

PROTOKÓŁ NR 7/2007

z posiedzenia Zespołu Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych przy Dyrektorze Oddziału w Warszawie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad odbytego w dniu 20.11.2007r. w siedzibie Oddziału w Warszawie GDDKiA przy ul. Mińskiej 25.
Obecni wg załączonej listy obecności.

Przedmiot obrad:

Studium techniczno - ekonomiczno - środowiskowe budowy południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 w kierunku Grójca opracowane przez firmę : Biuro Projektowo – Konsultingowe „Eurostrada” Sp. z o.o.

I. OPIS SPRAWY**Cel opracowania**

Celem opracowania jest:

- ustalenie przebiegu trasy S-7, ostateczne określenie typów powiązań oraz podstawowych parametrów technicznych obiektów budowlanych,
- wstępne określenie zakresu rzeczowego i finansowego przedsięwzięcia oraz ustalenie jego efektywności ekonomicznej,
- uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia,
- dostarczenie informacji do podjęcia decyzji inwestorskiej ,w sprawie celowości, zakresu i horyzontu czas owego realizacji zadania inwestorskiego,

Stan istniejący

Droga krajowa nr 7 na odcinku pomiędzy Warszawą a Grójcem jest ogólnodostępna, obsługująca przyległe zagospodarowanie. Przebiega po terenie nizinnym, sąsiadując z zabudową o charakterze podmiejskim, częściowo zagrodową i rolniczą. Droga obecnie sklasyfikowana jako GP posiada dwie jezdnie dwupasowe, z utwardzonymi poboczymi o zróżnicowanej szerokości, rozdzielone pasem dzielącym. Skrzyżowania wyłącznie na poziomie terenu. Połączenia dróg gminnych zrealizowane są na skrzyżowaniach.

Rozwiązania projektowe**Parametry techniczne drogi:**

1. Klasa drogi - S.
2. Prędkość projektowa- 100 km/godz.
3. Nośność- 11,5 t/oś.
4. Całkowita ograniczona dostępność (dostępność tylko w węzłach).
5. Ilość jezdni -2.
6. Szerokość pasów ruchu 2x3.5m (docelowo 3x3.5)+2.5m pas awaryjny.
7. Kategoria ruchu- KR6
8. Pozostałe parametry projektowe zgodnie z Rozporządzeniem Min. Transportu i Gosp. Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. nr 43/1999 poz. 430).

Opis rozwiązań

Zaprezentowano 3 warianty rozwiązań: wariant I, wariant IIa oraz wariant III. Wariant IIa powstał w wyniku korekty wariantu nr II opracowanego w etapie I STEŚ. Korekty dokonano biorąc pod uwagę zebrane opinie jednostek samorządowych oraz mieszkańców w trakcie przeprowadzonych konsultacji społecznych.

Wariant I polega na poprowadzeniu drogi ekspresowej po istniejącym śladzie z uwzględnieniem rezerwy terenowej pod przyszłą dobudowę trzeciego pasa ruchu na zewnątrz istniejących jezdni wraz z niewielką korektą łuków kołowych wynikającą z warunków widoczności oraz wykonaniu niezbędnych ciągów serwisowych, węzłów i przejazdów. Długość trasy ok. 21.800 km. Koszt realizacji ok. 612.3 mln zł.

Zaprojektowano węzły:

- „Wólka Kosowska” w km 393+200,
- „Mroków” w km 395+500,
- „Tarczyn I” w km 402+550,
- „Tarczyn II” w km 406+340,

Przewidziano następujące Miejsca Obsługi Podróżnych (MOP-y):

- MOP III w km 389+950 (str. prawa),
- MOP III w km 389+950 (str. lewa),
- MOP II w km 399+700 (str. prawa),
- MOP II w km 401+350 (str. lewa),
- MOP II w km 408+870 (str. prawa),
- MOP II w km 408+900 (str. lewa),

Wariant II jest propozycją poprowadzenia długich odcinków trasy drogi ekspresowej po całkowicie nowym śladzie. Początkiem nowego przebiegu jest włączenie dwujezdniowej drogi w projektowany węzeł „Lotnisko” (km 0+000 m), zaś koniec przewidziano w węźle „Tarczyn II”, gdzie droga S-7 łączy się z drogą nr 7. Dalej droga ekspresowa prowadzona jest po śladzie drogi nr 7. Długość odcinka wynosi ok. 29.262 km. Koszt ok. 787.0 mln zł.

Zaprojektowano węzły:

- „Zamienie” w km 3+000,
- „Lesznówola” w km 6+000,
- „Antoninów” w km 11+000,
- „Złotokłós” w km 16+200,
- „Tarczyn” w km 21+000,
- „Tarczyn II” w km 24+450,

Przewidziano następujące Miejsca Obsługi Podróżnych (MOP-y):

- MOP III w km 13+150 (str. prawa),
- MOP III w km 13+150 (str. lewa),
- MOP II w km 28+200 (str. prawa),
- MOP II w km 28+200 (str. lewa),

Wariant IIa jest wariantem, który powstał na bazie wariantu II z I etapu STEŚ. Wariant ten podczas konsultacji społecznych uzyskał największą akceptację społeczeństwa i jednostek samorządowych. W wariantcie IIa w stosunku do wariantu II zmieniono jedynie przebieg odcinka trasy od km 14+655 do km 22+400. Celem zmiany lokalizacji korytarza projektowanej drogi S-7 na tym odcinku było obejście miejscowości Kotorydz, co znacznie zmniejszyło ilość budynków przeznaczonych do wyburzeń oraz zajętość terenu pod trasę ekspresową. W wariantcie IIa lokalizacja i ilość zarówno węzłów jak i MOP-ów nie zmieniła się. Długość trasy wynosi ok. 29.277 km. Koszt realizacji ok. 764.8 mln zł.

