

PROTOKÓŁ NR 12 /2008

z posiedzenia Zespołu Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych przy Dyrektorze Oddziału w Warszawie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad odbytego w dniu 22.07.2008r. w siedzibie Oddziału w Warszawie GDDKiA przy ul. Mińskiej 25.

Obecni wg załączonej listy obecności.

Przedmiot obrad:

Studium techniczno - ekonomiczno - środowiskowe rozbudowy drogi krajowej Nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Płońsk – Czosnów opracowane przez firmę : Biuro Projektowo – Konsultingowe „Eurostrada” Sp. z o.o.

I. OPIS SPRAWY**Cel opracowania**

Celem opracowania jest:

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

Stan istniejący

Droga krajowa nr 7 na odcinku objętym opracowaniem posiada dwie jezdnie dwupasowe, z utwardzonymi poboczami lub pasami awaryjnymi o zróżnicowanej szerokości, rozdzielone pasem dzielącym o szerokości ok. 4.0 m +opaski. Na odcinku od początku opracowania do km 320+639 jest drogą klasy GP, a na odcinku od km 320+639 do końca opracowania - klasy S.

Na odcinku, gdzie droga posiada klasę GP jej powiązania z innymi drogami są zapewnione poprzez skrzyżowania, wyjątek stanowi miejscowość Żałuski, gdzie został wykonany węzeł. Bezpośrednie zjazdy z drogi nr 7 na tym odcinku są nieliczne, gdyż wzdłuż trasy głównej istnieje sieć równoległych ciągów serwisowych, zapewniających dojazd do przyległych pól i posesji.

Na odcinku, gdzie droga posiada klasę S dostępność do trasy ekspresowej jest całkowicie ograniczona i możliwa tylko w węzłach. Obsługa terenu przyległego odbywa się poprzez istniejące równoległe ciągi serwisowe oraz bezkolizyjne przejazdy nad lub pod drogą.

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 1, wariant 2 oraz wariant 3.

Wariant 1 polega na maksymalnym wykorzystaniu istniejącej geometrii poziomej drogi nr 7 (bez korekty łuków poziomych). Na odcinku, gdzie dziś droga posiada klasę GP dostępność do trasy zostałaby całkowicie ograniczona poprzez likwidację istniejących skrzyżowań w poziomie oraz bezpośrednich zjazdów. W celu zapewnienia odpowiednich połączeń zostałyby wykonane węzły, bezkolizyjne przejazdy oraz kładki dla pieszych. Na całym analizowanym odcinku ciągi serwisowe zostałyby wybudowane tak, aby była w przyszłości możliwość dobudowy trzeciego pasa ruchu na trasie głównej. W wariantie tym zakłada się dobudowę w przyszłości trzeciego pasa ruchu na zewnątrz istniejących jezdni. Droga serwisowa po jednej stronie trasy ekspresowej zostałaby dostosowana do parametrów umożliwiających ruch autobusowy. Według wstępnych analiz pomiędzy węzłem „Błonie” a końcem opracowania przewiduje się wykonanie od razu trzech pasów ruchu. W przypadku istniejących obiektów mostowych nie spełniających odpowiednich parametrów geometrycznych oraz nośności, zakłada się ich rozbiórkę i wykonanie w tym miejscu nowych obiektów. W przypadku istniejącego mostu na rzece Wiśle przeanalizowano i przewidziano możliwość jego poszerzenia dla zapewnienia przekroju z trzema pasami ruchu oraz pasem awaryjnym w każdym kierunku. Długość wynosi 34.800 km, koszt 1 660 000 tys. zł brutto, IRR 7.5%.

