


NAZWA, ADRES OBIEKTU BUDOWLANEGO	<p align="center">Określenie przebiegu północnego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 w kierunku Gdańska na odcinku Czosnów – Trasa Armii Krajowej w Warszawie, wraz z materiałami do wniosku o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla budowy północnego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 w kierunku Gdańska na odcinku Czosnów – Trasa Armii Krajowej w Warszawie oraz raportem o oddziaływaniu na środowisko</p>
NAZWA I ADRES INWESTORA	<p>GENERALNA DYREKCJA DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD 03-808 WARSZAWA ul. Mińska 25</p> 
NAZWA I ADRES JEDNOSTKI PROJEKTOWANIA	 <p>TRAKT sp. z o.o. sp. k. Biuro Projektów Budownictwa Komunikacyjnego 40-159 Katowice, ul. Jesionowa 15 tel. +48 32 228 12 70, fax +48 32 220 70 04 e-mail: trakt@trakt.pl, www.trakt.pl</p>
STADIUM	STEŚ
BRANŻA	OPRACOWANIE WIELOBRANŻOWE
OBIEKT/ OPRACOWANIE	<p align="center">TOM A. CZĘŚĆ OGÓLNA</p> <p>Wersja: 01</p>
<p align="center">NUMER UMOWY: PR-628/12 DATA OPRACOWANIA: 10.2014 r.</p>	

Biuro Projektów Budownictwa Komunikacyjnego

„TRAKT” Sp. z o.o. Sp. k.

ul. Jesionowa 15
40-159 Katowice

Opracował zespół projektowy:

Projektant prowadzący: dr inż. Grzegorz Nowaczyk

Branża Drogowa:

- mgr inż. Michał Czauderna
- mgr inż. Marcin Machura
- mgr inż. Paweł Gęgotek
- mgr inż. Tomasz Stawiarz
- mgr inż. Adam Rosiak

Branża mostowa:

- mgr inż. Bogdan Burcek

Branża sieci elektroenergetyczne:

- inż. Czesław Maciejczyk
- mgr inż. Marcin Łyszczorz

Branża sieci wod-kan:

- mgr inż. Katarzyna Mazur
- mgr inż. Michał Porwoł

Branża sieci teletechniczne:

- mgr inż. Jacek Szymański
- mgr inż. Maciej Więch

Branża sieci gazowej:

- mgr inż. Paweł Szpytma

Branża zieleni i ochrony środowiska:

- mgr inż. Andrzej Kieczka
- mgr inż. Patrycja Rochowska

Skład opracowania

I. Wprowadzenie.....	4
II. Opis zadania inwestycyjnego.....	5
III. Istniejące zagospodarowanie terenu.....	6
IV. Terenowe uwarunkowania realizacyjne.....	17
V. Projektowane zagospodarowanie terenu.....	22
VI. Wskaźniki ekonomiczne.....	27

I. Wprowadzenie

I.1. Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest „**Określenie przebiegu północnego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 w kierunku Gdańska na odcinku Czosnów – Trasa Armii Krajowej w Warszawie, wraz z materiałami do wniosku o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla budowy północnego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 w kierunku Gdańska na odcinku Czosnów – Trasa Armii Krajowej w Warszawie oraz raportem o oddziaływaniu na środowisko**”.

Analizie poddano trzy warianty przebiegu trasy:

- wariant I (oznaczony na planach kolorem niebieskim)
- wariant II (oznaczony na planach kolorem czerwonym)
- wariant IIB (oznaczony na planach kolorem brązowym)

I.2. Formalna podstawa opracowania

- o Umowa nr PR-628/12 z dnia 12.10.2012r. zawarta pomiędzy Biurem Projektów Budownictwa Komunikacyjnego „TRAKT” Sp. z o.o. Sp. k., ul. Jesionowa 15, 40-159 Katowice a Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad oddział w Warszawie .
- o Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz.U.1994 nr 89 poz. 414) z późn. zmianami,
- o Ustawa z dnia 27 marca 2003r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U. 2003 nr 80 poz. 717) z późn. zmianami,
- o Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. 1985 nr 14 poz. 60) z późn. zmianami
- o Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz.U. z 2009 r. nr 151, poz. 1220, z późn. zm.)
- o Ustawa z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. Nr 162, poz. 1568, z późn. zmianami)
- o Ustawa z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne (tekst jedn. Dz. U. 2012, nr 0, poz. 145)
- o Ustawa z dnia 3 lutego 1995 r. o ochronie gruntów rolnych i leśnych (t.j. Dz. U. Z 2004 Nr 121, poz. 1266);
- o Ustawa z dnia 9 czerwca 2011 r. Prawo geologiczne i górnicze (Dz. U. Nr 163, poz. 981);
- o Ustawa z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz.U. z 2010 r. nr 102, poz. 651, z późn. zm.),
- o Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 24 września 1998 r. w sprawie ustalenia geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych (Dz.U. nr 126, poz. 839),
- o Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U. 2003 nr 80, poz. 721) z późn. zmianami,
- o Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. z 2008 r. nr 25, poz. 150, z późn. zm.),
- o Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. nr 43, poz. 430),
- o Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 200r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz.U. 2000 nr 63 poz. 735) z późn. zmianami,
- o Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 maja 2004 r. w sprawie określania metod i podstaw sporządzania kosztorysu inwestorskiego, obliczania planowanych kosztów prac projektowych oraz planowanych kosztów robót budowlanych określonych w programie funkcjonalno użytkowym (Dz.U. z 2004 r. nr 130, poz. 1389),
- o Ustawa z dnia 4 lutego 1994r. o prawie autorskim i prawach pokrewnych (Dz.U. z 2006r. nr 90, poz. 631, z późn. zm.),
- o Ustawa z dnia 28 września 1991 r. o lasach (t.j. Dz. U. z 2011 Nr 12, poz. 59, z późn. zmianami);
- o Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (DZ. U. 2010, nr 213, poz. 1397);
- o Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. Nr 120, poz. 826 z późn. zm.);
- o Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 10 grudnia 2002r. w sprawie śródlądowych dróg wodnych (Dz.U. nr 210 poz. 1786);
- o Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych (Dz.U. nr 77, poz. 695);

I.3. Wykaz materiałów wejściowych i archiwalnych

- Ortofotomapa sporządzona na bazie zdjęć lotniczych,
- Mapa zasadnicza w skali 1:1000 oraz 1:500.
- Cyfrowy model terenu sporządzony na bazie map zasadniczych,
- Mapa topograficzna w skali 1:25 000,
- Wizja terenowa,
- Informacje umieszczone na portalach internetowych urzędów gmin, miast, Starostw Powiatowych itp.,
- Studium techniczno – ekonomiczno – środowiskowe północnego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 w kierunku Gdańska (opracowanie DHV Polska Sp. z o. o. z 2006 r.).
- Opracowanie dokumentacji projektowej budowy północnego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 w kierunku Gdańska na odcinku Czosnów - Trasa Armii Krajowej w Warszawie – etap koncepcji programowej oraz Raport ze spotkań informacyjnych, lipiec-sierpień 2010 r. Czosnów, Łomianki, Izabelin, Warszawa Bielany i Bemowo. (opracowanie biura AYESA Polska Sp. z o. o. z 2010 r., nieukończone).
- Projekt budowlany budowy drogi ekspresowej S-8 Trasy Armii Krajowej na odcinku węzeł „Konotopa” – węzeł „Prymasa Tysiąclecia” długości około 11,1 km (wykonany przez biuro „Profil” Sp. z o. o. w 2007 r.).
- Projekt budowlany dostosowania Trasy Armii Krajowej do parametrów drogi ekspresowej S-8 na odcinku Al. Prymasa Tysiąclecia w Warszawie – ul. Piłsudskiego w Markach – długość ok. 12 km (wykonany przez biuro „Transprojekt – Warszawa” Sp. z o. o.).
- Projekt budowlany budowy węzła drogowego na przecięciu drogi krajowej nr 7 Gdańsk - Warszawa z ul. Brukową w Łomiankach, odcinek km 347+900 – 349+178 (istn. 349+168) wraz z przebudową infrastruktury technicznej (pracowanie biura „Eurostrada” Sp. z o. o.).
- Koncepcja programowo – przestrzenna przystosowania drogi krajowej nr 7 Gdańsk – Kraków do parametrów drogi ekspresowej uwzględniająca zalecenia KOPI na odcinku Czosnów – Kiełpin (opracowanie BPRW S.A. z października 2002 r.).
- Studium techniczne północnego odcinka trasy ekspresowej N – S wraz z analizą możliwości zmian jej przebiegu na terenie gminy Warszawa – Bemowo (opracowanie BPRW S.A. z 2002 r.).
- Studium techniczno – porównawcze wariantów północnego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 w kierunku Gdańska (opracowanie BPRW S.A. z października 2004 r.).
- Raport o oddziaływaniu na środowisko dla zadania inwestycyjnego polegającego na budowie północnego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 w kierunku Gdańska na odcinku Czosnów-Trasa Armii Krajowej w Warszawie (opracowanie DHV Polska Sp. z o. o. listopad 2008 r.).
- Decyzja Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie północnego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 w kierunku Gdańska na odcinku Czosnów-Trasa Armii Krajowej w Warszawie - z dnia 06.05.2009 r.
- Decyzja Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 09.12.2009 r. uchylająca w części zapisy zawarte w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia z dnia 06.05.2009 r.
- Wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 24.10. 2011 r., uchylający decyzję GDOŚ z dnia 09.12.2009 r. oraz decyzję RDOŚ z dnia 06.05.2009 r.
- Pismo Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 16.02.2012 r. znak: WOOŚ-II.4200. 1. 2012.MW, wzywające do złożenia zaktualizowanej wersji raportu.

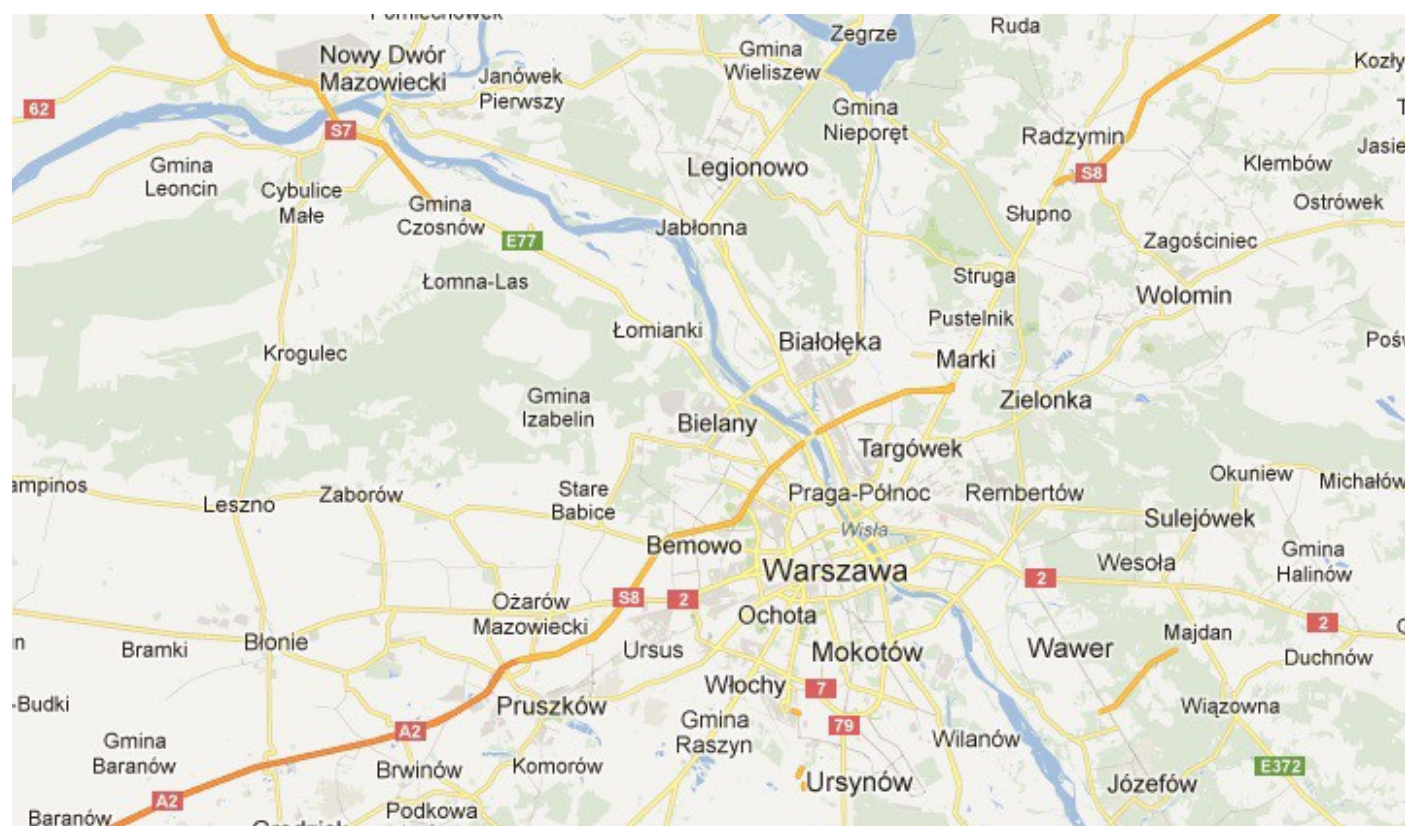
II. Opis zadania inwestycyjnego

II.1. Lokalizacja zadania inwestycyjnego

Projektowana inwestycja usytuowana jest w północno – zachodniej części Warszawy – dzielnice Bemowo, Bielany, Wola, w gminach Łomianki, Czosnów i Izabelin, przy czym niektóre z w/w gmin mogą nie występować w niektórych wariantach projektowanej drogi ekspresowej S-7 na odcinku Czosnów – Warszawa z analizowanych w dalszej części niniejszego opracowania.

Program zadania inwestycyjnego obejmuje budowę nowego wylotu z Warszawy jako drogi ekspresowej S7 2/3 wraz z węzłami drogowymi, układem dróg obsługujących sąsiadujący z trasą teren oraz urządzeniami obsługi ruchu i ochrony środowiska.

Początek rozpatrywanych wariantów inwestycji znajduje się w rejonie skrzyżowania z drogą powiatową nr 2405W w Czosnowie (projektowany węzeł "Czosnów"), koniec dla wariantu I - istniejący węzeł "AK", dla wariantów II i IIB - projektowany węzeł "NS" z drogą ekspresową S8. długość projektowanej drogi ekspresowej w zależności od wariantu wynosi: wariant I - 21,0 km, wariant II - 22,1 km, wariant IIB - 22,7 km.



Schemat. Istniejący układ dróg w okolicach Warszawy

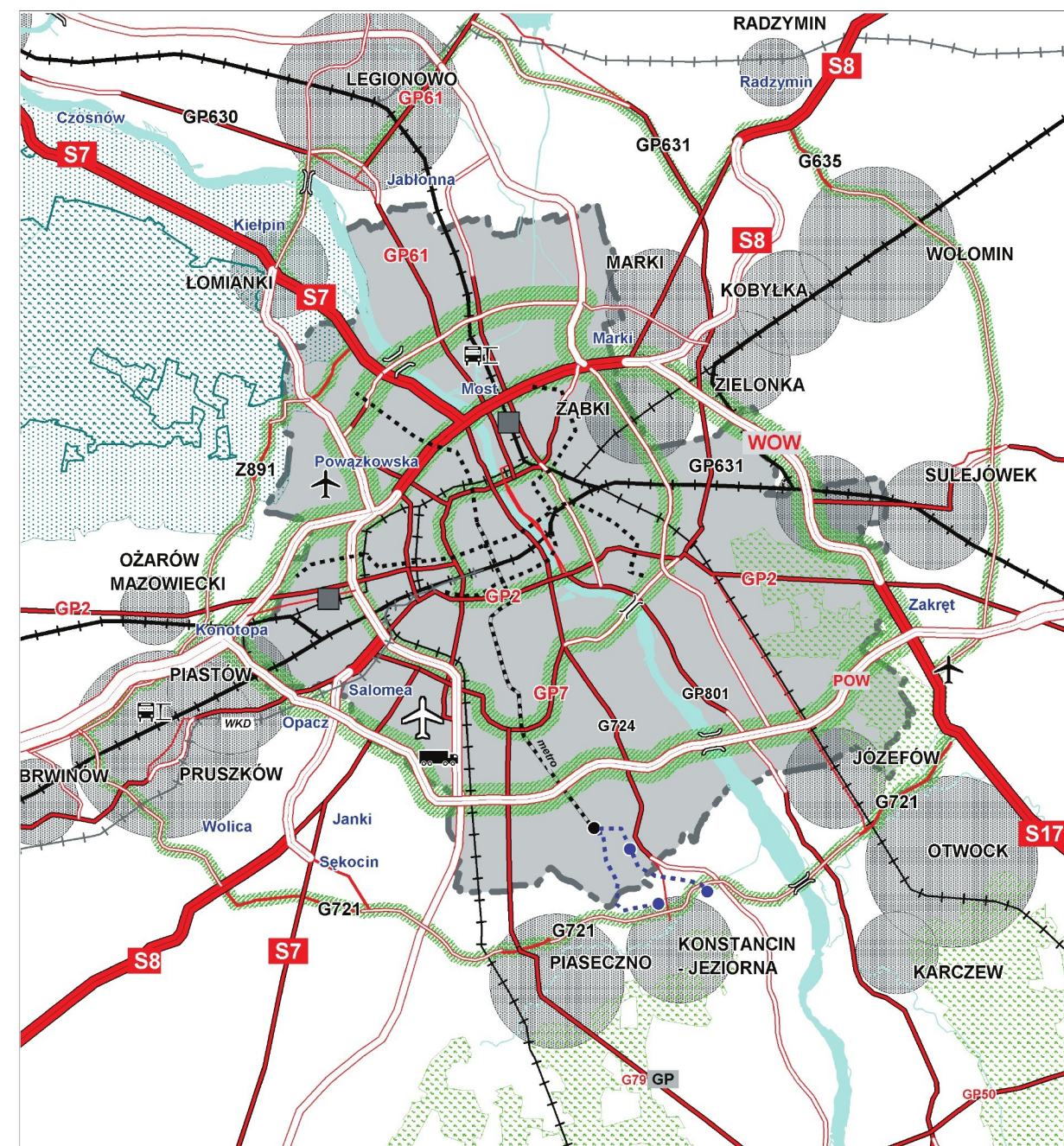
II.2. Cel i zakładany efekt zadania inwestycyjnego

Celem zadania inwestycyjnego jest budowa nowego wylotu drogi ekspresowej S7 z Warszawy w kierunku Gdańska. Budowa nowego odcinka drogi ekspresowej pozwoli na: stworzenie bezpiecznego nowego odcinka trasy drogowej zapewniającego wysoki komfort dalekobieżnego ruchu drogowego o dużych prędkościach podróży, stworzenie wygodnego północnego wylotu z Warszawy zapewniającego dużą przepustowość, zapewnienie osobnej obsługi komunikacyjnej przyległego terenu przez realizację równoległych dróg dojazdowych.

Planowana budowa odcinka drogi ekspresowej S7 jest częścią większego zadania inwestycyjnego jakim jest budowa układu autostrad i dróg ekspresowych. Elementem tego układu jest między innymi droga ekspresowa S7 o przebiegu Gdańsk – Elbląg – Mława – Płońsk – Warszawa – Radom – Kielce – Kraków – Rabka – Chyżne. Na odcinku Płońsk – Warszawa projektowana droga przenosić będzie ruch z Warszawy w kierunku drogi S-10 Płońsk – Toruń – Bydgoszcz – Piła – Szczecin, a na odcinku od Nidzicy ruch w kierunku Olsztyna i całego regionu Warmii i Mazur.

Projektowana droga ekspresowa S7 jest uwzględniona w *Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego*, stanowiąc jeden z ważniejszych elementów przestrzennych i infrastrukturalnych regionu.

W ramach ww. planu uwzględniono m.in. realizację zewnętrznego pierścienia drogowego Warszawy. Pierścień ten stanowiący fragment krajowego układu drogowego rozprowadzającego ruch i łączący się z miejskim systemem komunikacyjnym Warszawy tworzony będzie głównie przez drogi szybkiego ruchu tj. planowane: Trasę Armii Krajowej - Wschodnią Obwodnicę Warszawy – Południową Obwodnicę Warszawy. W ten sposób ruch tranzytowy, który nie korzysta z „Dużej Obwodnicy Warszawy” (sieć dróg krajowych nr 50 i 62 Góra Kalwaria – Grójec - Sochaczew – Wyszogród - Wyszaków – Mińsk Mazowiecki) zostanie wyprowadzony poza centrum Warszawy.



Schemat. Mapa przedstawiająca rozwój systemu transportowego Warszawy wg Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego

Projektowana droga ma na celu:

- poprawę dostępności komunikacyjnej Warszawy,
- poprawę jakości życia mieszkańców poprzez ograniczenie ruchu tranzytowego na istniejącej drodze DK7,
- korzyści makroekonomiczne: zmniejszenie kosztów społecznych związanych z oszczędnościami paliw napędowych, czasu podróży, zmniejszenie kosztów leczenia ofiar wypadków.
- stworzenie bezpiecznego nowego odcinka trasy drogowej zapewniającego wysoki komfort dalekobieżnego ruchu drogowego o dużych prędkościach podróży,

- ułatwienie dojazdu mieszkańców gmin sąsiadujących z Warszawa do miasta,

dojazdowych.

