



# PRZEBIEG I ROLA DROGI EKSPRESOWEJ S10, ZE SZCZEGÓLNYM UWZGLĘDNIENIEM ODCINKA TORUŃ – GRANICA Z WOJEWÓDZTWEM MAZOWIECKIM



Województwo  
Kujawsko-Pomorskie



Kujawsko-Pomorskie Biuro Planowania  
Przestrzennego i Regionalnego we Włocławku

**Przebieg i rola drogi ekspresowej S10,  
ze szczególnym uwzględnieniem odcinka  
Toruń – granica z województwem mazowieckim**

Opracowanie zostało wykonane  
w Kujawsko-Pomorskim Biurze Planowania Przestrzennego i Regionalnego we Włocławku  
w Oddziale w Toruniu

przez zespół w składzie:

Małgorzata Dziechciarz

Mateusz Kowalski

Toruń, 2023

## Spis treści

Spis treści .....	2
1 Wstęp.....	3
2 Uwarunkowania powstania drogi ekspresowej S10.....	5
2.1 Europejskie korytarze transportowe.....	5
2.2 Uwarunkowania krajowe .....	6
2.3 Uwarunkowania wojewódzkie .....	13
3 Dotychczasowe warianty oraz aktualnie zakładany przebieg drogi ekspresowej S10 na odcinku Toruń – granica z województwem mazowieckim.....	16
3.1 Przebieg wynikający z rozporządzeń.....	16
3.2 Przebieg wynikający ze Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego z 2013 r.....	17
3.3 Aktualnie zakładany przebieg – Studium korytarzowe 2019.....	19
4 Powiązania drogi ekspresowej S10 z infrastrukturą transportową oraz jej wpływ na rozwój społeczno-gospodarczy .....	25
5 Aktywność władz województwa na rzecz realizacji drogi ekspresowej S10 .....	28
6 Stan realizacji .....	30
7 Podsumowanie .....	32
8 Materiały źródłowe .....	33
9 Spis map.....	34
10 Spis rycin .....	34
11 Spis tabel.....	35
12 Załączniki.....	35

# 1 Wstęp

Zgodnie z zapisami Ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, droga ekspresowa to droga przeznaczona wyłącznie do ruchu pojazdów samochodowych:

- a) wyposażona w jedną lub dwie jezdnie,
- b) posiadająca wielopoziomowe skrzyżowania z przecinającymi ją innymi drogami transportu lądowego i wodnego, z dopuszczeniem wyjątkowo jednopoziomowych skrzyżowań z drogami publicznymi,
- c) wyposażona w urządzenia obsługi podróżnych, pojazdów i przesyłek, przeznaczone wyłącznie dla użytkowników drogi.

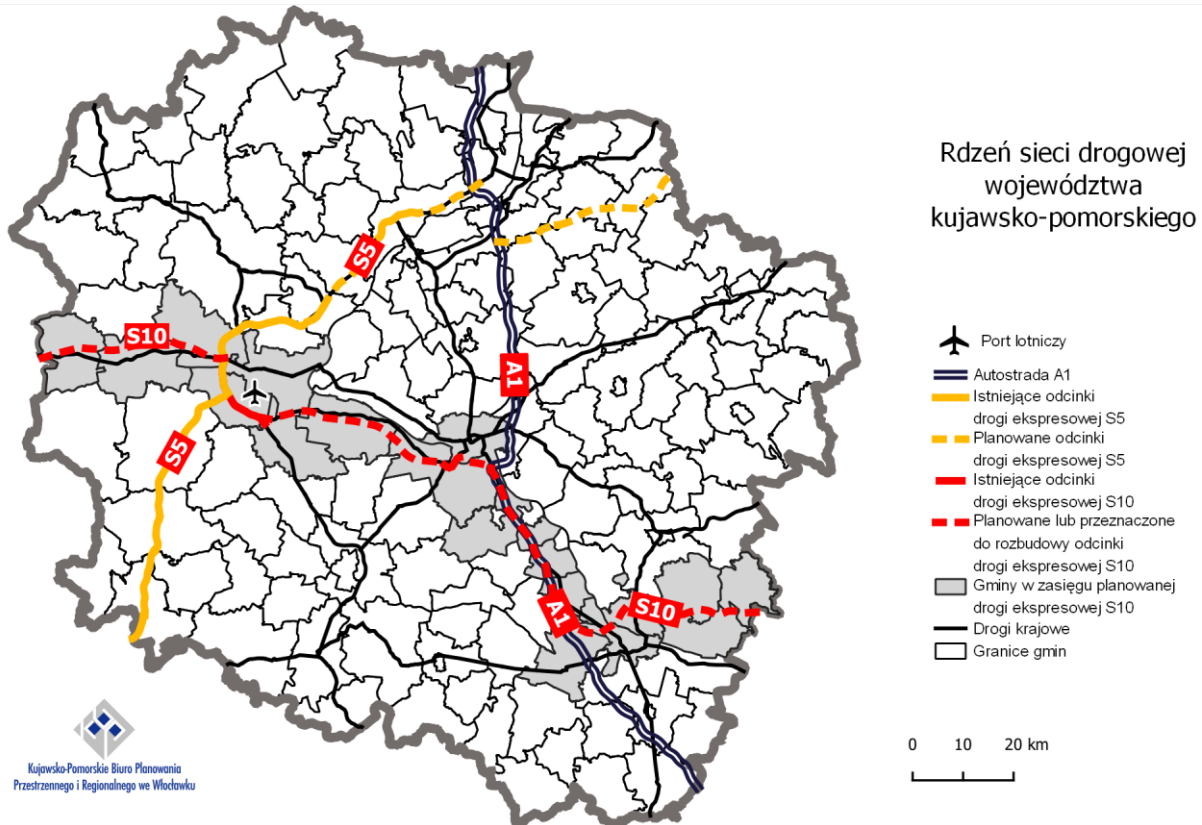
Warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie zostały określone w Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Rada Ministrów określa, w drodze rozporządzenia, sieć autostrad i dróg ekspresowych, mając na uwadze potrzeby społeczne i gospodarcze kraju w zakresie rozwoju infrastruktury. Zasadniczo droga ekspresowa to droga dwujezdniowa (dopuszczalne są odcinki 2+1), na którą wjazd możliwy jest wyłącznie za pośrednictwem węzłów. Odstępy między węzłami na drogach ekspresowych lub skrzyżowaniami poza terenem zabudowy nie powinny być mniejsze niż 5 km, a w terenie zabudowy w granicach lub sąsiedztwie dużego oraz średniego miasta – nie mniejsze niż 3 km. Wyjątkowo dopuszcza się pojedyncze odstępy między węzłami lub skrzyżowaniami nie mniejsze niż 3 km poza terenem zabudowy, a na terenie zabudowy – nie mniejsze niż 1,5 km. Droga ekspresowa powinna mieć powiązania z drogami klasy G (główna) i drogami wyższych klas, jednak wyjątkowo dopuszcza się również powiązania z drogami klasy Z (zbiorcze).

Docelowo długość dróg ekspresowych w Polsce ma wynieść 5880 km (dane Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad – GDDKiA). Według danych GUS w 2021 roku łączna ich długość wynosiła 2794,9 km, w stosunku do roku 2010 wartość ta wzrosła ponad 3,5 krotnie. W województwie kujawsko-pomorskim w tym samym okresie długość dróg ekspresowych wynosiła 108 km i wzrosła prawie 2,5 krotnie. W związku z budową drogi ekspresowej S5 znaczny wzrost nastąpił pomiędzy rokiem 2019 a 2020 (o 33,7 km). Stan przygotowania dróg krajowych w Polsce (w tym dróg ekspresowych i autostrad) prezentuje mapa GDDKiA, stanowiąca załącznik nr 1 do opracowania.

Zgodnie z załącznikiem do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 r., zawierającym wykaz autostrad i dróg ekspresowych, przez teren województwa kujawsko-pomorskiego przebiegają dwie drogi ekspresowe, znajdujące się na różnym etapie realizacji – drogi ekspresowe S5 i S10. Ich docelowy – kierunkowy przebieg został wskazany w powyższym rozporządzeniu. Pierwsza z nich – droga ekspresowa S5 o docelowym przebiegu S7 (Ostróda) – A1 (Nowe Marzy) – Bydgoszcz – A2 (Poznań Wschód) – A2 (Poznań Zachód) – Leszno – A8 (Wrocław) – S8 (Sobótka) – Świdnica – S3 (Bolków), stanowi element drogi międzynarodowej o symbolu E261. Droga ekspresowa S10, będąca przedmiotem opracowania, ma docelowy przebieg A6 (Szczecin) – Piła – Bydgoszcz – Toruń – S7 (Nowy Dwór Mazowiecki) – S8 (Wołomin). Droga ta łączy Warszawę ze Szczecinem oraz pełni ważną rolę w transporcie pomiędzy Bydgoszczą i Toruniem (Mapa 1).

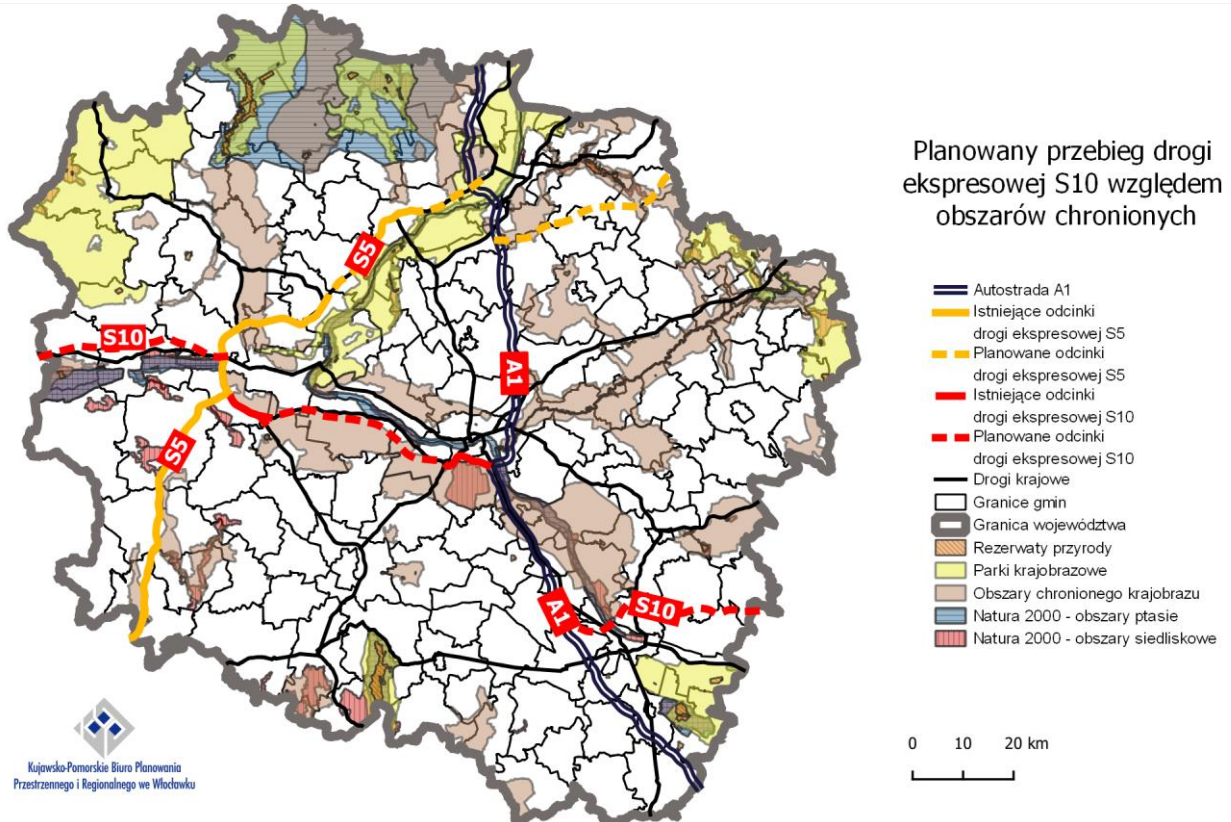


Mapa 1 Rdzeń sieci drogowej województwa kujawsko-pomorskiego



Źródło: Opracowanie własne

Mapa 2 Planowany przebieg drogi ekspresowej S10 względem obszarów chronionych



Źródło: Opracowanie własne

Przebieg i rola drogi ekspresowej S10, ze szczególnym uwzględnieniem odcinka Toruń – granica z województwem mazowieckim

## 2 Uwarunkowania powstania drogi ekspresowej S10

### 2.1 Europejskie korytarze transportowe

Zgodnie z instrumentem *Łącząc Europę* (The Connecting Europe Facility - CEF), który przeznaczony jest na realizację projektów infrastrukturalnych w dziedzinie transportu, energetyki i telekomunikacji, przyjętym przez Parlament Europejski i Radę rozporządzeniem nr 1315/2013 i 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r., droga ekspresowa S10 zaliczana jest do sieci kompleksowej, jako droga przeznaczona do rozbudowy. Sieć kompleksowa powinna być ogólnoeuropejską siecią transportową, zapewniającą dostępność i łączność wszystkich regionów w Unii, w tym regionów wyspiarskich i najbardziej oddalonych.



Ryc. 1. Sieć bazowa i kompleksowa korytarzy transportowych według instrumentu *Łącząc Europę*

Źródło: The Connecting Europe Facility (CEF)

Przebieg i rola drogi ekspresowej S10, ze szczególnym uwzględnieniem odcinka Toruń – granica z województwem mazowieckim



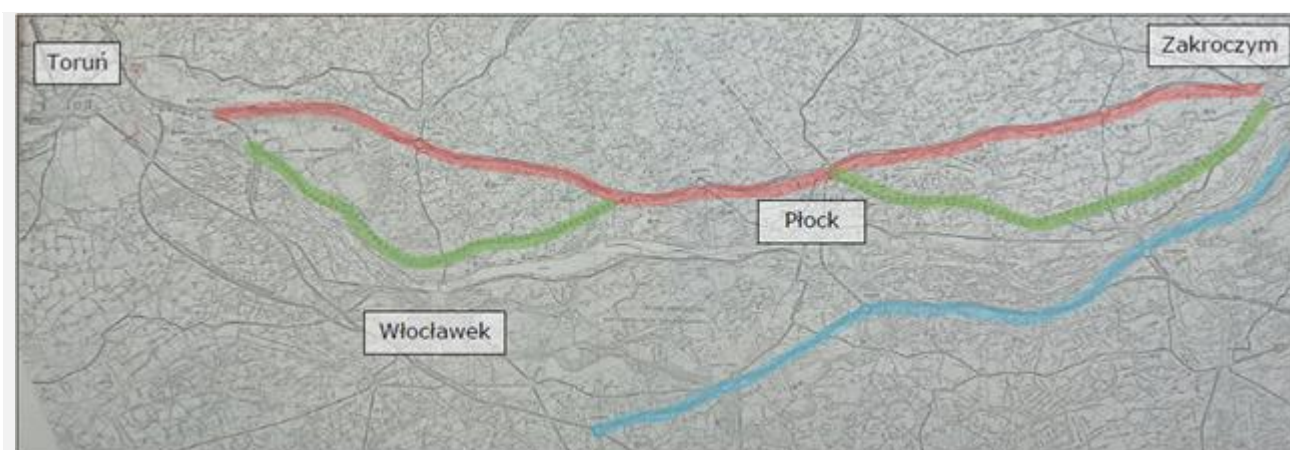
## 2.2 Uwarunkowania krajowe

Realizację drogi ekspresowej S10 na poziomie krajowym została przewidziana przez następujące dokumenty:

- Koncepcję Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030,
- Strategię na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.),
- Strategię Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku),
- Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.),
- Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.),
- Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.) – przyjęty przez Radę Ministrów 13 grudnia 2022r.,
- Kontrakty Terytorialne.

### Pierwsze prace

Pierwsze prace projektowe nad drogą w analizowanym korytarzu drogi ekspresowej S10 rozpoczęły się już pod koniec lat 70-tych XX wieku. Wówczas to w ramach prac nad wariantami transeuropejskiej Autostrady Północ - Południe, poszukiwano połączenia rozpatrywanych opcji z Warszawą. W kolejnych latach wykonywane analizy przewidywały prowadzenie drogi ekspresowej S10 na odcinku od autostrady A1 do drogi ekspresowej S7. Zdecydowana większość rozwiązań rozpoczyna się na autostradowej obwodnicy Torunia i biegnie z wykorzystaniem istniejących przebiegów dróg krajowych 10 lub 62 odpowiednio w sąsiedztwie Sierpca lub Płocka.



Ryc. 2. Możliwości połączenia autostrady Północ - Południe (obecnie A1) z Warszawą

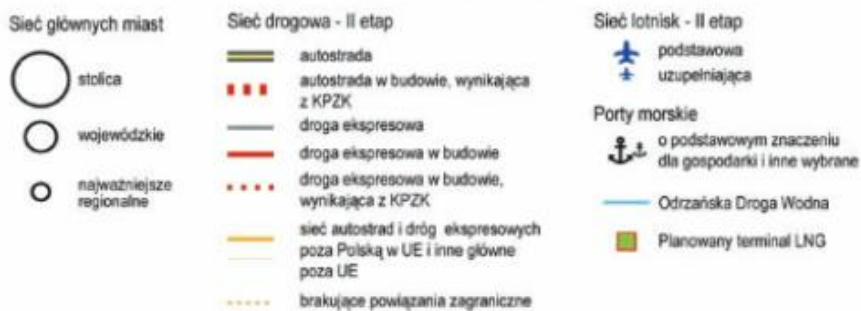
Źródło: GDDKiA

### Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (obowiązująca do listopada 2020 r.)

Według KPZK2030 w skład podstawowych węzłów sieci powiązań funkcjonalnych miast do roku 2030 miały wchodzić m.in.: stolica i największe polskie miasta Warszawa oraz: Aglomeracja Górnośląska, Łódź, Kraków, Trójmiasto, Wrocław, Poznań, Szczecin, kształtujący się duopol Bydgoszcz – Toruń oraz Lublin.

Z perspektywy drogi ekspresowej S10 istotne są zapisy koncepcji dotyczące kierunku działań 3.1. Poprawa dostępności polskich miast i regionów, celu 3.1.1. Poprawa wzajemnej dostępności głównych ośrodków miejskich. Działania na rzecz realizacji tego celu miały według KPZK obejmować poprawę dostępności czasowej do Warszawy. Wymieniona została m. in. konieczność wzmocnienia połączenia Warszawa – Bydgoszcz. Według KPZK dodatkowego wysiłku inwestycyjnego wymagają również lokalne powiązania w obrębie integrujących się układów bipolarnych i wierzchołkowych, m. in. Bydgoszcz – Toruń. Droga ekspresowa S10 przewidziana została do realizacji jednak dopiero w II etapie rozwojowym krajowej sieci drogowej, a w III etapie przewidziane zostało zwiększenie jej przepustowości lub budowa nowych autostrad (ryciny poniżej).

Przebieg i rola drogi ekspresowej S10, ze szczególnym uwzględnieniem odcinka Toruń – granica z województwem mazowieckim



\* realizacja poszczególnych inwestycji będzie zależeć od polityki transportowej Rządu

Ryc. 3. II etap rozwojowy krajowej sieci drogowej

Źródło: KPZK 2030



Ryc. 4. III etap rozwojowy krajowej sieci drogowej

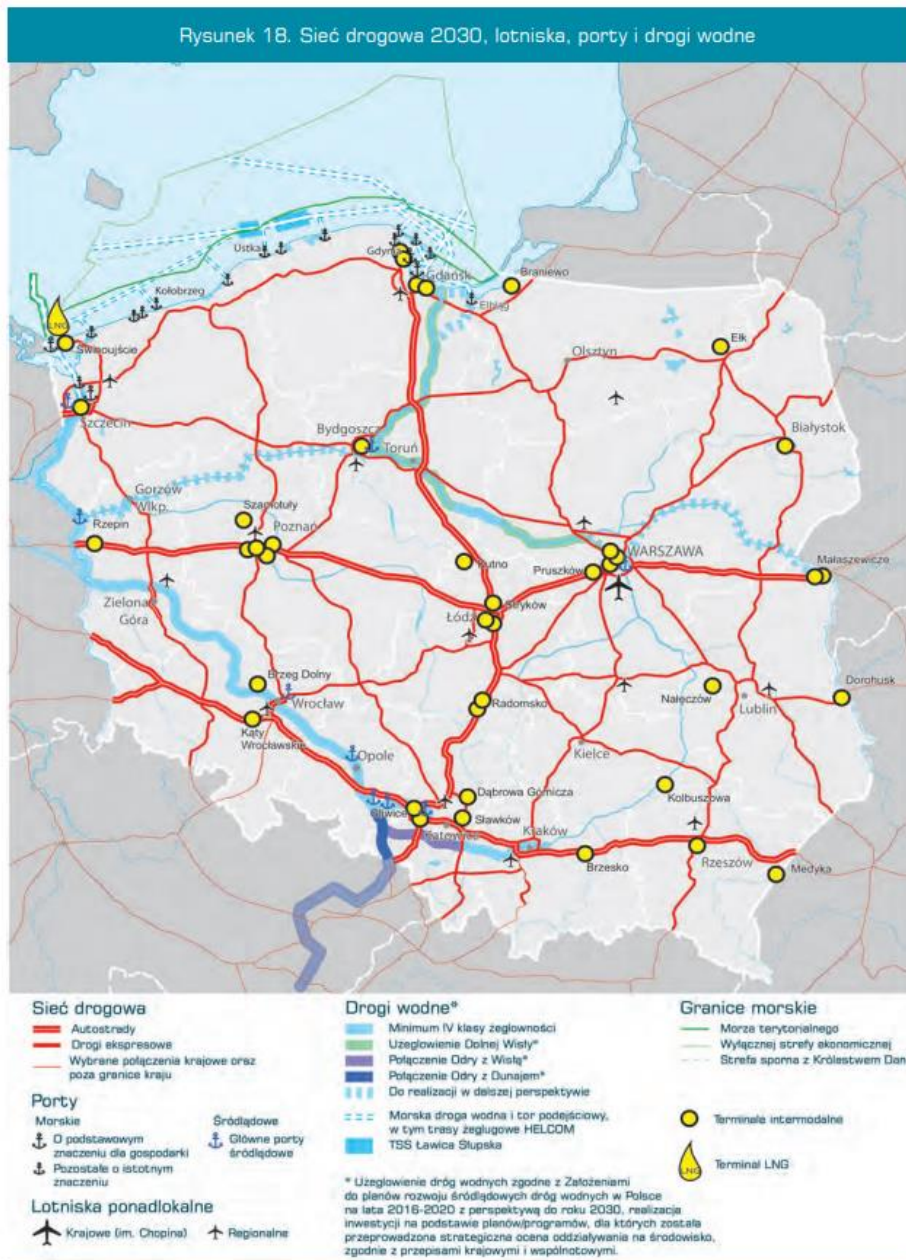
Źródło: KPZK 2030

### Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)

Według Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.) priorytetem jest dokończenie sieci drogowej zapewniającej połączenia w oparciu o autostrady i drogi ekspresowe pomiędzy największymi ośrodkami w kraju oraz połączenia transgraniczne: Polska – kraje bałtyckie (*Via Baltica*) i Polska – Południe (*Via Carpatia*). W priorytet ten wpisuje się zatem budowa drogi ekspresowej S10, która połączyłaby Szczecin z Warszawą, prowadząc przez współstolice województwa kujawsko-pomorskiego: Bydgoszcz i Toruń.

Przebieg i rola drogi ekspresowej S10, ze szczególnym uwzględnieniem odcinka Toruń – granica z województwem mazowieckim





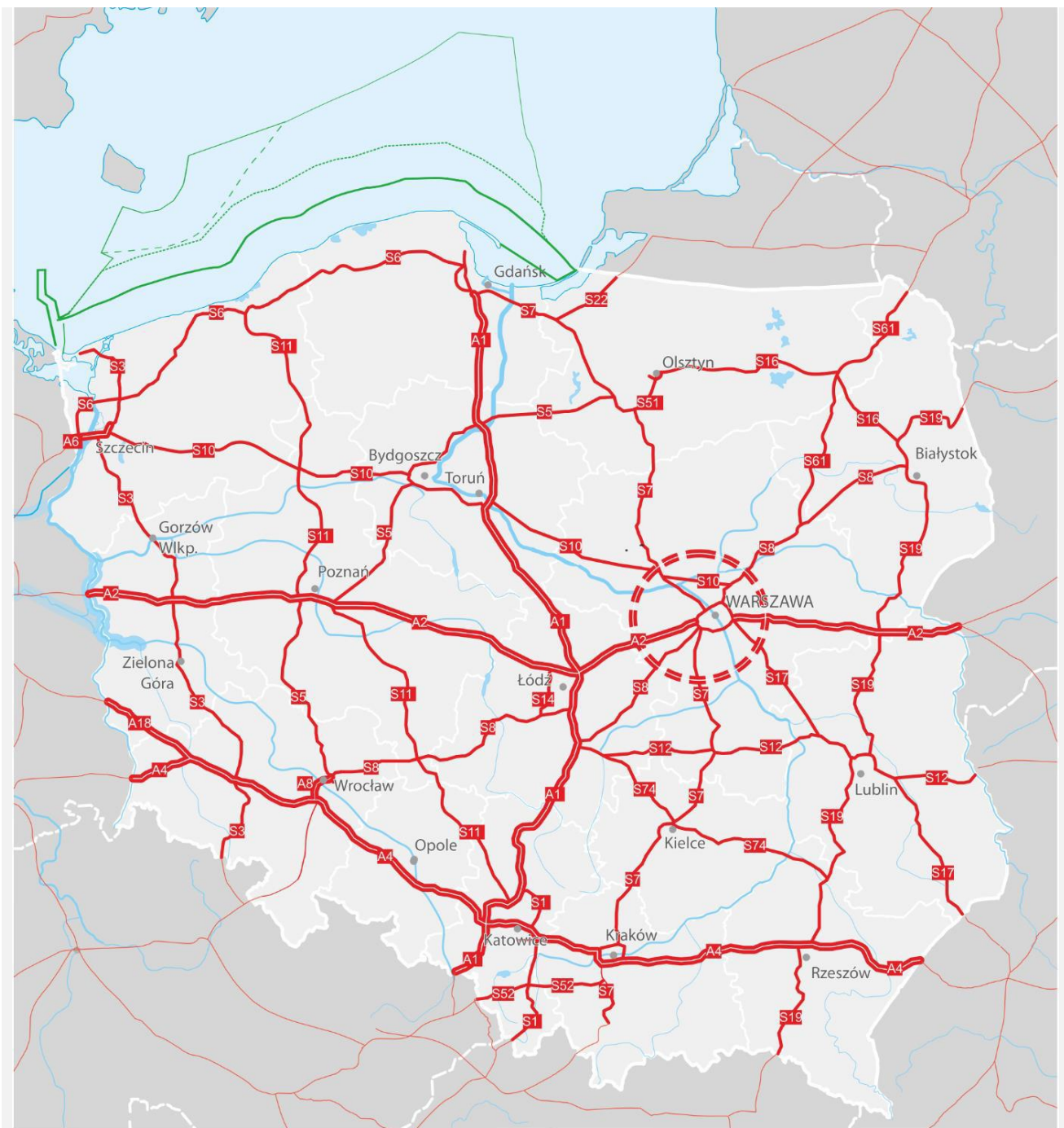
Ryc. 5. Sieć drogowa do 2030 roku – droga ekspresowa S10

Źródło: SOR 2020

## Strategia Rozwoju Transportu do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)

W przyjętym przez Rząd RP w dniu 13 października 2014 r. *Dokumencie Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)*, po wielokrotnych apelach ze strony m.in. samorządu województwa kujawsko-pomorskiego, władz Bydgoszczy i Torunia, jak też parlamentarzystów z naszego regionu, została ujęta realizacja drogi ekspresowej S10 na całej jej długości. Inwestycja ta została podzielona na odcinki. W województwie kujawsko-pomorskim są to: odcinek Płońsk – Toruń, odcinek Bydgoszcz – Toruń, odcinek Bydgoszcz – Piła.