Wariant III jest alternatywą dla wariantu II. Początkiem opracowania w Wariantcie III jest włączenie dwujezdniowej drogi w projektowany węzeł „Lotnisko” (km 0+000 m). W wariantcie tym trasa przebiega po śladzie wariantu II, do km 17+500 m. W punkcie ok. km 20+500 m projektowana droga łączy się z istniejącą drogą nr 7 i drogą nr 01352, a później, aż do końca opracowania przed wykonywanym węzłem „Grójec”, biegnie po starym śladzie drogi nr 7. Długość trasy 29,615 km. Koszt realizacji ok. 814.6 mln zł.

Zaprojektowano węzły:

- „Zamienie” w km 3+000,
- „Lesznówola” w km 6+000,
- „Antoninów” w km 11+000,
- „Złotokłos” w km 16+200,
- „Józefowice” w km 21+150,
- „Tarczyn I” w km 21+550,
- „Tarczyn II” w km 25+600,

Przewidziano następujące Miejsca Obsługi Podróżnych (MOP-y):

- MOP III w km 13+150 (str. prawa),
- MOP III w km 13+150 (str. lewa),
- MOP II w km 28+200 (str. prawa),
- MOP II w km 28+200 (str. lewa),

W studium przyjęto zasadę prowadzenia komunikacji autobusowej poza jezdnią drogi ekspresowej. Przystanki autobusowe usytuowane zostały w nawiązaniu do ich lokalizacji w stanie istniejącym. Dla każdego przystanku zapewniono dojście pieszych z obu stron drogi S-7 w postaci chodników na przejazdach drogowych, bądź w postaci kładek pieszych wyposażonych w schody i pochylnie dla niepełnosprawnych. W rozwiązaniach przewidziano wykonanie niezbędnych przejazdów w ciągu istniejących dróg lokalnych oraz dróg serwisowych. Jezdnia, po której jest prowadzona komunikacja autobusowa posiada szerokość 6,0 m. Wyjątkiem jest wariant I, gdzie po drogach serwisowych będzie odbywać się także ruch pojazdów ciężkich ze względu na bliskość hal przemysłowych. W tym wariantcie droga autobusowa będzie miała szerokość 7,0 m.

Prognoszony ruch w 2030 r. w zależności od wariantu waha się od 61 500 do 85 000 p/d.

II. USTALENIA ZOPI

Po przeanalizowaniu zaprezentowanych rozwiązań oraz dyskusji z udziałem przedstawicieli władz samorządowych, przyjęto następujące ustalenia:

1. Przyjąć podstawowe parametry techniczne:
 - Klasa S,
 - Prędkość projektowa 100km/h,
 - Nośność 115 kN/oś,
 - Całkowicie ograniczona dostępność,
 - Kategoria ruchu KR-6
2. Akceptować zaprezentowane wariantowe przebiegi przyszłej trasy ekspresowej S-7.
3. W wariantcie II:
 - w miejscowości Wólka Pracka w rejonie wiaduktu WD14 należy rozważyć możliwość połączenia drogi serwisowej z istniejącą drogą powiatową nr 01341 pod warunkiem, że Starostwo Powiatowe w Piasecznie weźmie na siebie wykup gruntów.
 - przyjąć kształt projektowanego węzła Tarczyn II z wariantu III (bez ronda)
4. Dla poszczególnych wariantów należy określić zajętość terenu.
5. Akceptować ilość powiązań z istniejącą i projektowaną siecią drogową.
6. Komunikację autobusową należy prowadzić poza jezdniami głównymi drogi S-7.
 - w wariantcie I po zaprojektowanej drodze równoległej klasy Z,
 - w wariantcie II i III po istniejącym układzie drogowym
7. W ramach dyskusji władze samorządowe zajęły następujące stanowiska odnośnie wyboru wariantu:
 - Urząd Marszałkowski preferuje wariant II ze wskazaniem na wariant IIa,

- Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich opiniuje pozytywnie wariant II z dopuszczeniem wariantu III,
- Miasto St. Warszawa akceptuje wariant II,
- Zarząd Dróg Miejskich wnioskuje o realizację wariantu II,
- Urząd dzielnicy Ursynów przyjmuje wariant II,
- Gmina Raszyn zaopiniowała pozytywnie wariant II,
- Gmina Piaseczno przyjmuje wariant II,
- Gmina Tarczyn akceptuje wariant IIa z uwagami,
- Gmina Lesznowola preferuje wariant II

III. Wnioski ZOPI

1. Akceptować przedłożone „**Studium techniczno - ekonomiczno - środowiskowe budowy południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 w kierunku Grójca**” pod warunkiem uwzględnienia ustaleń zawartych w punkcie II.
2. Jako wariant preferowany uznać przebieg trasy wg Wariantu IIa, który dalej w opracowaniu będzie występował jako Wariant II, z uwzględnieniem ustaleń ZOPI zawartych w punkcie II.

Członkowie ZOPI

mgr inż. Radosław Pietrak

mgr inż. Bogdan Majewski

mgr inż. Wojciech Jezierski

mgr inż. Monika Tuszyńska

mgr inż. Bartosz Niedziółka

mgr inż. Izabela Gubała

mgr inż. Elżbieta Brenda

Lucyna Krawczyk

Zastępca Dyrektora Oddziału

mgr inż. Stanisław Dmuchowski

Sekretarz ZOPI

mgr inż. Roman Łazicki

Powyższy wniosek ZOPI jak również
ustalenia protokołu ZOPI akceptuję

Dyrektor Oddziału

inż. Wojciech Dąbrowski

inż. Wojciech Dąbrowski