II.3. Podział zadania inwestycyjnego na etapy i kolejność ich realizacji

Realizację niniejszego zadania inwestycyjnego przewiduje się wykonać w jednym etapie

III. Istniejące zagospodarowanie terenu

III.1. Zagospodarowanie istniejącego pasa drogowego

Istniejąca droga krajowa nr 7 na odcinku Czosnów – Trasa Armii Krajowej w Warszawie jest drogą dwujezdniową o przekroju 2/2, na przejściu przez Łomianki – ul. Kolejowa oraz na terenie Warszawy – ul. Pułkowa oraz ul. Wybrzeże Gdyni (Wisłostrada) droga posiada przekrój dwujezdniowy 2/3 wyposażony miejscami w pas awaryjny lub w opaskę zewnętrzną. W Czosnowie przed skrzyżowaniem z drogą powiatową - istniejący km 334+801 (skrzyżowanie z sygnalizacją świetlną) kończy się istniejąca droga ekspresowa.

Na odcinku Czosnów – Kiełpin (Łomianki) funkcjonują 3 skrzyżowania z sygnalizacją świetlną (w Czosnowie oraz w Piętkowie na przecięciach z drogą powiatową (nr 2405W i 2433W) i drogą gminną w kierunku Palmir oraz w miejscowości Sadowa na przecięciu z ul. Turystyczną).

Na przejściu przez Łomianki (tzw. obwodnica Łomianek – długość odcinka ok. 4,8 km) usytuowane są 2 skrzyżowania z sygnalizacją świetlną (ulice: Konopnickiej, Wiślana (droga powiatowa nr 2420W)). Na skrzyżowaniu z ul. Wiosenną (bez sygnalizacji świetlnej z wyznaczonym przejściem dla pieszych) dozwolone są tylko włączenia i wyłączenia.

Na odcinku między Czosnowem a Kiełpinem oraz Kiełpinem a ul. Brukową funkcjonują jezdnie równoległe obsługujące istniejącą zabudowę oraz prowadzącą ruch lokalny.

Na odcinku między węzłem "Brukowa" w Łomiankach a węzłem "Most Północny" usytuowane są skrzyżowania z sygnalizacją świetlną z ulicami: Wóycickiego, Dzierżoniowską oraz ul. Heroldów.

Odcinek prowadzony Wisłostradą od węzła "Most Północny" do węzła z Trasą Armii Krajowej: węzeł "A-K" jest odcinkiem bezkolizyjnym z węzłami drogowymi: Gwiaździsta i Trasa Armii Krajowej nie spełniającym jednak parametrów trasy ekspresowej. Na odcinku w rejonie Lasu Bielańskiego, gdzie droga prowadzona jest estakadami nie ma pasów awaryjnego postoju, ani utwardzonych poboczy bitumicznych.

W pasie drogowym usytuowane jest na skrzyżowaniach oświetlenie. Oświetlony jest również odcinek przechodzący przez gminę Łomianki i m. st. Warszawę. Na terenie Warszawy i Łomianek, w kierunku z Warszawy usytuowane są 3 stacje paliwowe, a na kierunku do Warszawy – 2 stacje.

Droga na odcinku między Czosnowem a Warszawą posiada ograniczoną dostępność tylko do skrzyżowań. Obsługę wzdłuż obu jezdni zapewniają jezdnie obsługujące ruch lokalny. Na odcinku warszawskim w rejonie ul. Pułkowej w kierunku Warszawy między ul. Dzierżoniowską a ul. Heroldów występuje możliwość bezpośredniego zjazdu na drogę. Droga krajowa nr 7 na odcinku Czosnów – Łomianki przebiega w terenie płaskim, a niweleta prowadzona jest po terenie lub w niewielkim nasypie. W zatokach przy jezdni głównej usytuowane są przystanki komunikacji autobusowej.

Na skrzyżowaniach drogi krajowej z drogami poprzecznymi usytuowane są wyznaczone przejścia dla pieszych. Tylko nieliczne przejścia dla pieszych poza skrzyżowaniami nie są wyposażone w sygnalizację świetlną.

III.2. Zagospodarowanie terenu przyległego

Teren przyległy z uwagi na przebiegi wariantów trasy można podzielić na następujące odcinki:

Odcinek 1 - istniejąca droga krajowa nr 7 na odcinku Czosnów - Kiełpin - wspólny przebieg dla wariantów I, II i IIB,

Odcinek 2 - istniejąca droga krajowa nr 7 na odcinku Kiełpin - węzeł "AK" - przebieg dla wariantu I,

Odcinek 3 - odcinek Kiełpin - Cmentarz Północny - wspólny przebieg dla wariantów II i IIB,

Odcinek 4 - odcinek Cmentarz Północny - ulica Powstańców Śląskich - przebieg dla wariantu II,

Odcinek 5 - odcinek Cmentarz Północny - ulica Powstańców Śląskich - przebieg dla wariantu IIB,

Odcinek 6 - odcinek ulica Powstańców Śląskich - węzeł "NS" - wspólny przebieg dla wariantów II i IIB.

Odcinek 1 istniejąca droga krajowa nr 7 na odcinku Czosnów - Kiełpin - wspólny przebieg dla wariantów I, II i IIB,

Droga krajowa nr 7 w swym istniejącym przebiegu na odcinku Czosnów – Kiełpin prowadzona jest wzdłuż terenów o użytkowaniu rolniczym lub składowo – magazynowo – usługowym. Docelowo tereny te mają być wykorzystane w tej właśnie formie. Obsługa ich odbywa się z istniejących, równoległych do jezdni głównych dróg



Fot. Istniejąca DK7 w miejscowości Palmiry.

Odcinek 2 istniejąca droga krajowa nr 7 na odcinku Kiełpin - węzeł "AK" - przebieg dla wariantu I,

Na odcinku Kiełpin – Łomianki wzdłuż ul. Kolejowej droga prowadzi przez tereny o intensywnej zabudowie miejskiej.

Jest to zabudowa niska, maksymalna wysokość budynków nie przekracza z reguły 3 kondygnacji. Jest to zabudowa o funkcji mieszkaniowej lub usługowej (warsztaty samochodowe, usługi budowlane, hurtownie). Obsługa pierzei ul. Kolejowej odbywa się przez istniejące drogi dojazdowe.



Fot. Droga dojazdowa obsługująca tereny wzdłuż DK7 w Łomiankach

Na odcinku między węzłem "Brukowa" a ul. Starej Cegielni – pierzeja zachodnia, ul. Warszawska w Łomiankach – Burakowie (ulica równoległa do ul. Pułkowej - DK7) oraz między ul. Papirusów a ul. Prozy – rejon istniejącego węzła "Most Północny" usytuowana jest również zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna o dużej intensywności.



Fot. Ulica Przelajowa w Burakowie - intensywna zabudowa mieszkaniowa

Dawne tereny jednostki wojskowej między skrzyżowaniami ul. Wóycickiego a ul. Dzierżoniewską mają funkcję terenów usług oświaty – są to tereny Uniwersytetu Stefana Kardynała Wyszyńskiego.

Tereny mieszkaniowe usytuowane są dodatkowo na odcinku między ul. Dzierżoniewską a ul. Zgrupowania AK "Kampinos" (Warszawa – Bielany). Pierzeję wschodnią drogi krajowej nr 7 na odcinku między Łomiankami – Burakowem, a wspomnianą już ul. Papirusów tworzy ściana lasu Parku Młocińskiego stanowiącego dawny fragment Puszczy Kampinoskiej i teren tzw. użytku ekologicznego.



Fot. Las Młociński - ulica Pułkowa (DK7)

Na odcinku między węzłem "Most Północny" a węzłem "AK" czyli Wybrzeżem Gdyńskim trasa prowadzona jest wzdłuż Wisły. Po prawej stronie trasy aż do węzła "Gwiazdzysta" trasa graniczy z Lasem Bielańskim w którym usytuowany jest również Uniwersytet Stefana Kardynała Wyszyńskiego. Tereny po lewej stronie trasy pomiędzy węzłami "Gwiazdzysta" i "AK" to tereny Parku przy Lesie Bielańskim.



Fot. Przystanek autobusowy (zajezdnia) przy Parku przy Lesie Młocińskim - rejon węzła "Gwiazdzysta"

Należy stwierdzić, że istniejąca droga krajowa nr 7 na odcinku przejścia przez tereny o intensywnym zagospodarowaniu miejskim tworzy znaczącą barierę przestrzenną utrudniającą funkcjonowanie zagospodarowania przestrzennego po obu stronach trasy. Trudności te potęguje systematyczny wzrost ilości zabudowy w obu częściach Łomianek oraz generowany przez tą zabudowę ruch samochodowy.

Odcinek 3 odcinek Kiełpin - Cmentarz Północny - wspólny przebieg dla wariantów II i IIB.

Jest to odcinek gdzie warianty II i IIB zmieniają przebieg względem wariantu I. W tych wariantach za skrzyżowaniem ulicy Kolejowej z ulicami Graniczną i Marii Konopnickiej trasa S7 odbija na południe wykorzystując rezerwę terenu od lat rezerwowaną w MPZT gmin pod budowę drogi "NS".

Trasa przebiega przez słabo zurbanizowane tereny Dąbrowy Zachodniej omijając je po południowej stronie. Następnie trasa przechodzi przez tereny leśne pomiędzy ulicami Zieloną i Wiślaną i omija po południowej stronie zabudowania w Dąbrowie Leśnej.



Fot. Ulica Zielona w Dąbrowie Zachodniej - miejsce przecięcia z trasą S7 w wariantach II i IIB



Fot. Trasa projektowanej S7. Z prawej strony Cmentarz Północny. z lewej zabudowania w Wólce Węglowej.

Fot. Trasa

Następnie przez około kilometr wchodzi na tereny gminy Izabelin, są to tereny Kampinoskiego Parku narodowego. W okolicach Cmentarza północnego przecinają ulicę Trenów, następnie trasa biegnie pomiędzy zabudowaniami Wólki Węglowej a Cmentarzem Północnym.

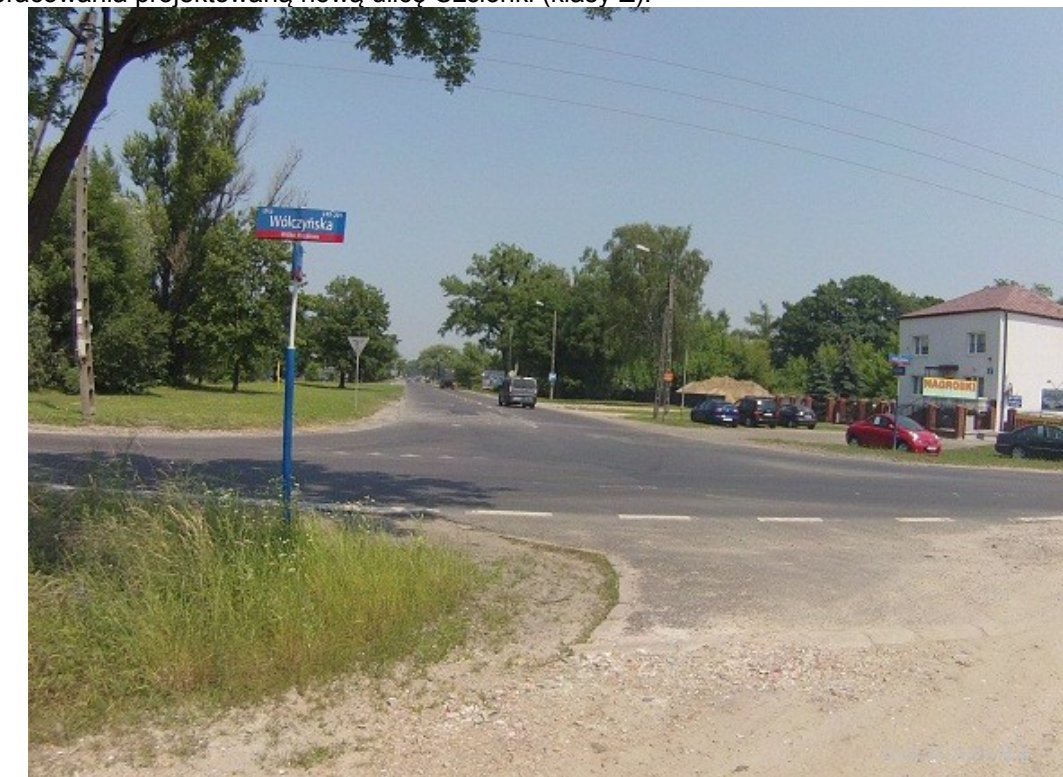


Fot. Ulica Trenów. Wólka Węglowa

Odcinek 4 odcinek Cmentarz Północny - ulica Powstańców Śląskich - przebieg dla wariantu II.

Jest to odcinek gdzie trasa wariantu II wykorzystuje rezerwę terenu od lat rezerwowaną w MPZT gmin pod budowę drogi "NS". Trasa przebiega po lewej stronie Cmentarza północnego nie naruszając jego granic oraz infrastruktury przy cmentarzu (istniejące parkingi). Na przebiegu trasy w wariantie II zlokalizowane są trzy węzły drogowe:

Węzeł "Wólka Węglowa" - komunikujący istniejące ulice: Wólczyńska, Kazimierza Wóycickiego oraz projektowaną wg. odrębnego opracowania projektowaną nową ulicę Czcionki (klasy Z).



Fot. Skrzyżowanie ulic: Wólczyńskiej i Kazimierza Wóycickiego.

Następnie trasa przecina bocznice kolejowa Huty Arcelor Warszawa.

Węzeł "Janickiego" - komunikujący trasę S7 z przebiegiem Trasy Mostu Północnego, czyli nowym przebiegiem ulicy Janickiego (klasy G) projektowanej wg. odrębnego opracowania. Do czasu budowy Trasy Mostu Północnego węzeł należy wybudować w wariantcie tymczasowym, z podpięciem poprzez skrzyżowanie do ulicy Wólczyńskiej.

Następnie trasa przecina ulicę Arkuszową w miejscu niezabudowanym i biegnie przez tereny ogródków działkowych pomiędzy halami przemysłowych dawnego Instytutu Technologii Materiałów Elektronicznych a Fortem Wawrzyszew.

Na wysokości Fortu zaczyna się pierwszy w tym wariantcie tunel drogowy chroniący przed hałasem zabudowę osiedla Chomiczówka. Trasa przebiega przez cały obszar w tunelu zachowując istniejący układ komunikacyjny. Tunel drogowy kończy się na przecięciu z ulicą Księżycową w dzielnicy Bemowo, przebiegając skośnie przez tereny Lotniska Babice dochodząc do ulicy Powstańców Śląskich gdzie zaczyna się drugi tunel drogowy.



Fot. Ulica Kwitnąca na terenie osiedla Chomiczówka.

Na terenie Lotniska Babice zlokalizowany jest kolejny węzeł drogowy: "Generała Maczka" komunikujący istniejące ulice : Generała Stanisława Maczka oraz Żołnierzy Wyklętych z trasą ekspresową.

Odcinek 5 odcinek Cmentarz Północny - ulica Powstańców Śląskich - przebieg dla wariantu IIB,

Odcinek trasy gdzie wariant IIB odchodzi na zachód od wariantu trasy II, przebiega po zachodniej stronie terenów przemysłowych w okolicy osiedla Radiowo i dalej biegnąc na południe przecina ulicę Arkuszową około 1300m dalej na zachód niż w wariant II trasy. Dalej przecinając Las Bemowski skręca na wschód i biegnie na południe od Fortu Wawrzyszew oraz osiedla Chomiczówka, naruszając zabudowania: hangary, budynki biurowe, itp. Lotniska Babice.



Fot. Zabudowania na terenie lotniska Babice.

Na terenie Lotniska Babice usytuowany jest węzeł Chomiczówka łączący trasę S7 z projektowaną wg. odrębnego opracowania Trasą Mostu Północnego. Dalej trasa przechodzi przez tereny ogródków działkowych gdzie zaczyna się tunel drogowy.

Odcinek 6 odcinek ulica Powstańców Śląskich - węzeł "NS" - wspólny przebieg dla wariantów II i IIB.

Odcinek trasy o wspólnym przebiegu wariantu II i IIB. Trasa tunelem drogowym przebiega pod istniejącym skrzyżowaniem ulic: Piastów Śląskich i Powstańców Śląskich. Dalej biegnąc w tunelu biegnie na południe pomiędzy istniejącą stacją BP i Centrum Handlowym Bemowo i dalej wykorzystując niezabudowaną rezerwę terenową. Tunel drogowy dla obydwu wariantów kończy się przed przebiegającą poprzecznie do trasy drogi ekspresowej S7 ulicą Księcia Bolesława, za którą zaczynają się łącznicę ostatniego węzła na trasie, węzła "NS" łączącego projektowaną drogę ekspresową z istniejącą drogą DK-8 oraz biegnącą na południe trasę NS (projektowaną wg. odrębnego opracowania), usytuowany na niezabudowanych obszarach pomiędzy ulicami Księcia Bolesława i Rosy Baily oraz na terenie ogródków działkowych po południowej stronie drogi DK-8 w okolicach ulicy Dywizjonu 303.



Fot. Skrzyżowanie ulic Powstańców Śląskich i Piastów Śląskich.

III.3. Obiekty użyteczności publicznej i inne charakterystyczne elementy zagospodarowania

Analizowany teren obejmujący 3 warianty trasy obfituje w sąsiedztwo szeregu obiektów użyteczności publicznej oraz firm i zakładów prywatnych zlokalizowanych głównie przy istniejącym przebiegu drogi krajowej nr 7. Na szczególną uwagę zasługują tutaj:

- Uniwersytet Kardynała Stefana Wyszyńskiego,
- obiekty biurowe, firmy prywatne, itp. głównie przy przejściu przez Czosnów i Łomianki,
- szkoły podstawowe, przedszkola,
- hipermarket Auchan w Łomiankach,

Wiele z wymienionych obiektów kolidują z analizowanymi wariantami przebiegów tras, przede wszystkim są to prywatne firmy zlokalizowane wzdłuż istniejącej drogi krajowej nr 7.

W rejonie przebiegu wariantu II i IIB z charakterystycznych obiektów zagospodarowania wyróżnić można:

- Komunalny Cmentarz Północny w dzielnicy Bielany,
- Huta ArcelorMittal Sp. z o.o. w Warszawie
- Fort Wawrzyszew,
- Lotnisko Warszawa Babice w dzielnicy Bemowo,
- Wojskowe Zakłady Lotnicze w Warszawie,

Na obszarze tym planowane przebiegi drogi kolidują jedynie z Lotniskiem Warszawa Babice.

III.4. Istniejąca infrastruktura techniczna

Na długości przedmiotowego odcinka występują następujące sieci: energetyczna nN, SN i WN, wodociągi wody pitnej oraz wody przemysłowej, sieci wodociągowe magistralne, sieci ciepłownicze nad i podziemne, sieci gazowe nisko-, średnio- i wysokoprężne, sieci kanalizacji sanitarnej, kanalizacji ogólnospławnej, kanalizacji deszczowej oraz teletechnicznej, rurociąg paliwowy "PERN".

Planuje się przebudowę istniejącego uzbrojenia kolidującego z projektowanym układem drogowym w niezbędnym zakresie. Na dalszym etapie projektowania sporządzone zostaną szczegółowe projekty przebudowy uzbrojenia.

III.5. Istniejąca sieć kolejowa

W dzielnicy Bielany, w rejonie ulicy Wólczyńskiej, ze wschodu na zachód przebiega linia kolejowa wyjazdowa i wjazdowa do Huty ArcelorMittal Sp. z o.o. w Warszawie. Jest to bocznicą kolejową wielotorową, niezelektryfikowaną.

Bocznicą (linią) kolejową występuje również w rejonie ulic: Dywizjonu 303 oraz Alei Obrońców Grodna (S8).



Fot. Linia kolejowa do Huty ArcelorMittal

III.6. Istniejąca sieć tramwajowa

W rejonie węzła "Most Północny" przebiega nowo wybudowana linia tramwajowa kolidująca z wariantem I inwestycji.

W rejonie przebiegu wariantów II i IIB występuje linia tramwajowa biegnąca wzdłuż ulicy Powstańców Śląskich a także wzdłuż ulicy Dywizjonu 303.



Fot. Ulica Powstańców Śląskich z linią tramwajową

III.7. Istniejąca sieć drogową

Teren objęty analizą można podzielić trzy odcinki:

1. Przejście przez Czosnów (warianty I, II i IIB)
2. Przejście przez Łomianki oraz istniejąca DK7 do węzła "A-K" (wariantu I)
3. Rejon wariantów II i IIB po odejściu na południe od istniejącej drogi DK7.

Szczegółowe usytuowanie ulic oraz dróg w stosunku do poszczególnych wariantów trasy pokazane jest na planach orientacyjnych i sytuacyjnych. Dodatkowo istniejące zagospodarowanie sieci drogowej pokazane jest na rysunkach Inwentaryzacji.

Odcinek 1: Przejście przez Czosnów (warianty I, II i IIB)

Istniejąca droga krajowa nr 7 na odcinku Czosnów – Trasa Armii Krajowej w Warszawie jest drogą dwujezdniową o przekroju 2/2, na przejściu przez Łomianki – ul. Kolejowa oraz na terenie Warszawy – ul. Pułkowa oraz ul. Wybrzeże Gdyńskie (Wisłostrada) droga posiada przekrój dwujezdniowy 2/3 wyposażony miejscami w pas awaryjny lub w opaskę zewnętrzną.