Przebieg i rola drogi ekspresowej S10, ze szczególnym uwzględnieniem odcinka Toruń – granica z województwem mazowieckim



**Sieć drogowa\***

- Autostrady
- = Autostradowa Obwodnica Warszawy (CPK) - projekt
- Drogi ekspresowe
- Wybrane połączenia krajowe oraz poza granice kraju

**Granice morskie**

- Morza terytorialnego
- ⋯ Strefy przyległej
- Wyłącznej strefy ekonomicznej
- - - Strefa sporna z Królestwem Danii

\* Docelowa sieć autostrad i dróg ekspresowych w Polsce zgodnie z tekstem jednolitym rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. z 2018 r. poz. 741) oraz uchwałą nr 173/2017 Rady Ministrów z dnia 7 listopada 2017 r. w sprawie przyjęcia koncepcji przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla RP

**Ryc. 6. Docelowa sieć autostrad i dróg ekspresowych w Polsce**

Źródło: Strategia Rozwoju Transportu do roku 2020

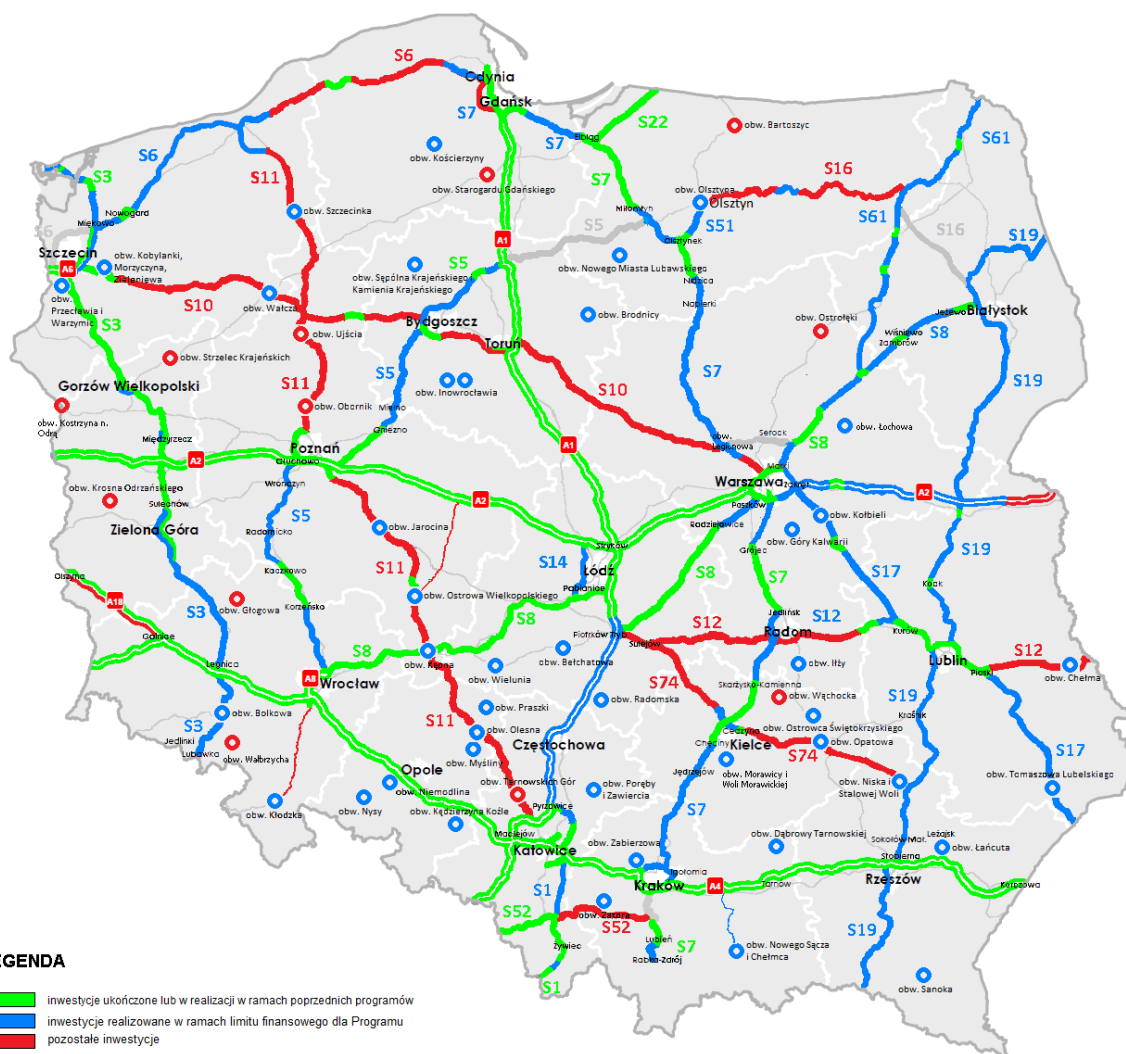
Przebieg i rola drogi ekspresowej S10, ze szczególnym uwzględnieniem odcinka Toruń – granica z województwem mazowieckim

## Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)

Program ten został przyjęty uchwałą nr 156/2015 Rady Ministrów z dnia 8 września 2015 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)”. Był on jednak wielokrotnie zmieniany. Zmieniał się też charakter i zakładany przebieg drogi ekspresowej S10. W pierwotnej wersji dokumentu budowa drogi ekspresowej S10 została uwzględniona w podziale na następujące odcinki: Toruń – Bydgoszcz wraz z węzłem Czerniewice, Piła – Stargard Szczeciński, Płońsk – Toruń, Bydgoszcz – Piła, odpowiednio na miejscu 19, 35, 38 i 45. Z kolei uchwała nr 105/2017 Rady Ministrów z dnia 12 lipca 2017 r. przesunęła realizację drogi ekspresowej S10 na bardzo odległe pozycje, poza limit dostępnych środków na inwestycje realizowane na sieci dróg krajowych.

Sytuacja ponownie zmieniła się wraz z wejściem w życie Uchwały nr 76/2020 Rady Ministrów z 16 czerwca 2020 r., która zdecydowała o przeznaczeniu dodatkowych środków, które umożliwiłyby realizację drogi ekspresowej S10 na odcinku Toruń – Bydgoszcz. Odcinek ten ujęty był również w Uchwale nr 114/2022 Rady Ministrów z 27 maja 2022 r. na 123 miejscu, dodatkowo na miejscu 138 pojawił się odcinek Toruń – S7.

### PROGRAM BUDOWY DRÓG KRAJOWYCH NA LATA 2014-2023 (Z PERSPEKTYWĄ DO 2025 R.)



Ryc. 7. Drogi zrealizowane bądź planowane do realizacji w ramach Programu Budowy Dróg na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)

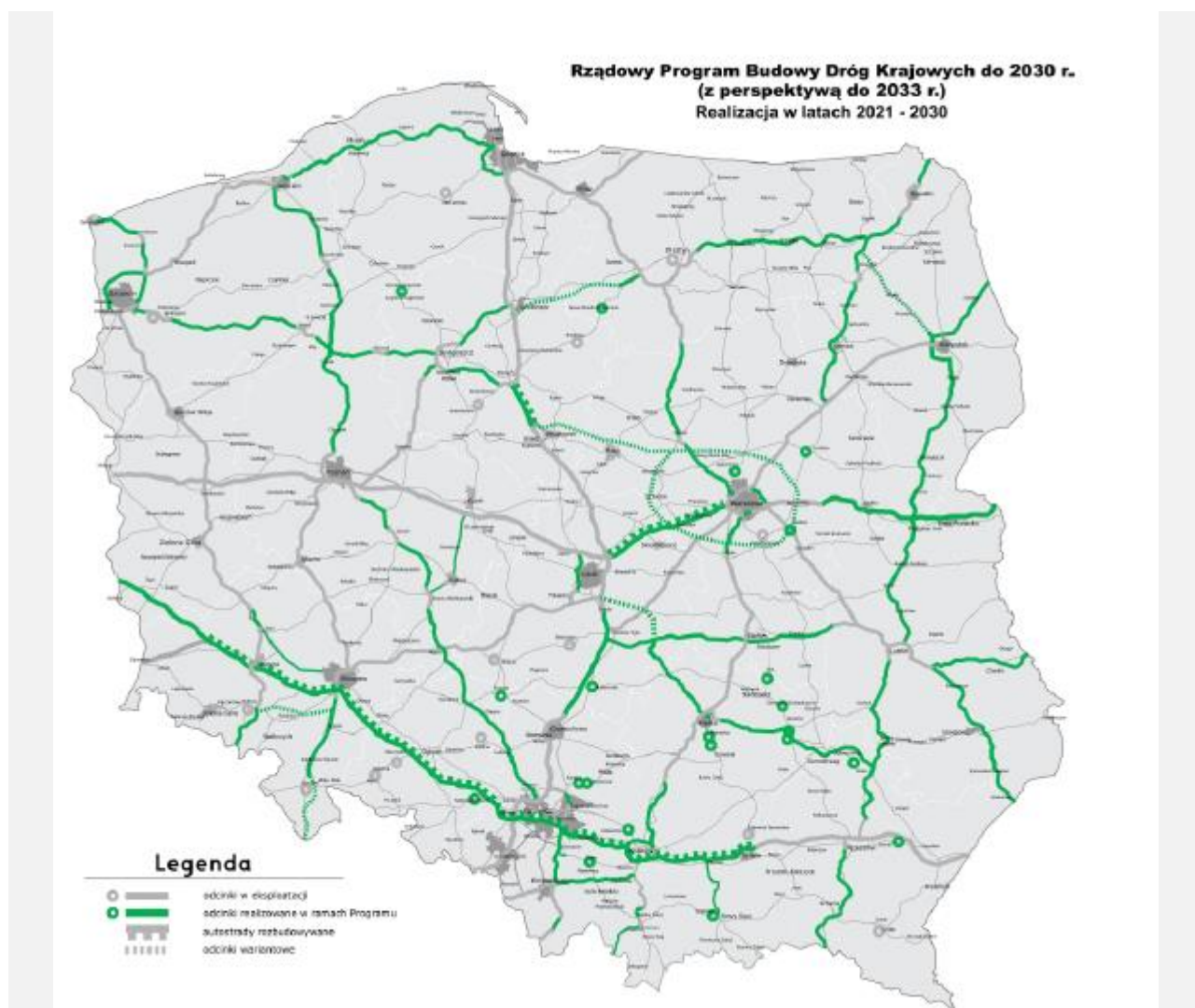
Źródło: PBDK 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)



## Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.) przyjęty przez Radę Ministrów 13 grudnia 2022r.

Program ten został przyjęty uchwałą nr 253/2022 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2022 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)”

Dokument zakłada kontynuację realizacji drogi ekspresowej S10 na odcinku Toruń – Bydgoszcz oraz realizację brakujących elementów drogowej sieci TEN-T. Podkreśla on przede wszystkim istotność budowania nowoczesnych i szybkich połączeń drogowych pomiędzy wszystkimi ośrodkami wojewódzkimi, a także realizacja projektów wpływających na aktywizację gospodarczą takich obszarów jak Polska Wschodnia (m.in. Via Carpatia) czy Pomorze Środkowe (drogi ekspresowe S10 i S11) oraz inne obszary o ograniczonej dostępności. Do ambitnych wyzwań stojących przed Polską należy również zaliczyć działania dotyczące budowy CPK związane z rozbudową układu dróg ekspresowych oraz autostrad w okolicy tego węzła komunikacyjnego (rozbudowa A2, budowa S10, A50, S50).



Ryc. 8. Drogi planowane do realizacji w ramach Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)

Źródło: Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)

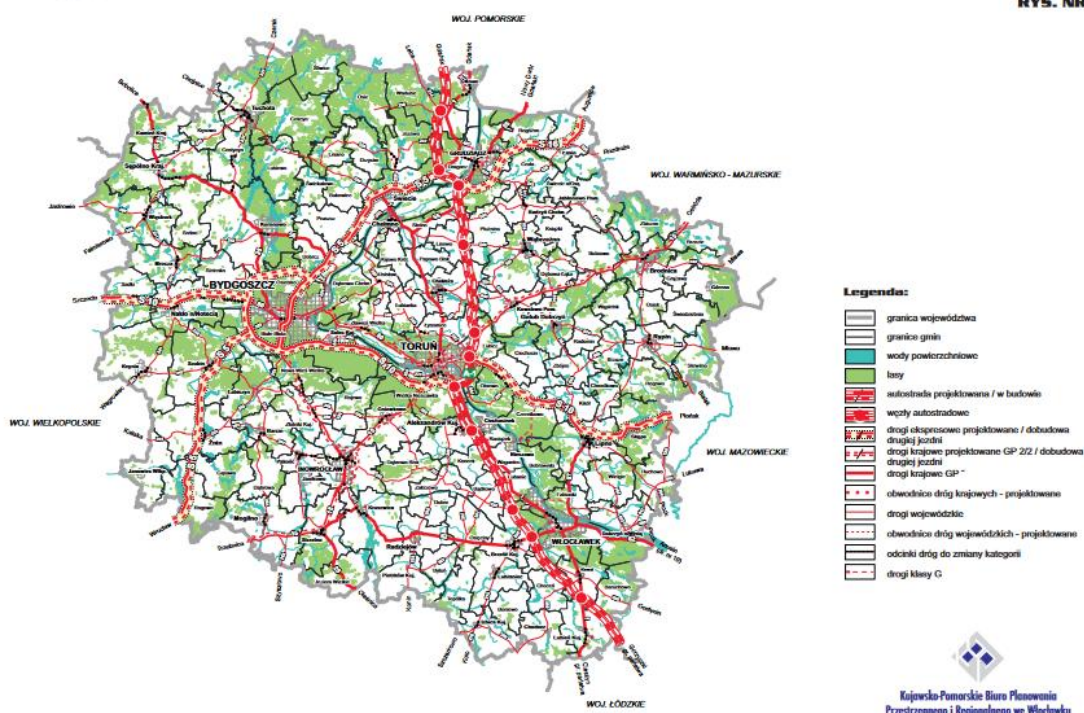
## 2.3 Uwarunkowania wojewódzkie

Realizację drogi ekspresowej S10 na poziomie wojewódzkim przewidują następujące dokumenty:

- strategię rozwoju województw:
  - Strategia rozwoju województwa zachodniopomorskiego do roku 2030 przyjęta w dn. 28 czerwca 2019 r. uchwałą nr VIII/100/19 Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego,
  - Strategia rozwoju województwa wielkopolskiego do roku 2030 przyjęta w dniu 27 stycznia 2020 r. uchwałą nr XVI/287/20 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego,
  - Strategia rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do 2030 roku - Strategia Przyspieszenia 2030+ przyjęta w dniu 21 grudnia 2020 r. uchwałą nr XXVIII/399/20 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego,
  - Strategia rozwoju województwa mazowieckiego; 2030+. Innowacyjne Mazowsze przyjęta uchwałą nr 72/22 Sejmiku Województwa Mazowieckiego,
- plany zagospodarowania przestrzennego województw:
  - Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego przyjęty uchwałą nr XVII/214/20 Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 24 czerwca 2020 r.,
  - Plan zagospodarowania przestrzennego województwa wielkopolskiego przyjęty uchwałą Nr V/70/19 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 25 marca 2019 r.,
  - Plan zagospodarowania przestrzennego województwa kujawsko-pomorskiego przyjęty uchwałą Nr XI/135/03 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 26 czerwca 2003 r.,
  - Plan zagospodarowania przestrzennego województwa mazowieckiego przyjęty uchwałą Nr 22/18 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 19 grudnia 2018 r.

### Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa (2003)

Droga ekspresowa S10 w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Kujawsko-Pomorskiego określona została jako element nadrzędny regionalnego układu drogowego. Plan zakładał przebudowę drogi krajowej nr 10 do parametrów klasy technicznej S, przebieg drogi kształtował się następująco: Szczecin – Piła – Pawłówek – Przyłubie – Toruń – Lipno – Sierpc – Płońsk (Warszawa), z budową obwodnic oraz obejść miejscowości: Mrozowo, Sadki, Trzeciwnica, Ślesin, Strzelewo, Kamieniec, Kruszyn, Toruń, Obrowo, Czernikowo, Lipno, Karnkowo i Wólka. W założeniu droga ekspresowa stanowiłaby południową obwodnicę bidentrycznej aglomeracji Bydgoszczy i Torunia. Łączyłaby ona Bydgoszcz z autostradą A1 (węzeł Czerniewice – obecnie Toruń Południe), a Toruń z drogą ekspresową S5 i portem lotniczym.



Ryc. 9. Kierunki rozwoju sieci drogowej

Źródło: Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa (2003)

### Koncepcje wynikające z prac nad projektem PZPW (2018)

W projekcie Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa z 2018 roku drogę ekspresową S10 wrysowano jako drogę planowaną o nieustalonym dokładnie przebiegu. Wynikało to z wciąż zmieniających się w tych latach wariantów przebiegu tej drogi. Z mapy PZPW można odczytać, że preferowanym w roku 2018 wariantem, był ten zakładający połączenie odcinka Warszawa – Toruń z autostradą A1 na południe od Torunia. Pomysł zakładał budowę przeprawy przez Wisłę na wysokości miejscowości Siarzewo. Droga ekspresowa S10 stanowić powinna według planu priorytet: „Dla największych miast województwa (Bydgoszczy, Torunia, Włocławka, Grudziądza, Inowrocławia) duże znaczenie będzie miało usprawnienie ich sieci drogowych, w tym budowa nowych połączeń z węzłami na autostradzie A1 i drogach ekspresowych, połączenia z pozostałymi drogami krajowymi, zapewnienia dostępu do centrów miast i jego pozostałych obszarów a także ułatwienie tranzytu. Dla miast stołecznych należy dążyć do utworzenia tzw. „regionalnej ósemki” – obwodnicy Bydgoszczy i Torunia.” W ten sposób droga ekspresowa S10 pełniłaby funkcję południowej obwodnicy największej aglomeracji regionu.





Ryc. 10. Fragmenty mapy PZPW z wrysowanym przybliżonym przebiegiem drogi ekspresowej S10

Źródło: Projekt Planu zagospodarowania przestrzennego województwa kujawsko-pomorskiego (2018)

Przebieg i rola drogi ekspresowej S10, ze szczególnym uwzględnieniem odcinka Toruń – granica z województwem mazowieckim

## Strategia Rozwoju Województwa „Strategia Przyspieszenia 2030+”

W zakresie wszystkich wspomnianych powyżej zagadnień, ustalenia „Strategii Przyspieszenia 2030+” dotyczą poprawy stanu istniejących dróg oraz realizacji nowych dróg. Bardzo istotna jest tu odpowiedzialność szczebla krajowego za realizację dróg ekspresowych – dokończenia realizacji drogi ekspresowej S5 z jej przedłużeniem w kierunku Ostródy, a przede wszystkim realizacji drogi ekspresowej S10, w przypadku której za odcinek priorytetowy uważa się połączenie Bydgoszczy i Torunia, co dla obydwu miast stołecznych zasadniczo poprawiłoby włączenie do sieci dróg znaczenia międzynarodowego. Z kolei za optymalny wariant poprowadzenia drogi ekspresowej S10 na wschód od Torunia, uważa się wspólny przebieg z autostradą A1 do węzła autostradowego w Ciechocinku, następnie przeprowadzenie jej przez Wisłę w sąsiedztwie planowanego stopnia w Siarzewie, a dalej wytrasowanie w kierunku Lipna, gdzie łączyłaby się z niezbędną obwodnicą tego miasta (wariant wymaga oczywiście uwzględnienia uwarunkowań środowiskowych i poszukiwania takiego szczegółowego przebiegu, który minimalizowałby skutki realizacji i użytkowania drogi).

### 3 Dotychczasowe warianty oraz aktualnie zakładany przebieg drogi ekspresowej S10 na odcinku Toruń – granica z województwem mazowieckim

#### 3.1 Przebieg wynikający z rozporządzeń

Obecna droga krajowa nr 10 ma następujący przebieg: Lubieszyn (granica z Niemcami) – Szczecin – Stargard – Wałcz – Piła – Nakło nad Notecią – Bydgoszcz – Toruń – Lipno – Sierpc – Drobin – Płońsk. Zakładany przebieg drogi ekspresowej S10 ulegał wielokrotnym zmianom. Jednak należy podkreślić, że zmiany te dotyczyły głównie odcinka mającego początek na autostradzie A1 w okolicach Torunia w kierunku Warszawy. Pozostałe odcinki charakteryzowały niewielkie rewizje przebiegu.

Sieć autostrad i dróg ekspresowych w Polsce (w tym ich zakładany przebieg) wyznaczana jest poprzez rozporządzenie Rady Ministrów.

Pierwsze istotne zmiany co do zakładanego przebiegu drogi ekspresowej S10 wprowadziło Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych. Miało ono na celu włączenie do tej sieci Płocka, ustalając następujący przebieg drogi ekspresowej S10: A6 (Szczecin) – Piła – Bydgoszcz – Toruń – Płock – Naruszewo.

Kolejnym aktem było Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 13 lutego 2007 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych, według wykazu droga ekspresowa S10 miała mieć następujący przebieg: A6 (Szczecin) – Piła – Bydgoszcz – Toruń – S7 (Płońsk).

20 października 2009 r. wydano kolejne rozporządzenie zmieniające, na którego podstawie przebieg drogi ekspresowej S10 nie zmienił się względem poprzedniego rozporządzenia: A6 (Szczecin – Piła – Bydgoszcz – Toruń – S7 (Płońsk).

Przebieg drogi ekspresowej S10 ponownie został zweryfikowany na podstawie Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 13 października 2015 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych. Zakładał on powiązanie z drogami ekspresowymi S7 i S8: A6 (Szczecin) – Piła – Bydgoszcz – Toruń – Płock – S7 (Nowy Dwór Mazowiecki) – S8 (Wołomin). Tożsamy przebieg widniał w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 19 maja 2016 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych.

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 roku zmieniające rozporządzenie w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych ponownie zmieniło zakładany przebieg drogi ekspresowej S10. Zmiana ta była związana z budową Autostradowej Obwodnicy Warszawy i połączeniem z Centralnym Portem Komunikacyjnym. Aktualny zakładany przebieg to A6 (Szczecin) – Piła – Bydgoszcz – Toruń – Płock – Naruszewo.





Ryc. 11. Docelowa sieć autostrad i dróg ekspresowych według Rozporządzenia Rady Ministrów z 24 września 2019 r.  
 Źródło: GDDKiA

### 3.2 Przebieg wynikający ze Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego z 2013 r.

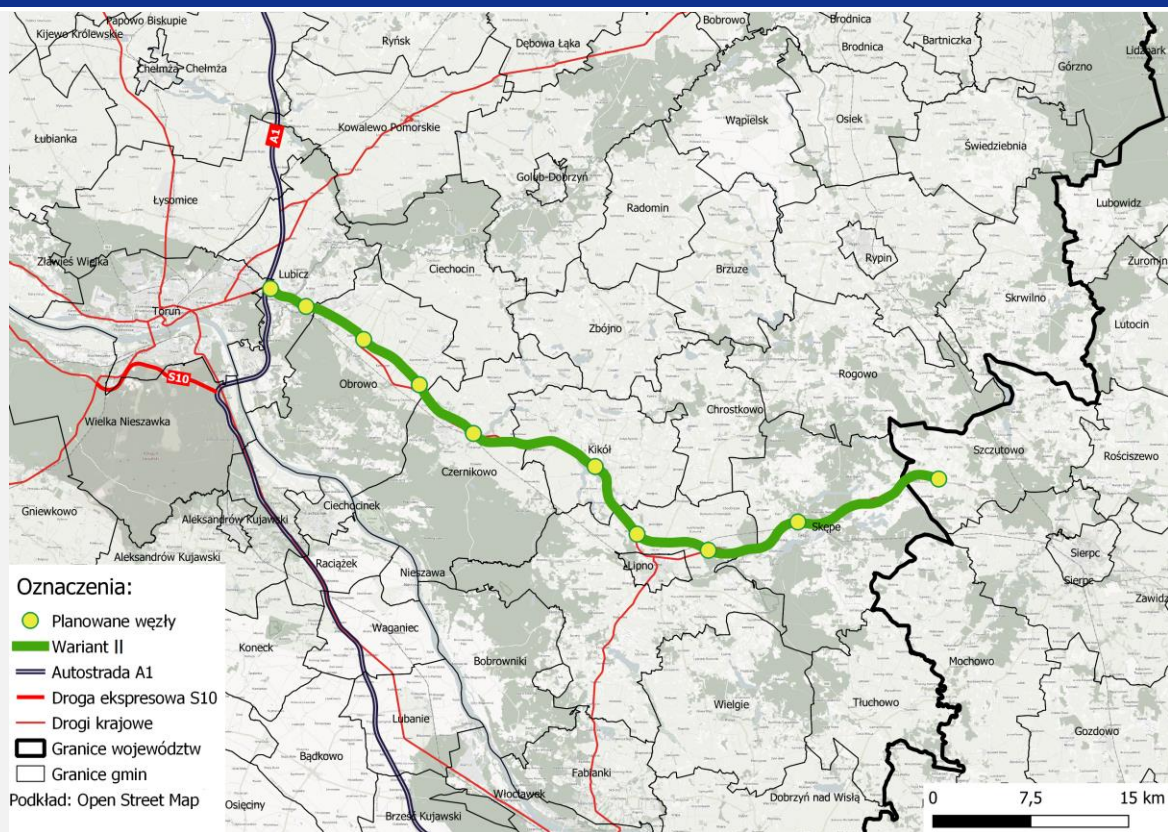
W 2013 r. poddawany był konsultacjom społecznym projekt Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego dla przedsięwzięcia pn.: Budowa drogi ekspresowej S10 na odcinku Wyrzysk – Bydgoszcz – Toruń – Blinno.

Dokument ten przewidywał na odcinku Toruń – granica z województwem mazowieckim trzy warianty przebiegu drogi ekspresowej S10 (wariant II - zielony, wariant III - pomarańczowy i wariant V - czarny). Warianty przebiegu tras różniły się między sobą trasowaniem, lokalizacją oraz liczbą węzłów, miejsc obsługi podróżnych oraz szczegółowymi rozwiązaniami połączeń z układem lokalnej sieci drogowej. Wszystkie one zakładały w okolicach Torunia wspólne przejście przez Wisłę drogi ekspresowej S10 z autostradą A1, a następnie w zależności od wariantu lokalizację nowego węzła w okolicach miejscowości Grabowiec (wariant III), bądź też odejście drogi ekspresowej od autostrady w węzle Lubicz (wariant II i V). Wariant II charakteryzował się przebiegiem po śladzie istniejącej drogi krajowej nr 10 z korektą osi (wyłagodzeniem) zgodnie z obowiązującymi przepisami technicznymi w zakresie projektowania dróg ekspresowych. Wariant III w rejonie gminy Lubicz charakteryzował się przebiegiem po południowej stronie od miejscowości Lubicz, a wariant V - po północnej stronie Lubicza, co zapewniało odpowiednie zróżnicowanie wariantów konieczne do spełnienia wymagań stawianych wnioskami o wydanie decyzji środowiskowej [19]. Wszystkie proponowane warianty spotkały się z licznymi protestami mieszkańców terenów, przez które miały przebiegać.