Wariant 2 zakłada korektę nienormatywnej geometrii trasy na całym analizowanym odcinku w celu zapewnienia wymaganej przepisami odległości widoczności na zatrzymanie. Na odcinku, gdzie dziś droga posiada klasę GP dostępność do trasy zostałaby całkowicie ograniczona poprzez likwidację istniejących skrzyżowań w poziomie oraz bezpośrednich zjazdów. W celu zapewnienia odpowiednich połączeń zostałyby wykonane węzły, bezkolizyjne przejazdy oraz kładki dla pieszych. Na całym analizowanym odcinku ciągi serwisowe zostałyby wybudowane tak, aby była w przyszłości możliwość dobudowy trzeciego pasa ruchu na trasie głównej. W wariantie tym zakłada się dobudowę w przyszłości trzeciego pasa ruchu na zewnątrz istniejących jezdni. Droga serwisowa po jednej stronie trasy ekspresowej zostałaby dostosowana do parametrów umożliwiających ruch autobusowy. Według wstępnych analiz pomiędzy węzłem „Błonie” a końcem opracowania przewiduje się wykonanie od razu trzech pasów ruchu. W przypadku istniejących obiektów mostowych nie spełniających odpowiednich parametrów geometrycznych oraz nośności, zakłada się ich rozbiórkę i wykonanie w tym miejscu nowych obiektów. W przypadku istniejącego mostu na rzece Wiśle przeanalizowano i przewidziano możliwość jego poszerzenia dla zapewnienia przekroju z trzema pasami ruchu oraz pasem awaryjnym w każdym kierunku. Długość wynosi 34.750 km, koszt 1 675 000 tys. zł brutto, IRR 7.4%.

Wariant 3. Na odcinku od początku opracowania do węzła „Modlin” przewiduje się rozbiórkę jednej jezdni istniejącej drogi nr 7 i jej przebudowę w taki sposób, aby zapewnić w przyszłości możliwość wykonania trzech pasów ruchu do wewnątrz trasy. Na odcinku od węzła „Modlin” do węzła „Błonie” przewidziano poprowadzenie trasy po nowym śladzie, w niewielkiej odległości od istniejącej drogi krajowej nr 7. W ramach inwestycji w tym wariantie przewiduje się wykonanie nowego mostu na rzece Wiśle. Na odcinku od węzła „Błonie” do końca opracowania rozwiązania techniczne drogi ekspresowej są zgodne dla obu wariantów. Generalnie lokalizacja węzłów, przejazdów oraz dróg serwisowych jest zgodna z pozostałymi wariantami. Przewidziano jedynie niewielkie przesunięcie węzłów: „Modlin” i „Błonie”. Jedna jezdnia istniejącej drogi krajowej nr 7 na odcinku, gdzie projektowana trasa ekspresowa będzie po nowym śladzie zostałaby wykorzystana jako ciąg serwisowy o dobrych parametrach, zapewniający dodatkowe połączenie z planowanym do rozbudowy lotniskiem w Modlinie. Długość wynosi 34.650 km, koszt 1 890 000 tys. zł brutto, IRR 6.4%. Powiązanie z trasą we wszystkich wariantach przewidziano poprzez:

- węzeł „Przyborowice” – km 309+580,
- węzeł „Zafuski” – km 314+200 – węzeł istniejący,
- węzeł „Ostrzykowitzna” – km 321+580 – będący w opracowaniu firmy Arup,

- Węzeł „Modlin” – km 326+000 – w wariantach 1 i 2 w miejscu istniejącego węzła, w wariantcie 3 węzeł został lekko przesunięty w wyniku zmiany przebiegu trasy ekspresowej w tym rejonie,
- Węzeł „Błonie” – w wariantcie 1 i 2 w km 331+310 w miejscu istniejącego węzła, w wariantcie 3 w km 330+560 – węzeł w nowej lokalizacji,

Przewidziano następujące Miejsca Obsługi Podróżnych (MOP-y) (we wszystkich wariantach):

- Km 304+000 strona lewa – m. Poczernin – MOP II,
- Km 315+200 strona prawa – m. Załuski - MOP III,
- Km 323+800 – strona prawa – m. Zakroczym – MOP II,
- Km 323+800 – strona lewa – m. Zakroczym – MOP III.

Prognozowany ruch w 2030 r. we wszystkich wariantach waha się od 60 000 do 80 000 p/d.