Na odcinku Czosnów – Kiełpin (Łomianki) funkcjonują 2 skrzyżowania z sygnalizacją świetlną (w Czosnowie oraz w Pieńkowie na przecięciach z drogą powiatową (nr 2405W i 2433W) i drogą gminną w kierunku Palmir ulica Janusza Kusocińskiego).

Odcinek 2: Przejście przez Łomianki oraz istniejąca DK7 do węzła "A-K" (wariantu I)

Istniejąca droga krajowa nr 7 na odcinku Czosnów – Trasa Armii Krajowej w Warszawie jest drogą dwujezdniową o przekroju 2/2, na przejściu przez Łomianki – ul. Kolejowa oraz na terenie Warszawy – ul. Pułkowa oraz ul. Wybrzeże Gdyńskie (Wisłostrada) droga posiada przekrój dwujezdniowy 2/3 wyposażony miejscami w pas awaryjny lub w opaskę zewnętrzną.

Na odcinku Przejścia przez Łomianki funkcjonują 2 skrzyżowania z sygnalizacją świetlną (w Łomiankach na skrzyżowaniu z drogą gminną DG 411035W ul. Marii Konopnickiej, drogą powiatową DP2420W ulicą Wiślaną, drogą powiatową DP 5591W ulicą Kazimierza Wóycickiego, drogą gminną DG 570331W ulicą Dzierżoniowską oraz drogami

gminnymi DG 570148W ulicą Heroldów i DG 570191W ulicą Muzealną.

Na przedmiotowym odcinku występują także bezkolizyjne skrzyżowania w postaci węzłów: węzeł "Brukowa" w Łomiankach, węzeł "Most Północny" z Trasą Mostu Północnego oraz węzeł "Gwiazdzysta".

Odcinek 3: Rejon wariantów II i IIB po odejściu na południe od istniejącej drogi DK7.

Rozpatrywany odcinek w odróżnieniu od poprzednich nie przebiega w śladzie istniejącej drogi a jedynie przecina istniejące drogi gminne i powiatowe na całym rozpatrywanym przebiegu. Trasa drogi ekspresowej przecina następujące ulice:

Na terenie gminy Łomianki: Proszą (droga gminna DG 410583W), Zachodnią, Sierakowską (droga gminna DG 410591W), Ulanów Jazłowieckich, Zieloną, Wiślaną (droga powiatowa DP 2420W),

Na terenie dzielnicy Warszawy, Bielany: Trenów (droga powiatowa DP 5587W), Dziekanowska, Widokowa, Wólczyńska (droga powiatowa DP 5591W), Arkuszowa, Rodziny Połanieckich (Droga gminna DG 570222W), Maszewska (droga gminna DG 570187W), Kwitnąca (droga gminna DG 570173W), Bartosza Głowackiego (droga gminna DG 570137W), Melioracyjna (droga gminna DG 570188W), Księżycowa (droga gminna DG 570171W).

Na terenie dzielnicy Warszawy, Bemowo: Piastów Śląskich (droga powiatowa DP 5589W), Powstańców Śląskich (droga powiatowa DP 5586W), Oławska (droga gminna DG 550075W), Edmunda Jana Osmańczyka (droga gminna DG 550076W), Obrońców Tobruku (droga gminna DG 550071W), Księcia Bolesława (droga gminna DG 550050W), Rosy Bailly (droga gminna DG 550004W), Dywizjonu 303 (droga powiatowa DP 5540W).

III.8. Komunikacja zbiorowa

Na terenie objętym analizą występuje sieć komunikacji zbiorowej autobusowej i tramwajowej.

Komunikacja tramwajowa odbywa się wzdłuż ulic: Zgrupowania AK "Kampinos" oraz Powstańców Śląskich. W rejonie objętym analizą nie występują przystanki czy stacje kolejowe.

Najbardziej rozwinięta jest sieć komunikacji autobusowej.

Dla wariantu I gdzie przebieg trasy pokrywa się z istniejącym przebiegiem DK7 na całym przebiegu występują przystanki komunikacji zbiorowej. Dla wariantów II i IIB jedynie przy przejściu przez Czosnów, czyli tam gdzie wszystkie warianty mają wspólny przebieg.



Fot. Przystanek autobusowy przy ulicy Kolejowej (DK7)

III.9. Istniejąca zieleń

Z uwagi na przebiegi wariantów trasy teren objęty analizą podzielono na następujące odcinki:

Odcinek 1 - istniejąca droga krajowa nr 7 na odcinku Czosnów - Kielpin - wspólny przebieg dla wariantów I, II i IIB,

Odcinek 2 - istniejąca droga krajowa nr 7 na odcinku Kielpin - węzeł "AK" - przebieg dla wariantu I,

Odcinek 3 - odcinek Kielpin - Cmentarz Północny - wspólny przebieg dla wariantów II i IIB,

Odcinek 4 - odcinek Cmentarz Północny - ulica Powstańców Śląskich - przebieg dla wariantu II,

Odcinek 5 - odcinek Cmentarz Północny - ulica Powstańców Śląskich - przebieg dla wariantu IIB,

Odcinek 6 - odcinek ulica Powstańców Śląskich - węzeł "NS" - wspólny przebieg dla wariantów II i IIB.

Odcinek 1. Istniejąca droga krajowa nr 7 na odcinku Czosnów - Kielpin - wspólny przebieg dla wariantów I, II i IIB.

Przedmiotowy odcinek drogi przebiega w krajobrazie otwartym w otoczeniu pól, łąk i nieużytków. W bezpośrednim sąsiedztwie trasy występuje rozproszona zabudowa usługowa i mieszkalna. Analizowany odcinek przebiega więc w krajobrazie praktycznie zupełnie wylesionym, ale w niezbyt dużej odległości od Puszczy Kampinoskiej, której ściana jest co jakiś czas widoczna w oknach widokowych, pomiędzy zabudową i płacami rozmaitych zadrzewień, spontanicznie się rozwijających na terenach nieużytków. Zieleń przydrożna reprezentowana jest przez ciągnące się odcinkowo, wzdłuż drogi krajowej nr 7, szpalerowe nasadzenia drzew, budowane głównie przez lipę drobnolistną (*Tilia cordata*), jesioną pensylwańską (*Fraxinus pennsylvanica*), topole czarną (*Populus nigra*), topole włoską (*Populus nigra italica*), robinie akacjową (*Robinia pseudacacia*). Alejowe nasadzenia drzew występują również wzdłuż przekraczanych dróg poprzecznych i tworzone są, poza wymienionymi wcześniej, następującymi gatunkami: klon zwyczajny (*Acer platanoides*), jesion wyniosły (*Fraxinus excelsior*), kasztanowiec zwyczajny (*Aesculus hippocastanum*). Na części terenów gospodarka rolna została zaniechana. Powstałe w ten sposób nieużytki znajdują się w różnych fazach sukcesji wtórnej. Zieleń wysoka na obszarach nieużytków jest reprezentowana przez brzozę brodawkowatą (*Betula pendula*), czeremchę amerykańską (*Padus serotina*), topolę osikę (*Populus tremula*), sosnę zwyczajną (*Pinus sylvestris*), wierzbę szarą (*Salix cinerea*), wierzbę iwę (*Salix caprea*), wierzbę kruchą (*Salix fragilis*), robinie akacjową (*Robinia pseudoacacia*). Drzewa pochodzące z samosiewu na terenach nieużytków i łąk występują pojedynczo jak również tworzą różnej wielkości skupiny o zróżnicowanej strukturze przestrzennej i zagęszczeniu.

W sąsiedztwie zabudowy jednorodzinnej występuje zieleń wysoka typowa dla tego rodzaju terenów. Tworzą ją nasadzenia drzew i krzewów ozdobnych w ogródkach przydomowych, złożone głównie z takich gatunków jak żywotnik zachodni (*Thuja occidentalis*) w różnych odmianach, różne gatunki jałowców (*Juniperus sp.*), róże ozdobne (*Rosa sp.*), bukszpan wiecznie zielony (*Buxus sempervirens*) i inne. Drugim typem zieleni związanym z zabudowaniami są sady z drzewami owocowymi takimi jak: grusza pospolita (*Pyrus communis*), jabłoń domowa (*Malus domestica*), śliwa domowa (*Prunus domestica*), wiśnia ptasia (*Cerasus avium*).

W rejonie km 6+350 projektowana droga przecina niewielki płat leśny z dominującą sosną zwyczajną (*Pinus sylvestris*) i brzozą brodawkowatą (*Betula pendula*) w drzewostanie.



Fot. Szpalerowe nasadzenia drzew przy ulicy Gdańskiej (DK7) w km 0+600



Fot. Zabudowa mieszkaniowo-usługowa w sąsiedztwie istniejącej drogi DK7 (km 8+000)

Odcinek 2. Istniejąca droga krajowa nr 7 na odcinku Kiełpin - węzeł "AK" - przebieg dla wariantu I

Na odcinku Kiełpin – Łomianki wzdłuż ul. Kolejowej (km 10+500 – 14+350) oraz na odcinku Młocin – Węzeł „Most Północny” wzdłuż ul. Pułkowej (km 16+400 – 17+672) droga prowadzi przez tereny o intensywnej zabudowie miejskiej. Jest to zabudowa niska o funkcji mieszkaniowej lub usługowej (warsztaty samochodowe, usługi budowlane, hurtownie). Obsługa pierzei ul. Kolejowej odbywa się przez istniejące drogi dojazdowe. Zieleń wysoka występująca na tym terenie to w zasadzie wyłącznie zieleń komponowana związana z zabudową mieszkaniową. Tworzą ją praktycznie wyłącznie ozdobne gatunki i odmiany roślin powszechnie stosowane na tego rodzaju terenach: żywotnik zachodni (*Thuja occidentalis*), cyprysik groszkowy (*Chamaecyparis pisifera*), cyprysik Lawsona (*Chamaecyparis lawsoniana*), bukszpan wiecznie zielony (*Buxus sempervirens*), żylistek szorstki (*Deutzia scabra*), róża (*Rosa* sp.), cis pospolity (*Taxus baccata*), klon palmowy (*Acer palma tum*), świerk serbski (*Picea omorica*), świerk zwyczajny (*Picea abies*), świerk kłujący (*Picea pungens*), jodła jednobarna (*Abies concolor*), jodła koreańska (*Abies koreana*), berberys Thunberga (*Berberis thunbergii*), jaśminowiec wonny (*Philadelphus coronarius*), lilak pospolity (*Syringia vulgaris*), forsycja pośrednia (*Forsythia x intermedia*), ligustr pospolity (*Ligustrum vulgare*), modrzew europejski (*Larix decidua*), brzoza brodawkowata (*Betula pendula*) i inne. Wzdłuż ulic poprzecznych sporadycznie występują nasadzenia zieleni ulicznej w postaci Jesiona wyniosłego (*Fraxinus excelsior*), brzozy brodawkowatej (*Betula pendula*), robinii akacjowej (*Robinia pseudoacacia*), lipy drobnolistnej (*Tilia cordata*), topoli włoskiej (*Populus nigra 'Italica'*).

Na odcinku od km 14+350 do km 16+400 trasa przebiega przez kompleks lasów Młocińskich. Po stronie północno-wschodniej do projektowanej trasy przylega niewielki kompleks leśny Parku Młocińskiego. Las ten bezpośrednio przylega do Wisły, a jego drzewostan jest zróżnicowany. W części północnej dominują drzewostany sosnowo-dębowe, zaś w części centralnej olszowo-jesionowe. Od strony Wisły występuje las łęgowy ze znacznym udziałem klonu jesionolistnego (*Acer negundo*) będącego obcym gatunkiem inwazyjnym. Po stronie południowo-zachodniej z projektowaną trasą sąsiaduje Las Młociński (Las Nowa Warszawa) z drzewostanem pochodzącym w znacznej części z nasadzeń i tworzącego nierzadko monokulturę sosnowe z domieszką dębu szypułkowego (*Quercus robur*), osiki (*Populus tremula*), brzozy brodawkowatej (*Betula pendula*). Zbiorowiska leśne tworzące Las Młociński i Park Młociński niewątpliwie mają charakter antropogeniczny, jednakże wykazują tendencję do regeneracji naturalnych zbiorowisk boru mieszanego, grądu i łęgu.

Dalej od węzła „Most Północny” do węzła „AK” po wschodniej stronie trasy, na terasie zalewowej Wisły występują rozwijające się spontanicznie nadrzeczne zarośla i lasy wierzbowo-topolowe o zróżnicowanym stopniu naturalności. Z kolei po zachodniej stronie na wyższym terenie Wisły (na znajdującej się tu wysoczyźnie oraz opadających w stronę Wisły skarpach) zbiorowiska lasów mieszanych pochodzenia antropogenicznego oraz w części naturalnych lasów liściastych tworzących kompleks Lasu Bielańskiego. W lesie tym zachowały się fragmenty zbiorowisk grądowych o znacznej wartości przyrodniczej. Skarpę terasy porastają rzadkie w regionie łęgi jesionowo-wiązowe zespołu *Ficario-Ulmetum*.



Fot. Nieużytki na porzuconych polach w zaawansowanych stadiach sukcesji (km 2+300)



Fot. Otoczenie drogi krajowej nr 7 w rejonie km 10+500 projektowanej trasy (widok w kierunku Warszawy).



Fot. Widok na dolną terasę zalewową Wisły (strona prawa) oraz Las Bielański (strona lewa) – km 19+250.



Fot. Przebiega projektowanej trasy przez teren Lasu Młocińskiego – km ok. 14+600 (widok w kierunku Warszawy).

Odcinek 3 - odcinek Kiełpin - Cmentarz Północny - wspólny przebieg dla wariantów II i IIb

Przedmiotowy odcinek przebiega przez tereny o zróżnicowanej roślinności. Występują tu znaczne powierzchnie porzuconych pól, łąk i muraw z roślinnością psammofilną i ruderalną, na których obserwuje się dynamiczne procesy sukcesji wtórnej, konsekwencją czego występujące tu zbiorowiska są trudne do określenia. W znacznej ilości występują tutaj mniejsze lub większe grupy, skupiny drzew i krzewów pochodzące z samosiewu reprezentujące różne stadia sukcesyjne. Budują je typowe gatunki pionierskie dendroflory takie jak brzoza brodawkowata (*Betula pendula*), topola osika (*Populus tremula*), olsza czarna (*Alnus glutinosa*), wierzba iwa (*Salix caprea*), głóg jednoszyjkowy (*Crataegus monogyna*), bez czarny (*Sambucus nigra*) itp.

Odcinkowo trasa przebiega w sąsiedztwie zabudowy jednorodzinnej. Zieleń wysoka występująca na tym terenie to w zasadzie wyłącznie zieleń komponowana związana z zabudową mieszkaniową. Tworzą ją praktycznie wyłącznie ozdobne gatunki i odmiany roślin powszechnie stosowane na tego rodzaju terenach: żywotnik zachodni (*Thuja occidentalis*), cyprysik groszkowy (*Chamaecyparis pisifera*), cyprysik Lawsona (*Chamaecyparis lawsoniana*), bukszpan wiecznie zielony (*Buxus sempervirens*), żylistek szorstki (*Deutzia scabra*), róża (*Rosa sp.*), cis pospolity (*Taxus baccata*), klon palmowy (*Acer palma tum*), świerk serbski (*Picea omorica*), świerk zwyczajny (*Picea abies*), świerk kłujący (*Picea pungens*), jodła jednobarwna (*Abies concolor*), jodła koreańska (*Abies koreana*), berberys Thunberga (*Berberis thunbergii*), jaśminowiec wonny (*Philadelphus coronarius*), lilak pospolity (*Syringia vulgaris*), forsycja pośrednia (*Forsythia x intermedia*), ligustr pospolity (*Ligustrum vulgare*), modrzew europejski (*Larix decidua*), brzoza brodawkowata (*Betula pendula*) i inne.

Obszary leśne na omawiany odcinku występują w czterech lokalizacjach. W km 10+500 – 10+750 inwestycja sąsiaduje z terenami leśnymi Kampinoskiego Parku Narodowego. We wspomnianym kilometrze występuje bór sosnowy rozwijający się na wzniesieniu śródlądowej wydmy. Drzewostan budowany jest prawie wyłącznie przez sosnę zwyczajną (*Pinus sylvestris*) z domieszką brzozy brodawkowatej (*Betula pendula*), podszyt ubogi, tworzony przez jałowca pospolitego (*Juniperus communis*). Na krawędzi lasu występuje robnia akacjowa (*Robinia pseudoacacia*).

W km 11+400 – 11+550 projektowana droga swą osią przecina niewielki płat zdegradowanego olsu (liczne dzikie wysypiska śmieci i gruzu, ekspansja gatunków obcych zwłaszcza klonu jesionolistnego (*Acer negundo*) i fruticetyzacja dna lasu). W drzewostanie występuje głównie olsza czarna (*Alnus glutinosa*) z niewielką domieszką wierzby kruchej (*Salix fragilis*) i brzozy brodawkowatej (*Betula pendula*). Warstwę krzewów i niskich drzew, poza odnowieniem gatunków drzewiastych, tworzą dereń świdwa (*Cornus sanguinea*), bez czarny (*Sambucus nigra*), porzeczka czerwona (*Ribes spicatum*).

Kolejny obszar leśny przecinany przez projektowaną drogę to las gospodarczy w typie boru sosnowego zlokalizowany w km 12+600 – 13+220. Drzewostan tego lasu oprócz dominującej sosny zwyczajnej (*Pinus sylvestris*) tworzą brzoza brodawkowata (*Betula pendula*), sporadycznie dąb szypułkowy (*Quercus robur*). W podszytce znajdują się jarzab pospolity (*Sorbus aucuparia*), brzoza brodawkowata (*Betula pendula*), dąb szypułkowy (*Quercus robur*).

W km 14+500 – 14+800 analizowany odcinek przekracza niewielki płat leśny na styku Lasu Młocińskiego i Puszczy Kampinoskiej. Stanowi go odkształcony las sosnowy, wykazujący częściowo tendencję do regeneracji w kierunku

borów mieszanych. Jego drzewostan budowany jest przez sosnę zwyczajną (*Pinus sylvestris*), zaś gatunkami uzupełniającymi są dąb szypułkowy (*Quercus robur*), brzoza brodawkowata (*Betula pendula*), czeremcha amerykańska (*Prunus serotina*).



Fot. Nieużytki w rejonie km 11+300. Po prawej las w typie olsu zlokalizowany w km 11+400-11+550. Widok w kierunku południowym.



Fot. Nieużytki na odcinku przebiegającym przez Wólkę Węglową - km 15+375.

Odcinek 4 - odcinek Cmentarz Północny - ulica Powstańców Śląskich - przebieg dla wariantu II

Na omawianym odcinku planowana trasa przebiega na styku obszarów zabudowanych Warszawy z terenami niezabudowanymi, o różnym sposobie wykorzystania. Na odcinku tym zdecydowanie dominuje roślinność ruderalna. Trasa w początkowym fragmencie odcinka (km 15+900 – 18+100) biegnie poprzez tereny nieużytków z wyspowo występującymi grupami drzew i krzewów pochodzących z samosiewów i budowanych przez gatunki typowe dla tego rodzaju obszarów tj. przez topolę osikę (*Populus tremula*), wierzbę iwę (*Salix caprea*), wierzbę kruchą (*Salix fragilis*), brzozę brodawkowatą (*Betula pendula*), wierzbę szarą (*Salix cinerea*), robinie akacjową (*Robinia pseudoacacia*) itp. W dalszym swym przebiegu projektowana droga przecina tereny ogrodów działkowych, obszary zabudowy jednorodzinnej oraz zabudowy wielorodzinnej. Występująca tu zieleń związana z zabudową jednorodzinną i ogrodami działkowymi budowana jest w znacznej mierze przez gatunki drzew i krzewów owocowych oraz w części przez gatunki i odmiany ozdobne pospolicie występujące na tego rodzaju terenach takie jak jabłń domowa (*Malus domestica*), grusza pospolita (*Pyrus communis*), wiśnia ptasia (*Cerasus avium*), żywotnik zachodni (*Thuja occidentalis*), różne odmiany jałowca (*Juniperus sp.*) itp. W rejonach zabudowy wielorodzinnej występuje zieleń związana z zieleńcami, skwerami oraz ciągami komunikacyjnymi. Tworzą ją nasadzenia m.in. następujących gatunków: lipa drobnolistna (*Tilia cordata*), klon zwyczajny (*Acer platanoides*), klon jawor (*Acer pseudoplatanus*), różne gatunki i odmiany tawuła (*Spiraea sp.*), forsycja pośrednia (*Forsythia x intermedia*), pęcherznica kalinolistna (*Physocarpus opulifolius*).



Fot. Ogrody działkowe i tereny zabudowy wielorodzinnej w rejonie - km 18+580 (widok w kierunku południowo-wschodnim).



Fot. Zabudowa wielorodzinna przy ulicy Powstańców Śląskich - km 22+550 (widok w kierunku południowo-zachodnim).

Odcinek 5 - odcinek Cmentarz Północny - ulica Powstańców Śląskich - przebieg dla wariantu IIB

Trasa w początkowym fragmencie odcinka (km 15+900 – 17+000) biegnie poprzez tereny nieużytków z roślinnością ruderalną, gdzie wyspowo występują grupy drzew i krzewów pochodzących z samosiewów. Tworzą je takie gatunki jak: topola osika (*Populus tremula*), wierzba iwa (*Salix caprea*), wierzba krucha (*Salix fragilis*), brzoza brodawkowata (*Betula pendula*), wierzba szara (*Salix cinerea*), robinia akacjowa (*Robinia pseudoacacia*) itp.