Przebieg i rola drogi ekspresowej S10, ze szczególnym uwzględnieniem odcinka Toruń – granica z województwem mazowieckim

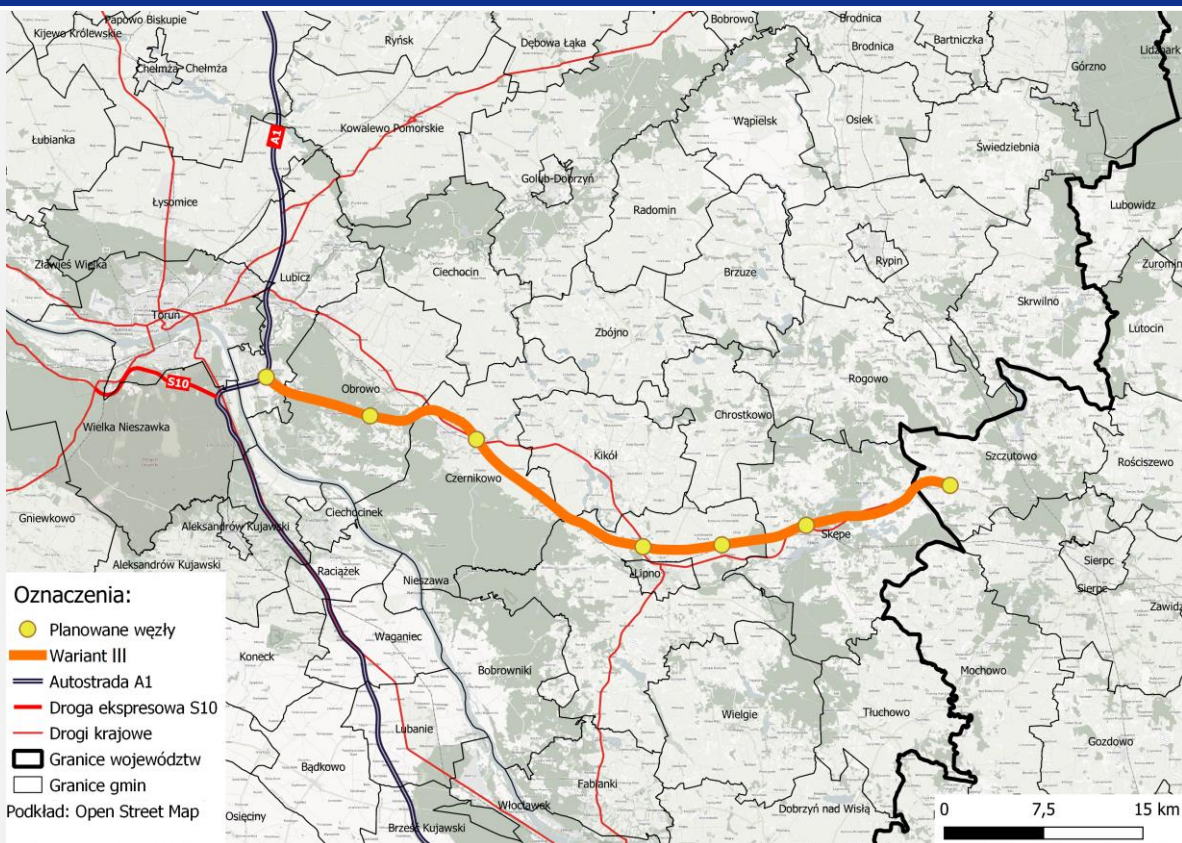


Mapa 3. Przebieg wariantu II (zielonego)



Źródło: GDDKiA

Mapa 4. Przebieg wariantu III (pomarańczowego)

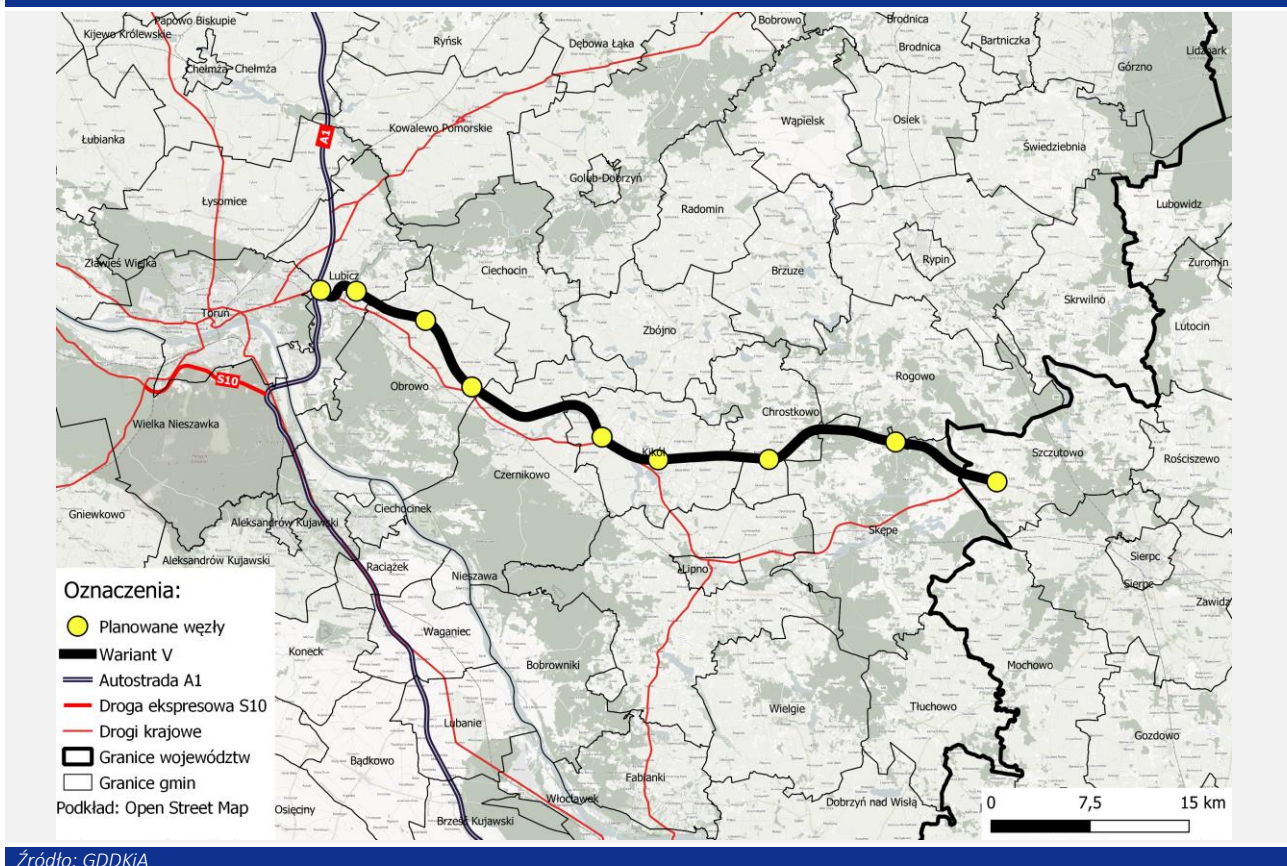


Źródło: GDDKiA

Przebieg i rola drogi ekspresowej S10, ze szczególnym uwzględnieniem odcinka Toruń – granica z województwem mazowieckim



Mapa 5. Przebieg wariantu V (czarnego)



Źródło: GDDKiA

### 3.3 Aktualnie zakładany przebieg – Studium korytarzowe 2019

Studium korytarzowe stanowi podstawowy dokument projektowy, który kompleksowo przedstawia nowe drogowe zamierzenie inwestycyjne. Jest to pierwsza dokumentacja projektowa, określająca lokalizację pasa (korytarza terenu) pod nowe zamierzenie drogowe z uwzględnieniem regionalnych i lokalnych uwarunkowań, w tym: geograficznych, przyrodniczych oraz społecznych. Opisywane studium służy wstępnej ocenie zasadności zamierzenia inwestycyjnego dla inwestora, ponadto jest dokumentem za lub przeciw jego dalszemu uszczegóławianiu. Aktualne Studium korytarzowe dla inwestycji pod nazwą „Budowa drogi ekspresowej S10 Toruń (A1) – Warszawa (S8) wraz z budową Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej” zostało opracowane w czerwcu 2019 r. przez GDDKiA. Dokument ten wskazał cztery propozycje wariantów korytarza drogi ekspresowej S10 na odcinku Autostrada A1 – Obwodnica Aglomeracji Warszawskiej (S50), które zostaną poddane dalszym analizom na etapie opracowywania studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego, na którego opracowanie podpisano w sierpniu 2022 r. umowę. Warianty te zostały przedstawione poniżej.

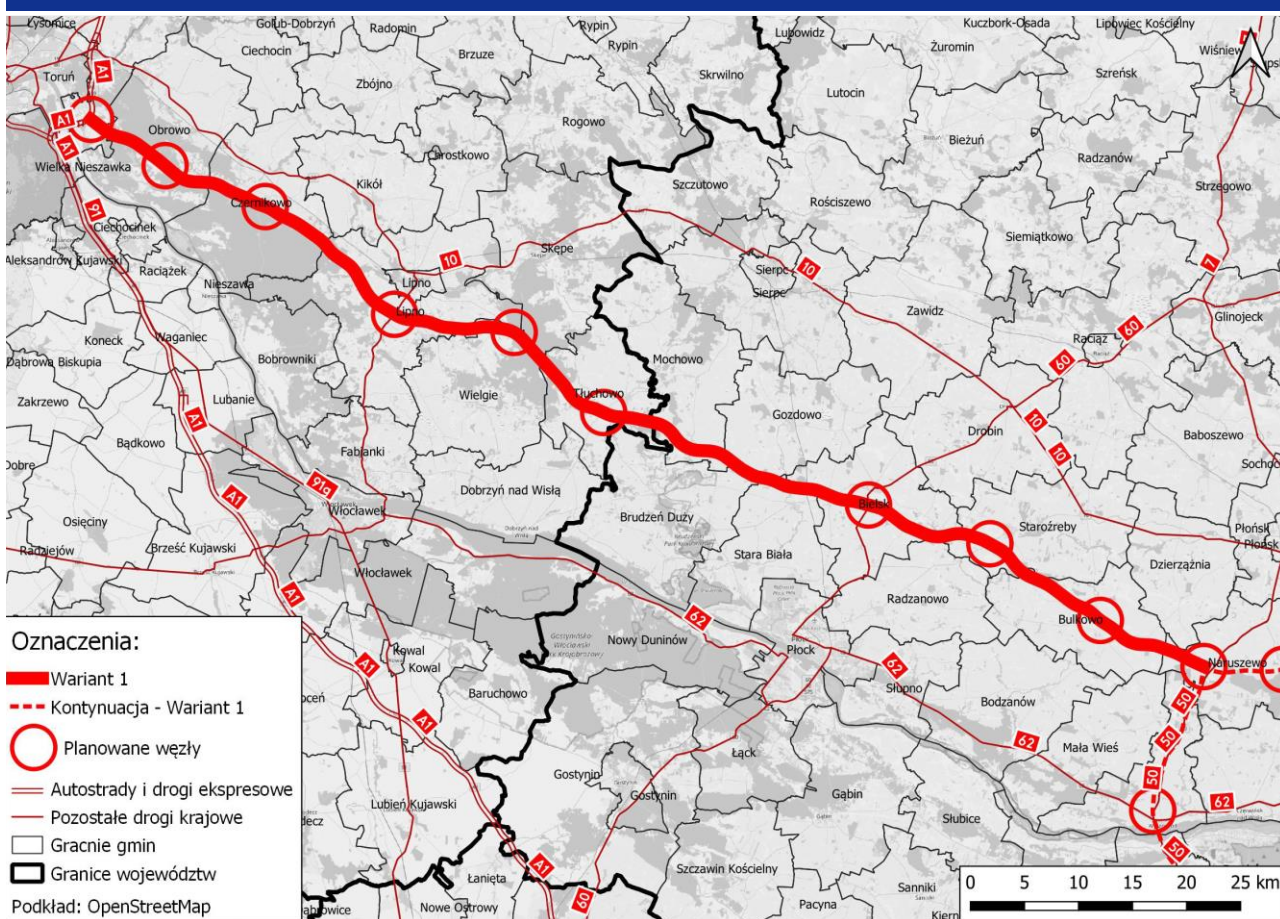


## Wariant 1 korytarza (czerwony)

Tab. 1 Charakterystyka wariantu 1 korytarza	
Długość korytarza	119 km (380 km z OAW)
Liczba węzłów	9
Początek korytarza	autostrada A1 w nowym węźle na obwodnicy Torunia (bez nowego mostu na Wiśle)
Koniec korytarza	Obwodnica Aglomeracji Warszawskiej w ciągu S50 w węźle Nacpolsk
Powiaty	Toruń, toruński, lipnowski, sierpecki, płocki, płoński
Szacowany koszt całkowity	5,8 mld PLN
Szacowany koszt jednostkowy	48,6 mln PLN/km (obejmuje również koszty okołokontraktowe, takie jak np. wykup gruntów pod inwestycję)
Prognoza ruchu	średnio 37 116 poj./dobę przy 18,7% pojazdów ciężkich

Źródło: GDDKiA

Mapa 6. Przebieg wariantu 1 (czerwonego)



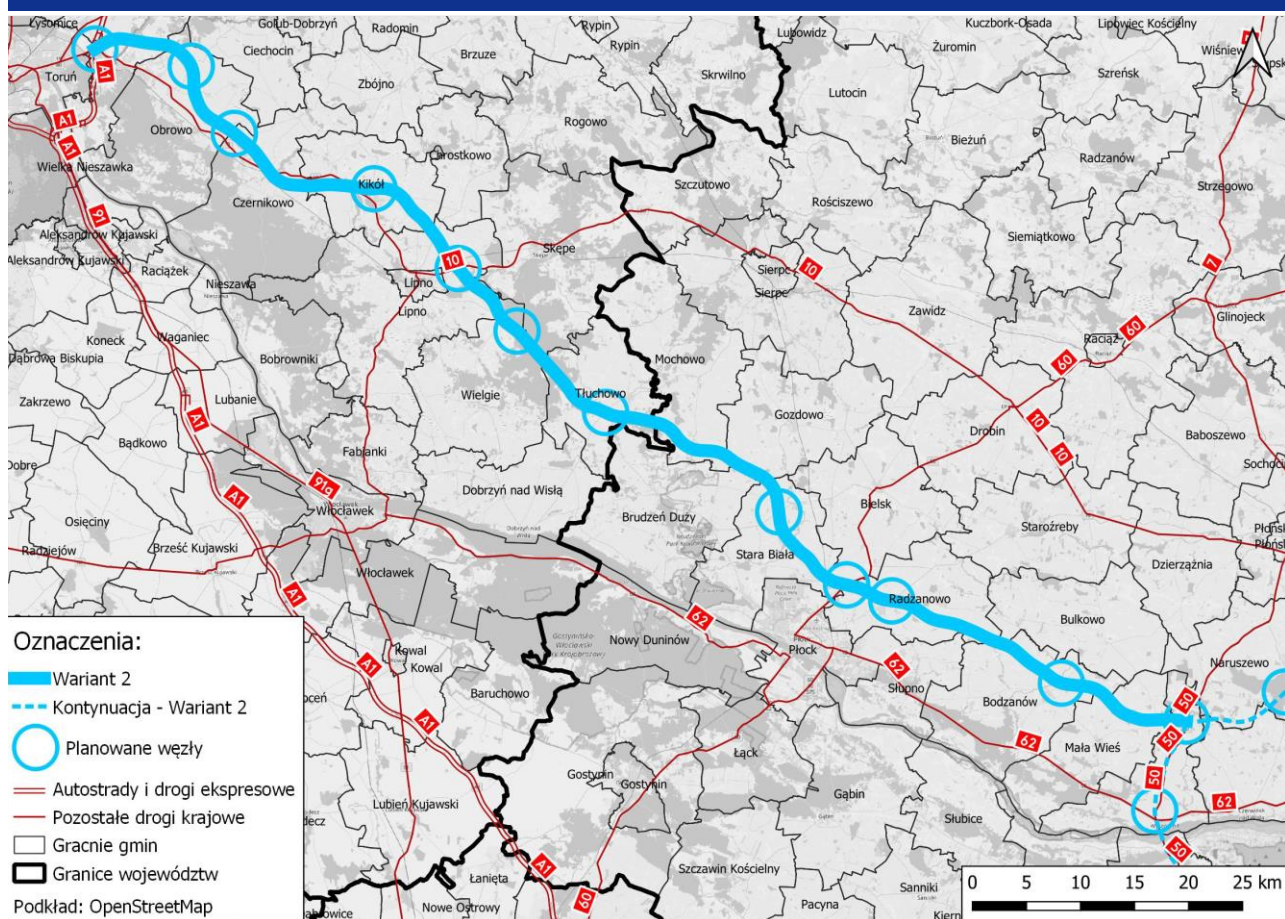
Przebieg i rola drogi ekspresowej S10, ze szczególnym uwzględnieniem odcinka Toruń – granica z województwem mazowieckim

## Wariant korytarza 2 (niebieski)

Tab. 2 Charakterystyka wariantu 2 korytarza	
Długość korytarza	128 km (412 km z OAW)
Liczba węzłów	11
Początek korytarza	autostrada A1 w istniejącym węźle Lubicz (bez nowego mostu na Wiśle)
Koniec korytarza	Obwodnica Aglomeracji Warszawskiej w ciągu S50 w węźle Kobylniki
Powiaty	Toruń, toruński, lipnowski, sierpecki, płocki, Płock, płoński
Szacowany koszt całkowity	6,1 mld PLN
Szacowany koszt jednostkowy	47,6 mln PLN/km 9obejmuje również koszty około kontraktowe, takie jak np. wykup gruntów pod inwestycję)
Prognoza ruchu	średnio 34 055 poj./dobę przy 20,2% pojazdów ciężkich

Źródło: GDDKiA

Mapa 7. Przebieg wariantu 2 (niebieskiego)



Źródło: GDDKiA

Przebieg i rola drogi ekspresowej S10, ze szczególnym uwzględnieniem odcinka Toruń – granica z województwem mazowieckim

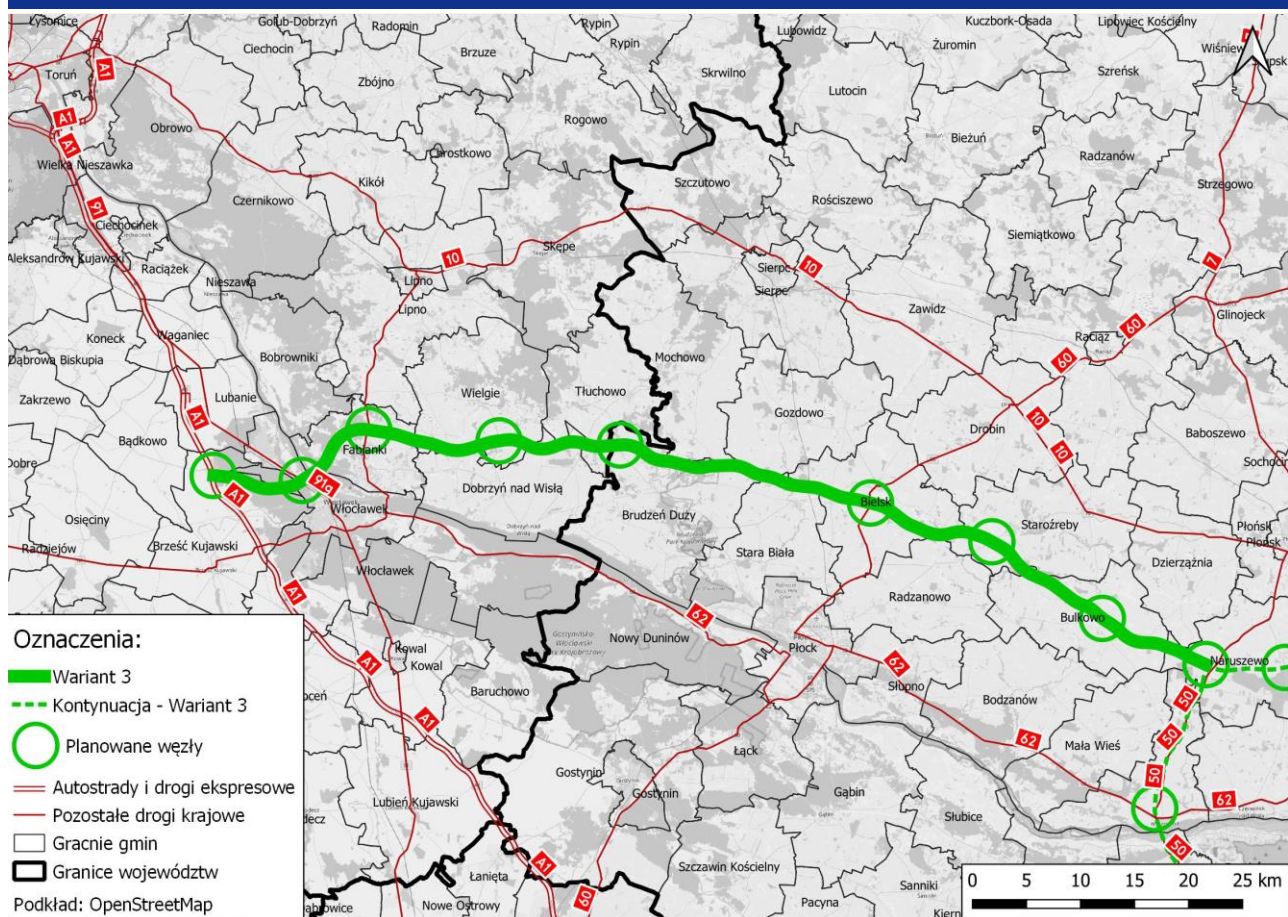


## Wariant korytarza 3 (zielony)

Tab. 3 Charakterystyka wariantu 3 korytarza	
Długość korytarza	100 km (362 km z OAW)
Liczba węzłów	8
Początek korytarza	autostrada A1 w istniejącym węźle Włocławek Północ (konieczny nowy most na Wiśle)
Koniec korytarza	Obwodnica Aglomeracji Warszawskiej w ciągu S50 w węźle Nacpolsk
Powiaty	włocławski, Włocławek, lipnowski, płocki, sierpecki, płoński
Szacowany koszt całkowity	4,7 mld PLN
Szacowany koszt jednostkowy	47,3 MLN PLN/km (obejmuje również koszty około kontraktowe, takie jak np. wykup gruntów pod inwestycję)
Prognoza ruchu	średnio 34 213 poj./dobę przy 18,8% pojazdów ciężkich

Źródło: GDDKiA

Mapa 8. Przebieg wariantu 3 (zielonego)



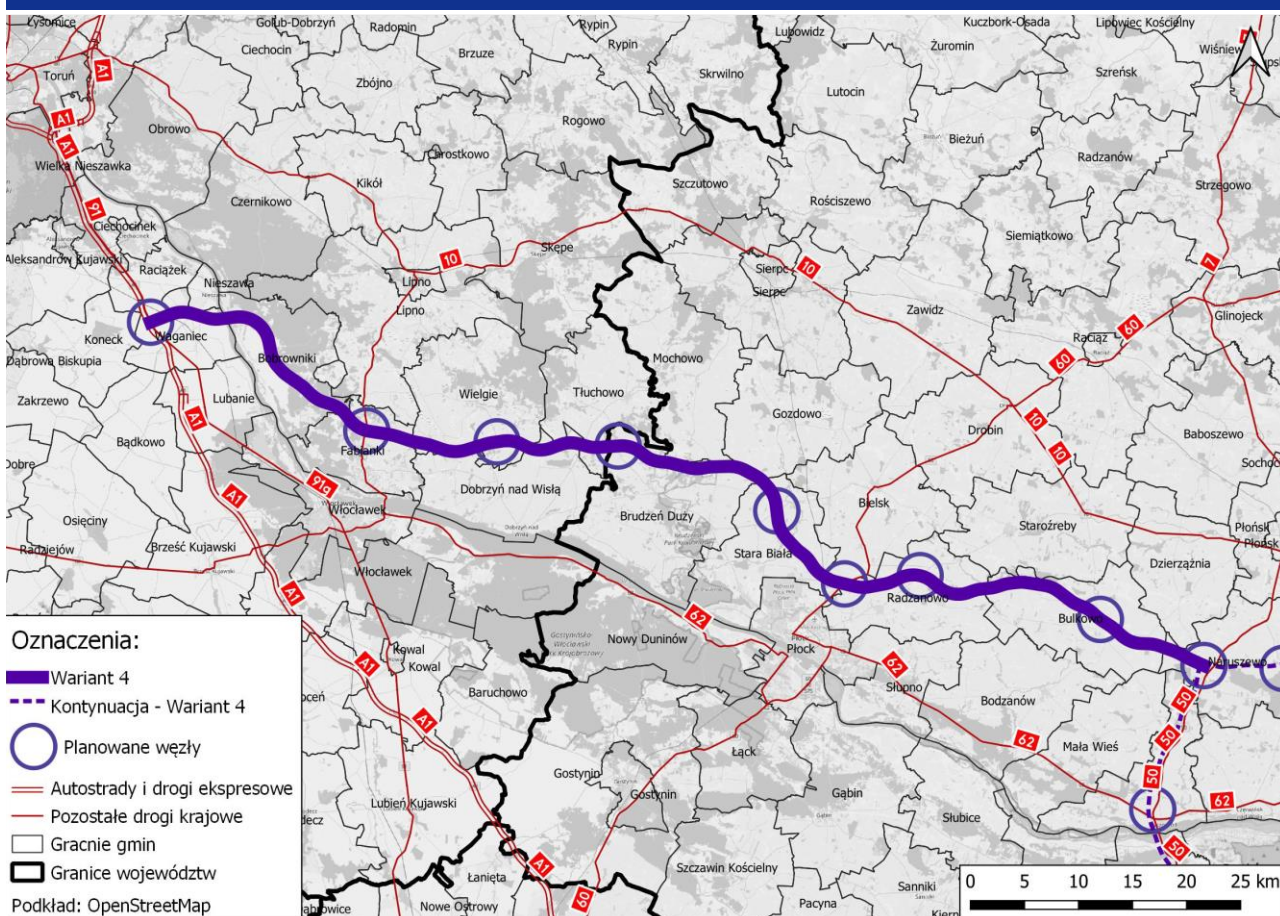
Przebieg i rola drogi ekspresowej S10, ze szczególnym uwzględnieniem odcinka Toruń – granica z województwem mazowieckim

## Wariant korytarza 4 (fioletowy)

Tab. 4 Charakterystyka wariantu 4 korytarza	
Długość korytarza	112 km (398 z OAW)
Liczba węzłów	8
Początek korytarza	autostrada A1 w nowym węźle na obwodnicy w sąsiedztwie m. Waganiec (konieczny nowy most na Wiśle)
Koniec korytarza	Obwodnica Aglomeracji Warszawskiej w ciągu S50 w węźle Nacpolsk.
Powiaty	aleksandrowski, lipnowski, włocławski, płocki, Płock, sierpecki, płoński
Szacowany koszt całkowity	5,4 mld PLN
Szacowany koszt jednostkowy	47,8 mln PLN/km (obejmuje również koszty około kontraktowe, takie jak np. wykup gruntów pod inwestycję)
Prognoza ruchu	średnio 33 397 poj./dobę przy 21,8% pojazdów ciężkich

Źródło: GDDKiA

Mapa 9. Przebieg wariantu 4 (fioletowego)



Przebieg i rola drogi ekspresowej S10, ze szczególnym uwzględnieniem odcinka Toruń – granica z województwem mazowieckim

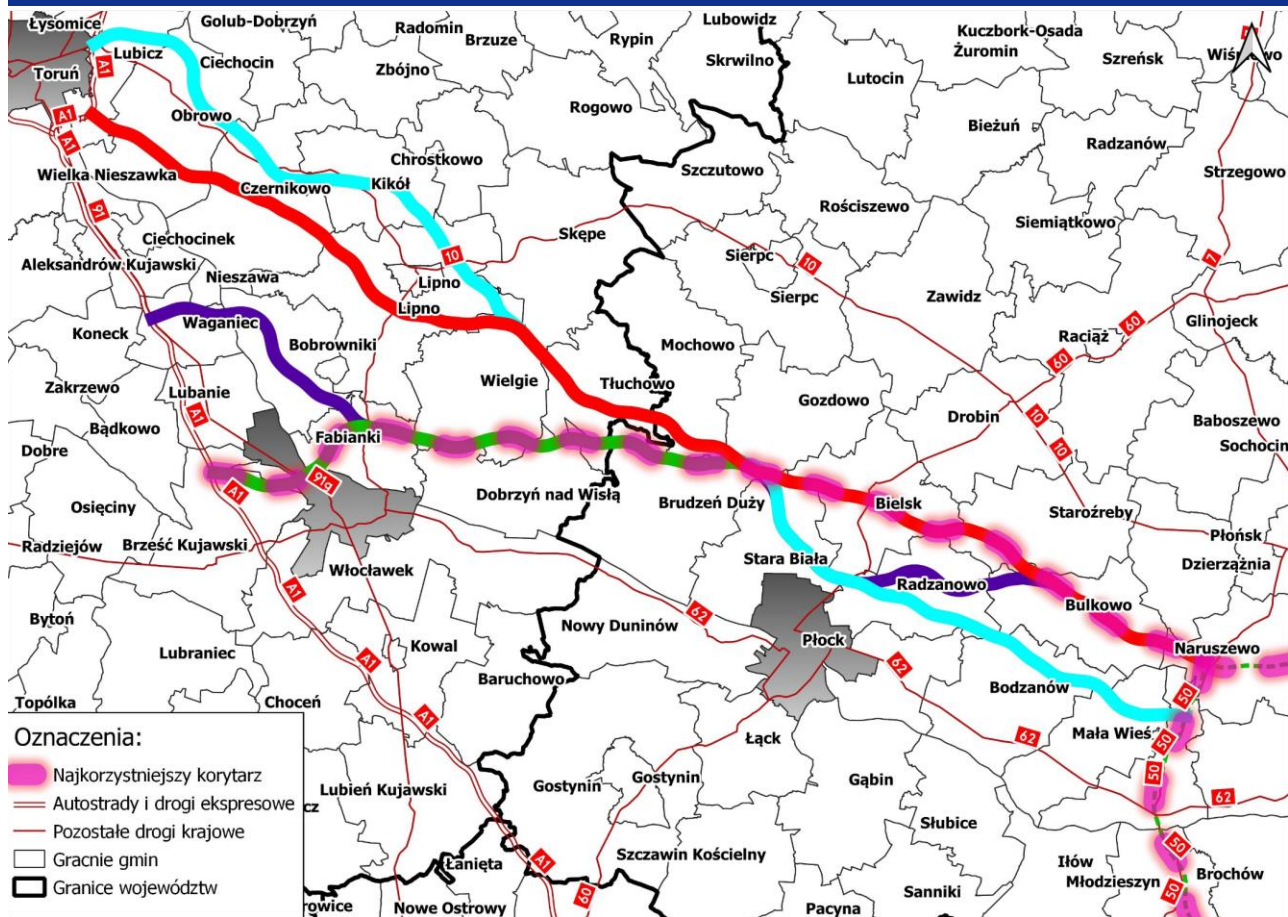


## Wariant najkorzystniejszy

Tab. 5 Charakterystyka wariantu 3 korytarza	
Długość korytarza	100 km
Liczba węzłów	8
Początek korytarza	autostrada A1 w istniejącym węźle Włocławek Północ (konieczny nowy most na Wiśle)
Koniec korytarza	Obwodnica Aglomeracji Warszawskiej w ciągu S50 w węźle Nacpolsk.
Powiaty	włocławski, Włocławek, lipnowski, płocki, sierpecki, płoński
Szacowany koszt całkowity	4,7 mld PLN
Szacowany koszt jednostkowy	47,3 mln PLN/km (obejmuje również koszty około kontraktowe, takie jak np. wykup gruntów pod inwestycję)

Źródło: GDDKiA

Mapa 10. Przebieg wariantu najkorzystniejszego



Źródło: GDDKiA

Przebieg i rola drogi ekspresowej S10, ze szczególnym uwzględnieniem odcinka Toruń – granica z województwem mazowieckim

## 4 Powiązania drogi ekspresowej S10 z infrastrukturą transportową oraz jej wpływ na rozwój społeczno-gospodarczy

Planowana droga ekspresowa S10 zrealizować będzie powiązania transportowe województw, przez które będzie przebiegać, na kierunku wschód – zachód. Połączy ona zespół portów handlowych w Szczecinie i Świnoujściu z drogą ekspresową S11 przez Piłę (umożliwi to połączenie ze środkowym Wybrzeżem), a poprzez drogę ekspresową S7 z Warszawą.