II. USTALENIA ZOPI

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

1. Akceptować zaprezentowane wariantowe przebiegi przyszłej trasy ekspresowej S-7.
2. Jako wariant preferowany uznać przebieg trasy wg wariantu 2 z lokalizacją węzła „Błonie” jak w wariantcie 3.
3. Przewidzieć wykonania trzech pasów ruchu na całym odcinku już w pierwszym etapie realizacji
4. Akceptować proponowane rozwiązania w Poczerninie (bez węzła)
5. Przyjąć podstawowe parametry techniczne drogi S-7:
 - Klasa S,
 - Prędkość projektowa 100km/h,
 - Nośność 115 kN/oś,
 - Całkowicie ograniczona dostępność,
 - Kategoria ruchu KR-6
6. Przyjąć podstawowe parametry techniczne dróg równoległych, obsługujących przyległy teren:
 - Klasa – minimum L
 - Szerokość jezdni – 6.0 m,
 - Kategoria obciążeniem ruchem -minimum KR3,
 - Przekrój na obiektach mostowych – szerokość jezdni 6.0 m minimum z jednostronnym chodnikiem.
7. Przyjąć zaproponowane lokalizację węzłów:
 - „Siedlin” – rozplot na drogach ekspresowych S-7 i S-10 –(rozwiązanie docelowe węzła nastąpi w przyszłym projekcie budowy drogi ekspresowej S-10),
 - „Przyborowice” – km 309+580 (skrzyżowanie z drogą woj. nr 571),
 - „Załuski” – km 314 +200– węzeł istniejący (skrzyżowanie z drogą powiatową),
 - „Ostrzykowizna” – km 321+580 – węzeł zaprojektowany przez biuro projektowe Arup na skrzyżowaniu z nowym przebiegiem drogi krajowej nr 62 ,
 - „Modlin” – km 326+000 – w wariantach 1 i 2 w miejscu istniejącego węzła, w wariantcie 3 węzeł został lekko przesunięty w wyniku zmiany przebiegu trasy ekspresowej w tym rejonie,
 - „Błonie” – w wariantcie 1 i 2 w km 331+310 w miejscu istniejącego węzła, w wariantcie 3 w km 330+560 – węzeł w nowej lokalizacji,
8. Akceptować lokalizację MOP-ów:
 - km 304+000 strona lewa – m. Poczernin – MOP II,
 - km 315+200 strona prawa – m. Załuski - MOP III,
 - km 323+800 – strona prawa – m. Zakroczym – MOP II,

- km 323+800 – strona lewa – m. Zakroczym – MOP III.
- 9. Przewidzieć wygrodzenie trasy ekspresowej na całym odcinku łącznie z terenem naprowadzania zwierząt na projektowane przejścia.
- 10. Akceptować projektowane przejścia dla zwierząt dużych (3 przejścia).
- 11. Przyjąć zaproponowaną ilość i lokalizację przejazdów wg wariantu 2. W miejscowości Załuski należy dodatkowo zaprojektować kładkę dla pieszych.
- 12. Należy dążyć do zachowania ciągłości dróg równoległych. Przeanalizować możliwość poprowadzenia drogi równoległej w miejscowości Kroczewo tuż przy trasie S-7.
- 13. Komunikację autobusową należy prowadzić poza jezdniami głównymi drogi S-7.
- 14. Na moście na Wiśle przeanalizować potrzebę i możliwość wykonania chodnika i ścieżki rowerowej.

III. Wnioski ZOPI

1. Akceptować przedłożone „Studium techniczno - ekonomiczno - środowiskowe rozbudowy drogi krajowej Nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Płońsk – Czosnów” pod warunkiem uwzględnienia ustaleń zawartych w punkcie II.
2. Uzupełnione *Studium....* oraz *Raport oddziaływania na środowisko* uzgodniony w Departamencie Środowiska GDDKiA należy złożyć do Oddziału w Warszawie w terminie do 20 sierpnia 2008r.

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
 mgr 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
Dyrektor Oddziału

mgr inż. Wojciech Dąbrowski