W km 17+000 – 17+400 projektowana droga przecina pas zabudowy mieszkaniowo-usługowej. Zieleń wysoka występująca na tym terenie to w zasadzie wyłącznie zieleń komponowana związana z zabudową mieszkaniową, którą tworzą ozdobne gatunki i odmiany roślin powszechnie stosowane na tego rodzaju terenach: żywotnik zachodni (*Thuja occidentalis*), cyprysik groszkowy (*Chamaecyparis pisifera*), bukszpan wiecznie zielony (*Buxus sempervirens*), cis pospolity (*Taxus baccata*), świerk zwyczajny (*Picea abies*), świerk kłujący (*Picea pungens*), jodła jednobarna (*Abies concolor*), jodła koreańska (*Abies koreana*), berberys Thunberga (*Berberis thunbergii*), jaśminowiec wonny (*Philadelphus coronarius*), lilak pospolity (*Syringia vulgaris*), forsycja pośrednia (*Forsythia x intermedia*), ligustr pospolity (*Ligustrum vulgare*), i inne.

Od km 17+400 do km 18+850 linia projektowanej drogi przecina kompleks Lasu Bemowskiego. Fragment lasu przecinany projektowaną trasą stanowi las liściasty w typie łągu jesionowo-olszowego. W skład drzewostanu wchodzi tutaj olsza czarna (*Alnus glutinosa*), jesion wyniosły (*Fraxinus excelsior*), miejscami topola czarna (*Populus nigra*). W podszyciu występuje czeremcha zwyczajna (*Prunus padus*), czeremcha amerykańska (*Prunus serotina*), leszczyna pospolita (*Corylus avellana*), trzmielina zwyczajna (*Euonymus europaeus*), bez czarna (*Sambucus nigra*). Na skrajach lasu, w sąsiedztwie omawianego odcinka drogi, występują płaty boru sosnowego z sosną zwyczajną (*Pinus sylvestris*) i brzozą brodawkowatą (*Betula pendula*).

Po opuszczeniu Lasu Bemowskiego trasa przebiega obrzeżami lotniska Bemowo, w terenie zabudowy jedno- i wielorodzinnej, usługowej oraz poprzez ogrody działkowe. Na tym fragmencie omawianego odcinka zieleń tworzona jest przez gatunki drzew i krzewów owocowych oraz w części przez gatunki i odmiany ozdobne pospolicie występujące na tego typu terenach takie jak jabłoń domowa (*Malus domestica*), grusza pospolita (*Pyrus communis*), wiśnia ptasia (*Cerasus avium*), żywotnik zachodni (*Thuja occidentalis*), różne odmiany jałowca (*Juniperus sp.*), lipa drobnolistna (*Tilia cordata*), klon zwyczajny (*Acer platanoides*), klon jawor (*Acer pseudoplatanus*), różne gatunki i odmiany tawu (*Spirea sp.*), forsycja pośrednia (*Forsythia x intermedia*), pęcherznica kalinolistna (*Physocarpus opulifolius*) i inne.



Fot. Las Bemowski, łąk w typie łągu jesionowo-olszowego- km ok. 17+800.



Fot. Otoczenie ulicy Kampinoskiej - km 18+900. Widok w kierunku wschodnim.

Odcinek 6 - odcinek ulica Powstańców Śląskich - węzeł "NS" - wspólny przebieg dla wariantów II i IIB.

Odcinek ten przebiega przez tereny miejskie w otoczeniu ogrodów działkowych oraz zabudowy wielorodzinnej. Zieleń w otoczeniu trasy jest typowa dla obszarów o takim sposobie zagospodarowania. Tworzą ją gatunki drzew i krzewów owocowych związanych z terenem ogrodów działkowych takie jak śliwa domowa (*Prunus domestica*), jabłoń (*Malus domestica*), grusza (*Pyrus communis*) itp. W rejonie zabudowy wielorodzinnej występuje zieleń urządzonej skwerów, zieleńców, ciągów komunikacyjnych składająca się przede wszystkim z drzew i krzewów wykorzystywanych powszechnie w nasadzeniach zieleni miejskiej: lipa drobnolistna (*Tilia cordata*), klon zwyczajny (*Acer platanoides*), klon jawor (*Acer pseudoplatanus*), pęcherznica kalinolistna (*Physocarpus opulifolius*) itp.

Na odcinku przebiegającym przez tereny Instytutu Technicznego Wojsk Lotniczych trasa przecina niewielki obszar leśny. Jego drzewostan zbudowany jest głównie przez brzozę brodawkowatą (*Betula pendula*), grab pospolity (*Carpinus betulus*), dęba szypułkowego (*Quercus robur*), topolę osikę (*Populus tremula*), topolę białą (*Populus alba*), czeremchę zwyczajną (*Prunus padus*). W podszycie, poza gatunkami piętra drzew, znajdujemy bez czarny (*Sambucus nigra*), trzmielinę zwyczajną (*Euonymus europaeus*), dereni świdwę (*Cornus sanguinea*).



Fot. Ogrody działkowe - km 21+780. Widok w kierunku północnym.



Fot. Obszar leśny na terenie Instytutu Technicznego Wojsk Lotniczych - km 22+690. Widok w kierunku zachodnim.

IV. Terenowe uwarunkowania realizacyjne

IV.1. Warunki wynikające z dokumentów planistycznych

Budowa odcinka drogi ekspresowej S7 jest częścią zamierzenia inwestycyjnego o znaczeniu krajowym.

IV.1.1. Koncepcje i plany zagospodarowania przestrzennego na poziomie krajowym i międzynarodowym:

W ramach polityki transportowej państwa na lata 2006-2015 w sektorze drogowym przewiduje się m. in. rozwój sieci autostrad i dróg ekspresowych na najbardziej obciążonych kierunkach oraz jej powiązanie z układem dróg transeuropejskich. Główne działania mają być skoncentrowane na:

- usprawnieniu transportu w najważniejszych korytarzach transportowych kraju,
- usprawnieniu funkcjonowania transportu w obszarach metropolitalnych, traktowanych jako węzły sieci krajowej i równocześnie samoistne systemy transportowe, kumulujące znaczące potoki ruchu oraz problemy do rozwiązania.

Wschodnią Obwodnicę Warszawy – Południową Obwodnicę Warszawy. W ten sposób ruch tranzytowy, który nie korzysta z „Dużej Obwodnicy Warszawy” (sieć dróg krajowych nr nr 50 i 62 Góra Kalwaria – Grójec - Sochaczew – Wyszogród - Wyszaków – Mińsk Mazowiecki) zostanie wyprowadzony poza centrum Warszawy.

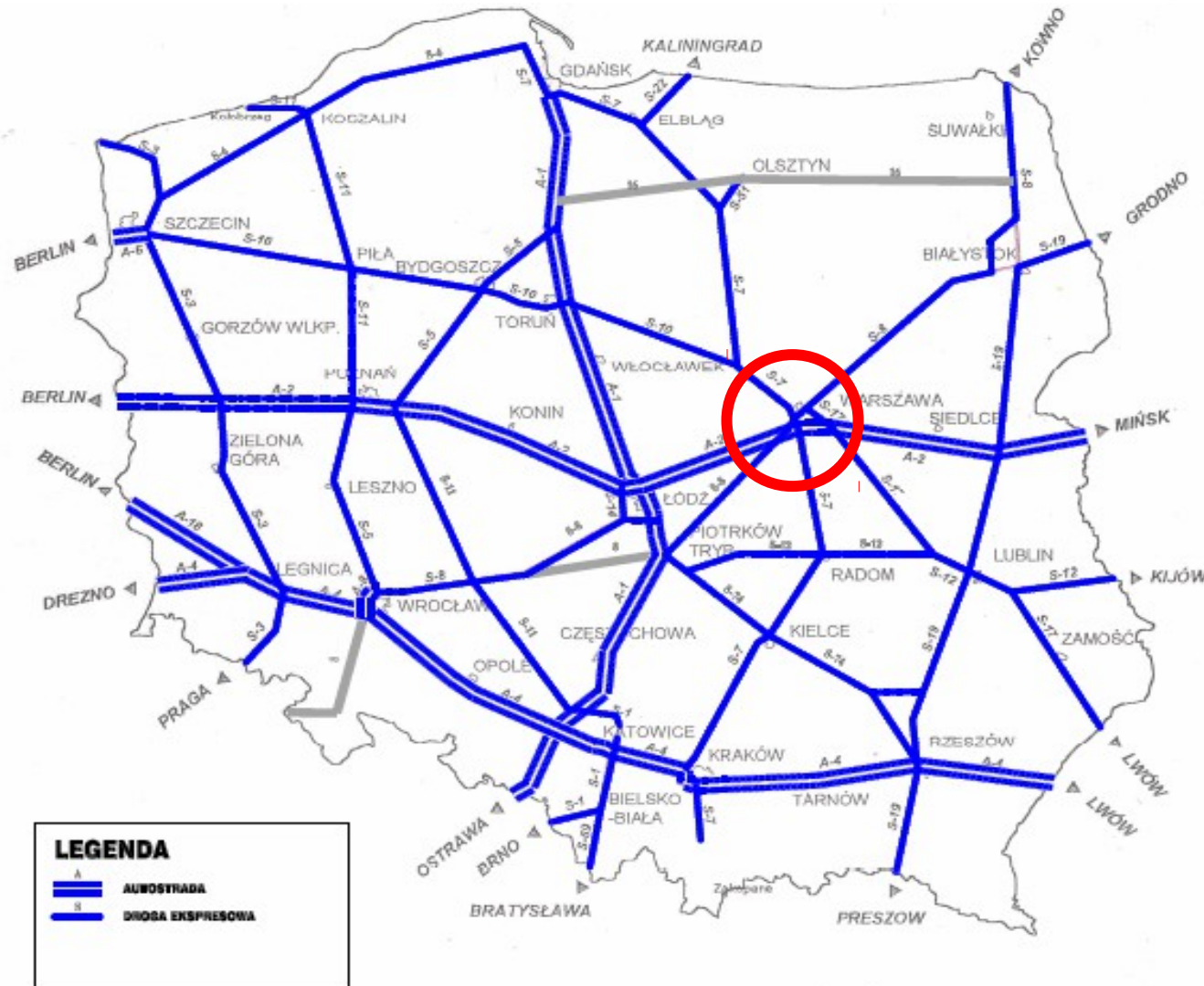
Mazowsze zajmuje centralne miejsce w krajowych systemach transportowych, znajdują się tutaj trzy z czterech przechodzących przez Polskę transeuropejskich korytarzy transportowych. Jednym z nich jest **korytarz VI: Gdynia/Gdańsk - Warszawa - Katowice - Żylna**.

IV.1.2. Koncepcje i plany zagospodarowania przestrzennego na poziomie wojewódzkim:

Rozbudowa węzła warszawskiego o połączenia zewnętrzne eliminujące ruch tranzytowy należy do najważniejszych zadań koncepcji systemu transportowego Mazowsza.

Uzupełnieniem w/w obwodnicy będą trasy wylotowe z Warszawy realizowane na parametrach drogi ekspresowej t. j.:

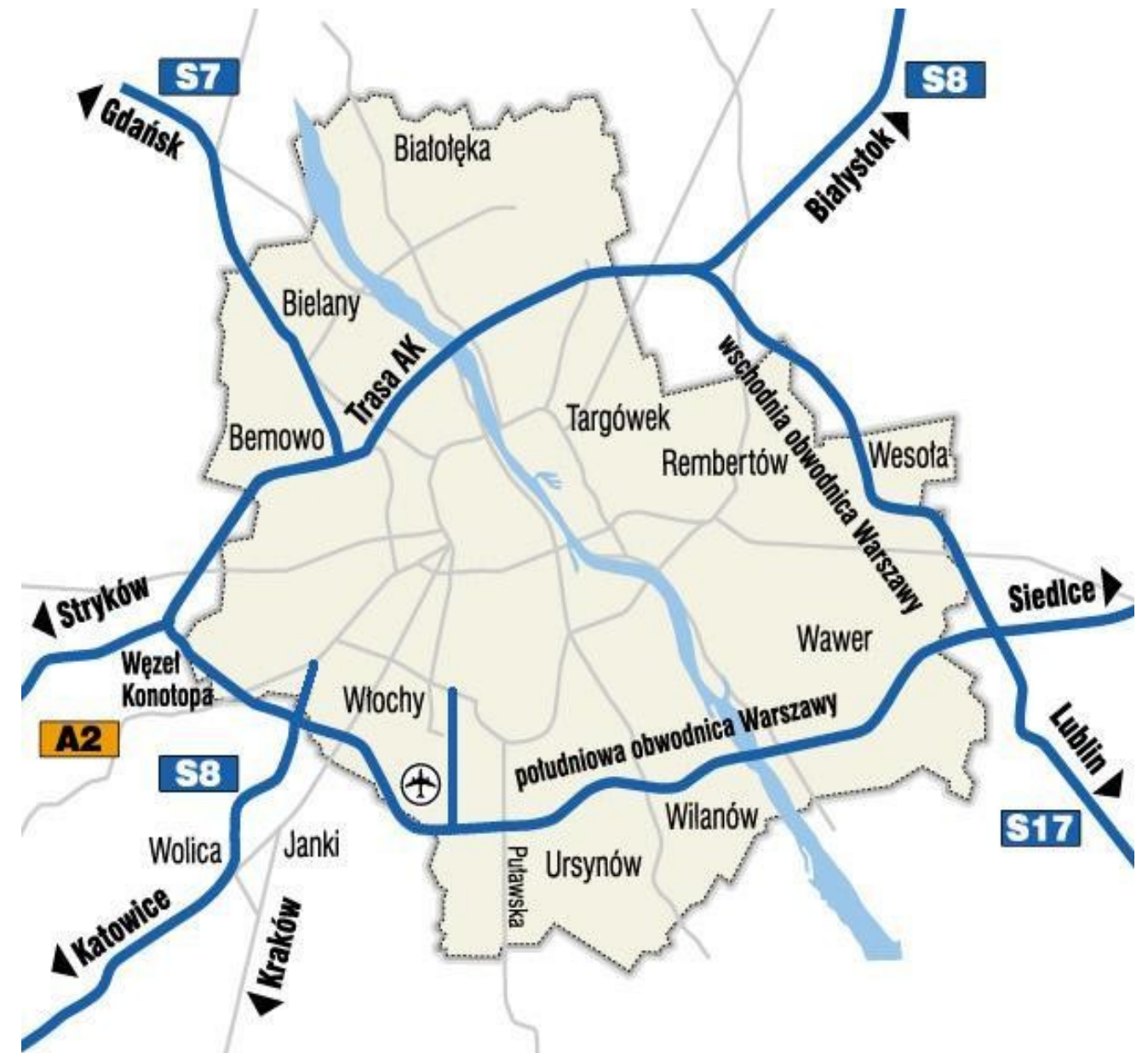
- S-7 w kierunku Gdańska w ciągu drogi krajowej Nr 7
- S-8 w kierunku Białegostoku w ciągu drogi krajowej Nr 8 (tzw. „Via Baltica”)
- S-17 w kierunku Lublina w ciągu drogi krajowej Nr 17
- S-8 Salomea – Wolica wraz z łącznikiem do drogi Nr 7 (w kierunku Katowic i do Krakowa).



Schemat. Projektowany północny wylot z Warszawy S-7 w kierunku Gdańska na tle planowanego układu autostrad i dróg ekspresowych w Polsce

W plany kraju wpisana została koncepcja systemu transportowego województwa mazowieckiego. Przyjęta w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego (uchwalonego przez Sejmik Województwa Mazowieckiego w dniu 07.06.2004r.) koncepcja systemu transportowego województwa zakłada w sektorze drogowym m. in. wytworzenie połączeń obwodowych zwiększających spójność przestrzeni województwa.

W ramach ww. koncepcji uwzględnia się m. in. realizację pierścienia zewnętrznego Warszawy. Pierścień ten stanowiący fragment krajowego układu drogowego rozprowadzającego ruch i łączący się z miejskim systemem komunikacyjnym Warszawy tworzony będzie głównie przez drogi szybkiego ruchu tj. planowane: Trasę Armii Krajowej -



Schemat. Projektowany północny wylot z Warszawy S-7 w kierunku Gdańska na tle planowanego układu autostrad i dróg ekspresowych w Warszawie

IV.1.3. Koncepcje i plany zagospodarowania przestrzennego na poziomie gminnym

Zadaniem głównych tras komunikacyjnych będzie nie tylko połączenie wylotów dróg krajowych oraz rozprowadzenie ruchu napływającego do Warszawy dróg do wybranych regionów miasta omijając jego centrum, ale przede wszystkim zapewnienie szybkich i bezpiecznych powiązań komunikacyjnych pomiędzy poszczególnymi dzielnicami miasta oraz rozwijającymi się coraz bardziej gminami obrzeżnymi.

Kierując się takimi właśnie założeniami, mając na uwadze nie tylko obsługę istotnych celów krajowego ruchu drogowego, ale przede wszystkim ruchu związanego z aglomeracją warszawską, Oddział w Warszawie wspólnie z przedstawicielami władz m. st. Warszawy w maju 2003 r. uzgodnił przebiegi dróg ekspresowych w ramach Warszawskiego Węzła Transportowego. Przebiegi rozpatrywanych tras ekspresowych uwzględniające doprowadzenie autostrady A-2 do węzła „Konotopa” w rejonie Piastowa zostały zaakceptowane przez władze resortu infrastruktury oraz władze stolicy.

Sprawy nowych inwestycji komunikacyjnych o właściwych parametrach są szczególnie istotne wobec ciągle postępującego wzrostu ruchu pojazdów. Biorąc pod uwagę uzależnienie tempa wzrostu ruchu od stopnia rozwoju gospodarki, należy liczyć się z utrzymaniem tej tendencji. Dodatkowym elementem wpływającym na stale zwiększający się ruch w rejonie Warszawy są dążenia władz miasta do uczynienia ze stolicy Europejskiej Metropolii. Takie działania sprawiają, że pomimo spadku tempa rozwoju gospodarki krajowej, następuje ciągły i dynamiczny wzrost ruchu w obrębie stolicy oraz na linii Warszawa – miasta i powiaty ościennie. Nowe inwestycje drogowe oraz rozbudowa istniejącej infrastruktury drogowej w obrębie Warszawy i miast ościennych przekłada się nie tylko na większą przepustowość i wyższy komfort podróży, lecz przede wszystkim na wzrost bezpieczeństwa ruchu.

Ciąg ulic Wybrzeże Gdyńskie – Pułkowa stanowiący na terenie m. st. Warszawy fragment drogi krajowej Nr 7 nie zapewnia właściwych warunków komunikacyjnych m. in. w zakresie wyprowadzenia ruchu z miasta w kierunku północnym, w stronę Gdańska, jak i obsługi przyległego zagospodarowania. Dla potrzeb poprawy tych warunków niezbędne jest zapewnienie rozpatrywanej trasie wylotowej parametrów drogi ekspresowej S tj. o ograniczonej dostępności - wyłącznie poprzez węzły oraz wykluczającej możliwość obsługi przyległego zagospodarowania. Przy powyższym dopuszcza się możliwość rozbudowy istniejącej drogi krajowej Nr 7 (m. in. ulic Wybrzeże Gdyńskie i Pułkowej), bądź wytworzenie trasy wylotowej po nowym śladzie np. w nawiązaniu do „korytarza” rezerwowanego dla trasy komunikacyjnej znaczenia podstawowego wg nieaktualnych miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

Opierając się o założenia rozwoju systemu transportowego Warszawy do roku 2020, na podstawie *Planu zagospodarowania m. st. Warszawy z określeniem ustaleń wiążących gminy warszawskie przy sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego* przyjętego przez Radę m. st. Warszawy w dniu 9 lipca 2001 r., Urząd m. st. Warszawy zlecił w 2002 r. wykonanie opracowania *Studium technicznego północnego odcinka Trasy Ekspresowej NS wraz z analizą możliwości zmian jej przebiegu na terenie gminy Warszawa- Bemowo*.

Celem opracowania obejmującego północny fragment Trasy NS (od rejonu ul. Połczyńskiej w kierunku ul. Wiślanej w Łomiankach) było m. in.:

- uzyskanie przesłanek do wyboru wariantu omawianego ciągu komunikacyjnego na odcinku przebiegającym przez teren Bemowa wraz z określeniem niezbędnych rezerw terenowych, uwarunkowań i kosztów realizacji trasy,
- uzyskanie materiałów do podjęcia decyzji o celowości, zakresie i sposobie realizacji trasy,
- uzyskanie przesłanek do przyjęcia klasy obecnego północnego wylotu z Warszawy drogi nr 7.

Z rozpatrywanych czterech wariantów prowadzenia ciągu w wyniku wielokryterialnej oceny w zakresie problematyki ruchowej, przestrzennej, środowiskowej i ekonomicznej najkorzystniejsze rozwiązanie zapewnia przebieg nawiązujący do „korytarza Trasy NS”, ustalonego w nieaktualnym *Miejscowym Planie Zagospodarowania Przestrzennego m. st. Warszawy* (z 1991 r.). Jednocześnie dla potrzeb określenia uwarunkowań powiązania Trasy NS z drogą Nr 7 opracowanie wykazało konieczność objęcia analizą o porównywalnej problematyce dalszego fragmentu ciągu tj. do rejonu ul. Kolejowej w Łomiankach.