Będzie alternatywnym połączeniem dla autostrady A2, która obecnie pod względem natężenia ruchu, jest przeciążona, oraz dla drogi ekspresowej S3, na której potoki ruchu rosną bardzo dynamicznie. Dla Szczecina stanowić ma najkrótsze połączenie z Warszawą (o blisko 100 km krótsze niż wymienione wcześniej połączenia). W Wałczu krzyżować się będzie z drogą krajową nr 22, która łączy Kostrzyn z Braniewem (granica państwa). W Bydgoszczy skrzyżuje się z drogą ekspresową S5 oraz z drogą krajową nr 80, w Toruniu z autostradą A1 i drogami krajowymi nr 15 i 91, w okolicach Lipna z drogą krajową nr 67, a w okolicach Płocka z drogą krajową nr 60.

Wzdłuż swojego przebiegu droga ta przecinać się będzie z licznymi liniami kolejowymi. Wśród najważniejszych należy wymienić linię kolejową nr 131 zaliczaną do międzynarodowego ciągu AGTC, oznakowanego jako CE65, służącego do kombinowanego przewozu towarów oraz linię kolejową nr 201 – będącą alternatywnym ciągiem transportowym pomiędzy portami w Gdyni i Gdańsku z południem Polski. Kombinowany przewóz towarów zakłada również budowę baz kontenerowych, centrów logistycznych, tzw. „suchych portów” do przeladunku, rozładunku i magazynowania towarów.

Należy podkreślić szczególną rolę drogi ekspresowej S10 dla transportu w skali całego kraju w relacjach Polska Centralna – Polska Północno-Zachodnia. Będzie to miało szczególne znaczenie zwłaszcza w okresie letnim, przy dużym natężeniu przejazdów wakacyjnych, które nakładają się na całoroczny wysoki ruch ciężarowy.

Obecna droga krajowa nr 10 przebiega przez 4 województwa, 15 powiatów i 45 gmin. Łącznie obszar, przez który prowadzi lub będzie prowadzić droga ekspresowa S10 zamieszkuje blisko 2 mln mieszkańców.

Droga ta po realizacji wzmocni więzi gospodarcze pomiędzy Szczecinem a Bydgoszczą i Toruniem. Połączy rejony dotychczas wykluczone komunikacyjnie – rejon Stargardu, Szczecinka, Wałcza, Nakła nad Notecią. Jak wskazuje powyższe droga ekspresowa S10 jest ważna dla całego Pomorza. Tym bardziej niepokojący jest fakt, że z różnych względów była ona do tej pory niedoinwestowana. Dotychczas zrealizowano jedynie, łącznie w trzech województwach (zachodniopomorskie, wielkopolskie i kujawsko-pomorskie), około 70 km drogi ekspresowej S10 (według danych GDDKiA – Mapa stanu budowy dróg).

Jej realizacja wpłynie korzystnie na rozwój społeczno-gospodarczy obszarów, przez które będzie przebiegać. Zapewni dostęp do sieci dróg najwyższych rang a tam, gdzie dostęp ten jest zapewniony, wpłynie na poprawę jego funkcjonowania. Szczególne znaczenie ma to dla ośrodków stołecznych – Bydgoszczy i Torunia, Szczecina, jak również Płocka, który nie posiada obecnie połączenia z żadną drogą wyższej kategorii. Dla województwa kujawsko-pomorskie istotne znaczenie ma zapewnienie dostępu Bydgoszczy do autostrady A1 oraz Torunia do drogi ekspresowej S5. Nadal na tle innych krajowych ośrodków regionalnych dostęp tych miast do dróg tak wysokiej rangi będzie relatywnie niewielki, ale pozwoli na nadrobienie najważniejszych zaległości, które tak silnie wpływały na konkurencyjność obydwu miast.

Podkreślić należy, że dla kształtowania konkurencyjności, położenie ośrodków regionalnych w sieci dróg najwyższych rang ma zarówno wysokie znaczenie prestiżowe i wizerunkowe, jak i gospodarcze czy społeczne. Posiadanie dostępności takiej rangi poprawia rankingi atrakcyjności i konkurencyjności ośrodków stołecznych, a co za tym bezpośrednio idzie – także województw jako całości.

Droga ekspresowa S10 będzie przebiegać w bezpośrednim sąsiedztwie wielu terenów rozwojowych, w tym: Stargardzkiego Parku Przemysłowego, Piłskiego Parku Technologicznego, Bydgoskiego Parku Przemysłowo-Technologicznego oraz Regionalnego Centrum Przedsiębiorczości w Solcu Kujawskim, a także poprawi dostępność terenów inwestycyjnych w takich miejscowościach/gminach jak: Gryfino, Goleniów, Łobez, Kalisz Pomorski, Wałcz, Nakło nad Notecią, Toruń, Łysomice, Lubicz, Aleksandrów Kujawski, Włocławek, Lipno, Skępe. Rola drogi ekspresowej S10 będzie szczególna dla kształtowania ich konkurencyjności.

Wzdłuż planowanej drogi ekspresowej S10 lub w jej bezpośrednim sąsiedztwie zlokalizowanych jest wiele zakładów przemysłowych, których oddziaływanie wykracza poza region, a niekiedy poza granice kraju. Należą Przebieg i rola drogi ekspresowej S10, ze szczególnym uwzględnieniem odcinka Toruń – granica z województwem mazowieckim

do nich m.in.: Grupa Azoty Zakłady Chemiczne "Police" S.A., Bridgestone Stargard Sp. z o.o. (producent opon), Cargotec - Sp. z o.o. w Stargardzie (zakład produkcji środków transportu), Victoria Cymes w Wałczu (producent syropów, soków i napojów), Philips Lighting Poland S.A. w Pile, Farmutil HS S.A. w Kaczorach, Zakłady Chemiczne NITRO-CHEM S.A. w Bydgoszczy, Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A., Drobex, Pasaco Sp. z o.o., Solbet w Solcu Kujawskim, TZMO, Pacific, Neuca w Toruniu, Anwil S.A. we Włocławku czy też PKN Orlen Płock.

W przypadku terenów inwestycyjnych można zaobserwować podobne mechanizmy, jak w przypadku postrzegania ośrodków regionalnych. Oznacza to, że dostęp do drogi tej kategorii wpływa na wzrost atrakcyjności i konkurencyjności tych terenów. W rejonie węzłów drogowych wyższej kategorii lokalizowane są tereny inwestycyjne, które generują rozwój gospodarczy obszarów do tej pory niezainwestowanych.

Droga ekspresowa S10 zapewni także lepszą dostępność portu lotniczego w Bydgoszczy, również poprzez rzeczywiste skrócenie czasu dojazdu (zwłaszcza z kierunku Torunia, Włocławka).

Zmieni się również postrzeganie regionu w świadomości inwestorów, jak i „zwykłych” podróżnych realizujących za pomocą transportu lotniczego potrzeby turystyczne, droga ekspresowa w założeniu stanowić ma szybkie i bezpieczne połączenie z portami lotniczymi. Wizerunek portu lotniczego w Bydgoszczy zyska więc na pewno znacząco po realizacji drogi ekspresowej S10. Budowa tej drogi zwiększy również dostępność i szybkość dotarcia do lotnisk w Goleniowie, Modlinie oraz Warszawie.

Obecnie droga ta zyskuje również coraz większe znaczenie wojskowe – ze względu na transporty na trasie do poligonu w Drawsku i w Toruniu, bazy lotniczej w Mirosławcu oraz innych garnizonów, w tym w Szczecinie i Bydgoszczy.

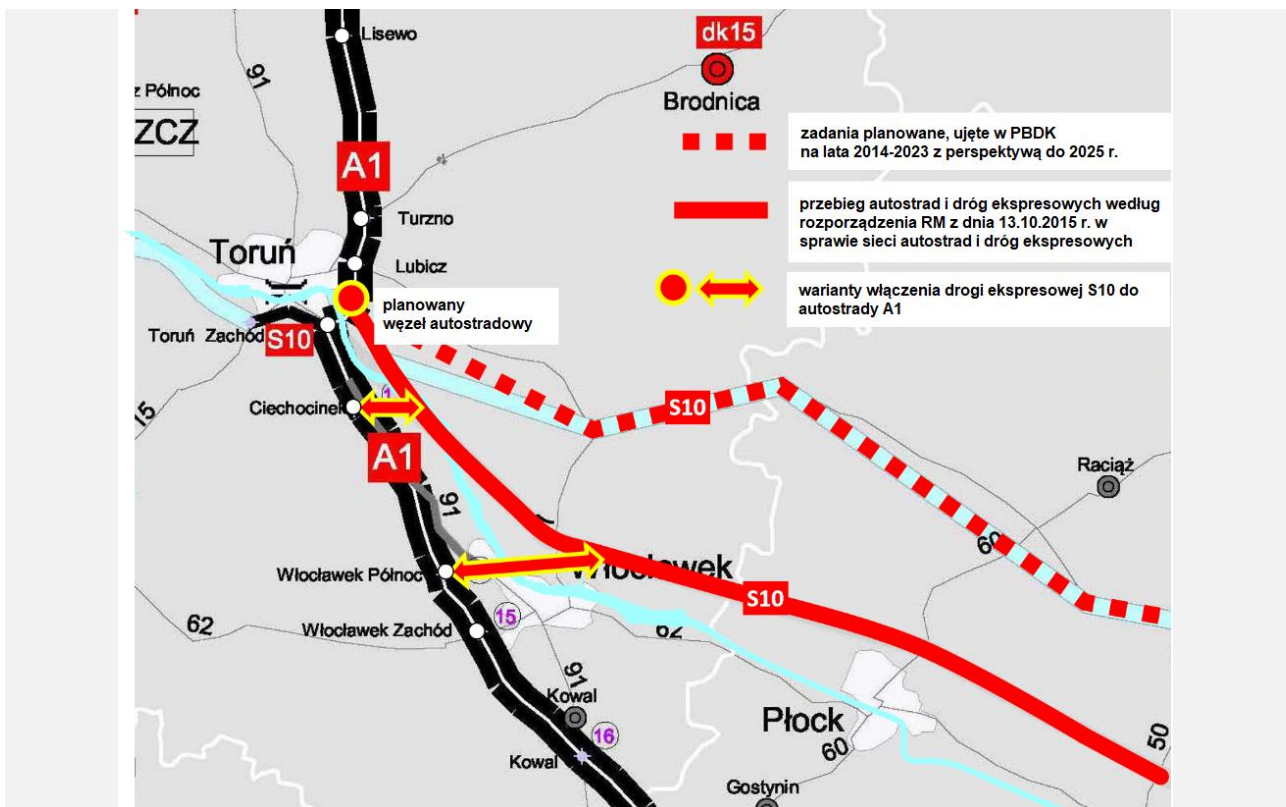
Realizacja drogi ekspresowej S10 stwarza także całkowicie nowe uwarunkowania dla realizacji inwestycji infrastrukturalnych ważnych z punktu widzenia poszczególnych regionów, w tym portu multimodalnego w rejonie Bydgoszczy Łęgnowa i Solca Kujawskiego oraz terminala intermodalnego w Bydgoszczy Emilianowie.

Droga ekspresowa S10 w województwie kujawsko-pomorskim stanowić będzie obwodnice dla stołecznych miast regionu, co oznacza, że jej realizacja pozwoli na wyprowadzenie ruchu drogowego z Bydgoszczy i Torunia w kierunku sieci TEN-T, a także wpłynie na odciążenie tych miast od nadmiernego ruchu tranzytowego. Wraz z drogą krajową nr 80, drogą ekspresową S5 i planowaną nową przeprawą przez Wisłę w rejonie Solca Kujawskiego stworzy ona tzw. „regionalną ósemkę”.

Reasumując droga ekspresowa S10 będzie miała podstawowe znaczenie dla Bydgoszczy i Torunia, spinając sieć drogową tych miast oraz decydując o sprawnym dostępie Bydgoszczy do autostrady A1 w węźle autostradowym Toruń Południe.

Węzeł Toruń Południe pełni istotną rolę w powiązaniu Torunia z układem dróg ekspresowych i autostradą A1. Niestety obecnie, brak jest bezpośredniego wpięcia miasta do tego węzła, dlatego też szczególne znaczenie ma jego optymalne i prawidłowe połączenie. Samorząd województwa postulował o prawidłowe włączenie drogi ekspresowej S10 do tego węzła wielokrotnie, m.in. w 2016 r. w trakcie przystąpienia do sporządzenia Studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego dla drogi ekspresowej S10 na odcinku Bydgoszcz – Toruń. Ponadto zwracano wówczas uwagę na: powiązanie Bydgoszczy z sąsiednimi gminami, połączenie drogi ekspresowej S10 z węzłem Podgórz – Kluczyki i uwzględnienie lokalizacji mostu zachodniego w Toruniu. Zwracano również uwagę na to, że obszar położony zwłaszcza pomiędzy Bydgoszczą a Toruniem, to miejsce o bardzo intensywnie rozwijającej się suburbanizacji. W ostatnich latach bardzo intensywny proces „rozlewania się” zabudowy ma miejsce na terenie takich gmin, jak: Białe Błota, Nowa Wieś Wielka, Wielka Nieszawka, Lubicz, Obrowo. Dlatego też, aby zminimalizować możliwość występowania konfliktów, zaproponowano odmienny od rozpatrywanych wcześniej przebieg drogi ekspresowej S10 na wschód od Torunia. Zakłada on poprowadzenie jej w kierunku południowo-wschodnim wspólnym korytarzem z autostradą A1, a następnie przejście przez Wisłę na wysokości Ciechocinka albo Włocławka (Ryc. 12.). Przebieg ten został uwzględniony przez GDDKiA przy sporządzaniu Studium korytarzowego dla inwestycji pod nazwą „Budowa drogi ekspresowej S10 Toruń (A1) – Warszawa (S8) wraz z budową Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej”.

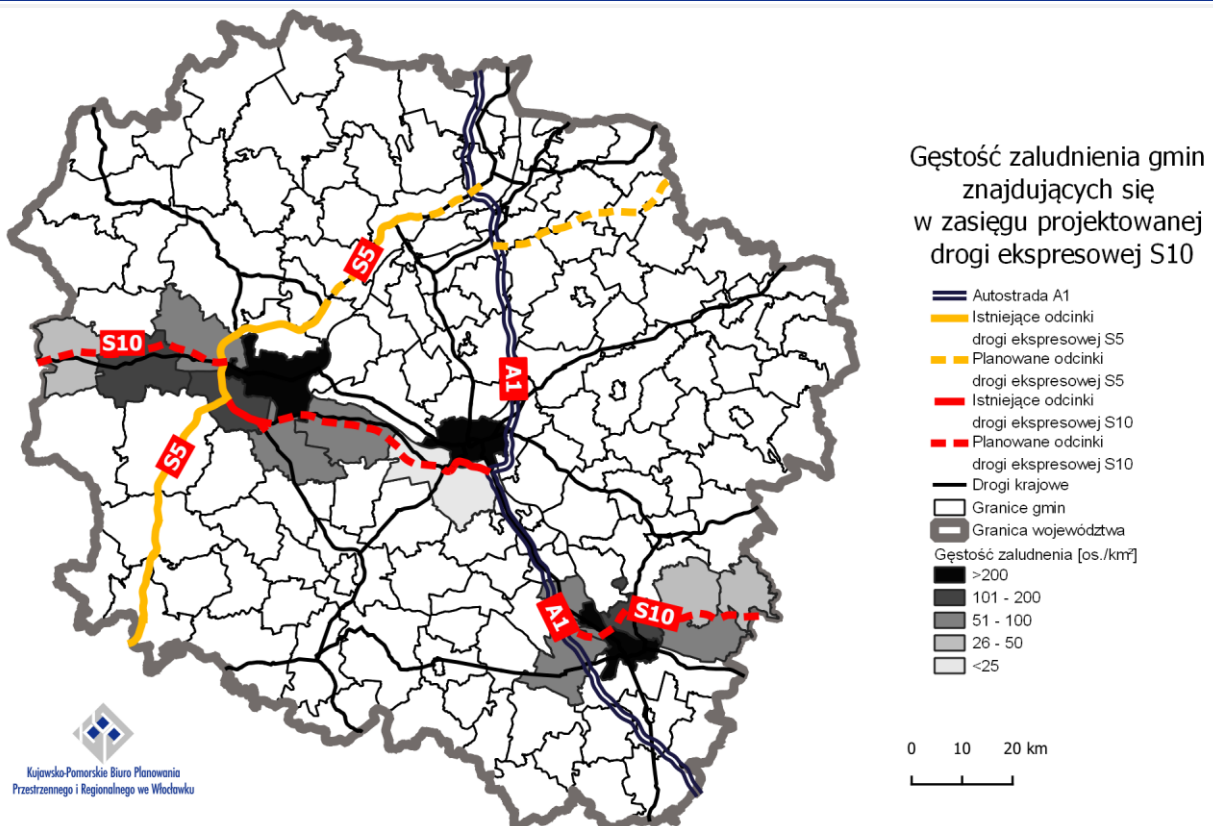




Ryc. 12. Propozycja Samorządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego dotycząca zmiany przebiegu drogi ekspresowej S10 na wschód od Torunia

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów GDDKiA

Mapa 11. Gęstość zaludnienia gmin znajdujących się w zasięgu projektowanej drogi ekspresowej S10



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS i GUGiK

Przebieg i rola drogi ekspresowej S10, ze szczególnym uwzględnieniem odcinka Toruń – granica z województwem mazowieckim



## Natężenie ruchu i wypadki

Według Generalnego Pomiaru Ruchu 2015 r. najwyższy średniodobowy ruch pojazdów na jednym z odcinków drogi krajowej nr 10 wyniósł niemal 25 tys. pojazdów. Do odcinków o największym natężeniu ruchu należą odcinek Szczecin – Niedźwiedź 19,5 tys. pojazdów na dobę, odcinki pomiędzy Bydgoszczą (węzeł Pawłówek) a Toruniem i węzłem Lubicz od ok. 15 tys. do ok. 25 tys. pojazdów na dobę. Należy zwrócić uwagę na fakt, że na większości odcinków udział samochodów ciężarowych w strukturze ruchu pojazdów wyniósł ponad 30%.

Z kolei według Generalnego Pomiaru Ruchu 2020/2021 r. najwyższy średniodobowy ruch pojazdów w ciągu tej drogi wyniósł ponad 28 tys. na odcinku Lubicz/przejście: ul. Grębocka (droga wojewódzka nr 552) - ul. Komunalna (droga wojewódzka nr 657).

Zgodnie z danymi przytoczonymi przez Pana Grzegorza Marciniaka, Prezesa Izby Gospodarczej Północnej Wielkopolski, na spotkaniu w dniu 14 września 2018 r. w Pile, do 2030 r. prognozowany jest wzrost natężenia ruchu na tej drodze do ponad 30 000 pojazdów na dobę, co jest wartością wyższą od prognozowanego ruchu na niektórych drogach obecnie realizowanych.

Jeszcze wyższe średniodobowe natężenie ruchu prognozowane jest w najnowszym studium korytarzowym. Każdy z wariantów zakłada minimum 33 tys. pojazdów/dobę, przy czym według wariantu czerwonego byłoby to ponad 37 tys. pojazdów/dobę. Ponadto GDDKiA w 2046 r. w obrębie Bydgoszczy prognozuje natężenie na poziomie 41 tys. pojazdów/dobę.

Tak duże natężenie ruchu, a także niedostosowanie parametrów technicznych drogi do jej roli, niewątpliwie przyczynia się do ponadprzeciętnie wysokiej (zwłaszcza na odcinku pomiędzy Bydgoszczą a Toruniem) liczby wypadków, w tym śmiertelnych. W 2021 r. na drodze krajowej nr 10 miały miejsce 122 wypadki, w wyniku których śmierć poniosły 23 osoby, a rannych zostało 159 osób.

Dlatego też budowa drogi ekspresowej S10 powinna uwzględniać lokalne potrzeby społeczne oraz poszanowanie środowiska. Powinna też zapewnić bezpieczeństwo ruchu, w tym jego segregację na ruch tranzytowy i lokalny. W trakcie projektowania drogi należy również uwzględnić problem funkcjonowania komunikacji publicznej przy drogach ekspresowych, w tym prawidłową lokalizację przystanków na drogach lokalnych, a także problem podłączenia drogi ekspresowej do istniejącego układu drogowego w przypadku zaistnienia na niej zdarzenia drogowego.

## 5 Aktywność władz województwa na rzecz realizacji drogi ekspresowej S10

Samorząd województwa kujawsko-pomorskiego wielokrotnie apelował o uwzględnienie realizacji drogi ekspresowej S10 w Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025) oraz innych ważnych dokumentach szczebla krajowego. Od 2014 r. wystosował ponad 10 różnego rodzaju pism, stanowisk Zarządu Województwa i Sejmiku Województwa, wspólnych stanowisk z prezydentami Bydgoszczy i Torunia. Pomimo tych zabiegów droga ekspresowa S10 znalazła się poza limitem finansowania w PBDK 2014-2023.

Zestawienie dokumentów zaprezentowano w tabeli poniżej, a ich treść przedstawiono w załączniku 2.

**Tab. 6 Dokumenty (stanowiska i pisma) samorządów województwa kujawsko-pomorskiego w sprawie budowy drogi ekspresowej S10**

Data	Pismo	Stanowisko (załącznik do pisma)
listopad 2014	Pismo Marszałka Województwa Kujawsko-Pomorskiego do Prezes Rady Ministrów Ewy Kopacz	Stanowisko Zarządu Województwa Kujawsko-pomorskiego z dnia 18 listopada 2014 roku w sprawie projektu Programu Budowy dróg Krajowych na lata 2014-2020

Przebieg i rola drogi ekspresowej S10, ze szczególnym uwzględnieniem odcinka Toruń – granica z województwem mazowieckim

styczeń 2015	Wspólny wniosek jednostek samorządu terytorialnego: Miasta Bydgoszczy, Gminy Miasta Toruń oraz samorządu Województwa Kujawsko-pomorskiego dotyczący budowy drogi ekspresowej S10	Stanowisko Rady Miasta Bydgoszczy Apel Rady Miasta Torunia
styczeń 2015	Pismo Marszałka Województwa Kujawsko-Pomorskiego do Minister Infrastruktury i Rozwoju Marii Wasiak	Stanowisko Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 26 stycznia 2015 oraz Stanowisko Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 28 stycznia 2015 roku w sprawie Programu Budowy dróg Krajowych na lata 2014-2023
luty 2015		Stanowisko kujawsko-pomorskiego Zespołu Parlamentarnego w sprawie Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023
maj 2015	Pismo Prezydenta Miasta Torunia do Zbigniewa Rynasiewicza, Sekretarza Stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju	
grudzień 2016	Pismo przekazujące Stanowisko Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego dotyczące przebiegu drogi ekspresowej S10 do Ministra Infrastruktury i Budownictwa Andrzeja Adamczyka, GDDKiA, i in.	Stanowisko Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 15 grudnia 2016 roku w sprawie budowy drogi ekspresowej S10 na terenie województwa kujawsko-pomorskiego
styczeń 2017	Pismo do Dyrektora GDDKiA i projektanta inwestycji w nawiązaniu do stanowiska Zarządu Województwa K-P z dnia 15 grudnia 2016 r. w sprawie budowy drogi ekspresowej S10  Pismo do Ministra Infrastruktury i Budownictwa, Generalnego dyrektora GDDKiA, i in. w nawiązaniu do stanowiska Zarządu Województwa K-P z dnia 15 grudnia 2016 r. w sprawie budowy drogi ekspresowej S10	
listopad 2017	Pismo Marszałka Województwa Kujawsko-Pomorskiego do Prezesa Zarządu Mosty Katowice Sp. z o.o. w nawiązaniu do pisma z dnia 5 października 2017 r. dotyczącego STEŚ z elementami Koncepcji Programowej wraz z materiałami do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. Budowa drogi ekspresowej S10 na odcinku Bydgoszcz – Toruń (etap I)	
lipiec 2018		Stanowisko Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 30 lipca 2018 r. w sprawie budowy drogi ekspresowej S10

Źródło: Materiały własne

Ostatnie wystąpienie samorządu województwa to Stanowisko Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 30 lipca 2018 r. w sprawie budowy drogi ekspresowej S10. Odpowiedź na nie Minister Infrastruktury przesłał pod koniec sierpnia 2018 r., z którego jednak nie wynika jednoznaczne wskazanie, czy i kiedy droga ekspresowa S10 będzie realizowana. Dopiero w 2020 r., w związku ze zwiększeniem przez Radę Ministrów limitu środków dla Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023, przystąpiono do realizacji tej drogi na odcinku Bydgoszcz – Toruń.

## 6 Stan realizacji

### S10 odcinek Wyrzysk – Bydgoszcz

Dla odcinka od końca obwodnicy Wyrzyska do węzła Bydgoszcz Zachód na skrzyżowaniu z drogą ekspresową S5, o długości blisko 41 km opracowano Studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe o wyższym stopniu szczegółowości wraz z materiałami do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Następnie (30 czerwca 2021 r.) złożono wniosek o wydanie decyzji środowiskowej, która 29 listopada 2022 r. została wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy. Po uzyskaniu tej decyzji i zapewnieniu środków ogłoszony zostanie przetarg na realizację zadania w trybie projektuj i buduj. Prace budowlane na odcinku planowane są na lata 2026-28.

