 – długość 86,9 km, 9 węzłów, koszt 6,0 mld PLN, jednostkowy 69,5 mln/km, ERR = 19,83%, ENPV=14,2 mld PLN

Korytarz 4 – długość 102,2 km, 9 węzłów, koszt 7,2 mld PLN, jednostkowy 70,3 mln/km, ERR = 14,13%, ENPV=9,0 mld PLN



Kontynuacja prac nad przygotowaniem inwestycji



Studium Korytarzowe **potwierdziło zasadność** budowy drogi ekspresowej S5 na odcinku pomiędzy S7 (Ostróda) i A1 (Nowe Marzy)

Konsultacje z przedstawicielami **jednostek samorządu terytorialnego**

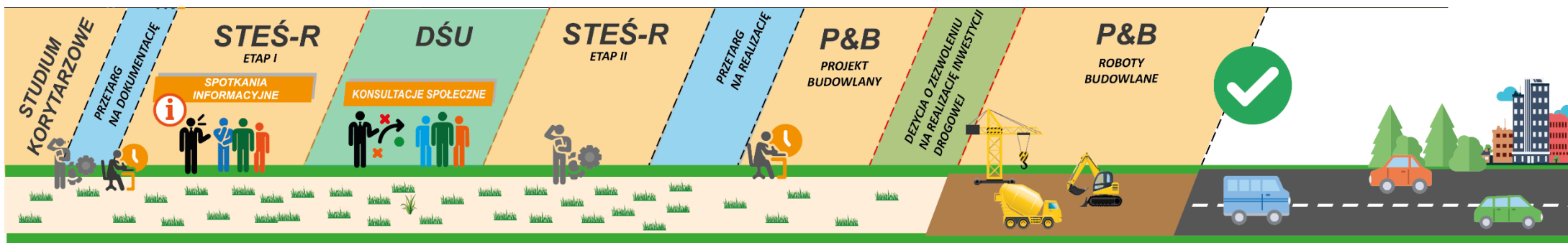
Powyższe pozwoli podjąć decyzję o konieczności **dalszego uszczegółowienia** w postaci Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego

Niezbędne **pozyskanie finansowania** dla prac przygotowawczych i realizacji inwestycji



2020 r.

203...?





GDDKiA

DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ

7 października 2020 r.