Ograniczenie zakresu terytorialnego opracowania z 2002 r. było jedną z przesłanek do zlecenia w 2004 r. wspólnie przez Generalną Dyрекcyję Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie oraz Urząd m. st. Warszawy następujących opracowań:

- *Studium techniczne - porównawcze wariantów północnego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 w kierunku Gdańska*.
- *Uprozczone studium dodatkowego wariantu przebiegu drogi ekspresowej S-7 na odcinku od węzła „Blizne” do węzła „Wójcickiego”*.

Celem obu opracowań było określenie ostatecznego przebiegu drogi ekspresowej S-7 w północno-zachodniej części Warszawy i w przyległych obszarach aglomeracji warszawskiej, ustalenie jej głównych parametrów technicznych, wstępne określenie zakresu rzeczowego i finansowego przedsięwzięcia oraz możliwości realizacji, uwzględniających uwarunkowania przestrzenne, infrastrukturalne i środowiskowe.

Opracowania te obejmowały analizę porównawczą czterech uzgodnionych wspólnie wariantów:

- wariantu 1 – istniejącym odcinkiem drogi krajowej Nr 7 (Wisłostrada i ul. Pułkowa w Warszawie oraz ul. Kolejowa w Łomiankach) wymagającym dostosowania do parametrów drogi ekspresowej,
- wariantu 2 – projektowaną Trasą NS, wykorzystując dotychczasowe rezerwy przyjmowane w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego,
- wariantu 3 – nowoprojektowanego, z częściowym wykorzystaniem „korytarza” dla trasy NS i możliwością

- odmiennego przejścia przez rejon Boernerowa i Radiowa,
- wariantu 4 – stanowiącego modyfikację Wariantu 3, polegającą m. in. na odsunięciu trasy od terenów leśnych objętych ochroną.

Z ww. rozpatrywanych wariantów przebiegu trasy ekspresowej w ciągu drogi krajowej Nr 7, prowadzonych przez teren Bemowa, Bielany, Starych Babic i Łomianek na odcinku od Trasy Armii Krajowej w Warszawie (oraz jej projektowanego przedłużenia w kierunku zachodnim) do rejonu Kiełpina w gminie Łomianki, największe wątpliwości budził Wariant 3 jako najbardziej ingerujący w obszar Kampinoskiego Parku Narodowego. W marcu 2005 r. na podstawie uzyskanych opinii i uzgodnień zainteresowanych stron do dalszych etapów prac projektowych zaproponowano przebieg drogi ekspresowej przez rozpatrywany obszar aglomeracji warszawskiej wg Wariantu 2 tj. w nawiązaniu do „korytarza” rezerwowanego od lat w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego. Jednocześnie negatywnie oceniono zgłoszoną przez władze gminy Łomianki, propozycję poprowadzenia trasy ekspresowej wzdłuż Wisły, po wale przeciwpowodziowym. Wybrany wariant uzyskał w maju 2005 r. akceptację Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad (miał stanowić podstawę do dalszych etapów prac projektowych - do wniosku o wydanie decyzji lokalizacyjnej i wykonania projektu budowlanego).

Po wejściu w życie w lipcu 2005 r. znowelizowanej ustawy „Prawo ochrony środowiska” z dnia 27.04.2001 r. – Dz. U. Nr 62, poz. 627 z późniejszymi zmianami (w tym wprowadzonymi ustawą z dnia 18.05.2005 r. o zmianie ustawy – „Prawo ochrony środowiska oraz niektórych innych ustaw” – Dz. U. z 2005 r. Nr 113, poz. 954) zobowiązującej do wcześniejszego uzyskania przy inwestycjach drogowych tzw. decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych, niezbędnym stało się opracowanie stosownych materiałów określających oddziaływanie projektowanego przedsięwzięcia na środowisko. Powyższe oraz nowe przepisy wymagające przedstawienia wielowariantowych rozwiązań na etapie ww. decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych były postawą do wykonania ponownych analiz pod kątem wybrania optymalnego przebiegu trasy wylotowej w kierunku Gdańska.

W ramach umowy ze stycznia 2006 r. na opracowanie Studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego oraz materiałów do wniosku do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach budowy północnego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 w kierunku Gdańska przyjęto, że ocena wielokryterialna przedsięwzięcia uwzględniać będzie następujące warianty lokalizowane na odcinku pomiędzy miejscowością Czosnów a Trasą Armii Krajowej (wraz z zakładanym wydłużeniem trasy) w Warszawie:

- wariant I - przebieg trasy po istniejącym śladzie drogi krajowej Nr 7;
- wariant II - przebieg trasy na terenie Warszawy w nawiązaniu do „korytarza” rezerwowanego w planach zagospodarowania przestrzennego dla Trasy NS;
- wariant III - przebieg „zachodni” przez teren Blizne Łaszczyńskiego w Gminie Stare Babice oraz w nawiązaniu do istniejącej bocznicy kolejowej;
- wariant IV - przebieg „nadwiślański” wg propozycji zespołu autorskiego wzdłuż wału przeciwpowodziowego Wisły, z alternatywnym wykorzystaniem w rejonie Warszawy przebiegu istniejącej drogi Nr 7 i „korytarza” Trasy NS. Wariant jest oparty o opracowania gminy Łomianki;
- wariant V – przebieg „samorządowy” wprowadzony na życzenie Zamawiającego i władz gminy Łomianki prowadzony wzdłuż brzegu Wisły od Kazunia do planowanej Trasy Mostu Północnego w dzielnicy Bielany.

W maju 2009 roku Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie wydał Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia według wariantu II, uchyloną w punktach III.9 i III.16 oraz utrzymaną w mocy w pozostałych punktach przez Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska 09.12.2009 roku. Następnie Wojewódzki Sąd Administracyjny w Warszawie 24.10.2011 roku uchylił ww decyzję.

Miasto Stołeczne Warszawa

W październiku Rada miasta stołecznego Warszawy uchwaliła "Studium uwarunkowań kierunków zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy"

W ww opracowaniu planistycznym ujęto projektowaną drogę ekspresowa wg. wybranego we wcześniejszych opracowaniach wariantu II przedsięwzięcia.

Dzielnica Warszawy - Bielany

Posiada częściowo aktualny MPZP. Miejscowy plan przewiduje rezerwę terenową dla rozbudowy istniejącej drogi krajowej nr 7 do parametrow drogi ekspresowej dla na terenie osiedla Młociny oraz w okolicach węzła Mostu Północnego. Dla pozostałych terenów aktualne miejscowe plany nie kolidują z żadnym z wariantów drogi S7.

Dzielnica Warszawy - Bemowo

Posiada częściowo aktualny MPZP. Miejscowy plan nie przewiduje rezerwę terenową dla budowy drogi ekspresowej. W zakresie wariantów trasy, aktualny jest tylko miejscowy plan w rejonie skrzyżowania ulic Powstańców i Piastów Śląskich.

Dzielnica Warszawy - Wola

W obrębie rozpatrywanych wariantów drogi ekspresowej (rejon ulicy Dywizjonu 303) Dzielnica Wola nie posiada aktualnych miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

Gmina Czosnów

Posiada aktualny MPZP (uchwała nr 32/X/03 z dnia 30 grudnia 2003r. Rady Gminy Czosnów). Miejscowy plan przewiduje rezerwę terenową dla rozbudowy istniejącej drogi krajowej nr 7 do paramentów drogi ekspresowej (szerokości w liniach rozgraniczających 60 m) wraz z węzłami Czosnów i Palmiry z uwagą że wprowadzenie węzła w Czosnowie wymaga zmiany planu.

Gmina Łomianki

Posiada aktualny MPZP tylko dla niektórych obszarów, w żadnym z uchwalonych miejscowo planów nie jest ujęta realizacja budowy drogi ekspresowej S7. Miejscowy plan nie przewiduje również rezerwy terenowej dla rozbudowy istniejącej drogi krajowej nr 7 do paramentów drogi ekspresowej po istniejącym śladzie.

Gmina Izabelin

Posiada aktualny MPZP dla obszaru "DĄBROWA" (uchwała nr XXXVII/314/2005 z dnia 30 listopada 2005r. Rady Gminy Izabelin). Miejscowy plan przewiduje rezerwę terenową dla budowy drogi krajowej nr 7 do paramentów drogi ekspresowej. Trasa w wariantach II i IIB przechodzi częściowo przez tereny Kampinoskiego Parku Narodowego dla którego brak planu.

IV.2. Warunki środowiskowe, w tym dotyczące także dóbr kultury, ochrony konserwatorskiej i archeologii.

Uwarunkowania hydrogeologiczne oraz hydrograficzne w pasie inwestycyjnym oraz w bliskim otoczeniu projektowanej drogi

Obszar inwestycyjny położony jest w granicach dwóch Jednolitych Części Wód Podziemnych (JCWPd) o numerach 65 i 81 (wg JCWPd-161) lub 64 i 65 (wg JCWPd-172). Analizowane jednostki zlokalizowane są w regionie wodnym Środkowej Wisły w obszarze dorzecza Wisły. Stan ilościowy i chemiczny przedmiotowych jednostek został określony jako dobry. Ocena nieosiągnięcia celów środowiskowych wykazała, że przedmiotowe jednostki nie są zagrożone w tym aspekcie. Nie zastosowano żadnych derogacji.

Inwestycja mieści się w granicach następujących jednostek hydrogeologicznych:

- Wariant I: 8aQ/TrII, 5aQII/Tr, 6aQI/Tr, 4aQII/Tr, 5Q/cTrI, 9aQI/Tr, 1aQIII/Tr, 2Q/cTrI
- Wariant II, IIB: 8aQ/TrII, 5aQII/Tr, 6aQI/Tr, 4aQII/Tr, 5Q/cTrI, 9aQI/Tr

Teren inwestycyjny położony jest w obrębie następujących zbiorników wód podziemnych:

- GZWP 215 – Subniecka Warszawska. Występuje w utworach trzeciorzędowych i reprezentuje typ zbiornika o charakterze ośrodka porowym. Powierzchnia zbiornika wynosi 51000 km², a średnia głębokość 160 m. Zbiornika dotychczas nie udokumentowano.
- GZWP 215A – Subniecka Warszawska część centralna, Występuje w utworach trzeciorzędowych i reprezentuje typ zbiornika o charakterze ośrodka porowym. Powierzchnia zbiornika wynosi 17500 km², a średnia głębokość 80 m. Dotychczas zbiornika nie udokumentowano.
- GZWP 222 – Dolina Środkowej Wisły, odcinek Warszawa-Puławy. Występuje w utworach czwartorzędowych i reprezentuje typ zbiorników o charakterze ośrodka porowym. Powierzchnia zbiornika wynosi 2674 km², a średnia głębokość 60 m. Zbiornik udokumentowano w 1996 r.

Warunki hydrogeologiczne w bezpośrednim podłożu projektowanej inwestycji cechują się umiarkowanym zróżnicowaniem, wobec dominujących, w miarę jednorodnych utworów piaszczysto-żwirowych czwartorzędu.

Zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 27 czerwca 2006 r. w sprawie przebiegu granic obszarów dorzeczy i regionów wodnych analizowany obszar przynależy do Regionu Wodnego Środkowej Wisły na obszarze dorzecza Wisły. Region Wodny Środkowej Wisły oraz rzeka Wisła pozostają w administracji Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie. Sieć hydrograficzną terenu inwestycyjnego stanowi rzeka Wisła oraz mniejsze cieki, a także liczne zbiorniki naturalne i sztuczne oraz urządzenia melioracyjne. Planowana inwestycja przebiega w rejonie obszaru Jednolitych Części Wód Powierzchniowych:

- PLRW20002125971 o nazwie „Wisła od Jeziora do Kanału Młocińskiego”. Przedmiotowa jednostka została określona jako silnie zmieniona część wód, a jej stan został określony jako zły;
- PLRW20002125999 o nazwie „Wisła od Kanału Młocińskiego do Narwi”. Przedmiotowa jednostka została określona jako naturalna część wód, a jej stan został określony jako zły;
- PLRW200025972 o nazwie „Kanał Młociński”. Przedmiotowa jednostka została określona jako silnie zmieniona część wód, a jej stan został określony jako zły;
- PLRW2000232729649 o nazwie „Łasica od źródeł do Kanału Zaborowskiego, z Kanałem Zaborowskim”. Przedmiotowa jednostka została określona jako naturalna część wód, a jej stan został określony jako zły.

Zgodnie z podziałem na Scalone Części Wód Powierzchniowych wskazany obszar leży w obrębie:

- SW2204;

- SW1831.

W obszarze inwestycyjnym występują liczne niewielkie zbiorniki wodne pochodzenia naturalnego i antropogenicznego. W najbliższym sąsiedztwie drogi położone są następujące większe zbiorniki wodne: Jezioro Czastkowskie (ok. 1,1 km), Jezioro Kiepińskie (ok. 1,4 km), Jezioro Dziekanowskie (ok. 1,2 km) na północ od wspólnego odcinka projektowanej trasy S-7, powstałe w obrębie starorzeczy rzeki Wisły.

Środowisko przyrodnicze w pasie inwestycyjnym oraz w bliskim otoczeniu projektowanej drogi

Odcinek wspólny wariantów I, II i IIB od początku opracowania do miejscowości Kiepin przebiega w krajobrazie otwartym w otoczeniu pól, łąk i nieużytków. Tereny te charakteryzują się niskimi walorami przyrodniczymi z uwagi na rozproszoną zabudowę usługową i mieszkalną. Ponadto tereny po obu stronach planowanej S7 przeznaczone są pod dalszą zabudowę usługową. Tereny pól i łąk stanowią jedynie niewielki procent pokrycia terenu. Przeważają tereny nieużytków porośnięte głównie przez gatunki inwazyjne i ekspansywne obcego pochodzenia – nawłóć oraz przymiotno. Zieleń przyrodzista reprezentowana jest przez ciągnące się odcinkowo, wzdłuż istniejącej drogi krajowej nr 7 oraz dróg poprzecznych, szpalerowe nasadzenia drzew. Na nieużytkach wykształcają się w różnych fazach stadium sukcesji wtórnej na gruntach porolnych. Na analizowanym odcinku za najcenniejszy fragment środowiska przyrodniczego można uznać pozostałość stawów rybnych w rejonie km 2+200-2+400 (strona prawa trasy) gdzie stwierdzono występowanie siedliska rozrodu płazów.

Wariant I od miejscowości Kiepin do końca opracowania przebiega po istniejącym śladzie drogi krajowej nr 7. Na odcinku Kiepin – Łomianki wzdłuż ul. Kolejowej (km 10+500–14+350) oraz na odcinku Młocin – Węzeł „Most Północny” wzdłuż ul. Pułkowej (km 16+400–17+672) droga prowadzi przez tereny o intensywnej zabudowie miejskiej nie stanowiące miejsc cennych przyrodniczo. Zieleń wysoka występująca na tym terenie to w zasadzie wyłącznie zieleń komponowana związana z zabudową mieszkaniową. Tworzą ją praktycznie wyłącznie ozdobne gatunki i odmiany roślin powszechnie stosowane do nasadzeń w przydomowych ogródkach. W rejonie km 10+450-10+625 stwierdzono kolizję z Kampinoskim Parkiem Narodowym. Siedlisko kolidujące w tym miejscu z projektowaną łącznicą stanowią zbiorowiska okrajkowe porośnięte robinia akacjową oraz fragment boru sosnowego porastający wydmy śródlądową. Na odcinku od km 14+350 do km 16+400 trasa przebiega przez kompleks Lasów Młocińskich. Lasy Młocińskie pełnią istotną funkcję korytarza ekologicznego łączącego Kampinoski Park Narodowy z Doliną Wisły (głównie migracja ssaków kopytnych). Po stronie północno-wschodniej do projektowanej trasy przylega niewielki kompleks leśny Parku Młocińskiego. Las ten bezpośrednio przylega do Wisły, a jego drzewostan jest silnie zróżnicowany. W części północnej dominują drzewostany sosnowo-dębowe, zaś w części centralnej olszowo-jesionowe. Od strony Wisły występuje las łęgowy ze znacznym udziałem klonu jesionolistnego będącego obcym gatunkiem inwazyjnym. Po stronie południowo-zachodniej z projektowaną trasą sąsiaduje Las Młociński (Las Nowa Warszawa) z drzewostanem pochodzącym w znacznej części z nasadzeń i tworzącego nierządne monokultury sosnowe z domieszką dębu szypułkowego, osiki, brzozy brodawkowatej. Zbiorowiska leśne tworzące Las Młociński i Park Młociński niewątpliwie mają charakter antropogeniczny, jednakże wykazują tendencję do regeneracji naturalnych zbiorowisk boru mieszanego, grądu i łągu. Zarówno Park Młociński jak i Las Nowa Warszawa stanowią cenne siedliska bytowania rzadkich gatunków ptaków. Na odcinku od węzła „Most Północny” do węzła „AK” po wschodniej stronie trasy, na terasie zalewowej Wisły występują rozwijające się spontanicznie nadrzeczne zarośla i lasy wierzbowo-topolowe o zróżnicowanym stopniu naturalności. Obszar ten jest objęty ostoją ptasią Natura 2000 PLB140004 Dolina Środkowej Wisły. Obszar doliny rzecznej w obszarze opracowania jest niezwykle cenny przyrodniczo w kontekście bytowania gatunków ptaków (żerowanie, gniazdowanie, zimowiska i noclegowiska) oraz w kontekście żerowania i letnich kryjówek nietoperzy. Z kolei po zachodniej stronie na wyższym terenie Wisły (na znajdującej się tu wysoczyźnie oraz opadających w stronę Wisły skarpach) wykształciły się zbiorowiska lasów mieszanych pochodzenia antropogenicznego oraz w części naturalnych lasów liściastych tworzących kompleks Lasu Bielańskiego objęty ochroną w postaci Rezerwatu Przyrody Las Bielański oraz ostoi siedliskowej Natura 2000 PLH140041 Las Bielański. W lesie tym zachowały się fragmenty zbiorowisk łąkowych o znacznej wartości przyrodniczej. Skarpę terasy porastają rzadkie w regionie łęgi jesionowo-wiązowe zespołu *Ficario-Ulmetum*. Obszar leśny w obrębie rezerwatu przyrody oraz ostoi Natura 2000 jest cennym miejscem żerowania i migracji gatunków ssaków kopytnych, a okazałe i wypróchniałe drzewa stanowią miejsce występowania chronionych i rzadkich gatunków ksylofagów oraz ptaków dziuplastych. W rejonie końca opracowania po prawej stronie trasy zlokalizowany jest park miejski Kępa Potocka do którego przylegają tereny ogródków działkowych. Sam zbiornik Łacha Potocka wokół którego zlokalizowana jest zieleń parkowa stanowi cenne miejsce w kontekście rozrodu płazów oraz chronionych gatunków ważek.

Warianty II i IIB od miejscowości Kiepin do Cmentarza Północnego w Wólce Węglowej przebiegają wzdłuż wschodniej granicy Kampinoskiego Parku Narodowego - kolizja w km 10+900, 12+400-12+560 oraz 13+200-13+460. Tereny pozostające w kolizji z planowaną trasą nie stanowią obszarów cennych przyrodniczo – są to albo obszary parku narodowego znajdujące się poza jego zwartym obszarem stanowiące miejsca związane z infrastrukturą parku (parkingi, drogi dojazdowe itp.), a także fragment sztucznego zadrzewienia (drzewostan nie przekracza 25 lat). Tereny w sąsiedztwie trasy na analizowanym odcinku są zróżnicowane. Występują tu znaczne powierzchnie porzuconych pól, łąk i muraw z roślinnością psammofilną i ruderalną, na których obserwuje się dynamiczne procesy sukcesji wtórnej, konsekwencją czego występujące tu zbiorowiska są trudne do określenia. Często na obszarach nieużytków dominuje nawłóć oraz przymiotno wykluczając całkowicie ze zbiorowisk roślinnych inne rodzime gatunki roślin. W znacznej ilości występują tutaj mniejsze lub większe grupy, skupiny drzew i krzewów pochodzące z samosiewu reprezentujące różne stadia sukcesyjne. Obszary leśne na omawianym odcinku stanowią głównie bory sosnowe. Jedynie w km 11+400–11+550 projektowana droga swą osią przecina niewielki płat zdegradowanego olsu (liczne dzikie wysypiska śmieci i gruzu, ekspansja gatunków obcych zwłaszcza klonu jesionolistnego i fruticetyzacja dna lasu). Na analizowanym

Określenie przebiegu północnego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 w kierunku Gdańska na odcinku Czosnów – Trasa Armii Krajowej w Warszawie, wraz z materiałami do wniosku o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla budowy północnego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 w kierunku Gdańska na odcinku Czosnów – Trasa Armii Krajowej w Warszawie oraz raportem o oddziaływaniu na środowisko

odcinku stwierdzono kilka miejsc siedlisk rozrodu płazów, a zagłębienie terenu w rejonie km 14+500 stanowi miejsce wzmoczonego żerowania nietoperzy. Tereny zadrzewień w sąsiedztwie przebiegu trasy stanowią miejsca cenne w kontekście żerowania chronionych gatunków ptaków. Las sosnowy w rejonie km 14+500–14+800 pełni istotną funkcję korytarza ekologicznego łączącego Kampinoski Park Narodowy z Doliną Wisły (głównie migracja ssaków kopytnych).