### S10 odcinek Bydgoszcz – Toruń

Droga ekspresowa S10 Bydgoszcz Południe – Toruń Południe to ekspresowe połączenie w jedną stronę z Bydgoszczy do Torunia i autostrady A1, a w drugą z Torunia do drogi ekspresowej S5 i lotniska w Bydgoszczy. Inwestycja to także rozbudowa fragmentu istniejącej drogi krajowej nr 25 w okolicy miejscowości Brzoza oraz rozbudowa fragmentu drogi ekspresowej S10 na południu Torunia (w tym o dwa nowe węzły).

Dla tego odcinka Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy 24 lutego 2020 r. Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Bydgoszczy wydała decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach inwestycji (tzw. decyzja środowiskowa). Na decyzję tą wpłynęły liczne odwołania. Ostatecznie 4 czerwca 2021 r. Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach.

Ze względu na długość oraz złożoność tego odcinka jego realizację podzielono na mniejsze fragmenty: Bydgoszcz Południe – Bydgoszcz Emilianowo wraz z rozbudową drogi krajowej nr 25, Bydgoszcz Emilianowo (bez węzła) – Solec Kujawski (bez węzła), Solec Kujawski – Toruń Zachód, Toruń Zachód – Toruń Południe. Dla każdego z tych fragmentów prowadzona była osobna procedura przetargowa i znajduje się on na różnym etapie realizacji.

6 maja 2022 r. podpisana została umowa z wykonawcą odcinka Bydgoszcz Południe – Emilianowo, który zostanie zrealizowany w formule projektuj i buduj oraz odcinka Solec Kujawski (z węzłem) – Toruń Zachód w tej samej formule. Kolejny przetarg zakończony podpisaniem umowy 2 września 2022 r. dotyczył odcinka Bydgoszcz Emilianowo (bez węzła) – Solec Kujawski (bez węzła).

Budowę drogi ekspresowej S10 na odcinku Bydgoszcz Południe – Emilianowo wraz z rozbudową drogi krajowej nr 25 zrealizuje firma Intercor (za kwotę 411 mln zł), odcinek Emilianowo – Solec Kujawski firma POLAQUA (za kwotę 240 mln zł) a odcinek Solec Kujawski – Toruń Zachód konsorcjum Kobylarnia i Mirbud (za kwotę 426 mln zł).

Dla odcinka od węzła Toruń Zachód do węzła Toruń Południe (A1) dwukrotnie ogłaszany był przetarg na wyłonienie wykonawcy. Ostatecznie wybrano ofertę konsorcjum Rubau Polska i Poltores (za kwotę 340 mln zł). Do końca 2022 roku nie podpisano jednak umowy z wykonawcą.

Po zakończeniu fazy projektowej i uzyskaniu decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (ZRID) rozpoczną się prace budowlane. Planowany termin zakończenia inwestycji to 2026 rok.

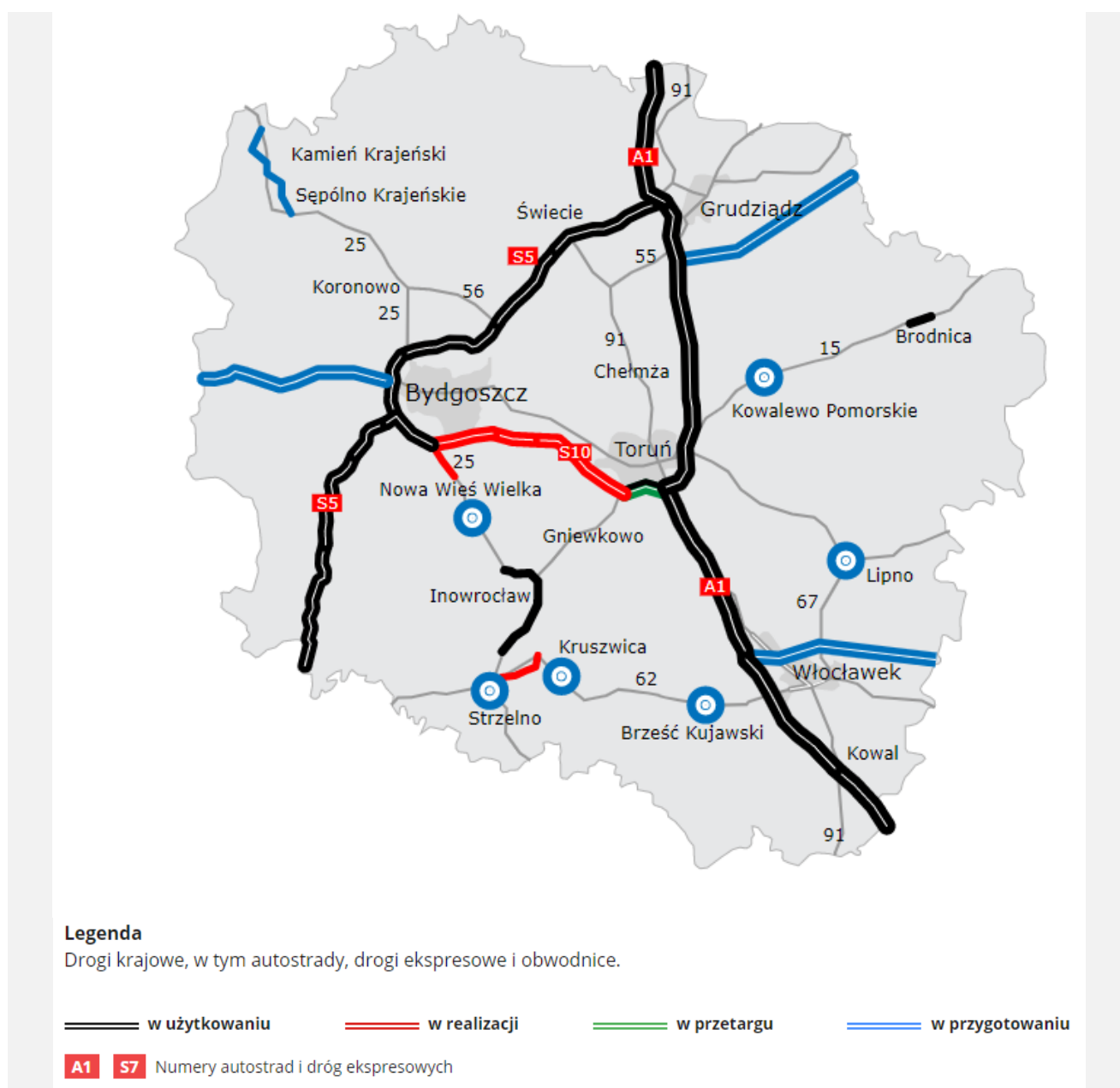
### S10 odcinek A1 – granica z województwem mazowieckim

Dla dalszego przebiegu drogi ekspresowej S10 na terenie województw kujawsko-pomorskiego oraz mazowieckiego opracowano Studium korytarzowe, czyli pierwsze plany badające możliwość poprowadzenia

drogi w jednym z czterech badanych korytarzy o szerokości ok. 5 km. Studium stanowi część większego opracowania, w którym badano również możliwe lokalizacje przyszłej Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej, ułatwiającej skomunikowanie m. in. z Centralnym Portem Komunikacyjnym (CPK).

25 stycznia 2021 r. zaprezentowano wyniki analizy wielokryterialnej będącej częścią Studium, w tym wariant, który uzyskał najlepszą ocenę w tej analizie. W granicach województwa kujawsko-pomorskiego korytarz rozpoczyna się od węzła Włocławek Północ, następnie przechodzi przez Wisłę nowym mostem, prowadząc do gminy Fabianki. Dalej droga biegnie na wschód do granicy z województwem mazowieckim w gminie Tłuchowo.

4 sierpnia 2022 r. podpisano umowę na opracowanie Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego z materiałami do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Opracowanie to pozwoli na określenie dokładnego przebiegu przyszłej drogi ekspresowej oraz uzyskanie decyzji środowiskowej.



Ryc. 13. Stan budowy dróg szybkiego ruchu w województwie kujawsko-pomorskim

Źródło: GDDKiA stan na grudzień 2022

Przebieg i rola drogi ekspresowej S10, ze szczególnym uwzględnieniem odcinka Toruń – granica z województwem mazowieckim

## 7 Podsumowanie

Jak wskazuje *Analiza wpływu zbudowanej infrastruktury drogowej na poziom aktywności ekonomicznej w otaczających jednostkach terytorialnych*, opracowana na zlecenie Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju w listopadzie 2017 r., przyszła droga ekspresowa o parametrach autostradowych S10 należy do najważniejszych połączeń drogowych kraju. Opracowanie to rekomenduje podjęcie prac zmierzających do realizacji drogi ekspresowej S10 na całej jej długości. Wskazuje również, że tylko jej kompleksowa realizacja przyniesie korzyści w makroskali gospodarczej i społecznej.

Realizacja inwestycji, jaką będzie budowa drogi ekspresowej S10 przyczyni się do zwiększenia przepustowości, zmniejszenia zanieczyszczenia powietrza, poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, a przede wszystkim do ożywienia społeczno-gospodarczego obszarów ulokowanych wzdłuż tej drogi.

Budowa drogi ekspresowej S10 niesie ze sobą ogromne korzyści dla obszarów, przez które przebiega, ale też pośrednio dla całego kraju. Jednocześnie brak jej realizacji wiąże się z dalszym opóźnieniem w rozwoju gospodarczym tych regionów.

**Tab. 7. Szanse wynikające z budowy drogi ekspresowej S10 oraz zagrożenia związane z brakiem jej realizacji**

SZANSE	ZAGROŻENIA
Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym zmniejszenie liczby wypadków, liczby ofiar, zwłaszcza śmiertelnych.	Dalszy wzrost liczby wypadków, w tym śmiertelnych.
Zwiększenie przepustowości zarówno dla samochodów osobowych, jak i ciężarowych.	Dalsza kongestia ruchu – zwłaszcza na odcinkach pomiędzy większymi miastami.
Rozwój i powstanie nowych terenów inwestycyjnych, zwiększenie liczby miejsc pracy, zmniejszenie stopy bezrobocia, przyciągnięcie kapitału.	Brak drogi o odpowiednich parametrach może wiązać się z wycofywaniem się kapitału, wzrostem bezrobocia.
Duże znaczenie dla aktywizacji względnie gęsto zaludnionego regionu rolniczego.	Brak perspektyw rozwoju może wiązać się z wyludnianiem tego obszaru.
Po wybudowaniu obwodnic miejscowości wyprowadzi się z nich uciążliwy ruch tranzytowy, zmniejszy się emisja spalin i poziom hałasu.	Dalsza emisja spalin pogorszy stan powietrza atmosferycznego w miejscowościach, przez które droga ta przebiega.
Umocnienie potencjału świadczonych przez miasta usług, w tym turystycznych.	
Zwiększone wpływy do budżetu z podatku cit.	
Rozwój gospodarczy województw, w tym poprzez możliwość lokalizacji drogowo-kolejowych terminali przeładunkowych.	
Rozwój lotnisk poprzez zwiększenie ich dostępności.	

Źródło: opracowanie własne 2019 r.

## 8 Materiały źródłowe

- [1] Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych
- [2] Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie
- [3] GDDKiA (<https://www.gov.pl/web/gddkia/generalna-dyrekcja-drog-krajowych-i-autostrad>)
- [4] The Connecting Europe Facility (CEF) (Rozporządzenie PE nr 1315/2013 i 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r.
- [5] Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030,
- [6] Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.),
- [7] Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku),
- [8] Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.),
- [9] Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.),
- [10] Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.),
- [11] Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa (2003)
- [12] Projekt Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa 92018)
- [13] Strategia Rozwoju Województwa „Strategia Przyspieszenia 2030+”
- [14] Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych
- [15] Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 13 lutego 2007 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych
- [16] Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 20 października 2009 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych
- [17] Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 13 października 2015 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych
- [18] Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 19 maja 2016 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych
- [19] <http://orka2.sejm.gov.pl/INT7.nsf/main/54B9F81E>
- [20] Streszczenie studium korytarzowego dla inwestycji pod nazwą budowa drogi ekspresowej S10 Toruń (A1) – Warszawa (S8) wraz z budową obwodnicy aglomeracji warszawskiej
- [21] Generalny Pomiar Ruchu 2015
- [22] Generalny Pomiar Ruchu 2020/2021
- [23] Wypadki drogowe w Polsce w 2021 roku, Komenda Główna Policji, Biuro Ruchu Drogowego, Warszawa 2022

## 9 Spis map

Mapa 1 Rdzeń sieci drogowej województwa kujawsko-pomorskiego .....	4
Mapa 2 Planowany przebieg drogi ekspresowej S10 względem obszarów chronionych .....	4
Mapa 3. Przebieg wariantu II (zielonego).....	18
Mapa 4. Przebieg wariantu III (pomarańczowego).....	18
Mapa 5. Przebieg wariantu V (czarnego) .....	19
Mapa 6. Przebieg wariantu 1 (czerwonego) .....	20
Mapa 7. Przebieg wariantu 2 (niebieskiego) .....	21
Mapa 8. Przebieg wariantu 3 (zielonego).....	22
Mapa 9. Przebieg wariantu 4 (fioletowego).....	23
Mapa 10. Przebieg wariantu najkorzystniejszego .....	24
Mapa 11. Gęstość zaludnienia gmin znajdujących się w zasięgu projektowanej drogi ekspresowej S10 .....	27

## 10 Spis rycin

Ryc. 1. Sieć bazowa i kompleksowa korytarzy transportowych według instrumentu <i>Łącząc Europę</i> .....	5
Ryc. 2. Możliwości połączenia autostrady Północ - Południe (obecnie A1) z Warszawą .....	6
Ryc. 3. II etap rozwojowy krajowej sieci drogowej.....	7
Ryc. 4. III etap rozwojowy krajowej sieci drogowej.....	8
Ryc. 5. Sieć drogowa do 2030 roku – droga ekspresowa S10 .....	9
Ryc. 6. Docelowa sieć autostrad i dróg ekspresowych w Polsce .....	10
Ryc. 7. Drogi zrealizowane bądź planowane do realizacji w ramach <i>Programu Budowy Dróg na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)</i> .....	11
Ryc. 8. Drogi planowane do realizacji w ramach Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.) .....	12
Ryc. 9. Kierunki rozwoju sieci drogowej.....	14
Ryc. 10. Fragmenty mapy PZPW z wrysowanym przybliżonym przebiegiem drogi ekspresowej S10 .....	15
Ryc. 11. Docelowa sieć autostrad i dróg ekspresowych według Rozporządzenia Rady Ministrów z 24 września 2019 r.....	17
Ryc. 12. Propozycja Samorządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego dotycząca zmiany przebiegu drogi ekspresowej S10 na wschód od Torunia .....	27
Ryc. 13. Stan budowy dróg szybkiego ruchu w województwie kujawsko-pomorskim .....	31

## 11 Spis tabel

Tab. 1 Charakterystyka wariantu 1 korytarza.....	20
Tab. 2 Charakterystyka wariantu 2 korytarza.....	21
Tab. 3 Charakterystyka wariantu 3 korytarza.....	22
Tab. 4 Charakterystyka wariantu 4 korytarza.....	23
Tab. 5 Charakterystyka wariantu 3 korytarza.....	24
Tab. 6 Dokumenty (stanowiska i pisma) samorządów województwa kujawsko-pomorskiego w sprawie budowy drogi ekspresowej S10 .....	28
Tab. 7. Szanse wynikające z budowy drogi ekspresowej S10 oraz zagrożenia związane z brakiem jej realizacji .....	32

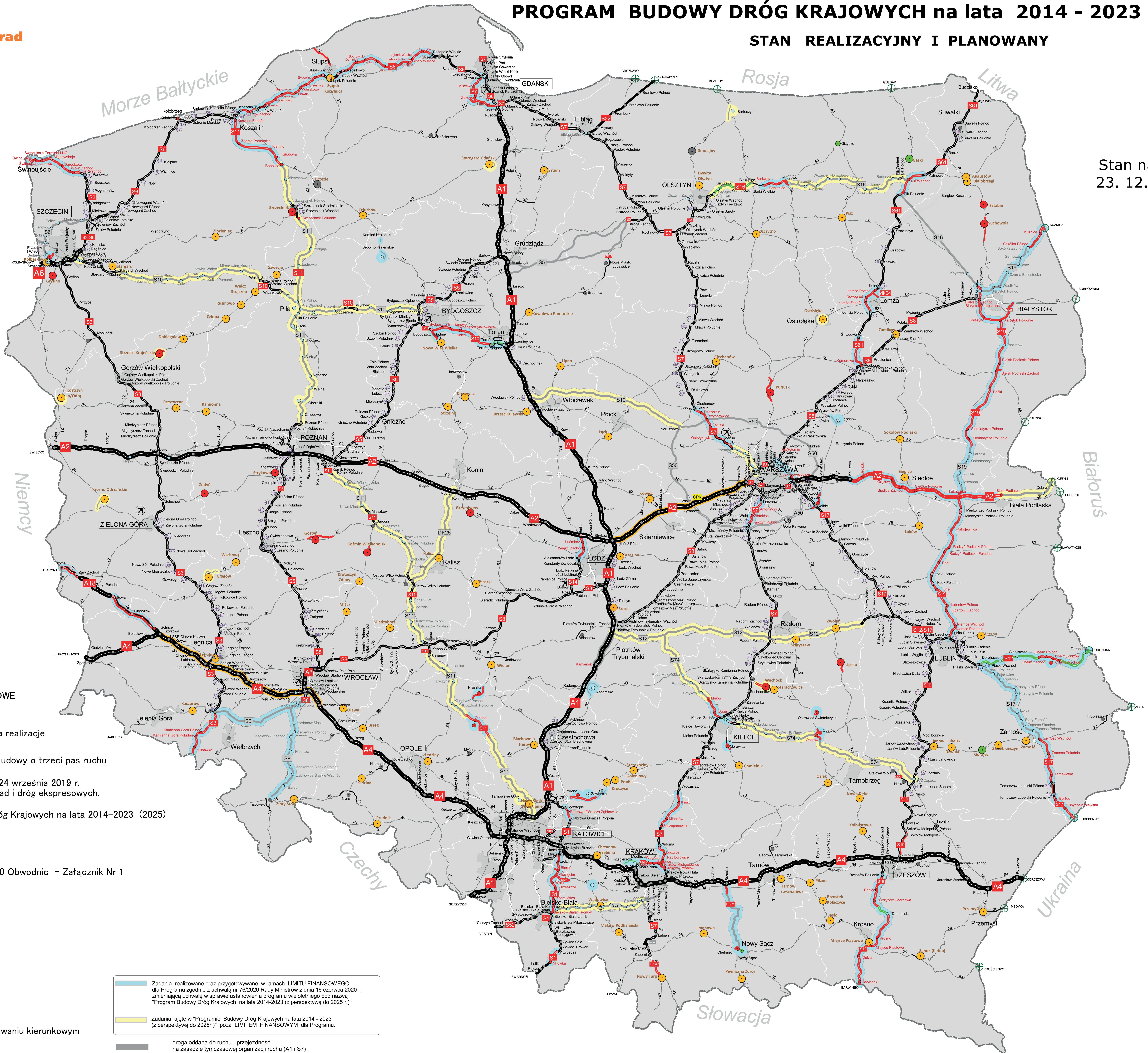
## 12 Załączniki



# Załącznik 1



Stan na dzień  
23. 12. 2022 r.



**OZNACZENIA:**

**AUTOSTRADY, DRÓGI EKSPRESOWE I INNE DRÓGI KRAJOWE**

- odcinki dróg w eksploatacji
- odcinki dróg w realizacji /od podpisania umowy/
- odcinki dróg w trakcie procedury przetargowej na realizację
- odcinki autostrady A2 i A4 przygotowane do rozbudowy o trzeci pas ruchu
- drogi ujęte w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych.

**Obwodnice miast i miejscowości ujęte w Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2014–2023 (2025)**

- w realizacji (od podpisania umowy)
- w trakcie procedury przetargowej na realizację
- oddane do użytkowania
- w planowaniu

**Obwodnice miast i miejscowości ujęte w Programie Budowy 100 Obwodnic – Załącznik Nr 1**

- w realizacji (od podpisania umowy)
- w trakcie procedury przetargowej na realizację
- w planowaniu
- oddane do użytkowania

- pozostałe drogi krajowe
- przejścia graniczne

- WĘZŁY DROGOWE:**
- węzeł drogowy istniejący
  - węzeł drogowy w budowie
  - węzeł drogowy planowany

- numer węzła zastosowany na istniejącym oznakowaniu kierunkowym

- miasta na prawach powiatu
- granica województwa/ Oddziału GDDKiA

Zadania realizowane oraz przygotowywane w ramach LIMITU FINANSOWEGO dla Programu zgodnie z uchwałą nr 76/2020 Rady Ministrów z dnia 16 czerwca 2020 r. zmieniającą uchwałę w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą "Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)"

Zadania ujęte w "Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2014 - 2023 (z perspektywą do 2025 r.)" poza LIMITEM FINANSOWYM dla Programu.

droga oddana do ruchu - przejeżdżalność na zasadzie tymczasowej organizacji ruchu (A1 i S7)



## Załącznik 2





Stanowisko Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego  
z dnia 18 listopada 2014 roku  
w sprawie projektu *Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2020*

W związku ze skierowaniem w dniu 6.11.2014 roku do uzgodnień międzyresortowych projektu *Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2020* (PBDK), Zarząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego z zaskoczeniem przyjmuje zawarte w tym dokumencie propozycje, które w sposób niepełny realizują przyjęte uprzednio ustalenia oraz uzgodnienia pomiędzy stroną rządową i samorządową. Zaproponowane w projekcie dokumentu rozwiązania w istotny sposób wykluczają województwo kujawsko-pomorskie z systemu spójnej sieci dróg krajowych. Stoi to w sprzeczności z kierunkami rozwoju zawartymi w *Strategii rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego Plan Modernizacji 2020+* oraz wynegocjowanym i podpisanym 13 listopada br. *Kontraktem Terytorialnym dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego* (KT), w którym problematyka modernizacji dróg stanowi ważny obszar działań. Zgodnie z przyjętymi w KT celami realizować ma on rozwój infrastruktury łączącej największe ośrodki miejskie, tworzącej sieć powiązań z ośrodkami subregionalnymi oraz wspierającej powiązania regionu z europejskim systemem transportowym. Będzie miało to znaczenie dla jego dostępności komunikacyjnej, a tym samym dla intensywności rozwoju gospodarczego i budowania potencjału konkurencyjnego regionu.

Należy zwrócić uwagę, że przyjęty przez Radę Ministrów *Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku* (DI) zawiera Listę projektów drogowych, wśród których zawarte zostały także inwestycje ujęte w podpisanym *Kontrakcie terytorialnym dla województwa kujawsko-pomorskiego*. Zapis w KT sugeruje, iż podjęte zostaną prace w celu umieszczenia projektów z listy przedsięwzięć warunkowych w projekcie PBDK. Tymczasem skierowany do konsultacji międzyresortowych dokument nie podejmuje nawet takiej próby,

a jego charakter wskazuje jednoznacznie na końcowy etap prac zmierzających do jego zatwierdzenia i skierowania do realizacji.

Samorząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego zwraca uwagę na dotychczasowe marginalizowanie problematyki rozwoju sieci transportowej regionu pomimo, że nasze województwo położone jest na skrzyżowaniu ważnych korytarzy transportowych. Południkowo przez teren Pomorza i Kujaw przebiega korytarz transportowy sieci TENT nr VI i jego odgałęzienie korytarz nr VIa. Ich trzon stanowi autostrada A1 i droga krajowa nr 5 (docelowo droga ekspresowa S5). Równoleżnikowo korytarz ten przecina droga krajowa nr 10, która na odcinku od Torunia do Warszawy należy do sieci TINA. DK 10 stanowi dogodne połączenie z portami w Szczecinie i Świnoujściu.

W skali województwa kujawsko-pomorskiego autostrada A1, drogi ekspresowe S5, S10 i docelowo S-16 oraz drogi krajowe nr: 5, 10, 15, 25 i 80 stanowią podstawowy szkielet sieci transportowej.

Zgodnie z zapisami zawartymi w *Umowie Partnerstwa*, w obszarze inwestycji drogowych priorytetem jest tworzenie wysokiej jakości powiązań transportowych, stanowiących spójną sieć dróg szybkiego ruchu łączących główne ośrodki życia gospodarczego kraju (ośrodki wojewódzkie). Dlatego oprócz budowy dróg ekspresowych w głównych ciągach transportowych, będą również realizowane inwestycje na drogach poza TEN-T, dołączające do sieci pozostałe obszary nie znajdujące się w obszarze dostępu podstawowej sieci transportowej.

Biorąc pod uwagę zapisy zawarte DI oraz w KT wnioskujemy o zamieszczenie w projekcie *Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2020* realizacji przez stronę rządową następujących projektów:

- Budowa drogi S10 relacji A6 (Szczecin) - Piła - Bydgoszcz - Toruń - Płońsk (S7), na odcinku województwa kujawsko-pomorskiego,
- Przebudowa drogi krajowej nr 15 (DK 15) – relacji Trzebnica – Ostróda (klasa docelowa GP 2/2), na odcinku województwa kujawsko-pomorskiego, wraz z obwodnicami Strzelna, Kowalewa Pomorskiego i Gniewkowa.

Droga S-10 realizuje powiązania zewnętrzne regionu z pozostałą częścią kraju na kierunku wschód - zachód. Stanowi ona drogę o podstawowym znaczeniu dla kształtującego się obszaru metropolitalnego, spinającą sieć drogową Bydgoszczy i Torunia oraz decydującą o sprawnym dostępie miasta Bydgoszcz do autostrady A-1, w węźle autostradowym „Czerniewice”. Droga w części wschodniej biegnie w korytarzu transportowym TINA. Droga ekspresowa S-10 w województwie kujawsko-pomorskim stanowi obwodnice dla stołecznych miast regionu, co oznacza, iż realizacja projektu pozwoli na wyprowadzenie ruchu drogowego z Bydgoszczy

i Torunia w kierunku sieci TEN-T, a także wpłynie na odciążenie ich od nadmiernego ruchu tranzytowego. W związku z powyższym prioritytetem jest realizacja odcinka drogi S10 pomiędzy Bydgoszczą i Toruniem, z jednoczesną przebudową węzła autostradowego Czerniewice. Rozbudowa istniejącego węzła jest niezbędna dla połączenia autostrady A1 z drogą krajową nr 91. Zadanie S-10 Bydgoszcz – Toruń znajduje się w DI na pozycji 26 listy projektów drogowych, wskazanych do objęcia strategiczną oceną oddziaływania na środowisko, jako element sieci kompleksowej do TEN-T.

Droga krajowa nr 15 realizuje powiązania zewnętrzne regionu z pozostałą częścią kraju na kierunku północy wschód - południowy zachód. Stanowi również drogę o strategicznym znaczeniu dla powiązań gospodarczych międzyregionalnych i regionalnych, a także atrakcyjny krajowy szlak na Warmię i Mazury. W ciągu tej drogi podjęte decyzje o budowie obwodnic miast Inowrocławia i Brodnicy w województwie kujawsko-pomorskim, a także miast Nowego Miasta Lubawskiego w województwie warmińsko-mazurskim, stanowiących główne odcinki spowolnienia ruchu i zagrażające bezpieczeństwu zarówno ruchu jak i prawidłowego funkcjonowania tych miast. Uzasadniona jest zatem kontynuacja działań na rzecz kompleksowej przebudowy drogi do drogi dwujezdniowej klasy GP. Szczególnie istotną rolę w usprawnieniu tej relacji transportowej pełni odcinek od Inowrocławia do Kowalewa Pomorskiego, wraz z budową obwodnic tych miejscowości, a tym samym przesunięcie budowy łącznika obwodnicy Inowrocławia pomiędzy DK nr 15 a DK nr 25 z listy rezerwowej na listę podstawową zadań inwestycyjnych.

Jednocześnie wskazujemy na konieczność realizacji również pozostałych przedsięwzięć zapisanych w *Kontrakcie Terytorialnym dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego*, jako zapewniających kompleksowe uzupełnienie sieci drogowej naszego województwa, zapewniającej sprawny dostęp do sieci TEN-T, tj. m.in. DK 62 z obwodnicą Brześćcia Kujawskiego oraz DK 67 z obwodnicą Lipna.

Przypominamy, że proces negocjacji KT wypełniony był deklaracjami rozpoczęcia prac nad ujętymi tam przedsięwzięciami. Tymczasem w projekcie PBDK znalazły się zadania poza siecią TEN-T oraz takie, które zajmują dalsze pozycje niż zadania z obszaru województwa kujawsko-pomorskiego.