Na odcinku Cmentarz Północny w Wólce Węglowej do ul. Księżycowej w Warszawie trasa wariantów II i IIB przebiega na styku obszarów zabudowanych Warszawy z terenami niezabudowanymi, o różnym sposobie wykorzystania. Na odcinku tym zdecydowanie dominuje roślinność ruderalna. Tereny nieużytków z wyspowo występującymi grupami drzew i krzewów pochodzących z samosiewów i budowanych przez gatunki typowe tego rodzaju obszarów. Obszary te charakteryzują się dużym przekształceniem antropogenicznym i niskimi walorami przyrodniczymi. Wariant IIB w km 17+000–17+400 przecina pas zabudowy mieszkaniowo-usługowej. Zieleni wysoka występująca na tym terenie to w zasadzie wyłącznie zieleni komponowana związana z zabudową mieszkaniową, którą tworzą ozdobne gatunki i odmiany roślin powszechnie stosowane na tego rodzaju terenach. Od km 17+400 do km 18+850 Wariant IIB przecina kompleks Lasu Bemowskiego. Fragment lasu przecinany projektowaną trasą stanowi las liściasty w typie łągu jesionowo-olszowego. W drzewostanie dominuje olsza czarna. Na skrajach lasu, w sąsiedztwie omawianego odcinka drogi, występują płaty boru sosnowego z sosną zwyczajną i brzozą brodawkowatą. Na obszarze Lasu Bemowskiego stwierdzono występowanie cennych gatunków ptaków objętych ochroną prawną oraz siedlisk rozrodu płazów wzdłuż cieków i rowów melioracyjnych przecinających obszar leśny. Las Bemowski stanowi również miejsce żerowania ssaków kopytnych oraz ślepią odnogę lokalnego korytarza migracji zwierząt łączącego się bezpośrednio z Kampinoskim Parkiem Narodowym. Wariant II po opuszczeniu Lasu Bemowskiego przebiega częściowo przez teren Lotniska Warszawa Babice i w rejonie skrzyżowania ul. Księżycowej i Melioracyjnej łączy się z przebiegiem wariantu II. Wariant II omija Las Bemowski od strony północno-wschodniej przebiegając przez tereny nieużytków oraz ogródków działkowych w sąsiedztwie Fortu Wawrzyszew. Fosa Fortu Wawrzyszew stanowi siedlisko rozrodu płazów.

Warianty II i IIB od ul. Księżycowej (miejsce styku obu wariantów) do końca opracowania przebiegają przez tereny o charakterze typowo miejskim korytarzem wyznaczonym dla tej trasy w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego. Projektowana droga przecina głównie tereny ogródków działkowych i nieużytków porośniętych głównie gatunkami drzew obcego pochodzenia – robinia akacjowa, klon jesionolistny, dąb czerwony. Jedynie w rejonie końca opracowania Na odcinku przebiegającym przez tereny Instytutu Technicznego Wojsk Lotniczych trasa przecina niewielki obszar leśny. Jego drzewostan zbudowany jest głównie przez sztucznie nasadzone drzewa liściaste. Na terenie tego obszaru leśnego stwierdzono obecność siedliska rozrodu płazów w sztucznym zbiorniku wodnym. Z uwagi na szczelne ogrodzenie terenu oraz lokalizację w obszarze typowo miejskim (obszar leśny dookoła otoczony zabudową wielorodzinną i usługowo-przemysłową) teren ten nie pełni funkcji korytarza migracyjnych fauny.

Zabytki architektoniczne, strefy ochrony konserwatorskiej, stanowiska archeologiczne oraz obiekty o szczególnym znaczeniu kulturowym w pasie inwestycyjnym oraz w bliskim otoczeniu projektowanej drogi

Zgodnie z danymi Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Warszawie i Biura Stołecznego Konserwatora Zabytków oraz w oparciu o Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m. st. Warszawy i wizję terenową stwierdza się, iż w rejonie inwestycji występują obiekty oraz obszary objęte ochroną prawną w świetle ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami. W poniższej tabeli przedstawiono ich wykaz wraz z podaniem odległości od najbliższej położonej krawędzi projektowanych obiektów liniowych.

Lp.	Nazwa obiektu lub obszaru	Odległość od analizowanej inwestycji w zależności od wariantu		
		Wariant I	Wariant II	Wariant IIB
Obszary wpisane do rejestru zabytków				
1	Zespół klasztorny Kamedułów, ul. Dewajtis	ok. 86 m	ok. 3514 m	ok. 3651 m
2	Zespół pałacowo-parkowy Młociny	ok. 94 m	ok. 2892 m	ok. 3262 m
3	Fort II „Wawrzyszew” przy ul. Księżycowej	ok. 3111 m	Kolizja brzegowa w km od 18+325 do 18+575	ok. 21 m
Obiekty i zespoły zabytkowe ujęte w gminnej ewidencji zabytków				
1	Willa "Moja Zosieńka" – ul. Dzierżonowska 12 w Warszawie	ok. 223 m	ok. 2239 m	ok. 2456 m
2	Hotel - ul. Dzierżonowska 9 w Warszawie	ok. 189 m	ok. 2231 m	ok. 2493 m
3	Leśniczówka - ul. Papirusów 1, 3 w Warszawie	ok. 176 m	ok. 2809 m	ok. 3127 m
4	Dom - ul. Radecka 6 w Warszawie	ok. 117 m	ok. 2376 m	ok. 2683 m
5	Dom – ul. Dolna 41 w Łomiankach	ok. 141 m	ok. 1345 m	ok. 1345 m
6	Główny kolektor kanalizacyjny projektu W. i W.H. Lindleyów	Kolizja w km od 19+100 do 19+175	ok. 2435 m	ok. 2990 m
Strefa A ochrony konserwatorskiej – strefa ochrony wszystkich parametrów historycznego układu urbanistycznego				
1	Cmentarz Komunalny Wojskowy	ok. 3476 m	ok. 831 m	ok. 831 m
2	Cmentarz Żołnierzy Włoskich	ok. 301 m	ok. 2710 m	ok. 3283 m

Lp.	Nazwa obiektu lub obszaru	Odległość od analizowanej inwestycji w zależności od wariantu		
		Wariant I	Wariant II	Wariant IIB
Strefa B ochrony konserwatorskiej – strefa ochrony istotnych parametrów historycznego układu urbanistycznego				
1	Miasto – ogród Młociny	Kolizja brzegowa w km od 15+800 do 16+500	ok. 1681 m	ok. 1681 m
2	Park Młociński	Kolizja brzegowa w km od 14+650 do 16+425	ok. 2251 m	ok. 2251 m
3	Wał przyfortowy Bema – Zespół Sportowy CWKS Legia	ok. 3362 m	ok. 546 m	ok. 546 m
4	Cmentarz Wawrzyszewski na Wólczyskiej	ok. 2431 m	ok. 739 m	ok. 773 m
Strefa C ochrony konserwatorskiej – strefa ochrony wybranych parametrów historycznego układu urbanistycznego				
1	Koło – Wystawa BGK	ok. 4956 m	ok. 286 m	ok. 286 m
2	Fort I (Bielany)	Kolizja brzegowa w km od 18+135 do 18+300	ok. 2827 m	ok. 3253 m
3	Zespół Kozielska – koszary Kozaków Dońskich	ok. 3830 m	ok. 897 m	ok. 897 m
4	Zespół sportowy – wał przyfortowy Bema (część)	ok. 3450 m	ok. 809 m	ok. 809 m
Strefa E ochrony konserwatorskiej – strefa ochrony otoczenia i ekspozycji zabytku				
1	Zespół Klasztorny Kamedułów - otoczenie	Bezpośrednie sąsiedztwo w km od 19+150 do 19+580	ok. 3521 m	ok. 3545 m
2	Fort I (Bielany) – otoczenie	Kolizja brzegowa w km od 17+600 do 18+300	ok. 2719 m	ok. 3076 m
3	Fort II (Wawrzyszew, Chomiczówka) - otoczenie	ok. 3524 m	ok. 260 m	Kolizja w km od 19+300 do 19+320
4	Fort P (Parysów, Bema, Powązki) - otoczenie	ok. 3949 m	Kolizja brzegowa w km od 21+340 do ok. 21+400	Kolizja brzegowa w km od 21+960 do 22+020
Strefa L ochrony konserwatorskiej – strefa ochrony liniowych parametrów historycznego układu urbanistycznego				
1	strefa ochrony liniowych parametrów historycznego układu urbanistycznego	Kolizja brzegowa w km od ok. 16+890 do ok. 16+905	ok. 2692 m	ok. 3086 m
2	strefa ochrony liniowych parametrów historycznego układu urbanistycznego	ok. 152 m	ok. 3205 m	ok. 3503 m
3	strefa ochrony liniowych parametrów historycznego układu urbanistycznego	Kolizja brzegowa w km od ok. 20+250 do ok. 20+350	ok. 2937 m	ok. 3205 m
Stanowiska archeologiczne				
1	AZP 53-64/9, 15, 17, 19.24,26,28,32,37,40,43	Kolizja brzegowa w km od 1+600 do 1+900 oraz w km od 2+050 do 2+110	Kolizja brzegowa w km od 1+600 do 1+900 oraz w km od 2+050 do 2+110	Kolizja brzegowa w km od 1+600 do 1+900 oraz w km od 2+050 do 2+110
2	AZP 53-64/20	ok. 147 m	ok. 147 m	ok. 147 m
3	AZP 53-64/38	Kolizja brzegowa w km od 2+800 do 2+830	Kolizja brzegowa w km od 2+800 do 2+830	Kolizja brzegowa w km od 2+800 do 2+830
4	AZP 53-64/2	ok. 208 m	ok. 146 m	ok. 117 m
5	AZP 54-65/15	ok. 279 m	ok. 149 m	ok. 149 m
6	AZP 55-65/6	Kolizja z węzłem Brukowa w km od 13+575 do 13+600	ok. 1988 m	ok. 1988 m
7	AZP 55-65/15	ok. 3060 m	ok. 166 m	ok. 597 m
8	AZP 55-65/16	ok. 2460 m	ok. 8 m	ok. 132 m
9	AZP 55-65/26	ok. 2234 m	ok. 28 m	ok. 28 m
10	AZP 56-65/27	ok. 2488 m	ok. 539 m	ok. 1021 m

Dodatkowo zgodnie ze Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m. st. Warszawy wariant I w km od ok. 16+300 do ok. 20+400 pozostaje w kolizji ze strefą ochrony krajobrazu kulturowego, która obejmuje obszar Skarpy Warszawskiej, stanowiący przestrzeń historycznie ukształtowaną przez działalność człowieka, łączącą cenne wartości przyrodnicze i kulturowe.

W obszarze planowanej inwestycji występują również obiekty o szczególnym znaczeniu kulturowym oraz

mające charakter kultu religijnego (kapliczki, krzyże przydrożne, pomniki oraz mogiły), których położenie ustalono na podstawie przeprowadzonej wizji terenowej. W poniższej tabeli przedstawiono wykaz obiektów kultu religijnego. Informacje na temat obiektów, obszarów lub stref, objętych ochroną prawną przedstawiono w rozdziale IV.3.

Lp.	Nazwa obiektu	Odległość od analizowanej inwestycji w zależności od wariantu		
		Wariant I	Wariant II	Wariant IIB
Pomniki i mogiły				
1	Pomnik	Kolizja w km ok. 16+625	ok. 2609 m	ok. 2951 m
2	Mogiła	ok. 2484 m	ok. 36 m	ok. 36 m
Kapliczki i krzyże przydrożne				
1	Kapliczka	ok. 122 m	ok. 122 m	ok. 43 m
2	Krzyż przydrożny	Kolizja w km ok. 1+550	Kolizja w km ok. 1+550	Kolizja w km ok. 1+550
3	Krzyż przydrożny	Kolizja w km ok. 1+550	Kolizja w km ok. 1+550	Kolizja w km ok. 1+550
4	Krzyż przydrożny	Kolizja w km ok. 3+750	Kolizja w km ok. 3+750	Kolizja w km ok. 3+750
5	Krzyż przydrożny	Kolizja w km ok. 7+750	Kolizja w km ok. 7+750	Kolizja w km ok. 7+750
6	Krzyż przydrożny	Kolizja w km ok. 9+500	Kolizja w km ok. 9+500	Kolizja w km ok. 9+500
7	Krzyż przydrożny	Kolizja w km ok. 12+100	ok. 942 m	ok. 942 m
8	Krzyż przydrożny	ok. 577 m	Bezpośrednie sąsiedztwo w km ok. 11+700	Bezpośrednie sąsiedztwo w km ok. 11+700
9	Kapliczka	Kolizja w km ok. 13+550	ok. 1920 m	ok. 1920 m
10	Kapliczka	ok. 65 m	ok. 2189 m	ok. 2189 m
11	Kapliczka	ok. 75 m	ok. 2221 m	ok. 2221 m
12	Kapliczka	Kolizja w km ok. 14+575	ok. 2245 m	ok. 2245 m
13	Kapliczka	Kolizja w km 16+725	ok. 2695 m	ok. 3050 m
14	Krzyż	ok. 607 m	ok. 3618 m	ok. 4055 m
15	Krzyż przydrożny	ok. 2730 m	Kolizja w km ok. 15+980	Kolizja w km ok. 15+950
16	Kapliczka	ok. 2564 m	ok. 15 m	ok. 600 m
17	Kapliczka	ok. 3736 m	ok. 844 m	Kolizja w km ok. 17+190
18	Krzyż przydrożny	ok. 2455 m	ok. 954 m	ok. 1086 m
19	Kapliczka	ok. 3518 m	ok. 121 m	ok. 180 m

IV.3. Obiekty i obszary chronione oraz ich odległości od planowanego przedsięwzięcia

Na podstawie dokumentacji planistycznej oraz wizji terenowej zidentyfikowano zespół obiektów i obszarów objętych ochroną w świetle ustawy o ochronie przyrody z dnia 16 kwietnia 2004 r., które zlokalizowane są w rejonie inwestycji. W poniższej tabeli przedstawiono ich wykaz wraz z podaniem odległości od najbliższej położonej krawędzi projektowanych obiektów liniowych.

Wykaz obiektów i obszarów objętych ochroną

Nazwa obszaru/obiektu	Odległość od wariantu [km]		
	Wariant I	Wariant II	Wariant IIB
Parki narodowe			
Kampinoski Park Narodowy	Kolizja w km 10+450-10+625	Kolizja w km 10+900, 12+400-12+560 oraz 13+200-13+460	Kolizja w km 10+900, 12+400-12+560 oraz 13+200-13+460
Parki krajobrazowe			
Mazowiecki Park Krajobrazowy	12,5	15,5	15,5
Rezerваты przyrody			
Jezioro Kiełpińskie	1,3	1,3	1,3
Kalinowa Łąka	5,7	2,7	1,5
Kępy Kazuńskie	1,4	1,4	1,4
Las Bielański	Kolizja brzegowa w km w km 18+435-18+985	3,2	3
Ławice Kiełpińskie	1,2	3,3	3,3
Łosiowe Błota	6,2	3	2
Użytki ekologiczne			

Przy Lesie Młocińskim	0,25	3	3,2
Stanowiska dokumentacyjne			
Przedstawiona do analizy inwestycja nie koliduje z formą ochrony przyrody, jaką jest stanowisko dokumentacyjne oraz nie leży w jej bezpośrednim sąsiedztwie. W obrębie miasta Warszawa oraz na terenie gmin Łomianki, Izabelin i Czostnów nie wyznaczono tego typu form ochrony przyrody. Ze względu na niewielką powierzchnię stanowisk dokumentacyjnych oraz znaczne oddalenie tego typu obszarów od terenu inwestycyjnego wyklucza się jakiegokolwiek oddziaływania analizowanej inwestycji na tę formę ochrony przyrody.			
Zespoły przyrodniczo-krajobrazowe			
Dęby Młocińskie	0,38	2,2	2,3
Olszyna	2,4	2,2	1,7
Obszary Chronionego Krajobrazu			
Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu	Kolizja w km 0+000-8+980, 14+335-14+640, 18+110-21+000	Kolizja w km 0+000-8+980, 10+800-13+250, 13+940-14+930	Kolizja w km 0+000-8+980, 10+800-13+250, 13+940-14+930, 14+400-18+815
Obszary Natura 2000			
OSO i SOO PLC140001 Puszcza Kampinoska	Kolizja w km 10+450-10+625	Kolizja w km 13+200-13+460	Kolizja w km 13+200-13+460
OSO PLB140004 Dolina Środkowej Wisły	Kolizja oraz bezpośrednie sąsiedztwo w km w km 17+800-20+720	0,62 km	0,62 km
SOO PLH140020 Forty Modlińskie	0,43 km	0,43 km	0,43 km
SOO PLH140029 Kampinoska Dolina Wisły	1 km	1 km	1 km
SOO PLH140041 Las Bielański	Kolizja oraz bezpośrednie sąsiedztwo w km w km 18+500-19+035	ok. 3 km	ok. 3 km
SOO PLH140048 Łąki Kazuńskie	1,7 km	1,7 km	1,7 km
Pomniki przyrody			
Dąb szypułkowy - Łomianki ul. Dolna 20	325 m	17 m	ok. 64 m od krawędzi drogi zbiorczej nr 18 dla Wariantu I
Dąb szypułkowy - Dąbrowa (gm. Łomianki) przy ul. Sierakowskiej	365 m	18 m	ok. 171 m od krawędzi drogi dla Wariantu I
Grupa drzew: Platan klonolistny (2 sztuki) oraz Klon zwyczajny -Warszawa-Bielany ul. Dewajtis 3	285-355 m	16-25 m	ok. 80 m od krawędzi drogi dla Wariantu II i IIB
Topola czarna – Warszawa-Bielany ul. Gwiazdzista 50a	550 m	22 m	ok. 440 m od krawędzi drogi dla Wariantu I
Grab pospolity (2 sztuki) – Warszawa-Bemowo Fort Bema	170-215	16-18	ok. 1390 m od krawędzi drogi dla Wariantu II i IIB

IV.4. Walory krajobrazowe i rekreacyjne

Otoczenie obszaru inwestycyjnego stanowią zarówno tereny miejskie jak i podmiejskie. Planowana inwestycja po części zlokalizowana jest także w obszarze o krajobrazie naturalno-kulturowym i zblizonym do naturalnego. Tereny te pełnią funkcję rekreacyjną dla mieszkańców Warszawy oraz miejscowości, które z nią graniczą. Takie tereny o charakterze kulturowym pełnią ważne funkcje rekreacyjno-wypoczynkowe. W obszarze oddziaływania inwestycji występują liczne piesze szlaki turystyczne oraz ścieżki rowerowe. Zdecydowana większość z nich znajduje się na terenie miasta Warszawa, w szczególności wzdłuż istniejącej DK7 na odcinku Las Młociński – trasa Armii

Krajowej oraz w rejonie Kampinoskiego Parku Narodowego, Lasu Bemowo, Lasu Bielańskiego oraz Parku Młocińskiego. Na obszarze m. st. Warszawa liczne są też ogródki działkowe, popularnie wykorzystywane przez mieszkańców jako miejsca wypoczynku. Lasy miejskie Warszawy rozmieszczone na obrzeżach miasta pełnią ważną rolę w kształtowaniu i zachowaniu środowiska naturalnego na tym obszarze. Ww. lasy pełnią funkcję ochronną gleb i wód, mają również wpływ na mikroklimat stolicy. Poniżej przedstawiono krótki opis najważniejszych obszarów zlokalizowanych w pobliżu inwestycji pełniących szczególną funkcję rekreacyjno-wypoczynkową.

Las Bielański zlokalizowany jest w północno-zachodniej części miasta, na warszawsko-błońskim tarasie Wisły. Jego powierzchnia wynosi 151,82 ha, w tym 130,07 ha stanowi rezerwat przyrody będący pod ochroną. Las Bielański należy do jednych z najciekawszych obiektów w Warszawie pod względem walorów przyrodniczych, historycznych, kulturowych i rekreacyjnych. Walory omawianego obszaru można podzielić na ścieżkę przyrodniczą, która składa się z 12 przystanków. Dodatkowo walorów rekreacyjnych temu miejscu dodają oznakowane ścieżki rowerowe licznie występujące na terenie lasu.

Las Bemowo położony jest w obrębie dwóch dzielnic Warszawy – Bemowo i Bielany oraz na terenie gminy Stare Babice. Ze względu na występowanie bagien i mokradeł wiele fragmentów lasu jest niedostępnych dla człowieka. Z uwagi na cenne obiekty przyrodnicze na terenie lasu utworzono dwa rezerваты przyrody: „Łosiowe Błota” oraz „Kalinowa Łąka”. Mając na uwadze potrzeby turystyczno-wypoczynkowe na terenie lasu utworzono ścieżkę przyrodniczo-dydaktyczną. Ponadto znajduje się tutaj ścieżka zdrowia przy ulicy Decowskiego.

Las Młociński (zwany także Lasem Nowa Warszawa) zlokalizowany jest w północnej części miasta, w dzielnicy Bielany, po prawej stronie istniejącej DK7. Omawiany las leży w otulinie Kampinoskiego Parku Narodowego i jest częścią korytarza ekologicznego łączącego Puszcę Kampinoską z Doliną Środkowej Wisły. Las Młociński jako element zielonego pierścienia wokół Warszawy odgrywa istotną rolę w zapewnieniu mieszkańcom stolicy terenów rekreacyjno-wypoczynkowych, ma również swój udział w napowietrzaniu miasta.