Prosimy zatem o możliwie precyzyjne informacje, jakie działania zamierza podjąć rząd w kierunku realizacji zapisów kontraktu. Jest to bardzo istotne ponieważ tylko wczesne rozpoczęcie prac związanych z przygotowaniem dokumentacji gwarantuje ich zakończenie w perspektywie 2014-2020.



Zaprezentowany w obecnym kształcie dokument jakim jest Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2020 w istotnym zakresie zmienia koncepcję rozwoju naszego województwa, ograniczając i osłabiając wysiłki władz regionalnych na rzecz budowania nowoczesnego i innowacyjnego obszaru powiązanego sprawnym systemem komunikacyjnym. Dostępność komunikacyjna decyduje o atrakcyjności inwestycyjnej regionu, a co za tym idzie tworzeniem nowych miejsc pracy.

Zaistniała sytuacja w istotny sposób wpływa na poziom akceptacji i wiarygodności władz publicznych tak regionalnych, jak i centralnych, zwłaszcza że podpisanie w dniu 13 listopada 2014 roku Kontraktu Terytorialnego w istotnym zakresie odnoszącego się do problematyki drogowej, odbyło się w obecności Pani Premier, z udziałem przedstawicieli samorządów, środowisk gospodarczych i naukowych .

W związku z tym wnosimy o możliwość dalszej dyskusji nad przedstawionym dokumentem zmierzającej do uzupełnienia go o przedsięwzięcia istotne z punktu widzenia interesów rozwojowych województwa kujawsko-pomorskiego. Pozwoli to na racjonalne zaplanowanie i wykorzystanie środków finansowych przeznaczonych na rozwój infrastruktury drogowej w skali krajowej i regionalnej, a także na optymalne wykorzystanie walorów i zasobów wewnętrznych województwa ze szczególnym uwzględnieniem dużego potencjału społecznego i gospodarczego.

Pozostajemy w przekonaniu, że zaistniałe różnice są niezamierzone i wynikają jedynie z niedostosowania na tym etapie prac nad projektem PBDK do podpisywanych równolegle kontraktów terytorialnych.



MARSZAŁEK WOJEWÓDZTWA  
KUJAWSKO-POMORSKIEGO

*Piotr Calbecki*  
RR-I-P.412.28.2014

Toruń, 20 listopada 2014 r.

Pani  
**Ewa Kopacz**  
Prezes  
Rady Ministrów

*szanowna Pani Premier,*

pragnę serdecznie podziękować za wizytę w naszym regionie oraz udział w uroczystości podpisania Kontraktu Terytorialnego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego. Stanowi to dla wszystkich mieszkańców regionu wyraz wsparcia oraz szczególnej sympatii i troski Pani Premier względem Pomorza i Kujaw. Świadomi ogromnej odpowiedzialności za realizację postanowień zapisanych w kontrakcie gwarantujemy, iż strona samorządowa dołoży wszelkich starań aby urzeczywistnić wszystkie zapisane w tym dokumencie przedsięwzięcia. Z ogromną radością przyjmuję więc zapewnienia Pani Premier dotyczące osobistego wsparcia przy realizacji postanowień kontraktu terytorialnego dla naszego regionu. Oznacza to dla nas aktywny udział i pomoc strony rządowej w wypełnianiu naszych wspólnych postanowień i zobowiązań.

Realizując zapisy Kontraktu Terytorialnego w sposób ciągły monitorujemy w regionie wszystkie informacje i dokumenty mające wpływ na jego ostateczny kształt i treść. Ze szczególnym zainteresowaniem przeanalizowaliśmy zamieszczony na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju w dniu 6 listopada 2014 r. projekt Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2020 z informacją o rozpoczęciu jego uzgodnień międzyresortowych. Projekt dokumentu jest kontynuacją Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015, określa kierunki działań oraz priorytety inwestycyjne w zakresie rozwoju sieci dróg krajowych w Polsce. Dokonuje on także diagnozy stanu obecnego sektora drogowego, definiuje zarówno cele planowane do osiągnięcia, jak i kluczowe obszary stanowiące priorytety w zakresie zadań transportowych na terenie kraju.

Po dokonaniu analizy spójności kontraktu terytorialnego w zakresie infrastruktury drogowej i projektu PBDK, stwierdzono znaczne rozbieżności pomiędzy wyżej wymienionymi dokumentami. W opinii Samorządu Województwa, który w dniu 13 listopada br. podpisał kontrakt terytorialny, szczególną troskę budzi fakt nie ujęcie na listach projektu PBDK zadań drogowych, które w kontrakcie uzyskały status przedsięwzięć warunkowych. Warto przy tym nadmienić, że zarówno projekt PBDK jak i Kontrakt Terytorialny spełniają wymogi zawarte w. ustawie z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2009 r. Nr 84, poz. 712, z późn. zm.). Jest to oczywista i formalna przesłanka do dokonania pełnej spójności pomiędzy obydwoma dokumentami.

Jestem przekonany, że zaistniałe różnice są niezamierzone i wynikają jedynie z niedostosowania na tym etapie prac nad projektem PBDK do podpisywanych równolegle kontraktów terytorialnych. Mam nadzieję, że w momencie sygnowania kontraktu terytorialnego, jego zapisy dotyczące listy przedsięwzięć warunkowych w zakresie infrastruktury drogowej były aktualne i zgodne z protokołem ze spotkania negocjacyjnego oraz niesprzeczne z założeniami PBDK. Rozumiejąc presję czasu i wzmoczoną pracę Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju nad przedmiotowymi dokumentami, niniejszym pismem wyrażam prośbę o możliwie szybkie i precyzyjne uspoźnienie obu dokumentów.

Licząc na przychyłność i zrozumienie przesyłam w załączeniu Stanowisko, jakie przyjął Zarząd Województwa w przedmiotowej sprawie.

*z wyrazami szacunku,*

*Michał Wojtczak*

Załącznik:

Stanowisko Zarządu Województwa

Do wiadomości:

Maria Wasiak - Minister Infrastruktury i Rozwoju

Teresa Piotrowska - Minister Spraw Wewnętrznych

Radosław Sikorski - Marszałek Sejmu RP

Michał Wojtczak - senator RP, Przewodniczący Kujawsko-Pomorskiego

Tomasz Lenz - poseł na Sejm RP



**Stanowisko Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 21.01.2015 r.  
w sprawie budowy drogi krajowej S-10**

Rada Miasta Bydgoszczy mając na uwadze znaczenie gospodarcze i społeczne drogi krajowej S-10 dla ziemi bydgoskiej i województwa Kujawsko-Pomorskiego wnioskuje do Ministra Infrastruktury i Rozwoju o ujęcie w "Programie Dróg Krajowych na lata 2014-2023" budowy drogi krajowej S-10.

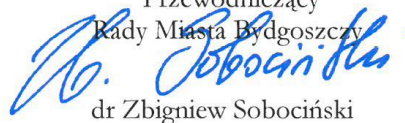
Miasto Bydgoszcz winno mieć lepszy dostęp komunikacyjny do najważniejszych szlaków Polski, w tym do Autostrady A1 i drogi S 11, przez Piłę, która umożliwi połączenie ze środkowym Wybrzeżem.

Okoliczności te mają istotne znaczenie dla rozwoju regionu i Miasta Bydgoszczy, które jest na ósmej pozycji co do wielkości miast w Polsce.

Budowa drogi S-10 wpłynie niewątpliwie na rozwój społeczno-gospodarczy i integrację województwa Kujawsko- Pomorskiego.

Taka decyzja byłaby zgodna z celami Programu, które mówią o budowie spójnego i nowoczesnego systemu dróg krajowych, a także z zapisami przyjętego w październiku ubiegłego roku przez rząd Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu, w którym mówi się o budowie krajowej „dziesiątki”.

Przewodniczący  
Rady Miasta Bydgoszczy

  
dr Zbigniew Sobociński



Apel Nr 1/15  
Rady Miasta Torunia  
z dnia 22 stycznia 2015 r.

dotyczy wpisania drogi ekspresowej S10 do Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 oraz połączenia Torunia w węzle Toruń Południe (Czerniewice) autostrady A1 z drogą krajową nr 91.

Rada Miasta Torunia zwraca się z apelem do Ministra Infrastruktury i Rozwoju o wpisanie drogi ekspresowej S10 do Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (PBDK).

Droga ekspresowa S10 stanowi ważny fragment międzynarodowej sieci transportowej TEN-T (sieć kompleksowa), łącząc województwo kujawsko-pomorskie, z jednej strony z portami zachodniego wybrzeża Polski, a z drugiej strony z Warszawą.

Na odcinku pomiędzy Bydgoszczą a Toruniem trasa S10 stanowi strategiczne z punktu widzenia spójności Bydgosko-Toruńskiego Obszaru Funkcjonalnego połączenie obu miast rdzeniowych rozdzielonych przestrzennie terenami zalewowymi i Puszczą Bydgoską. Obecnie Bydgoszcz z Toruniem połączona jest drogą DK 10 – jednojezdniową, wąską, przeciążoną ruchem ciężarowym i niebezpieczną oraz DK 80 przebiegającą w większości przez obszary zabudowane miejscowości. Droga ekspresowa S10 została umieszczona wśród zadań inwestycyjnych wskazanych do realizacji w ramach Kontraktu Terytorialnego Województwa Kujawsko – Pomorskiego pod warunkiem wpisania do PBDK.

Rada Miasta Torunia jest przekonana, że niepowetowaną stratą dla naszego regionu jest pominięcie w projekcie PBDK odcinka drogi ekspresowej S10 łączącego Toruń z Bydgoszczą. Droga ta nie tylko pozwoli usprawnić połączenie Torunia z regionalnym portem lotniczym, ale przede wszystkim zapewni 360-tysięcznej Bydgoszczy połączenie z korytarzem TENT nr VI.

Władze miasta Torunia wielokrotnie podnosiły również kwestię połączenia Torunia w węzle Toruń Południe (Czerniewice) autostrady A1 z drogą krajową nr 91, wprowadzającego ruch zewnętrzny do miasta, gwarantowanego w decyzjach o ustaleniu lokalizacji autostrady płatnej – Nr 1/96 z 10.12.1996 r. znak: GP.I.7331/1/96 i Nr 1/98 z 30.12.1998 r. znak: GP.I.7331/1/98. Apelujemy o realizację, w ramach odcinka drogi ekspresowej S10, węzła autostradowego Toruń Południe (Czerniewice), będącego naturalnym połączeniem trasy mostowej wschodniej, w tym nowo wybudowanego mostu drogowego gen. E. Zawackiej z siecią dróg TENT i autostradą A1. W staraniach tych jesteśmy wspierani zarówno przez mieszkańców, jak i Samorząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego.

Przewodniczący  
Rady Miasta Torunia

  
Marcin Czyżniewski



Województwo Kujawsko-Pomorskie



Miasto Bydgoszcz



Gmina Miasta Toruń

Bydgoszcz, dnia 22 stycznia 2015 r.

PM.020.3.2015

**Pani Maria Wasiak**  
**Minister Infrastruktury i Rozwoju**  
Departament Dróg i Autostrad  
ul. Chałubińskiego 4/6  
00 – 928 WARSZAWA

**Dotyczy: Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014 – 2023.**

W związku ze skierowanym przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju do konsultacji publicznych projektu Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014 – 2023, określającego kierunki działań oraz priorytety inwestycyjne w zakresie rozwoju sieci dróg krajowych, przesyłamy wspólny wniosek jednostek samorządu terytorialnego: Miasta Bydgoszczy, Gminy Miasta Toruń oraz Samorządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego dotyczący budowy drogi ekspresowej S10.

Nasze wspólne wystąpienie wynika z głębokiego przekonania, że realizacja drogi S-10 w najbliższej perspektywie czasowej jest niezbędna dla prawidłowego rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego a w szczególności obszarów funkcjonalnych miast tworzących ZIT wojewódzki oraz spójności i integracji funkcjonalnej Bydgosko-Toruńskiego Obszaru Funkcjonalnego.

Droga ekspresowa S10 stanowi ważny fragment międzynarodowej sieci transportowej TEN-T (sieć kompleksowa), łącząc województwo kujawsko-pomorskie, z jednej strony z zespołem portów handlowych w Szczecinie i Świnoujściu, a z drugiej strony, przez drogę ekspresową S7 ze stolicą Państwa.

Na odcinku pomiędzy Bydgoszczą a Toruniem stanowi strategiczne z punktu widzenia spójności Bydgosko-Toruńskiego Obszaru Funkcjonalnego



połączenie obu Miast rdzeniowych rozdzielonych przestrzennie terenami zalewowymi i puszcza bydgoską. Obecnie Bydgoszcz z Toruniem połączona jest drogą DK 10 (po jednym pasie ruchu w każdą stronę) bardzo mocno obciążoną ruchem ciężarowym, oraz DK 80 przebiegającą w większości przez obszary zabudowane miejscowości. Te połączenia nie zapewniają mieszkańcom obszaru wystarczającej mobilności w obrębie obszaru BTOF i nie umożliwiają dostępu do autostrady A1 zachodniej części BTOF.

Droga ekspresowa S10 została umieszczona wśród zadań inwestycyjnych wskazanych do realizacji w ramach Kontraktu Terytorialnego Województwa Kujawsko – Pomorskiego pod warunkiem wpisania do PBDK.

Uważamy, że jest to (zaraz po S-5) najistotniejsza i najbardziej oczekiwana inwestycja drogowa dla naszego województwa. Dynamika rozwoju Bydgoskiego Parku Przemysłowo-Technologicznego, Parku Przemysłowego w Solcu Kujawskim oraz Toruńskiego Parku Technologicznego w znacznej mierze zależy od rozwoju układu drogowego łączącego te miejsca ze sobą i z węzłami autostradowymi.

W naszej ocenie niezbędna jest realizacja drogi S-10 na całym odcinku przebiegającym przez województwo. Jednak, mając na względzie ograniczone możliwości finansowe wskazujemy, jako priorytet niezbędny do szybkiej realizacji, odcinek łączący Bydgoszcz i Toruń.

W związku z tym, wnioskujemy o umieszczenie budowy odcinka drogi ekspresowej S10 (Bydgoszcz, Węzeł Stryzek – Toruń, Węzeł Czerniewice, wraz z rozbudową Węzła Czerniewice) na liście projektów podstawowych Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014 – 2023 - zadania inwestycyjne określone w załączniku nr 1.

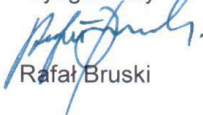
Szczegółowe uzasadnienie zostało przedstawione w formularzu zgłaszania uwag.

Marszałek Województwa  
Kujawsko-Pomorskiego



Piotr Całbecki

Prezydent Miasta  
Bydgoszczy



Rafał Bruski

Prezydent Miasta  
Torunia



Michał Zaleski

**STANOWISKO**  
**SEJMIKU WOJEWÓDZTWA KUJAWSKO-POMORSKIEGO**  
**z dnia 26 stycznia 2015 r.**

w sprawie **Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023**

W związku ze skierowaniem w dniu 23.12.2014 roku do konsultacji społecznych *Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023* (PBDK), Sejmik Województwa Kujawsko-Pomorskiego wnioskuje do Ministra Infrastruktury i Rozwoju o ujęcie w powyższym programie wszystkich zadań drogowych wskazanych w stanowisku Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 18 listopada 2014 r. Jednocześnie podkreśla znaczenie dla rozwoju naszego województwa realizacji dróg ekspresowych S5 i S10. W związku z przesunięciem realizacji drogi ekspresowej S5, kolejnym zadaniem priorytetowym dla regionu jest budowa drogi ekspresowej S10.

Przedmiotowe stanowisko podyktowane jest troską o dynamiczny rozwój naszego województwa. Droga ekspresowa S10, która na odcinku od Torunia do Warszawy należy do sieci TINA, realizuje powiązania zewnętrzne regionu z pozostałymi częściami kraju na kierunku wschód – zachód. / czy ona nasz region z jednej strony z zespołem portów handlowych w Szczecinie i winowajców i z dróg S11 przez Piłę, a z drugiej, poprzez trasę szybkiego ruchu S7 łączy województwo ze stolicą Państwa. Na odcinku Bydgoszcz-Toruń jest ona ścieżnikiem korytarzy transportowych sieci TENT. Stanowi ona drogę o podstawowym znaczeniu dla obszaru funkcjonalnego miast wojewódzkich, spina się drogami Bydgoszczy i Torunia oraz decyduje o sprawnym dostępie miasta Bydgoszcz do autostrady A1, w tym do autostradowym Czerniewice (Toruń – Południe). W związku z tym w ramach przyszłej realizacji inwestycji wymaga pilnej rozbudowy, która powie wszystkie drogi krzyżujące się w tym miejscu, tj. A1, S10, DK91, a jednocześnie nie pozwoli na dogodny wjazd na autostradę z miejscowości Torunia.

Droga ekspresowa S10 została umieszczona w liście zadań inwestycyjnych wskazanych do realizacji w ramach Kontraktu Terytorialnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego pod warunkiem wpisania do PBDK. Zgodnie z przyjętymi w Kontrakcie Terytorialnym celami realizowanymi ma on rozwój infrastruktury europejskiej najwęższe odcinki miejskie, tworzącej się powiązanie z odcinkami subregionalnymi oraz wspierającej powiązania regionu z europejskim systemem transportowym.

Uważamy, że jest to (zaraz po S5) najistotniejsza i najbardziej oczekiwana inwestycja drogowa dla naszego województwa. Dynamika rozwoju Bydgoskiego Parku Przemysłowo-Technologicznego, Parku Przemysłowego w Solcu Kujawskim oraz Toruńskiego Parku Technologicznego w znacznej mierze zależy od rozwoju układu drogowego, z czego te miejsca ze sobą i z innymi autostradowymi.

W naszej opinii niebrakująca jest realizacja drogi S10 na całym odcinku przebiegającym przez województwo. Jednak, mając na względzie ograniczone możliwości finansowe wskazujemy, jako priorytet niebrakujący do szybkiej realizacji, odcinek łączący Bydgoszcz i Toruń. W związku z tym, postulujemy umieszczenie budowy odcinka drogi ekspresowej S10 (Bydgoszcz, Wąchoła - Strzeszewo - Toruń, Wąchoła - Czerniewice, wraz z jego rozbudową) na liście projektów podstawowych Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 - zadania inwestycyjne określone w załączniku nr 1.

Samorząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego w staraniach, które podnosimy wspierany jest zarówno przez mieszkańców naszego województwa jak i przez władze samorządowe Bydgoszczy i Torunia, a droga ekspresowa S10 niewątpliwie wpłynie na integrację i rozwój naszego regionu.





**Stanowisko**  
**Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego**  
**z dnia 28 stycznia 2015 roku**  
**w sprawie Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023**

W związku ze skierowaniem w dniu 23 grudnia 2014 r. do konsultacji *Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023* (PBDK), Zarząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego z zaskoczeniem przyjmuje zawarte w tym dokumencie propozycje, które w sposób niepełny realizują przyjęte uprzednio ustalenia oraz uzgodnienia pomiędzy stroną rządową i samorządową.

Zaproponowane w projekcie dokumentu rozwiązania w istotny sposób wykluczają województwo kujawsko-pomorskie z systemu spójnej sieci dróg krajowych. Stoi to w sprzeczności z kierunkami rozwoju zawartymi w *Strategii rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego. Plan Modernizacji 2020+* oraz wynegocjowanym i podpisanym 13 listopada 2014 r. *Kontraktem Terytorialnym dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego* (KT), w którym problematyka modernizacji dróg stanowi ważny obszar działań. Zgodnie z przyjętymi w KT celami realizować ma on rozwój infrastruktury łączącej największe ośrodki miejskie, tworzącej sieć powiązań z ośrodkami subregionalnymi oraz wspierającej powiązania regionu z europejskim systemem transportowym. Będzie miało to znaczenie dla jego dostępności komunikacyjnej, a tym samym dla intensywności rozwoju gospodarczego i budowania potencjału konkurencyjnego regionu.

Należy zwrócić uwagę, że przyjęty przez Radę Ministrów *Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku* (DI) zawiera Listę projektów drogowych, wśród których znajdują się także inwestycje ujęte w podpisanym *Kontrakcie Terytorialnym dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego*. Zapis w KT sugeruje, iż podjęte zostaną prace w celu umieszczenia projektów z listy przedsięwzięć warunkowych w projekcie PBDK. Tymczasem konsultowany dokument nie podejmuje nawet takiej próby, a jego charakter wskazuje jednoznacznie na końcowy etap prac zmierzających do jego zatwierdzenia i skierowania do realizacji.

Zarząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego zwraca uwagę na dotychczasowe marginalizowanie problematyki rozwoju sieci transportowej regionu, pomimo że nasze województwo położone jest na skrzyżowaniu ważnych korytarzy transportowych. Południkowo przez teren Pomorza i Kujaw przebiega korytarz transportowy sieci TENT nr VI i jego

odgałęzienie korytarz nr VIa. Ich trzon stanowi autostrada A1 i droga krajowa nr 5 (docelowo droga ekspresowa S5). Równoleżnikowo korytarz ten przecina droga krajowa nr 10 (docelowo droga ekspresowa S10), która na odcinku od Torunia do Warszawy należy do sieci TINA. Droga krajowa nr 10 stanowi dogodnie połączenie z portami w Szczecinie i Świnoujściu.

W skali województwa kujawsko-pomorskiego autostrada A1, drogi ekspresowe S5, S10 i docelowo S16 oraz drogi krajowe nr: 15, 25 i 80 stanowią podstawowy szkielet sieci transportowej.

Zgodnie z zapisami zawartymi w *Umowie Partnerstwa*, w obszarze inwestycji drogowych priorytetem jest tworzenie wysokiej jakości powiązań transportowych, stanowiących spójną sieć dróg szybkiego ruchu łączących główne ośrodki życia gospodarczego kraju (ośrodki wojewódzkie). Dlatego oprócz budowy dróg ekspresowych w głównych ciągach transportowych, będą również realizowane inwestycje na drogach poza TEN-T, dołączające do sieci pozostałe obszary obecnie o utrudnionym dostępie do podstawowej sieci transportowej.

Biorąc pod uwagę zapisy zawarte w DI oraz w KT wnoskujemy o zamieszczenie w projekcie *Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023* realizacji przez stronę rządową następujących zadań:

- budowa drogi S10 relacji A6 (Szczecin) - Piła - Bydgoszcz - Toruń - Płońsk (S7), na odcinku województwa kujawsko-pomorskiego, ze szczególnym uwzględnieniem odcinka Bydgoszcz-Toruń i włączeniem do autostrady A1 w węźle Czerniewice (Toruń Południe), DK nr 91,
- przebudowa drogi krajowej nr 15 (DK 15) relacji Trzebnica-Ostróda (klasa docelowa GP 2/2) wraz z budową obwodnic Strzelana, Kowalewa Pomorskiego i Gniewkowa,
- przebudowa drogi krajowej nr 62 (DK 62), na odcinkach Włocławek-Brześć Kujawski wraz z budową obwodnicy Brześcia Kujawskiego i Kruszwicy,
- przebudowa drogi krajowej nr 67 (DK 67) z realizacją obwodnicy Lipna i połączeniem z DK 10/S10

oraz

- przeniesienie na listę zadań podstawowych zadań z poz. 10 listy rezerwowej projektu PBDK, tj. budowy obwodnic Sępólna Krajeńskiego i Kamienia Krajeńskiego,
- przeniesienie na listę zadań podstawowych zadań z poz. 21 listy rezerwowej projektu PBDK, tj. łącznika obwodnicy Inowrocławia pomiędzy DK 15 a DK 25.

Jednym z fundamentalnych założeń przyjętych przy pracach nad *Programem* była jego spójność z Dokumentem Implementacyjnym do SRT. Wśród najważniejszych założeń *Programu* jest realizacja w jak największym stopniu sieci bazowej TEN-T oraz kontynuowanie rozbudowy sieci kompleksowej, co zapewni skomunikowanie największych ośrodków gospodarczych kraju. W związku z powyższym brak realizacji drogi ekspresowej S10 uniemożliwia realizację zakładanego celu szczegółowego: „Poprawa dostępu do rynków i usług (połączenie miast wojewódzkich z Warszawą)”, a tym samym wskaźnik: „Stolice województw posiadające połączenie drogowe z Warszawą, autostradami lub drogami ekspresowymi (17/17)” nie będzie możliwy do spełnienia. Realizacja drogi ekspresowej S10 na odcinku pomiędzy Bydgoszczą i Toruniem będzie kontynuacją funkcjonujących już odcinków: od węzła Stryzek do węzła Białe Błota i południowej obwodnicy Torunia (tzw. trasa poligonowa). Ponadto zakładanie innego połączenia Bydgoszczy z Warszawą, niż drogą ekspresową S10 i autostradą A1, a także brak połączenia tą drogą pomiędzy stolicami województwa kujawsko-pomorskiego nie wpisuje się, a wręcz zaprzecza realizacji celu „Wzmocnienie efektywności transportu drogowego (skrócenie średniego czasu przejazdów)”.



Droga S10 realizuje powiązania zewnętrzne regionu z pozostałą częścią kraju na kierunku wschód-zachód. Stanowi ona drogę o podstawowym znaczeniu dla kształtującego się obszaru metropolitalnego, spinającą sieć drogową Bydgoszczy i Torunia oraz decydującą o sprawnym dostępie miasta Bydgoszcz do autostrady A1, w węzle autostradowym Czerniewice. Droga w części wschodniej biegnie w korytarzu transportowym TINA. Droga ekspresowa S10 w województwie kujawsko-pomorskim stanowi obwodnicę dla stołecznych miast regionu, co oznacza, iż realizacja projektu pozwoli na wyprowadzenie ruchu drogowego z Bydgoszczy i Torunia w kierunku sieci TEN-T, a także wpłynie na odciążenie ich od nadmiernego ruchu tranzytowego. W związku z powyższym priorytetem jest realizacja odcinka drogi S10 pomiędzy Bydgoszczą i Toruniem, z jednoczesną przebudową węzła autostradowego Czerniewice. Rozbudowa istniejącego węzła jest niezbędna dla połączenia autostrady A1 z drogą krajową nr 91. Zadanie S10 Bydgoszcz - Toruń znajduje się w DI na pozycji 26 listy projektów drogowych, wskazanych do objęcia strategiczną oceną oddziaływania na środowisko, jako element sieci kompleksowej do TEN-T.

Droga krajowa nr 15 realizuje powiązania zewnętrzne regionu z pozostałą częścią kraju na kierunku północy wschód-południowy zachód. Stanowi również drogę o strategicznym znaczeniu dla powiązań gospodarczych międzyregionalnych i regionalnych, a także atrakcyjny krajowy szlak na Warmię i Mazury. W ciągu tej drogi podjęto już decyzje o budowie obwodnic miast Inowrocławia i Brodnicy w województwie kujawsko-pomorskim, a także Nowego Miasta Lubawskiego w województwie warmińsko-mazurskim, likwidując główne odcinki spowolnienia ruchu, które zagrażały bezpieczeństwu zarówno ruchu, jak i prawidłowemu funkcjonowaniu tych miast. Uzasadniona jest zatem kontynuacja działań prowadzonych na tej drodze i realizacja obwodnic miejscowości Strzelno i Kowalewo Pomorskie, które charakteryzują się bardzo dużym natężeniem ruchu tranzytowego przekraczającym odpowiednio 8 000 poj./dobę oraz 12 000 poj./dobę. Niezbędne jest również przesunięcie budowy łącznika obwodnicy Inowrocławia pomiędzy DK nr 15 a DK nr 25 z listy rezerwowej na listę podstawową zadań inwestycyjnych i powiązanie jej z budową obwodnicy Inowrocławia w ciągu DK nr 15 (lista podstawowa, zadanie nr 21). Odcinki te stanowią integralną całość i powinny być realizowane wspólnie, bądź bezpośrednio po sobie. Brak realizacji łącznika obwodnicy Inowrocławia DK 15/DK 25 spowoduje, że cały ruch tranzytowy na DK nr 25 od strony Bydgoszczy będzie nadal odbywał się przez miasto, pomimo zrealizowanej obwodnicy Inowrocławia w ciągu DK nr 15.

Zaprezentowany w obecnym kształcie dokument, jakim jest Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 w istotnym zakresie zmienia koncepcję rozwoju naszego województwa, ograniczając i osłabiając wysiłki władz regionalnych na rzecz budowania nowoczesnego i innowacyjnego obszaru powiązanego sprawnym systemem komunikacyjnym. Dostępność komunikacyjna decyduje o atrakcyjności inwestycyjnej regionu, a co za tym idzie tworzeniem nowych miejsc pracy.

Zgodnie z celem szczegółowym *Programu* należy dążyć do zwiększenia spójności sieci dróg krajowych (kontynuacja istniejących odcinków, budowa węzłów). Dla rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego bardzo ważne znaczenie ma dokończenie realizacji autostrady A1. Dlatego też przesunięcie tego zadania (odcinek obwodnica Częstochowy - Tuszyń) na listę rezerwową zadań inwestycyjnych budzi nasz sprzeciw. Należy nadmienić, że w Dokumentie Implementacyjnym, który określa rządowe priorytety odnośnie inwestycji drogowych, inwestycja ta zajmuje pierwszą pozycję.

Zaistniała sytuacja w istotny sposób wpływa na poziom akceptacji i wiarygodności władz publicznych tak regionalnych, jak i centralnych, zwłaszcza, że podpisanie w dniu



13 listopada 2014 r. Kontraktu Terytorialnego, w istotnym zakresie odnoszącego się do problematyki drogowej, odbyło się w obecności Pani Premier, z udziałem przedstawicieli samorządów, środowisk gospodarczych i naukowych.

Reasumując wnosimy o uwzględnienie w końcowym kształcie dokumentu zgłaszanych uzupełnień i zmian, istotnych z punktu widzenia interesów rozwojowych województwa kujawsko-pomorskiego. Wprowadzenie zgłaszanych w stanowisku wniosków do Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 pozwoli na racjonalne zaplanowanie i wykorzystanie środków finansowych przeznaczonych na rozwój infrastruktury drogowej w skali krajowej i regionalnej, a także na optymalne wykorzystanie walorów i zasobów wewnętrznych województwa ze szczególnym uwzględnieniem dużego potencjału społecznego i gospodarczego.

Wicemarszałek Województwa

Dariusz Guzowa (1)

Wicemarszałek Województwa

Zbigniew Ostrowski (1)

Wicemarszałek Województwa

Piotr Kłobocki



Toruń, dnia 29 stycznia 2015 r.

**MARSZAŁEK WOJEWÓDZTWA  
KUJAWSKO-POMORSKIEGO**

*Piotr Calbecki*

RR-I-P.412.28.2014

**Pani  
Maria Wasiak  
Minister Infrastruktury i Rozwoju**

*Szanowna Pani Minister,*

W związku ze skierowaniem w dniu 23 grudnia 2014 r. do konsultacji *Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023*, z zaskoczeniem przyjmując zawarte w tym dokumencie propozycje, czego wyrazem jest załączone Stanowisko Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 28 stycznia 2015 r., wzmacniające postulaty wskazane już w Stanowisku Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 18 listopada 2014 r. (przekazanego na ręce Pani Premier pismem z dnia 20 listopada 2014 r., znak: RR-I-P.412.28.2014).

Zaproponowane w projekcie dokumentu rozwiązania w istotny sposób wykluczają województwo kujawsko-pomorskie z systemu spójnej sieci dróg krajowych. Stoi to w sprzeczności z kierunkami rozwoju zawartymi w *Strategii rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego. Plan Modernizacji 2020+* oraz wynegocjowanym i podpisanym 13 listopada 2014 r. *Kontraktem Terytorialnym dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego*, jak również z zapisami Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku. Obecny kształt Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 w istotnym zakresie zmienia koncepcję rozwoju naszego województwa, ograniczając i osłabiając wysiłki władz regionalnych na rzecz budowania nowoczesnego i innowacyjnego obszaru powiązanego sprawnym systemem komunikacyjnym.

Wprowadzenie zgłaszanych w załączonym Stanowisku Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego uzupełnień i zmian pozwoli na racjonalne zaplanowanie i wykorzystanie środków finansowych przeznaczonych na rozwój infrastruktury drogowej w skali krajowej i regionalnej, a także na optymalne wykorzystanie walorów i zasobów wewnętrznych województwa ze szczególnym uwzględnieniem dużego potencjału społecznego i gospodarczego.

*z wyrazami szacunku,*

*Piotr Calbecki*

**Załącznik:**

1. Stanowisko Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 28 stycznia 2015 r. w sprawie *Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023*

**Otrzymuje:**

1. Adresat
2. RR-I-P. a/a

**Stanowisko Kujawsko-Pomorskiego Zespołu Parlamentarnego  
z dnia 5 lutego 2015 r.  
w sprawie *Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023***

W związku ze skierowaniem w dniu 23 grudnia 2014 r. do konsultacji *Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023* (PBDK), z zaskoczeniem przyjęliśmy zawarte w tym dokumencie propozycje. Obecny kształt PBDK wyklucza bowiem województwo kujawsko-pomorskie z systemu spójnej sieci dróg krajowych, jak również w istotnym zakresie zmienia koncepcję rozwoju regionu, ograniczając i osłabiając wysiłki władz regionalnych na rzecz budowania nowoczesnego i innowacyjnego obszaru powiązanego sprawnym systemem komunikacyjnym.

Biorąc pod uwagę zapisy zawarte w przyjętym przez Radę Ministrów *Dokumencie Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku* oraz w *Kontrakcie Terytorialnym dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego*, wnioskujemy o zamieszczenie w projekcie *Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023* realizacji przez stronę rządową następujących zadań:

- budowa drogi S10 relacji A6 Szczecin - Piła - Bydgoszcz - Toruń - Płońsk (S7), na odcinku województwa kujawsko-pomorskiego, ze szczególnym uwzględnieniem odcinka Bydgoszcz-Toruń, wraz z rozbudową węzła Czerniewice (Toruń Południe),
- przebudowa drogi krajowej nr 15 (DK 15) relacji Trzebnica-Ostróda (klasa docelowa GP 2/2) wraz z budową obwodnic Strzelana, Kowalewa Pomorskiego i Gniewkowa,
- przebudowa drogi krajowej nr 62 (DK 62), na odcinkach Włocławek - Brześć Kujawski wraz z budową obwodnicy Brześcia Kujawskiego i Kruszwicy,
- przebudowa drogi krajowej nr 67 (DK 67) z realizacją obwodnicy Lipna i połączeniem z DK 10/S10

oraz

- przeniesienie na listę zadań podstawowych zadań z poz. 10 listy rezerwowej projektu PBDK, tj. budowy obwodnic Sępólna Krajeńskiego i Kamienia Krajeńskiego,
- przeniesienie na listę zadań podstawowych zadań z poz. 21 listy rezerwowej projektu PBDK, tj. łącznika obwodnicy Inowrocławia pomiędzy DK 15 a DK 25.

Priorytetowo należy potraktować budowę ww. odcinka drogi ekspresowej S 10 i umieścić to zadanie na liście priorytetowej. Realizuje ona bowiem powiązania zewnętrzne województwa kujawsko-pomorskiego z pozostałą częścią kraju na kierunku wschód-zachód. Stanowi drogę o podstawowym znaczeniu dla obszaru funkcjonalnego miast stołecznych regionu, spina sieć drogową Bydgoszczy i Torunia oraz decyduje o sprawnym dostępie miasta Bydgoszczy do autostrady A1, w węźle autostradowym Czerniewice (Toruń Południe).



Węzeł ten w ramach przyszłej realizacji inwestycji wymaga pilnej rozbudowy, która powiąże wszystkie drogi krzyżujące się w tym miejscu, tj. A1, S10, DK 91, a jednocześnie pozwoli na dogodny wjazd na autostradę mieszkańcom Torunia.

Reasumując, wnosimy o uwzględnienie w końcowym kształcie *Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023* wszystkich zgłaszanych powyżej uzupełnień i zmian.

Przewodniczący Zespołu



Michał Wojtczak

Senator RP

Członkowie Kujawsko - Pomorskiego

Zespołu Parlamentarnego:

1. Wojtczak Michał Józef
2. Bańkowska Anna
3. Kłopotek Eugeniusz
4. Kopaczewska Domicela
5. Krupa Łukasz
6. Zbonikowski Łukasz
7. Ardanowski Jan Krzysztof
8. Brejza Krzysztof
9. Ciemiak Grażyna
10. Dziecioł Janusz
11. Girzyński Zbigniew
12. Jaworski Andrzej
13. Kobiak Andrzej
14. Kownacki Bartosz
15. Kozłowska Iwona
16. Król Piotr
17. Latos Tomasz
18. Lenz Tomasz
19. Mężydło Antoni
20. Olszewski Paweł
21. Person Andrzej
22. Piotrowska Teresa
23. Rulewski Jan
24. Sobeca Anna Elżbieta
25. Szymański Tomasz
26. Wenderlich Jerzy
27. Wydrzyński Maciej
28. Wyrowiński Jan Alfons

P. Pichnia  
K. Rukus  
M  
PREZYDENT MIASTA TORUNIA  
WAI B.030.33.15.2015 AP  
WAI B-50/V/2005  
URZĄD MARSZAŁKA WOJEWÓDZTWA TORUNIA  
Biurowo  
61406/05/2015  
19.05.2015  
M  
Liczba załączników: 9  
Podpis: g

RR-1-P.412.28.2014  
p. M. Lubner  
p. A. Potonch  
21.05.2015  
18.05.15 KBRP  
Lubo: R.P.  
Toruń dnia 19.05.2015  
maja 2015 r.  
Departament Rozwoju i Infrastruktury  
13-05-2015  
1272  
Ned  
19.05.2015  
1879  
p. A. Potonch  
21/5/15  
Pan Zbigniew Rynasiewicz  
Sekretarz Stanu  
w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju

Uczestnicząc w konsultacjach Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023, Miasto Toruń wniosło o zapisanie na liście podstawowej zadań inwestycyjnych przedsięwzięcia jakie stanowi budowa odcinka drogi ekspresowej S10 Bydgoszcz – Toruń od węzła Stryśzek do Węzła Czerniewice, wraz z rozbudową węzła Czerniewice umożliwiającą skomunikowanie autostrady A1 z drogą krajową Nr 91. Nasze stanowisko zostało powtórzone we wspólnym wystąpieniu z Marszałkiem Województwa Kujawsko-Pomorskiego oraz Prezydentem Miasta Bydgoszczy. Dodatkowo w dniu 13 kwietnia delegacja z moim zastępcą Zbigniewem Rasielewskim gościła u Pana Ministra prezentując w tej sprawie wcześniej przedstawiane argumenty uzasadniające konieczność ujęcia wymienionego odcinka na liście podstawowej PBDK. Za jej przyjęcie i okazane zrozumienie, korzystając z niniejszej okazji, serdecznie dziękuję. Cieszy mnie świadomość Pana Ministra konieczności kontynuowania prac projektowo-dokumentacyjnych dla drogi S10.

W opublikowanym na początku marca br. na stronach internetowych Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju Raporcie z konsultacji publicznych projektu Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023, w odrębnych załącznikach zestawiono zgłoszone wnioski i uwagi oraz odniesiono się do postulowanych inwestycji. Żądanie ujęcia w projekcie Programu zadania "S10 Bydgoszcz - Toruń / w. Stryśzek - w. Czerniewice" zostało tam opatrzone komentarzem: „Z uwagi na pozycję w Dokumencie Implementacyjnym, zapisy Kontraktu Terytorialnego dla województwa kujawsko-pomorskiego oraz na liczne głosy poparcia oddane podczas konsultacji publicznych, inwestycja będzie przedmiotem dalszych analiz Ministerstwa”.

Budowa drogi ekspresowej S10 relacji A6 (Szczecin) – Piła – Bydgoszcz – Toruń – Płońsk (S7) od lat była przedmiotem wielu inicjatyw lokalnych i apeli samorządowych, jak również apeli i pism składanych bezpośrednio przez parlamentarzystów. Konieczność umieszczenia w projekcie Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 odcinka przebiegającego w granicach województwa kujawsko-pomorskiego została formalnie wyrażona w stanowisku Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 18 listopada 2014 r., przekazanym przez Marszałka Województwa Kujawsko-Pomorskiego Piotra Calbeckiego Pani Prezes Rady Ministrów Ewie Kopacz przy piśmie RR-I-P.412.28.2014 w dniu 20.11.2014 r.

W korespondencji prowadzonej z władzami centralnymi wielokrotnie interweniowałem o uwzględnienie tej inwestycji w zamierzeniach rządu. Oprócz istotnego znaczenia dla obsługi komunikacyjnej bydgosko-toruńskiego obszaru funkcjonalnego, zarówno wewnętrznej, jak i zewnętrznej, w tym sprawnego połączenia Torunia z regionalnym portem lotniczym w Bydgoszczy, wiążemy z nią dodatkowo konieczne przywrócenie połączenia lewobrzeżnej części miasta z autostradą A1 w węzle Czerniewice, zagwarantowane wydanymi decyzjami lokalizacyjnymi, a zlikwidowane z chwilą przekazania do użytkowania w dniu 21 grudnia 2013 r. odcinka autostrady w kierunku Włocławka.

Chcąc wyprzedzająco zapobiec odcięciu lewobrzeżnej części Torunia od autostrady A1, co stało się nieuniknione po zatwierdzeniu w dniu 24.05.2010 r. przez Wojewodę Kujawsko-Pomorskiego projektu budowlanego obejmującego węzeł Czerniewice w obecnym kształcie, jeszcze w 2009 r. doprowadziłem do aneksowania porozumienia zawartego w dniu 9 października 2007 r. pomiędzy Gminą Miasto Toruń a Generalnym Dyrektorem Dróg Krajowych i Autostrad w Warszawie, dotyczącego zadania: „Budowa Trasy Staromostowej w nowym przebiegu drogi krajowej Nr 15 od węzła Kluczyki (wraz z węzłem) do mostu drogowego im. J. Piłsudskiego”, w części obejmującej odcinek od drogi ekspresowej S10 do Trasy Średnicowej Podgórze.

Skutkiem tego porozumienia, na drodze ekspresowej S10, łączącej się z autostradą A1, miał powstać węzeł Kluczyki, zapewniający częściową obsługę miasta. Prace projektowe dla tego węzła posuwają się bardzo wolno, całkowicie niezgodnie z przyjętym harmonogramem. Na dodatek realizacja samego węzła Kluczyki nie zagwarantuje obsługi Torunia w takim samym stopniu, jaki wcześniej zapewniał rozebrany pierwotny węzeł Czerniewice. Zakładając jego tymczasowość już w 1996 r., na etapie prac koncepcyjnych projektanci autostrady A1 zwracali uwagę, iż bezpośrednie połączenie drogi krajowej Nr 1 należy zapewnić bezpośrednio przed tym węzłem, odpowiednio projektując drogę ekspresową S10.

Nic takiego dotąd nie nastąpiło, drogę zbudowano w ograniczonych parametrach technicznych, a jej rozbudowa odkładana jest na kolejne lata. Powstały nowy węzeł Czerniewice, potwierdzając nasze obawy, skutecznie odciął lewobrzeżny Toruń od autostrady A1, wcześniej skutecznie wspomagającej połączenia obu części miasta. Sygnalizowany przez nas problem daje się we znaki nie tylko mieszkańcom i ulokowanym tu przedsiębiorcom (między innymi wspomniana przez mojego zastępcę Toruńska Agencja Rozwoju Regionalnego), ale także wszystkim kierowcom, dla których wjazd na autostradę A1 w Czerniewicach, z pominięciem uciążliwego placu poboru opłat w Nowej Wsi, kończącego odcinek koncesyjny, jest optymalny.

Mając powyższe na uwadze, proponuję zawarcie porozumienia, na mocy którego strony zobowiążą się do przygotowania dokumentacji i realizacji – Miasto Toruń – połączenia miasta w jego granicach administracyjnych z węzłem Czerniewice (zgodnie z proponowaną wcześniej nomenklaturą - Toruń Południe), a strona rządowa – przebudowy drogi S10, wykonania węzła i jego połączenia na odcinku zamiejskim. Przypomnę, że podobne porozumienia były zawierane na okoliczność budowy węzła Lubicz (Toruń Wschód) oraz węzła Kluczyki (Toruń Podgórze). Pierwsze zostało w sposób satysfakcjonujący zrealizowane, drugie ciągle pozostaje na etapie przygotowania, w związku z koniecznością ponownego uzyskania decyzji środowiskowej.

Na zakończenie chciałbym poinformować, iż na moje polecenie Miejski Zarząd Dróg zlecił sporządzenie koncepcji połączenia ul. Łódzkiej w Toruniu z drogą ekspresową S-10 i autostradą A-1. Zgodnie z zawartą umową będzie ona ukończona w czerwcu bieżącego roku. Opracowanie pokaże różne warianty wykonania takiego zadania i pozwoli je porównać. Po przyjęciu od wykonawcy chcielibyśmy zaprezentować je Panu Ministrowi. O ile wybrane rozwiązanie zostanie zaakceptowane przez strony, koncepcja będzie mogła stanowić załącznik do wspomnianego porozumienia. Ułatwi to i usprawni jego realizację, stanie się świadectwem zgodnej woli wspólnego usunięcia zaistniałego problemu.

Do wiadomości:

1. Pan Piotr Calbecki - Marszałek Województwa Kujawsko-Pomorskiego
2. Pan Marcin Czyżniewski – Przewodniczący Rady Miasta Torunia
3. Pan Mirosław Jagodziński – Dyrektor Oddziału GDDKiA w Bydgoszczy

Prezydent Miasta Torunia

Michał Zaleski



**Stanowisko Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego**  
**z dnia 15 grudnia 2016 roku**  
**w sprawie budowy drogi ekspresowej S-10 na terenie województwa**  
**kujawsko-pomorskiego**

W związku z podpisaniem przez Generalną Dyрекcyję Dróg Krajowych i Autostrad w Bydgoszczy umowy na przygotowanie Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego (STeŚ) z elementami Koncepcji Programowej wraz z materiałami do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. Budowa drogi ekspresowej S-10 na odcinku Bydgoszcz – Toruń, Zarząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego pragnie zwrócić uwagę na powiązania transportowe, które powinny zostać uwzględnione w trakcie projektowania tej inwestycji oraz konieczność uwzględnienia podstawowych celów społeczno-gospodarczych i spójności przestrzennej regionu.

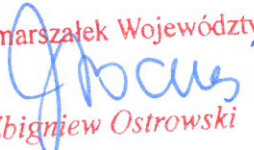
Do najważniejszych powiązań transportowych zaliczyć należy:

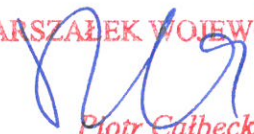
- optymalne włączenie miasta Torunia do drogi ekspresowej S-10 oraz autostrady A1 poprzez drogę krajową nr 91 wraz z przebudową węzła Toruń Południe (Czerniewice);
- zapewnienie połączenia drogi ekspresowej S-10 z zamierzeniami inwestycyjnymi w obszarze pomiędzy Bydgoszczą a Toruniem, tj. kontynuacją kaskadyzacji Wisły – planowanym kolejnym regionalnym stopniem wodnym w okolicy Solca Kujawskiego, platformą multimodalną, przeprawą promową;
- ustalenie przebiegu tej drogi w sposób uwzględniający potrzeby mieszkańców województwa, włącznie z dogłębną analizą zasadniczej zmiany przebiegu S-10 w kierunku wschodnim z ominięciem intensywnie zurbanizowanych terenów podmiejskich.

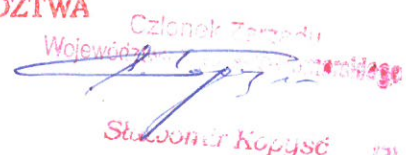
W konsultowanym w roku 2013 Studium Korytarzowym, opracowanym przez firmę Redan, wszystkie zakładane warianty drogi S-10 przebiegały przez tereny silnie urbanizujących się gmin: Lubicz, Obrowo, Czernikowo, Wielka Nieszawka. Warianty te spotkały się z wieloma głosami sprzeciwu mieszkańców tych terenów, m.in. miejscowości Lubicz Dolny, Lubicz Górny, Kopanino, Grabowiec, Obory, Obrowo, Cierpice-Kąkol.

W trosce o dobro mieszkańców Zarząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego kategorycznie sprzeciwia się, aby w opracowywanym dokumencie STeŚ wyznaczono warianty drogi S-10 przecinające te obszary. Ponadto proponuje poprowadzenie tej drogi od Torunia na wschód wspólnym korytarzem z autostradą A1, intencjonalnie w układzie trzypasowym do węzła Ciechocinek, a następnie po przekroczeniu Wisły w rejonie planowanego stopnia wodnego w Siarzewie, wyznaczenie nowego korytarza w kierunku na miasto Lipno.

W związku z powyższym Zarząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego apeluje o podjęcie ścisłej współpracy z Generalną Dyрекcyję Dróg Krajowych i Autostrad oraz projektantem w zakresie elementów wskazanych w tym stanowisku.

Wicemarszałek Województwa  
  
Zbigniew Ostrowski (1)

MARSZAŁEK WOJEWÓDZTWA  
  
Piotr Ciałbecki

Członek Zarządu  
Województwa  
  
Sławomir Kopyś (2)



Toruń, dnia 3 stycznia 2017 r.

RR-I-P.412.28.2014

**Pan**  
**Mirosław Jagodziński**  
**Dyrektor Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych**  
**i Autostrad Oddział w Bydgoszczy**

*Szanowny Panie Dyrektorze,*

W nawiązaniu do Stanowiska Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 15 grudnia 2016 r. w sprawie budowy drogi ekspresowej S-10 na terenie województwa kujawsko-pomorskiego oraz spotkania z firmą Mosty Katowice, które odbyło się 15 grudnia 2016 r. w siedzibie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Bydgoszczy pragnę przedstawić rolę, jaką dla rozwoju naszego województwa odgrywa projektowana droga ekspresowa S-10.

Droga S-10 realizuje powiązania zewnętrzne regionu z pozostałą częścią kraju na kierunku wschód – zachód. Stanowi drogę o podstawowym znaczeniu dla spięcia sieci drogowej Bydgoszczy i Torunia oraz decydującą o sprawnym dostępie miasta Bydgoszczy do autostrady A-1 w węźle autostradowym Toruń Południe (Czerniewice). Łączy ona nasze województwo z jednej strony z zespołem portów handlowych w Szczecinie i Świnoujściu oraz z drogą S-11 przez Piłę (umożliwi to połączenie ze środkowym Wybrzeżem), a z drugiej, przez drogę ekspresową S-7, ze stolicą Państwa. Droga ta zaliczana jest do sieci kompleksowej korytarzy transportowych transeuropejskiej sieci TEN-T. Droga ekspresowa S-10 w województwie kujawsko-pomorskim stanowi obwodnicę dla stołecznych miast regionu, co oznacza, iż realizacja projektu pozwoli na wyprowadzenie ruchu drogowego z Bydgoszczy i Torunia w kierunku sieci TEN-T, a także wpłynie na odciążenie ich od nadmiernego ruchu tranzytowego. Wraz z drogą krajową nr 80, drogą ekspresową S-5 i planowaną nową przeprawą przez Wisłę w rejonie Solca Kujawskiego tworzy ona tzw. „regionalną ósemkę”.

Dodatkowo podkreślić należy, iż droga S-10 na odcinku Bydgoszcz – Toruń będzie miała kluczowe znaczenie dla wzmocnienia potencjału gospodarczego kształtującego się ośrodka metropolitalnego Bydgoszczy i Torunia. Dlatego też trzeba zwrócić uwagę na kilka płaszczyzn jej oddziaływania.

Na pierwszy plan wysuwa się umocnienie położenia obydwu ośrodków stołecznych województwa – Bydgoszczy i Torunia – w sieci dróg najwyższych rang. Odbędzie się to przez zapewnienie dostępu Bydgoszczy do autostrady A-1 oraz Torunia do drogi S-5. Wprawdzie nadal, na tle innych krajowych ośrodków regionalnych, dostęp obydwu miast do dróg tak wysokiej rangi będzie relatywnie niewielki – ale pozwoli na nadrobienie najważniejszych zaległości, które tak silnie wpływają na konkurencyjność obydwu miast. Zaznaczyć należy, że dla kształtowania konkurencyjności położenie ośrodków regionalnych w sieci dróg najwyższych rang ma równie wysokie znaczenie prestiżowe i wizerunkowe, jak gospodarcze i społeczne. Już samo posiadanie takiej rangi dostępności poprawia rankingi atrakcyjności

i konkurencyjności ośrodków stołecznych, a co za tym bezpośrednio idzie – także województwa jako całości.

Bardzo duże znaczenie mieć będzie także gospodarcze oddziaływanie drogi. Będzie ona przebiegać w bezpośrednim sąsiedztwie Bydgoskiego Parku Przemysłowo-Technologicznego oraz Regionalnego Centrum Przedsiębiorczości w Solcu Kujawskim. W obydwu przypadkach rola drogi S-10 będzie szczególna dla kształtowania ich konkurencyjności – w przypadku postrzegania terenów inwestycyjnych zachodzą tu podobne mechanizmy, jak w przypadku postrzegania ośrodków regionalnych.

Droga S-10 zapewni także lepszą dostępność portu lotniczego w Bydgoszczy oraz znacząco wpłynie na poprawę jego wizerunku. Podkreślić tu należy rzeczywiste skrócenie czasu dojazdu (zwłaszcza z kierunku Torunia i Włocławka oraz dla niszowych destynacji – także z Łodzi), ale przede wszystkim postrzeganie w świadomości tak inwestorów, jak i „zwykłych” podróżnych (realizujących za pomocą transportu lotniczego potrzeby turystyczne) drogi ekspresowej jako szybkiego i bezpiecznego połączenia z portami lotniczymi.

Realizacja S-10 stwarza także całkowicie nowe uwarunkowania dla realizacji platformy multimodalnej w rejonie Bydgoszczy Łęgnowa i Solca Kujawskiego. Dostępność tego typu infrastruktury przeładunkowej w sieci dróg najwyższych rang jest warunkiem sine qua non jej postrzegania jako liczącego się ośrodka w sieci transportu o charakterze międzyregionalnym i międzynarodowym. W tym kontekście budowa drogi ekspresowej S-10 znacząco wzmacnia argumentację na rzecz realizacji platformy.

Wychodząc poza kontekst tylko regionalny, należy podkreślić znaczenie S-10 dla transportu w skali całego kraju – w relacjach Polska Centralna – Polska Północno-Zachodnia. Aczkolwiek realizacja tylko fragmentu drogi pomiędzy Bydgoszczą a Toruniem nie rozwiązuje tu całości potrzeb, to jednak znacząco zwiększa bezpieczeństwo transportu. Ma to szczególne znaczenie zwłaszcza w okresie letnim, przy dużym natężeniu przejazdów wakacyjnych, które nakładają się na całoroczny wysoki ruch ciężarowy. Odcinek pomiędzy Bydgoszczą a Toruniem od lat ma newralgiczne znaczenie, gdzie liczba wypadków, w tym śmiertelnych, jest ponadprzeciętnie wysoka.

Zaznaczenia wymaga również fakt, iż jest to obszar o istotnym znaczeniu dla rozwoju społeczno-gospodarczego województwa. Planowane są tutaj dalekosiężne inwestycje, których horyzont czasowy wykracza poza zakładany termin realizacji drogi ekspresowej S-10. Wśród nich, oprócz wcześniej wymienionej platformy multimodalnej, jest kontynuacja kaskadyzacji Wisły – planowany kolejny stopień wodny w okolicy Solca Kujawskiego wraz z przejściem drogowym, a także przeprawa promowa.

Dla Bydgoszczy i Torunia najważniejsze znaczenie ma uwzględnienie planowanych w tych miastach inwestycji i ich powiązanie z projektowaną drogą (powiązanie Bydgoszczy z sąsiednimi gminami, połączenie z węzłem Podgórz – Kluczyki i uwzględnienie lokalizacji mostu zachodniego).

Z uwagi na powyższe ważna jest nasza współpraca z projektantem w celu m.in. właściwego określenia ilości i lokalizacji węzłów niezbędnych do prawidłowego obsłużenia komunikacyjnego terenów położonych wzdłuż projektowanej drogi, a także planowanych inwestycji zlokalizowanych w jej bezpośrednim sąsiedztwie.