Park Młociński (zwany także Lasem Młociny) usytuowany jest w dzielnicy Bielany, pomiędzy ulicami Papirusów, Pułkową, Dziwożony (Parkową po stronie Łomianek) i lewym brzegiem Wisły. Podobnie jak Las Młociński, omawiany Park Młociński leży w otulinie Kampinoskiego Parku Narodowego i jest częścią korytarza ekologicznego. Park oprócz roli w kształtowaniu i zachowaniu środowiska naturalnego na obszarze miasta, zapewnia mieszkańcom Warszawy i okolic teren rekreacyjno-wypoczynkowy, mający również funkcje edukacyjne (na omawianym terenie istnieje ścieżka edukacyjna). Na terenie kompleksu znajduje się duża polana rekreacyjna z ogólnie dostępnymi paleniskami oraz placem zabaw dla dzieci. Znajdują się tu również szlaki spacerowe oraz ścieżki rowerowe. W północnej części parku powstała również ścieżka zdrowia z urządzeniami służącymi do czynnego uprawiania sportu.

Park Kępa Potocka zlokalizowany jest na granicy dwóch dzielnic Bielany i Żoliborza. Centralnym elementem parku jest zbiornik wodny zakończony niewielkim rozlewiskiem z wyspą topolową. Wokół zbiornika wytyczono alejki dla pieszych oraz ścieżki rowerowe. Dodatkowo na terenie parku znajduje się plac zabaw dla dzieci. Walory rekreacyjno-wypoczynkowe tego miejsca powodują, że jest ono licznie odwiedzane przez mieszkańców Warszawy.

IV.5. Warunki geologiczne i górnicze terenu

Pod względem geologicznym, projektowana droga położona jest w północno-wschodniej części struktury mezozoiczo-kenozoicznej niecki brzeżnej (niecki warszawskiej) - strefy synklinalnej, obrzeżającej od wschodu antyklinorium pomorsko-kujawskie. W obrębie tej strefy, w rejonie lokalizacji projektowanej drogi, starsze, mezozoiczne podłoże zbudowane z utworów górnokredowych, stanowi strukturę obniżoną, wypełnioną utworami kenozoicznymi poszczególnych ogniw trzeciorzędu i czwartorzędu.

Przeprowadzone prace geologiczne udokumentowały występowanie serii piasków wodnolodowcowych i rzecznych zlodowacenia północnego na odcinku od 0 do około 15 km trasy. Osady te tworzą ciągłą, dominującą warstwę na tym obszarze. Do głębokości rozpoznania spągu serii piasków nie przewiercono.

Projektowana droga (trzy warianty), przebiegać będzie zasadniczo przez następujące formy geologiczno-morfologiczne podłoża:

- mady lekkie i średnie tarasu nadzalewowego, kampinoskiego (holocen);
- piaski (z domieszką żwirów) wodnolodowcowe i rzeczne tarasów: nadzalewowego - kampinoskiego i erozyjno-akumulacyjnego - warszawsko-błońskiego (plejstocen);
- pokrywy morenowe (fragmentaryczne), w obrębie tarasu warszawsko-błońskiego (plejstocen - zlodowacenie środkowopolskie);
- piaski wodnolodowcowe plejstoceńskie i preglacjalne - nierozdzielone - w obrębie części tunelowej.

Lokalnie, w rejonach zurbanizowanych i w zbliżeniu do ciągów komunikacyjnych, występują pokrywy gruntów nasypowych w postaci mieszaniny gruntów naturalnych i antropogenicznych, o zróżnicowanej miąższości, maksymalnie do około 6 m, średnio nie ok. 2 m.

Szczegółowe uwarunkowania geologiczne przedstawiono w Części B Studium Geologiczno - inżynierskie opracowania. Obszar terenu objęty analizą nie znajduje się w granicach terenów górniczych.

V. Projektowane zagospodarowanie terenu

V.1. Obiekty drogowe – informacje ogólne

Przedsięwzięcie zakłada budowę dwujezdniowej drogi klasy „S” o prędkości projektowej $V_p=100\text{km/h}$ oraz prędkości miarodajnej $V_m=110\text{km/h}$ i obciążeniu ruchem KR6.

Długość projektowanego odcinka dla poszczególnych wariantów różni się nieznacznie jednak wynosi od 21 do

22,7 km.

Na analizowanym odcinku trzech wariantów znajdują się: jedna droga krajowa (wariant I, II, IIB), dwie drogi wojewódzkie dla wariantu II i IIB, jedna droga wojewódzka (dla wariantu I) oraz drogi powiatowe i gminne. Droga klasy „S” z definicji nie powinna mieć powiązań z drogami nie niższej klasy niż G (wyjątkowo klasy Z). Część z istniejących dróg zostanie przecięta a co za tym idzie przerwane zostaną lokalne połączenia komunikacyjne. Połączenia z siecią dróg istniejących zostaną zrealizowane poprzez węzły drogowe.

Parametry podstawowe:

- Klasa drogi..... S
- prędkość projektowa..... 100 km/h
- prędkość miarodajna..... 110 km/h
- kategoria ruchu..... KR6
- wysokość skrajni..... min. 4,70 m

Plan sytuacyjny:

- minimalne promienie łuków poziomych..... 1000 m
- maksymalne pochylenie poprzeczne na łuku5,0 %
- wymagana odległość między węzłami (teren niezabudowany)..... 5000 m
- wymagana odległość między węzłami (teren zabudowy)..... 3000 m
- dopuszczalna wyjątkowo odległość między węzłami (teren niezabudowany)..... 3000 m
- dopuszczalna wyjątkowo odległość między węzłami (teren zabudowy)..... 1500 m

dla wariantu I

- maksymalne pochylenie poprzeczne na łuku..... 5,0 %
- najmniejsza odległość między węzłami „Kiełpin” a (możliwość dobudowy razem z Trasą Legionowską) „Łomianki”..... 700 m

dla wariantu II

- maksymalne pochylenie poprzeczne na łuku4,5 %
- najmniejsza odległość między węzłami „Wólka Węglowa” a „Janickiego”.....997 m

dla wariantu IIB

- maksymalne pochylenie poprzeczne na łuku5,0 %
- najmniejsza odległość między węzłami „Sadowa” a „Kolejowa”..... 2400 m

Przekrój podłużny:

wariant I

- maksymalne pochylenia niwelety..... 3,4 %
- minimalne pochylenie niwelety..... 0,3 %
- minimalne promienie łuków pionowych wklęsłych..... 6000 m
- minimalne promienie łuków pionowych wypukłych..... 10500 m

wariant II

- maksymalne pochylenia niwelety..... 4,0 %
- minimalne pochylenie niwelety..... 0,3 %
- minimalne promienie łuków pionowych wklęsłych..... 6000 m
- minimalne promienie łuków pionowych wypukłych..... 9500 m

wariant IIB

- maksymalne pochylenia niwelety..... 3,0 %
- minimalne pochylenie niwelety..... 0,3 %
- minimalne promienie łuków pionowych wklęsłych..... 5000 m
- minimalne promienie łuków pionowych wypukłych..... 9500 m

Przekrój normalny odcinek główny:

- ilość jezdni..... 2
- ilość pasów ruchu.....3 (lokalnie 4)
- szerokość pasa ruchu..... 3,50 m
- pochylenie jezdni na prostej..... daszkowe 2,5 %
- minimalna szerokość pobocza gruntowego..... 0,75 m
- szerokość pasa awaryjnego.....2,50 m
- szerokość pasa dzielącego..... 5,00 m
- minimalne pochylenie skarp..... 1:1,5

V.2. Trasy drogowe - ogólna charakterystyka wariantów.

Analizowane są 3 warianty.

Wariant nr I

Długość 21,0 km (w tym odcinek po istniejącej Wisłostradzie około 3,4km), jest wariantem wykorzystującym istniejącą infrastrukturę drogową i jego realizacja polegałaby na dostosowaniu parametrów istniejącego wylotu drogi krajowej nr 7 z Warszawy w kierunku Gdańska oraz odcinka Wisłostrady między Trasą Mostu Północnego a Trasą Armii Krajowej do parametrów drogi ekspresowej.

Powiązania z istniejącym układem drogowym w węzłach: projektowanych - „Czosnów”, „Palmiry”, „Kielpin”, „Łomianki” (możliwość dobudowy razem z planowaną Trasą Legionowską), przebudowa węzła „Brukowa”, „Wóycickiego”, przebudowa węzła „Most Północny” (połączenie z Trasą Mostu Północnego) oraz przebudowa węzła „Gwiazdista”

Uwarunkowania realizacyjne: przejście przez tereny ścisłej zabudowy mieszkaniowej: gminy Łomianki oraz Dzielnice Warszawy Bielany. Dostosowanie drogi DK7 do parametrów drogi ekspresowej S o przekroju 2x3 wiąże się z koniecznością wykonania dużej liczby wyburzeń w pierwszej linii zabudowy, szczególnie w gminie Łomianki, w mieście tym występują miejsca konfliktów społecznych z mieszkańcami. W dzielnicy Bielany droga S7 przecina Las Młociński.

Na całym odcinku droga ekspresowa prowadzona jest istniejącym śladem drogi krajowej nr 7. Droga poszerzona jest do przekroju 2x3 pasy ruchu w każdym kierunku plus pasy awaryjne. Równoległe do projektowanej drogi ekspresowej poprowadzono drogi o szerokości 5,0 – 7,0m dla obsługi przyległego terenu. Na odcinku od Węzła „Czosnów” do węzła „Kielpin”, dla powiązania terenów po obu stronach drogi ekspresowej S7 oprócz węzłów przewidziano także przejazdy:

- w km 0+277,55 węzeł „Czosnów” droga powiatowa (kl. Z)
- w km 1+546,93 na ciągu ulic Parkowa - Cicha (kl. Z)
- w km 3+765,21 węzeł „Palmiry w ciągu ul. Kusocińskiego (kl. Z)
- w km 4+651,38 na ciągu ul. Wiśniowa - DW-639 (kl. G)
- w km 5+739,00 w ciągu ul. Nadwiślańska (kl. Z)
- w km 7+803,36 w ciągu ul. Turystycznej (kl. Z)

Wzdłuż tych przejazdów przewidziano prowadzenie ciągów pieszych i pieszo-rowerowych.

Dla lepszej obsługi obszaru w zakresie ruchu pieszego zaprojektowano kładki dla pieszych:

- w km 2+700,00; 6+563; 8+700;

Na odcinku tym przewidziano rezerwę terenową na infrastrukturę na MOPII - w rejonie km 5+550 i km 5+850 MOP-y powstaną na bazie istniejących stacji benzynowych, przewidziano także rezerwę terenową na Obwód Utrzymania Drogi, który zlokalizowany jest w okolicach węzła „Czosnów” km 0+350,00.

Dalej droga S7 od km 9+475,14 do km 10+750,00 prowadzona jest po wiadukcie na odcinku tym zaprojektowano zespół dwóch węzłów:

- w miejscu skrzyżowaniem ul. M. Konopnickiej i ul. Graniczki, zaprojektowano węzeł drogowy typu WB „Kielpin”, zapewniający obsługę komunikacyjną przyległego terenu gminy Łomianki.
- węzeł typ WA „Łomianki”, który nie jest przedmiotem niniejszego opracowania. Jest tylko propozycją wykonania w przyszłości bezkolizyjnego włączenia przewidzianej w tym miejscu „Trasy Legionowskiej” z wrysowaną w celu rezerwą miejsca na to włączenie.

Wjazd i wyjazd z jezdni głównej drogi S7 w obrębie tych dwóch węzłów odbywał się będzie poprzez wspólne jezdnie zbierająco-rozprowadzające. Na etapie niniejszego opracowania zaprojektowano węzeł „Kielpin” i dwie jezdnie zbierająco-rozprowadzające w sposób umożliwiający w przyszłości podpięcie węzła „Łomianki” bez robót straconych.

Na dalszym odcinku w centrum gminy Łomianki występuje skrzyżowanie z ul. Wiślaną, Ulica ta przebiegać będzie pod drogą ekspresową S7, która na tym odcinku od km 12+083,09 do km 12+690,09 przebiega po wiadukcie. Ul. Wiślana będzie tworzyć skrzyżowania z drogami obsługującymi biegnącymi równoległe po obu stronach S7. Dla lepszej obsługi tego obszaru w zakresie ruchu pieszego zaprojektowano chodniki w ciągu: ul. Wiślanej, dróg obsługujących, jak również dwa poprzeczne chodniki przy przyczółkach wiaduktu pod S7.

W gminie Łomianki na przecięciu się drogi S7 z ul. Brukową, zlokalizowany jest węzeł drogowy typu WB o nazwie „Brukowa”. Węzeł Brukowa został zaprojektowany z największym możliwym wykorzystaniem istniejącego zagospodarowania terenu tj. geometria węzła i zasady organizacji ruchu na węzle pozostały bez zmian. Niemniej jednak poszerzenie jezdni głównej do trzech pasów ruchu w każdym kierunku, oraz dopasowanie parametrów technicznych do drogi klasy „S” generuje potrzebę przebudowy wiaduktu w ciągu DK7, łącznic wjazdowych i wyjazdowych, skrzyżowania z wyspą centralną pod S7 oraz fragmentów dróg dojazdowych za ekranami akustycznymi na łącznicach.

Na granicy Łomianek i dzielnicy Miasta Stołecznego Warszawy Bielany w miejscowości Buraków w km 14+381,18, zaprojektowano kładkę dla pieszych. Kładka ta jest niezbędna do skomunikowania dwóch zatok autobusowych, po prawej i lewej stronie S7 przy zbiorczych drogach obsługujących, jak również umożliwia komunikację pieszą mieszkańców Burakowa z supermarkietem zlokalizowanym po prawej stronie S7, dalej w dzielnicy Bielany w rejonie Młocin droga DK7 przecina Las Młociński. W km 15+210 projektowanej S7 znajduje się Kanał Młociński. Tuż za Kanałem Młocińskim zaprojektowano duże dolne przejście dla zwierząt o szerokości min. 100m i wysokości w świetle 5.0m. W rejonie tym zlokalizowane jest skrzyżowanie „typu T”, drogi DK7 z ul. Kazimierz Wóycickiego. W miejscu skrzyżowania ul. Wóycickiego z drogą DK7 zaprojektowano węzeł drogowy typu WB „Wóycickiego”.

Kolejnym skrzyżowaniem na przedmiotowym odcinku jest skrzyżowanie drogi DK7 z drogą gminną klasy L, ulicą Dzierżoniewską. W miejscu tego skrzyżowania ul. Dzierżoniewską podłączona zostanie do projektowanej drogi zbiorczej równoległej do S7. Wjazd na drogę S7 z ul. Dzierżoniewskiej możliwy będzie poprzez węzeł Wóycickiego. W odległości 60 m od skrzyżowania z ul. Dzierżoniewską na lewej stronie S7 zaprojektowano zjazd publiczny z równoległej drogi zbiorczej, umożliwiający dojazd do ulicy Papiusów.

W kilometrze 16+450,00 zaprojektowano przejazd ciągu pieszo rowerowego pod drogą S7. Przejazd ten umożliwia komunikację pieszo rowerową mieszkańcom Bielany z Parkiem Leśnym Młociny.

Następnym skrzyżowaniem jest przecięcie drogi DK7 z ulicami Heroldów i Muzealną. Ulice Heroldów i Muzealna zostanie włączona do projektowanych dróg zbiorczych równoległej do jezdni głównej. Wjazd na drogę S7 z tych ulic

możliwy będzie poprzez drogi zbiorczą i węzeł Wóycickiego.

W dzielnicy Miasta Stołecznego Warszawa o nazwie Bielany na przecięciu się drogi DK7 z ul. Marii Skłodowskiej Curie, oraz drogi wojewódzkiej nr 637 ul. Marymonckiej z ul. Marii Skłodowskiej Curie, funkcjonuje zespół węzłów składający się z dwóch węzłów tj: węzła typu WA na przecięciu DK7 z ul. Marii Skłodowskiej Curie, oraz Węzła typu WB na przecięciu ulic Marymonckiej i Marii Skłodowskiej Curie. W układzie tym dodatkowo wykonane są łącznice umożliwiające komunikacje między DK7 a ulicą Marymoncka. Wyżej wymienione połączenie układu komunikacyjnego jest węzłem o nazwie „Most Północny”. W sytuacji projektowanej układ geometryczny węzła pozostał bez zmian natomiast dopasowano rodzaje i geometrie łącznic do parametrów technicznych wymaganych dla drogi klasy S oraz przewidywanym natężeniu ruchu. Węzeł ten został zaprojektowany z możliwie największym wykorzystaniem istniejącego zagospodarowania terenu. Łącznice po wyprowadzeniu ich z poszerzonej do 2x3 pasy jezdni głównej zostały dowiązane do stanu istniejącego.

W odległości 250m za węzłem znajduje się kładka przeprowadzająca ciąg pieszo-rowerowy nad drogą DK7. Z uwagi na poszerzenie się korpusu drogi w obrębie łącznicy LO2L kładka to również została przeprojektowana.

Od kilometra 18+400 do 19+224 projektowana droga ekspresowa, przebiega po wiadukcie. W km 18+750 zaprojektowano duże przejście dla zwierząt dołem.

W km 19+850 projektowanej drogi ekspresowej znajduje się zwirownia.

Ostatnim węzłem drogowym na rozpatrywanym odcinku drogi jest węzeł „Gwiazdista”. Jest to węzeł typu WB. Przebudowa węzła została zaprojektowana z możliwie największym wykorzystaniem istniejącego zagospodarowania terenu. Po lewej stronie drogi S7 od km 19+650 do 20+400 zaprojektowano jezdnię zbierająco-rozprowadzającą w celu zapewnienia obsługi komunikacyjnej istniejącej zwirowni. Z prawej strony DK7 w obrębie węzła zlokalizowana jest pętla autobusowa z wydzielonymi przystankami i zatokami do postoju autobusów. Pętla ta została zaprojektowana jako „ślepa” z możliwością zawrócenia pojazdu na końcu. Wjazd i wyjazd z pętli zaprojektowano od strony ul Gwiazdzystej.

Trasa w planie zaprojektowana została przy pomocy prostych i łuków poziomych z krzywymi przejściowymi. Na trasie występują łuki poziome o promieniach R=1000-3700m. Przebieg trasy i promienie łuków są zgodne z warunkami technicznymi, które gwarantują widoczność na zatrzymanie dla prędkości miarodajnej 110km/h.

Środkowy pas dzielący powinien mieć zapewnione przejazdy awaryjne na jezdnię przeznaczoną dla przeciwnego kierunku ruchu, lokalizacje przejazdów przedstawiono na rysunkach planu sytuacyjnego.

Z uwagi na to iż niniejszy etap projektowy jakim jest Studium techniczno – ekonomiczno - środowiskowe zaprojektowane rozwiązania skrzyżowań dróg na etapie szczegółowego opracowania geometrii mogą zostać przeprojektowane na inny rodzaj skrzyżowań np. rondo, itp..

Wariant II

Długość 22,1 km jest wariantem zapisanym od wielu lat w różnych dokumentach planistycznych, w tym Miejscowych Planach Zagospodarowania Przestrzennego i Studiach Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miast i Gmin przez które prowadzi projektowana droga ekspresowa S7 z uwzględnieniem aktualnych uwarunkowań powiązań komunikacyjnych.

Powiązania z istniejącym układem drogowym w projektowanych węzłach: „Czosnów”, „Palmiry”, „Sadowa” oraz „Kolejowa”, „Wólka Węglowa”, „Janickiego” (połączenie z Trasą Mostu Północnego), „Gen. Maczka” i dalej do węzła „NS” (połączenie z Trasą Armii Krajowej – S8).

Uwarunkowania realizacyjne: przejście przez tereny zabudowy mieszkaniowej Wólki Węglowej (rejon Cmentarza Północnego), Chomiczówki i Bemowa oraz w rejonie węzłów Kolejowa - Kielpin (Łomianki), które są miejscami konfliktów społecznych z mieszkańcami Przejście skrajem Kampinoskiego Parku Narodowego (gm. Izabelin). Przebieg trasy na terenie Warszawy w „korytarzu” zarezerwowanym w archiwalnych dokumentach planistycznych i studiach uwarunkowań i planach zagospodarowania przestrzennego dla Trasy NS; wariant ten biegnie wzdłuż wschodniej granicy Kampinoskiego Parku Narodowego naruszając jego granice na odcinku ok. 150 m, w rejonie Łuża (w pobliżu ul. Kampinoskiej i ul. Wiślanej w Dąbrowie Leśnej).

Na odcinku Czosnów – Kielpin (rejon przecięcia drogi ekspresowej z ul. M. Konopnickiej) droga ekspresowa prowadzona jest istniejącym śladem drogi krajowej nr 7. Droga poszerzona jest do przekroju 2x3 pasy ruchu w każdym kierunku plus pasy awaryjne. Równoległe do projektowanej drogi ekspresowej poprowadzono drogi o szerokości 5,0 – 7,0m dla obsługi przyległego terenu. Dla powiązania terenów po obu stronach drogi ekspresowej S7 oprócz węzłów przewidziano także przejazdy:

- w km 0+277,55 węzeł „Czosnów” droga powiatowa (kl. Z)
- w km 1+546,93 na ciągu ulic Parkowa - Cicha (kl. Z)
- w km 3+765,21 węzeł „Palmiry w ciągu ul. Kusocińskiego (kl. Z)
- w km 4+651,38 na ciągu ul. Wiśniowa - DW-639 (kl. G)
- w km 5+739,00 w ciągu ul. Nadwiślańska (kl. Z)
- w km 7+803,36 w ciągu ul. Turystycznej (kl. Z)

Z wyjątkiem węzła „Sadowa” wzdłuż tych przejazdów przewidziano prowadzenie ciągów pieszych i pieszo-rowerowych.