Istotne dla rozwoju województwa jest również optymalne i prawidłowe włączenie miasta Torunia do drogi ekspresowej S-10 oraz autostrady A-1 poprzez drogę krajową nr 91 wraz z przebudową węzła Toruń Południe (Czerniewice). Węzeł Toruń Południe pełni istotną rolę w powiązaniu 200-tysięcznego miasta z układem dróg ekspresowych i autostradą A-1. Niestety obecnie, w wyniku szeregu zaniedbań, brak jest bezpośredniego wpięcia Torunia do tego węzła. Jego ostateczny kształt będzie determinował możliwość dalszego trasowania

odcinka w kierunku wschodnim. Samorząd Województwa nie chce tu wpływać na szczegółowe rozwiązania, jednak zwraca uwagę na konieczność uwzględnienia wszystkich aspektów – społecznych, gospodarczych, ekonomicznych, środowiskowych oraz potrzeb i oczekiwań miasta Torunia w tym zakresie.

W trakcie spotkania, które odbyło się w siedzibie GDDKiA w Bydgoszczy zwrócono także uwagę na problemy środowiskowe, które muszą być uwzględnione przy trasowaniu drogi ekspresowej S-10, tj.: konieczność zachowania korytarzy ekologicznych, ochrona obszarów położonych w sieci Natura 2000, a także możliwość potencjalnej kolizji drogi ze strefami ochronnymi dwóch ujęć wody w Przyłubiu i Małej Nieszawce.

W trakcie projektowania drogi należy również uwzględnić problem funkcjonowania komunikacji publicznej przy drogach ekspresowych, w tym prawidłową lokalizację przystanków na drogach lokalnych, a także problem podłączenia drogi ekspresowej do istniejącego układu drogowego w przypadku zaistnienia na niej zdarzenia drogowego.

Należy pamiętać, że obszar położony pomiędzy Bydgoszczą a Toruniem to miejsce o bardzo intensywnie rozwijającej się suburbanizacji. Jest ona procesem ciągłym, nieodwracalnym i postępującym. Niesie ze sobą wiele skutków, wśród których szczególnie zauważalnym jest wzrost powierzchni terenów zabudowanych. W ostatnich latach bardzo intensywny proces „rozlewania” zabudowy można było zaobserwować na terenie takich gmin, jak: Białe Błota, Osielsko, Nowa Wieś Wielka, Wielka Nieszawka, Lubicz, Obrowo. Są to gminy, przez które przebiega obecna droga krajowa nr 10 oraz będzie przebiegała planowana droga ekspresowa S-10. W konsultowanym w 2013 r. Studium Korytarzowym, opracowanym przez firmę Redan, wszystkie zakładane warianty drogi S-10 przebiegały przez tereny tych gmin. Warianty te spotkały się z wieloma głosami sprzeciwu mieszkańców, m.in. miejscowości: Lubicz Dolny, Lubicz Górny, Kopanino, Grabowiec, Obory, Obrowo, Cierpice-Kąkol, Cierpice. W wyniku przeprowadzonych wówczas spotkań Samorząd Województwa zidentyfikował, na podstawie wniosków mieszkańców, tereny potencjalnych konfliktów przestrzennych. Dlatego też apeluje się do wykonawcy i projektanta o takie trasowanie drogi ekspresowej, aby zminimalizować występowanie konfliktów. Możliwość taką daje całkowicie odmienne od wcześniej zakładanych poprowadzenie drogi S-10 w kierunku wschodnim. Samorząd Województwa posiada opracowaną koncepcję takiego przebiegu – wspólnym korytarzem z autostradą A-1, intencjonalnie w układzie trzypasowym do węzła Ciechocinek, a następnie po przekroczeniu Wisły w rejonie planowanego stopnia wodnego w Siarzewie, wyznaczenie nowego korytarza w kierunku na miasto Lipno. Takie rozwiązanie z punktu widzenia interesu województwa kujawsko-pomorskiego jest najkorzystniejsze. Pozwala ono przeznaczyć dotychczasowe odcinki drogi krajowej nr 10 jako drogę lokalną, służącą obsłudze transportowej mieszkańców regionu.

Samorząd Województwa bardzo chętnie zapozna GDDKiA i projektanta z przygotowaną przez siebie koncepcją. W związku z tym zwracam się z prośbą o spotkanie w dogodnym dla Państwa terminie w styczniu 2017 r.

Z-ca Dyrektora Departamentu  
Rozwoju Regionalnego

Andrzej Potoczek

(1)

Otrzymuje:

1. Adresat
2. RR-I-P. a/a

Dyrektor Departamentu  
Rozwoju Regionalnego

(2)

Do wiadomości:

Rafał Pietrusiński

1. Mosty Katowice Sp. z o.o.

Z poważaniem,

MARSZAŁEK WOJEWÓDZTWA

Piotr Calbecki

Baw







Toruń, dnia 15 listopada 2017 r.

**MARSZAŁEK WOJEWÓDZTWA  
KUJAWSKO-POMORSKIEGO**

*Piotr Całbecki*

RR-I-P.412.28.2014

**Pan  
Maciej Blach  
Prezes Zarządu  
Mosty Katowice Sp. z o.o.**

*Szanowny Panie Prezesie,*

w nawiązaniu do pisma firmy Mosty Katowice Sp. z o.o. z dnia 5 października 2017 r. dotyczącego Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego z elementami Koncepcji Programowej wraz z materiałami do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. Budowa drogi ekspresowej S-10 na odcinku Bydgoszcz – Toruń (etap I), poniżej przekazuję opinię Województwa Kujawsko-Pomorskiego.

Niestety przedstawiony materiał nie pozwala w pełni odnieść się do proponowanych wariantów przebiegu drogi ekspresowej S10 na odcinku Bydgoszcz – Toruń. Warianty zostały przedstawione na podkładach topograficznych o stopniu aktualności z pierwszej połowy lat 70. XX wieku, przez co nie uwzględniają zmian w infrastrukturze, które zaszły w czasie ostatnich ponad 40 lat. Nie zawierają one aktualnych rozwiązań komunikacyjnych (w tym brak nowego mostu przez Wisłę w Toruniu), istniejącej zabudowy (np. osiedle „Rubinkowo” w Toruniu, zabudowa podmiejska), czy też lotniska w Bydgoszczy. Na planie orientacyjnym nie wskazano również wszystkich dróg wojewódzkich, tzn. DW200, DW274. Ponadto do dokumentacji mapowej nie został załączony opis, który dostarczyłby informacji na temat zastosowanych rozwiązań inżynierskich i ich celu.

Zaznaczyć należy, iż przedstawione poszczególne warianty zostały ocenione pod względem m.in. obecnego i przyszłego zagospodarowania przestrzennego województwa, a także ewentualnej kolizji z obszarami chronionymi.

**Odcinek 1 od węzła Bydgoszcz Południe do m. Brzoza (DK25)**

Wariant 5 (czarny) niemal na całej długości przebiega po śladzie obecnej DK25. Posiada wrysowane połączenie z obwodnicą miejscowości Brzoza.

Wariant 6 (czerwony) zakłada odsunięcie się na wschód od zabudowań miejscowości Brzoza i obecnego przebiegu DK25. Wariant ten nie posiada wrysowanego połączenia z planowaną obwodnicą Brzozy (tak jak w wariantcie 5). Ponadto przebiega on przez skraj Obszaru Chronionego Krajobrazu Wydm Kotliny Toruńsko-Bydgoskiej część wschodnia i zachodnia.



Rozwiązania zastosowane przy obu wariantach umożliwiają bezkolizyjne włączenie do drogi krajowej nr 25, w sąsiedztwie węzła Bydgoszcz Południe, ruchu z ul. Zielonej, która to droga prowadzi intensywny ruch z terenów podmiejskich – jest to wjazd przez DK25 całego ruchu z miejscowości Przyłęki, Zielonka, Prądki do Bydgoszczy.

Jednakże w zakresie DK25 preferowany, w kontekście rozwoju sieci dróg wojewódzkich i ich powiązań z drogami krajowymi, jest wariant 6 (czerwony) przebiegający po nowym śladzie, umożliwiający wybudowanie obiektu nad linią kolejową w celu powiązania DK25 z DW254. Z uwagi na brak możliwości realizacji takiego obiektu w wariantcie 5 (czarnym), wariant ten proponuje się odrzucić.

## **Odcinek 2 od węzła Bydgoszcz Południe do węzła Toruń Zachód**

Na tym odcinku wrysowano cztery warianty przebiegu drogi ekspresowej S10.

Wariant 2 (zielony) na całej długości przebiega w korytarzu istniejącej DK10, na niektórych fragmentach po tym samym śladzie. W wariantcie tym przewidziane są cztery węzły.

Wariant 3 (pomarańczowy) w początkowym odcinku przebiega w korytarzu istniejącej DK10, za węzłem Bydgoszcz Emilianowo odsuwa się od DK10 i aż do Przyłubia przecina tereny leśne oraz Obszar Chronionego Krajobrazu Wydm Kotliny Toruńsko-Bydgoskiej część wschodnia i zachodnia. Od Przyłubia wariant ten przybliża się do obecnego śladu DK10 i zakłada realizację czterech węzłów. Węzły Makowiska i Solec wymagałyby budowy łącznic drogowych po terenach leśnych w celu połączenia z obecną DK10 oraz skomunikowaniem zamieszkałych obszarów.

Wariant 5 (czarny) do miejscowości Przyłubie prowadzi korytarzem obecnej DK10. Następnie odsuwa się na południe od DK10 i przecina tereny leśne oraz Obszar Chronionego Krajobrazu Wydm Kotliny Toruńsko-Bydgoskiej część wschodnia i zachodnia i Obszar Chronionego Krajobrazu Wydmowy na południe od Torunia. Na odcinku kilku kilometrów wariant ten zakłada wykorzystanie przebiegu linii kolejowej nr 18, co skutkuje wytworzeniem swoistego korytarza transportowego, który kumuluje negatywne oddziaływania dwóch rodzajów infrastruktury liniowej. Wariant ten prowadzi w pewnym oddaleniu od zabudowy mieszkaniowej Cierpic i Kąkola, których mieszkańcy sprzeciwiali się przebiegowi S10 przez te miejscowości. Wariant czarny przewiduje realizację trzech węzłów na tym odcinku (nie zakłada realizacji węzła Cierpice).

Wariant 6 (czerwony) za węzłem Emilianowo odsuwa się na południe od istniejącej DK10 i aż do końca odcinka 2 przebiega przez cenne przyrodniczo obszary leśne (obszar chronionego krajobrazu, korytarz ekologiczny), omijając tereny zurbanizowane. W większości pokrywa się on z wariantem 5 (czarnym). Jego realizacja wymaga budowy dwóch łącznic drogowych z węzłami Makowiska i Solec.

Ze względu na specyfikę tego odcinka należy tak poprowadzić drogę, aby umożliwić segregację ruchu lokalnego z tranzytowym. Budowa odcinka po nowym śladzie pozwoli przeznaczyć dotychczasowy odcinek drogi krajowej nr 10 jako drogę lokalną, służącą obsłudze transportowej mieszkańców regionu. Preferowany jest wariant odsunięty od istniejącego przebiegu drogi krajowej, jednakże zbliżony do obecnego śladu i nawiązujący do przebiegu linii kolejowej nr 18. Wiele krajowych inwestycji drogowych (tam, gdzie istnieje taka



możliwość) realizowanych jest w bezpośrednim sąsiedztwie istniejącej drogi krajowej, np. drogi ekspresowe S5, S17, autostrada A1.

W celu minimalizowania ewentualnych konfliktów społecznych planowana droga ekspresowa S10 na odcinku od miejscowości Przyłubie powinna przebiegać tak, aby ominąć miejscowości Kąkol, Cierpice, Dybowo.

Z niepokojem zauważa się, że żaden z wariantów nie uwzględnia realizacji węzła na wysokości miejscowości Przyłubie, który będzie odgrywał ważną rolę w kontekście planowanego kolejnego stopnia wodnego na Wiśle. Zarząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego wnioskował o uwzględnienia w pracach projektowych tego węzła m.in. poprzez swoje Stanowisko z dnia 15 grudnia 2016 r., a także w trakcie pierwszego spotkania z wykonawcą Studium w grudniu 2016 r. oraz w piśmie z dnia 3 stycznia 2017 r., znak: RR-I-P.412.28.2014. Możliwe jest również takie zaprojektowanie węzła Solec Kujawski, aby jednocześnie mógł zapewnić obsługę terenów inwestycyjnych we wschodniej części miasta oraz zabezpieczał możliwość wykonania „wyplotu” w kierunku projektowanego stopnia wodnego między Solcem Kujawskim a Przyłubiem.

Dodatkowo dla odcinka 2 (rys. 2), w zakresie powiązania DW 274 z drogą S10, akceptowalne są tylko te warianty, które zapewniają bezpośrednie połączenie DW274 z S10.

W zakresie włączenia DW397 w wariancie 2 (rys. 3 i 4), wpięcie drogi gminnej serwisowej wymaga przebudowy w ramach zadania również odcinka DW397 (DROBET). W wariancie 3, 5 i 6 akceptowalne są tylko rozwiązania umożliwiające przeniesienie śladu DW397 na projektowaną drogę do węzła.

Jednocześnie dla powiązania DW249 nie analizowano rozwiązań z uwagi na brak bezpośredniego powiązania z S10 i docelową zmianą kategorii tej drogi w kontekście zmiany dróg o znaczeniu obronnym na terenie całego miasta Solec Kujawski. Uzgodnienia w zakresie zmiany kategorii dróg powinny nastąpić z inicjatywy inwestora S10 z uwagi na projektowane zmiany powiązań sieci dróg.

W kontekście możliwego powiązania dróg o znaczeniu obronnym analizowano włączenie w zakresie pobliskiego węzła do drogi gminnej 051038C. Dla wszystkich rozwiązań droga powinna być zaprojektowana w klasie G lub uwzględniać przebudowę istniejącego śladu do klasy G.

Dla powiązania DW394 nie analizowano rozwiązań z uwagi na brak bezpośredniego powiązania z S10 i docelową zmianą kategorii tej drogi w kontekście zmiany dróg o znaczeniu obronnym na terenie całego miasta Solec Kujawski. Uzgodnienia w zakresie zmiany kategorii dróg powinny nastąpić z inicjatywy inwestora S10 z uwagi na projektowane zmiany powiązań sieci dróg.

Ponadto należy umożliwić włączenie do S10 dróg wojewódzkich nr 200 i 273.

### **Odcinek 3 od węzła Toruń Zachód do węzła Toruń Południe**

Dla tego odcinka przedstawiono jeden wariant, który będzie przebiegał po śladzie istniejącej drogi ekspresowej S10 (obecnie odcinek jednojezdniowy). Dla wariantu tego przedstawiono dwie możliwe lokalizacje węzła Toruń Podgórz (Kluczyki). W pierwszym wariancie węzeł zlokalizowany został przy Forcie XIII, który jest obszarem siedliskowym Natura 2000 Forty



w Toruniu, ustanowionym ze względu na miejsca zimowania nietoperzy. Zjazd z tak zlokalizowanego węzła wprowadzałby ruch z drogi ekspresowej wprost na Trasę Staromostową w Toruniu. W wariantcie drugim węzeł został zlokalizowany przy drodze prowadzącej na poligon, w bliskim sąsiedztwie terenów przeznaczonych w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego pod aktywizację gospodarczą. Ruch z drogi ekspresowej nie byłby wówczas wyprowadzany bezpośrednio wprost na Trasę Staromostową, ale pośrednio poprzez ul. Generała Andersa.

Podkreślić należy, że dla obsługi miasta podstawowe znaczenie będzie miało rozwiązanie proponowane w pierwszym wariantcie, tj. umożliwiające bezpośrednie połączenie z Trasą Staromostową (czytelne wpięcie na most im. Józefa Piłsudskiego), co zapewni dodatkowo tzw. Trasa Średnicowa Podgórze. Takie rozwiązanie pozwoliłoby również na pośrednie obsłużenie ww. terenów inwestycyjnych.

Ewentualnie proponuje się rozważenie zaprojektowanie „małego” węzła w celu bezpośredniego połączenia terenów inwestycyjnych z drogą ekspresową. Jednak w takim przypadku do wyjaśnienia pozostaje kwestia odległości pomiędzy węzłami (ewentualne odstępstwo).

#### **Odcinek 4 połączenie drogi ekspresowej S10 i autostrady A1 z DK 91**

Wariant 2 przebudowy przewiduje wyprowadzenie ruchu wprost na Trasę Wschodnią (DK91) i most drogowy, z pominięciem przejazdu ul. Łódzka. Jest to rozwiązanie najbardziej czytelne z punktu widzenia prawidłowego trasowania układów drogowych w obszarze miejskim. Jednakże zwracam uwagę na możliwość wystąpienia w tym wariantcie konfliktów społecznych związanych z bliskim sąsiedztwem takiego przebiegu drogi z zabudową mieszkalną. Z punktu widzenia technicznego istnieją możliwości minimalizowania negatywnych oddziaływań poprzez budowę odcinka drogi bezpośrednio na południe od ronda przy ul. Łódzkiej w zagłębieniu, wykopie – z zastosowaniem obudowy drogi osłonami lub ekranami akustycznymi.

Ponadto uwagę zwraca również niestandardowe (w stosunku do najczęściej stosowanych w kraju i planowanych dla drogi S10 – w tym dla wariantu 1 przebudowy węzła) rozwiązanie projektowe przewidziane dla wariantu 2. Jest ono z finansowego punktu widzenia zdecydowanie droższe niż w wariantcie 1. W mojej ocenie istnieje możliwość zastosowania w obydwu przypadkach wariantu tańszego, tak jak w wariantcie 1 (węzeł typu „trąbka”).

Wariant 1 przewiduje budowę krótszego łącznika z ul. Łódzka, jednak wiąże się z koniecznością budowy wiaduktu nad torami kolejowymi oraz wycinką znacznej powierzchni leśnej. Zjazd do Trasy Wschodniej będzie się odbywał pośrednio, z dwukrotną koniecznością przekroczenia torów kolejowych.

Przebieg odcinka 3 oraz jego połączenie z autostradą A1 i DK 91 (odcinek 4), zgodnie ze Stanowiskiem Zarządu Województwa z dnia 15 grudnia 2016 r., a także wnioskami zgłoszonymi w trakcie pierwszego spotkania z wykonawcą Studium w grudniu 2016 r. oraz pismem z dnia 3 stycznia 2017 r., znak: RR-I-P.412.28.2014, powinien dać możliwość dalszego trasowania drogi ekspresowej S10 w kierunku Ciechocinka. Przedstawione materiały powinny uwzględniać dostosowanie węzła Toruń Południe do rozbudowy w przekroju trzypasmowym

(jako wspólnego odcinka autostrady A1 z drogą ekspresową S10). W perspektywie zwiększających się potoków ruchu należy zapewnić możliwość rozbudowy zjazdów, zwiększenie długości pasów rozbiegowych rozbiegów. W związku z wydłużeniem rozbiegów węzeł łączący DK91 z S10 i A1 powinien być zlokalizowany w odpowiedniej odległości od węzła Toruń Południe (w obecnej propozycji istnieje wątpliwość, czy proponowane rozwiązanie uwzględnia zwiększenie rozbiegów).

*Z poważaniem,*



**Otrzymuje:**

1. Adresat
2. RR-I-P. a/a

**Do wiadomości:**

1. Pan Jarosław Gołębiowski, Dyrektor Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Bydgoszczy



**STANOWISKO**  
**SEJMIKU WOJEWÓDZTWA KUJAWSKO-POMORSKIEGO**  
**z dnia 30 lipca 2018 r.**

**w sprawie budowy drogi ekspresowej S10**

Budowa drogi ekspresowej S10 zasadniczo odmieni powiązania zewnętrzne naszego regionu z pozostałą częścią kraju we wszystkich kierunkach. Budowa drogi S10 wpłynie także na rozwój ośrodków stołecznych województwa, poprzez zapewnienie Bydgoszczy dostępu do autostrady A1, zaś Toruniowi do powstającej trasy S5. Jednocześnie S10 stanowiłaby obwodnicę dla tych miast, umożliwiającą wyprowadzenie ruchu drogowego na kierunki sieci TEN-T, odciążając od nadmiernego ruchu tranzytowego.

Droga ekspresowa S10 mieć będzie ogromne znaczenie gospodarcze dla dużej części Polski. Jej przebieg w bezpośrednim sąsiedztwie wielu terenów inwestycyjnych – w województwie kujawsko-pomorskim w Nakle nad Notecią, Bydgoszczy, Solcu Kujawskim, Toruniu, Łysomicach, Lubiczu, Aleksandrowie Kujawskim, Włocławku, Lipnie, Skępem, Brześciu Kujawskim, a także w bliskości istotnych placówek rozwojowych – Bydgoski Park Przemysłowo-Technologiczny, Toruńska Agencja Rozwoju Regionalnego oraz Regionalne Centrum Przedsiębiorczości w Solcu Kujawskim.

Budowa drogi S10 stwarza również całkowicie nowe uwarunkowania dla realizacji platformy multimodalnej w rejonie Bydgoszczy – Łęgnowa i Solca Kujawskiego. Dostępność tego typu infrastruktury przeładunkowej w sieci dróg najwyższych rang jest warunkiem sine qua non jej postrzegania jako liczącego się ośrodka w sieci transportu o charakterze międzyregionalnym i międzynarodowym. W tym kontekście realizacja S10 znacząco wzmacnia argumentację na rzecz realizacji platformy. Jest to obszar o istotnym znaczeniu dla rozwoju społeczno-gospodarczego województwa kujawsko-pomorskiego. Planowane są tutaj dalekosiężne inwestycje, których horyzont czasowy wykracza poza zakładany termin realizacji drogi ekspresowej S10. Wśród nich, oprócz wcześniej wymienionej platformy multimodalnej, jest kontynuacja kaskadyzacji Wisły – planowany kolejny stopień wodny w okolicy Solca Kujawskiego, wraz z przejściem drogowym, a także przeprawa promowa. Odcinek pomiędzy Bydgoszczą a Toruniem od lat ma newralgiczne znaczenie, gdzie liczba wypadków, w tym śmiertelnych, jest ponadprzeciętnie wysoka. Oczekiwany jest przebieg drogi S10 na wysokości miejscowości Odolion i poprowadzenie jej po południowej stronie obwodnicy miasta Lipna.

Jak wskazuje „Analiza wpływu zbudowanej infrastruktury drogowej na poziom aktywności ekonomicznej w otaczających jednostkach terytorialnych” przyszła droga ekspresowa o parametrach autostradowych S10 należy do najważniejszych połączeń drogowych kraju. Opracowanie to rekomenduje podjęcie prac zmierzających do realizacji drogi S10 na całej jej długości. Wskazuje również, że tylko jej kompleksowa realizacja przyniesie korzyści w makroskali gospodarczej i społecznej.

Otrzymują:

– według rozdzielnika

Rozdzielnik do

**Stanowiska Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 30 lipca 2018 r.**

**w sprawie budowy drogi ekspresowej S10**

1. Pan Mateusz Morawiecki Prezes Rady Ministrów,
2. Pan Andrzej Adamczyk Minister Infrastruktury,
3. Parlamentarzyści Województwa Kujawsko-Pomorskiego,
4. Pan Grzegorz Napieralski Senator RP,
5. Pan Olgierd Geblewicz Marszałek Województwa Zachodniopomorskiego,
6. Prezydenci, Starostowie, Burmistrzowie i Wójtowie WK-P,
7. GDDKiA,
8. Związek Województw RP



MINISTER INFRASTRUKTURY

DDP 2.453.163.2018.AK.1  
NK: 89459/18

WPLYNEŁO  
URZĄD MARSZAŁKOWSKI W TORUNIU  
Biuro Podawczo-Kancelaryjne

2018-08-28  
Ilość załączników ..... 96691/08/2018  
Podpis: ..... (23)

Warszawa, dnia 27 sierpnia 2018 r.

WPLYNEŁO  
Kancelaria Sejmu  
29-08-2018

Pan  
Ryszard Bober  
Przewodniczący Sejmu  
Województwa Kujawsko-Pomorskiego

L.dz. 644  
Podpis: [signature] ..... (2)

*Szanowny Panie Przewodniczący*

w związku z pismem z dnia 2 sierpnia 2018 r., znak: KS-S.0008.8.2018 przekazującym Prezesowi Rady Ministrów stanowisko Sejmu Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 30 lipca 2018 r. w sprawie budowy drogi ekspresowej S10, zgodnie z właściwością merytoryczną, przedstawiam następujące informacje.

Obecnie realizowany jest „Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)”, określający priorytety inwestycyjne w zakresie rozbudowy infrastruktury dróg krajowych, które miałyby zostać zrealizowane do 2025 r. Zadanie polegające na budowie drogi ekspresowej S10 na terenie województwa kujawsko-pomorskiego, na odcinkach Bydgoszcz-Toruń i Toruń-S7, zostało ujęte w przedmiotowym Programie, jednakże znalazło się poza zwiększonym limitem środków Krajowego Funduszu Drogowego przyznanym na realizację ww. Programu.

Pierwotny limit finansowy Programu był dalece niewystarczający na wywiązanie się ze wszystkich przyjętych zobowiązań zapisanych w przedmiotowym dokumencie. W związku z powyższym ówczesne Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa podjęło starania o zwiększenie limitu środków na realizację przedsięwzięć uznanych za pilne. W wyniku tych starań, w czerwcu 2017 r. Rada Ministrów zwiększyła środki finansowe na realizację Programu z 107 mld zł do 135 mld zł, z zastrzeżeniem, że środki te mają zostać skierowane na inwestycje na terenie Polski Wschodniej. W dniu 12 lipca 2017 r. Rada Ministrów przyjęła zmianę Programu uwzględniającą zwiększony zakres.

W tym miejscu należy wyjaśnić, że nawet zwiększony limit finansowy na realizację zakresu rzeczowego Programu, w kwocie 135 mld zł nie jest wystarczający do realizacji wszystkich zadań inwestycyjnych w nim ujętych, których wartość przekracza 200 mld zł. W związku z powyższym resort infrastruktury podjął działania, mające na celu opracowanie innych możliwych form finansowania inwestycji w zakresie dróg krajowych. W przypadku drogi S10 dotyczy to także odcinka pomiędzy Bydgoszczą a Toruniem.

W dniu 5 czerwca 2018 r. Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów podjął decyzję, że cztery odcinki dróg ekspresowych będą budowane w modelu partnerstwa publiczno-prywatnego. Do dalszych prac w ww. modelu skierowany został także odcinek, o długości 50.4 km, drogi ekspresowej S10 Bydgoszcz-Toruń.

Dalsze prace polegać będą, m.in. na opracowaniu projektów umów oraz materiałów koniecznych do przeprowadzenia postępowań przetargowych. Ważność każdej umowy w ww. modelu ma wynieść 30 lat i zastosowany będzie mechanizm opłaty za dostępność, co oznacza, że partnerowi prywatnemu będzie wypłacane wynagrodzenie pokrywające ponoszone przez niego koszty wraz z marżą. Na przedmiotowym odcinku nie zostaną wprowadzone opłaty dla kierowców samochodów osobowych.

Rolą partnera prywatnego, w modelu partnerstwa publiczno-prywatnego, a także przy realizacji inwestycji będzie zaprojektowanie, uzyskanie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej, wybudowanie, utrzymywanie i eksploataowanie powierzonego odcinka drogi, zapewnienie finansowania w okresie budowy i eksploatacji oraz przekazanie drogi w uzgodnionym stanie po zakończeniu umowy.

*niepodlega* | .....



Jednocześnie podkreślenia wymaga, że pierwszy przetarg na opracowanie projektu inwestycji w modelu partnerstwa publiczno-prywatnego może zostać ogłoszony w 2019 r. Niemiej jednak warunkiem realizacji inwestycji jest zakończenie prac przygotowawczych oraz podział ryzyk na takich zasadach, aby możliwe było zakwalifikowanie ich przez Europejski Urząd Statystyczny (EUROSTAT) poza deficytem instytucji rządowych i samorządowych. Uzyskanie pozytywnej opinii EUROSTAT w zakresie długu publicznego jest warunkiem umożliwiającym wybór partnera i zawarcie umowy w modelu partnerstwa publiczno-prywatnego.

z posiadania



Z upoważnienia  
MINISTRA INFRASTRUKTURY  
Marek Chodkiewicz  
Podsekretarz Stanu

Do wiadomości:

Kancelaria Prezesa Rady Ministrów, dotyczy: BPRM.218.1.50.2018 z dnia 8 sierpnia 2018 r.