Dla lepszej obsługi obszaru w zakresie ruchu pieszego zaprojektowano kładki dla pieszych:

- w km 2+700,00; 6+491,00; 8+700

Na odcinku tym przewidziano rezerwę terenową na infrastrukturę na MOP-II - w rejonie km 5+550 i km 5+850 MOP-y powstaną na bazie istniejących stacji benzynowych, przewidziano także rezerwę terenową na Obwód Utrzymania Drogi, który zlokalizowany jest w okolicach węzła „Czosnów” km 0+350,00.

Dalej droga, za przecięciem się drogi ekspresowej S7 z drogą poprzeczną km 9+881,78 (ul. Warszawska, ul. Konopnickiej), odchodzi od istniejącego śladu ul. Kolejowej i tworzy z nią węzeł „Kolejowa” w km 10+600. Na dalszym odcinku droga ekspresowa S7 za węzłem „Kolejowa” w kierunku Kanału Młocińskiego projektowana jest w nasypie, gdzie została poprowadzona nad ulicami:

- w km 11+743,00 ul. Sierakowskiej (kl. L)
- w km 14+958,31 ul. Estrady (kl. Z)

Na odcinku od węzła „Kolejowa” do węzła „Wólka Węglowa” zlokalizowane jest:

- w km 12+404,29 przejście dla pieszych i rowerzystów – istniejąca ul. Zielona,
- w km 13+110,23 przejście dla pieszych i rowerzystów – istniejąca ul. Wiślana.

Dalej projektowana droga po stronie wschodniej przebiega obrzeżem Kampinoskiego Parku Narodowego a następnie po stronie zachodniej Cmentarza Komunalnego. W km 14+550 zaprojektowano dolne duże przejście dla zwierząt o wymiarach 100x5m oraz dwa przejścia dla małych zwierząt w formie przepustu w km 14+700 i 14+730.

W rejonie Cmentarza Komunalnego w km 15+810 zaprojektowano przejście dla pieszych.

W km 16+554 zaprojektowano węzeł „Wólka Węglowa” dla obsługi przyległego terenu. Węzeł Wólka Węglowa zaproponowano na przedłużeniu ul. Wóycickiego na skrzyżowaniu z ul. Wólczyńską. Węzeł ten jest zespolony z kolejnym węzłem „Janickiego” i połączony jezdnią zbierająco-rozprowadzającą. Za węzłem projektowana droga ekspresowa wznosi się ponad istniejącą bocznice kolejową Huty ArcelorMittal Warszawa, ul. Janickiego i ul. Arkuszową. Projektowana ul. Janickiego w przyszłości stanowić ma powiązanie Trasy Mostu Północnego z drogą ekspresową S7. Trasa Mostu Północnego krzyżuje się z drogą ekspresową S7 na odcinku prowadzenia jej w tunelu.

Analizując kwestię podłączenia w przyszłości do węzła Janickiego Trasy Mostu Północnego poprzez nowo wybudowaną ul. Janickiego zaproponowano rozwiązanie omawianego węzła w zakresie obiektów jak i układu węzła w poziomie ul. Janickiego. Zakłada się budowę krótkich obiektów i murów oporowych z gruntu zbrojonego w ciągu S7 nad: torami kolejowymi i drogą dojazdową do terenów po stronie zachodniej drogi ekspresowej, nad ulicą Janickiego i nad ul. Arkuszową. Przewiduje się prowadzenie relacji od strony wschodniej z kierunku Trasy Mostu Północnego w kierunku drogi ekspresowej S8 w tunelu pod ul. Janickiego. Tunel ten przewidziano dla układu docelowego.

W ramach opracowania przewidziano czasowe podłączenie ul. Janickiego do ul. Wólczyńskiej.

Za ulicą Arkuszową projektowana droga ekspresowa zaczyna schodzić do tunelu dł. 1000m (od km 18+420-km 19+420) przewidzianego dla ochrony osiedla Chomiczówka oraz dalej w kolejnym tunelu dł. 1123m (od km 20+420 -km 21+543) dla ochrony osiedla Bemowo. Pomiędzy tunelami w km 19+943,35-zaprojektowano węzeł „Generała Maczka” na przedłużeniu ul. gen. Maczka od ul. Powstańców Śląskich do ul. Piastów Śląskich. Za drugim tunelem droga ekspresowa wznosi się ponad teren nad drogę ekspresową S8 (Trasa Armii Krajowej). Na przecięciu dróg ekspresowych zaprojektowano węzeł typu WA „NS”. W ramach projektu przewiduje się realizację łącznic zapewniających powiązanie dróg ekspresowych S8 i S7 w kierunku północnym i południowym tj. wyjazd z drogi ekspresowej S7 w kierunku Łódź-Poznań oraz w kierunku Białystok jak i wjazd na drogę ekspresową z tych kierunków.

W celu uniknięcia zmiany szerokości przekroju poprzecznego jezdni w tunelu oraz zgodnie z Rozporządzeniem, Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 16 maja 2012r. projektowane tunele posiadają 4 pasy ruchu w każdą stronę. Przed i za tunelami przewidziano przejazdy awaryjne. Nawy tunelu mogą zostać w nagłych wypadkach zamknięte, podobnie będzie można zamknąć ruch na wjazdach na łącznice w przypadku zamknięcia tunelu. Tunel jest wentylowany i oświetlony na całej jego długości. Z uwagi na to iż niniejszy etap projektowy jakim jest Studium techniczno – ekonomiczno - środowiskowe zaprojektowane rozwiązania skrzyżowań dróg na etapie szczegółowego opracowania geometrii mogą zostać przeprojektowane na inny rodzaj skrzyżowań np. rondo, itp..

Wariant IIB

Długość 22,7 km, wariant ten różni się swoim przebiegiem od wariantu II na odcinku w rejonie dzielnicy Bielany, odchodzi od wariantu II na południe w rejonie Cmentarza Północnego a następnie przecina las Bemowski, omija po południowej stronie Fort Wawrzyszew i biegnie wzdłuż lotniska Warszawa Babice po jego północnej stronie. Wariant ten łączy się z przebiegiem wariantu II w rejonie ulicy Powstańców Śląskich.

Powiązania z istniejącym układem drogowym w projektowanych węzłach: „Czosnów”, „Palmiry”, „Sadowa” oraz „Kolejowa”, „Chomiczówka” (połączenie z Trasą Mostu Północnego) wraz z rozplotem łączącym ulicę Generała Maczka z trasą S7 i dalej do węzła „NS” (połączenie z Trasą Armii Krajowej – S8)

Uwarunkowania realizacyjne: przejście przez tereny zabudowy mieszkaniowej Wólki Węglowej (rejon Cmentarza Północnego), Radiowa, Chomiczówki i Bemowa oraz w rejonie węzłów Kolejowa - Kielpin (Łomianki), które są miejscami konfliktów społecznych z mieszkańcami. Przejście przez rejon Lotniska Babice (Bemowo) – kolizja z obiektami Aeroklub Warszawski i Lotnicze Pogotowie Ratunkowe. Przejście skrajem Kampinoskiego Parku Narodowego (gm. Izabelin). Wariant ten podobnie jak wariant II biegnie wzdłuż wschodniej granicy Kampinoskiego Parku Narodowego naruszając jego granice na odcinku ok. 150 m, w rejonie Łuża (w pobliżu ul. Kampinoskiej i ul. Wiślanej w Dąbrowie Leśnej).

Na odcinku Czosnów – Kielpin (rejon przecięcia drogi ekspresowej z ul. M. Konopnickiej) droga ekspresowa prowadzona jest istniejącym śladem drogi krajowej nr 7. Droga poszerzona jest do przekroju 2x3 pasy ruchu w każdym kierunku plus pasy awaryjne. Równoległe do projektowanej drogi ekspresowej poprowadzono drogi o szerokości 5,0 – 7,0m dla obsługi przyległego terenu. Dla powiązania terenów po obu stronach drogi ekspresowej S7 oprócz węzłów przewidziano przejazdy:

- w km 0+308,09 węzeł „Czosnów” droga powiatowa (kl. Z)
- w km 1+546,93 na ciągu ulic Parkowa - Cicha (kl. Z)
- w km 3+765,21 węzeł „Palmiry” w ciągu ul. Kusocińskiego (kl. Z)
- w km 4+651,38 na ciągu ul. Wiśniowa - DW-639 (kl. G)
- w km 5+729,11 w ciągu ul. Nadwiślańska (kl. Z)
- w km 8+200,00 węzeł „Sadowa”

Z wyjątkiem węzła „Sadowa” wzdłuż tych przejazdów przewidziano prowadzenie ciągów pieszych i pieszo rowerowych.

Dla lepszej obsługi obszaru w zakresie ruchu pieszego zaprojektowano kładki dla pieszych:

- w km 2+700; 6+491; 7+789; 8+700

Na odcinku tym przewidziano rezerwę terenową na infrastrukturę na dwa MOP-y II - w rejonie km 5+550. MOP-II z prawej strony drogi ekspresowej powstanie w miejscu istniejącej stacji benzynowej, natomiast MOP-II z lewej strony zostanie wybudowany od podstaw na niezagospodarowanym terenie. Przewidziano także rezerwę terenową na Obwód Utrzymania Drogi, który zlokalizowany jest w okolicach węzła „Czosnów” km 0+400,00 po prawej stronie S7.

Dalej droga za przecięciem się drogi ekspresowej S7 z drogą poprzeczną km 9+881,78 (ul. Warszawska, ul. Konopnickiej) odchodzi od istniejącego śladu ul. Kolejowej i tworzy z nią węzeł „Kolejowa” w km 10+600. Na dalszym odcinku droga ekspresowa S7 za węzłem „Kolejowa” w kierunku Kanału Młocińskiego projektowana jest w nasypie, gdzie została poprowadzona nad ulicami :

- w km 11+743,00 ul. Sierakowskiej (kl. L)
- w km 14+958,31 ul. Estrady (kl. Z)

Na odcinku od węzła „Kolejowa” do ul. Estrady zlokalizowane jest:

- w km 12+404,29 przejście dla pieszych i rowerzystów – istniejąca ul. Zielona,
- w km 13+110,23 przejście dla pieszych i rowerzystów – istniejąca ul. Wiślana.

Dalej projektowana droga po stronie wschodniej przebiega obrzeżem Kampinoskiego Parku Narodowego a następnie po stronie zachodniej Cmentarza Komunalnego. W km 14+550 zaprojektowano dolne duże przejście dla zwierząt o wymiarach 100x5m oraz dwa przejścia dla małych zwierząt w formie przepustu w km 14+700 i 14+730.

W rejonie Cmentarza Komunalnego w km 15+800 zaprojektowano przejście dla pieszych.

Następnie projektowana droga przecina bocznice kolejową Huty ArcelorMittal, ulicą Arkuszową, pod którymi przebiega bezkolizyjnie, las Bemowski, omija po południowej stronie Fort Wawrzyszew i biegnie wzdłuż lotniska Warszawa Babice po jego północnej stronie nie kolidując z betonowym pasem startowym.

W km 19+380.66 zaprojektowano węzeł „Chomiczówka”, który w przyszłości ma stanowić powiązanie „Trasy Mostu Północnego” z drogą ekspresową S7.

Za węzłem „Chomiczówka” projektowana droga ekspresowa zaczyna schodzić do tunelu dł. 1700m (od km 20+460 do km 22+160) przewidzianego dla ochrony osiedla Bemowo. Za tunelem droga ekspresowa wznosi się ponad teren nad drogę ekspresową S8 (Trasa Armii Krajowej). Na przecięciu dróg ekspresowych zaprojektowano węzeł typu WA „NS”. W ramach projektu przewiduje się realizację łącznic zapewniających powiązanie dróg ekspresowych S8 i S7 w kierunku północnym i południowym tj. wyjazd z drogi ekspresowej S7 w kierunku Łódź-Poznań oraz w kierunku Białystok jak i wjazd na drogę ekspresową z tych kierunków.

Zgodnie z Rozporządzeniem, Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 16 maja 2012r. przed i za tunelem przewidziano przejazdy awaryjne. Nawy tunelu mogą zostać w nagłych wypadkach zamknięte, podobnie będzie można zamknąć ruch na wjazdach na łącznice w przypadku zamknięcia tunelu. Tunel jest wentylowany i oświetlony na całej jego długości. Z uwagi na etap projektowy jakim jest Studium techniczno – ekonomiczno - środowiskowe zaprojektowane rozwiązania skrzyżowań dróg na etapie szczegółowego opracowania geometrii mogą zostać przeprojektowane na inny rodzaj skrzyżowań np. rondo, itp..

V.3. Obiekty Inżynierskie

Obiekty inżynierskie planowane w przedsięwzięciu projektowane są w założeniu optymalizacji konstrukcji pod względem wykonawczym oraz utrzymaniowym. Projekt zakłada obiekty o konstrukcji żelbetowej, możliwie prefabrykowanej. Zakładana nośność obiektów odpowiada klasie A wg normy PN-85/S-10030 oraz spełnia wymagania umowy standaryzacyjnej NATO STANAG 2021. Posadowienie obiektów przyjęto w oparciu o badania geotechniczne podłoża.

Wykaz obiektów dla Wariantu nr I

Określenie przebiegu północnego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 w kierunku Gdańska na odcinku Czosnów – Trasa Armii Krajowej w Warszawie, wraz z materiałami do wniosku o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla budowy północnego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 w kierunku Gdańska na odcinku Czosnów – Trasa Armii Krajowej w Warszawie oraz raportem o oddziaływaniu na środowisko

L.p	Obiekt	Lokalizacja (km)	Przeszkoda	Kl. obs.	Rodzaj konstrukcji	
1	WD-1	Wiadukt drogowy na węzle Czosnów	0+277,55	S7	A	Ustrój nośny sprężony, belkowo-płytkowy
2	WD-2	Wiadukt drogowy w ciągu ul. Cichej	1+546,93	S7	A	Ustrój nośny sprężony, belkowo-płytkowy
3	KL-3	Kładka pieszo - rowerowa	2+700,00	S7	tl	Ustrój nośny sprężony, belkowo-płytkowy
4	WD-4	Wiadukt drogowy na węzle Palmiry	3+765,21	S7	A	Ustrój nośny sprężony, belkowo-płytkowy
5	WD-5	Wiadukt drogowy w ciągu ul. Wiśniowej	4+651,38	S7	A	Ustrój nośny sprężony, belkowo-płytkowy
6	WD-6	Wiadukt drogowy w ciągu ul. Nadwiślańskiej	5+739,00	S7	A	Ustrój nośny sprężony, belkowo-płytkowy
7	KL-7	Kładka pieszo - rowerowa	6+563,00	S7	tl	Ustrój nośny sprężony, belkowo-płytkowy
8	WD-8	Wiadukt drogowy nad S7	7+803,36	S7	A	Ustrój nośny sprężony, belkowo-płytkowy
9	KL-9	Kładka pieszo - rowerowa	8+700,00	S7	tl	Ustrój nośny sprężony, belkowo-płytkowy
10	WS-10	Wiadukt drogowy w ciągu S7	9+465,00	Drogi: DZ17-I; DZ11-I; DZ12-I	A	Ustrój nośny zespolony stalowo-żelbetowy
11	KL-11	Kładka pieszo - rowerowa	11+306,00	S7	tl	Ustrój nośny sprężony, belkowo-płytkowy
12	WS-12	Wiadukt drogowy w ciągu S7	12+083,00	Droga DZ-19A-I	A	Ustrój nośny zespolony stalowo-żelbetowy
13	WS-13	Wiadukt drogowy w ciągu S7	13+545,00	ul. Brukowa	A	Ustrój nośny zespolony stalowo-żelbetowy
14	KL-14	Kładka pieszo - rowerowa	14+381,00	S7	tl	Ustrój nośny sprężony, belkowo-płytkowy
15	WS-15	Most drogowy w ciągu S7 pełniący funkcję przejścia dla zwierząt	15+157,00	Ciek wodny	A	Ustrój nośny sprężony, belkowo-płytkowy
16	WS-16	Wiadukt drogowy w ciągu S7	15+582,00	ul. Wóycickiego	A	Ustrój nośny sprężony, belkowo-płytkowy
17	PP-17	Przejście podziemne przeprowadzające ścieżkę pieszo-rowerową	16+450,00	S7	A	Rama żelbetowa
18	PP-18	Przejazd podziemny	17+285,81	S7	A	Rama żelbetowa
19	PP-19	Przejście podziemne przeprowadzające ścieżkę pieszo-rowerową	17+359,70	S7	A	Rama żelbetowa
20	WS-20	Wiadukt drogowy w ciągu S7	17+494,00	ul. Prozy; łącznica I. PÓŁ-L06L	A	Belki prefabrykowane typu T
21	PP-21	Przejazd podziemny	17+613,75	S7	A	Rama żelbetowa
22	WD-22	Wiadukt drogowy nad S7	17+672,75	S7	A	Ustrój nośny sprężony, belkowo-płytkowy
23	PP-23	Przejazd podziemny	0+050,25	Łącznica I.PÓŁ-L02L	A	Rama żelbetowa
24	KL-24	Kładka pieszo - rowerowa	18+000,00	S7	tl	Ustrój nośny sprężony, belkowo-płytkowy
25	WS-25	Wiadukt drogowy w ciągu S7 pełniący funkcję przejścia dla zwierząt	18+401,00	-	A	Ustrój nośny zespolony stalowo-żelbetowy
26	WS-26	Wiadukt drogowy w ciągu S7	20+294,00			Belki prefabrykowane typu T

Wykaz obiektów dla Wariantu nr II

L.p	Obiekt	Lokalizacja (km)	Przeszkoda	Kl. obs.	Rodzaj konstrukcji	
1	WD-1	Wiadukt drogowy na węzle Czosnów	0+277,55	S7	A	Ustrój nośny sprężony, belkowo-płytkowy
2	WD-2	Wiadukt drogowy w ciągu ul. Cichej	1+546,93	S7	A	Ustrój nośny sprężony, belkowo-płytkowy
3	KL-3	Kładka pieszo - rowerowa	2+700,00	S7	tl	Ustrój nośny sprężony, belkowo-płytkowy
4	WD-4	Wiadukt drogowy na węzle Palmiry	3+765,21	S7	A	Ustrój nośny sprężony, belkowo-płytkowy
5	WD-5	Wiadukt drogowy w ciągu ul. Wiśniowej	4+651,38	S7	A	Ustrój nośny sprężony, belkowo-płytkowy
6	WD-6	Wiadukt drogowy w ciągu ul. Nadwiślańskiej	5+739,00	S7	A	Ustrój nośny sprężony, belkowo-płytkowy
7	KL-7	Kładka pieszo - rowerowa	6+563,00	S7	tl	Ustrój nośny sprężony, belkowo-płytkowy
8	WD-8	Wiadukt drogowy nad S7	7+803,36	S7	A	Ustrój nośny sprężony, belkowo-płytkowy
9	KL-9	Kładka pieszo - rowerowa	8+700,00	S7	tl	Ustrój nośny sprężony, belkowo-płytkowy
10	WS-10	Wiadukt drogowy w ciągu S7	9+870,00	ul. Marii Konopnickiej	A	Ustrój nośny żelbetowy
11	WS-11	Wiadukt drogowy w ciągu S7	10+560,00	Łącznice węzła Kolejowa	A	Ustrój nośny zespolony stalowo-żelbetowy
12	T-12	Tunel służący do przeprowadzenia drogi pod S7	10+656,00	S7	-	Konstrukcja z betonu zbrojonego
13	WS-13	Wiadukt drogowy w ciągu S7	11+729,00	ul. Sierakowska	A	Belki prefabrykowane typu T
14	PP-14	Przejście podziemne przeprowadzające ścieżkę pieszo-rowerową	12+404,29	S7	A	Rama żelbetowa
15	PP-15	Przejście podziemne przeprowadzające ścieżkę pieszo-rowerową	13+110,23	S7	A	Rama żelbetowa
16	WS-16	Wiadukt drogowy w ciągu S7 pełniący funkcję przejścia dla zwierząt	14+496,50	-	A	Ustrój nośny sprężony, belkowo-płytkowy
17	WS-17	Wiadukt drogowy w ciągu S7	14+887,00	ul. Dziekanowska	A	Ustrój nośny sprężony, belkowo-płytkowy
18	KL-18	Kładka pieszo - rowerowa	15+810,00	S7	tl	Ustrój nośny sprężony, belkowo-płytkowy
19	WS-19	Wiadukt drogowy w ciągu S7	16+541,00	ul. K. Wóycickiego	A	Belki prefabrykowane typu T
20	WS-20	Wiadukt drogowy w ciągu S7	17+328,00	Droga DD30-II; tory kolejowe	A	Ustrój nośny zespolony stalowo-żelbetowy
21	WS-21	Wiadukt drogowy w ciągu S7	17+535,00	ul. Janickiego	A	Ustrój nośny sprężony, belkowo-płytkowy
22	T-22	Tunel służący do przeprowadzenia drogi pod S7	17+565,00	S7	-	Konstrukcja z betonu zbrojonego
23	WS-23	Wiadukt drogowy w ciągu S7	17+852,00	ul. Arkuszowa	A	Belki prefabrykowane typu T
24	T-24	Tunel służący do przeprowadzenia drogi S7	18+420,00	S7	-	Konstrukcja z betonu zbrojonego

Określenie przebiegu północnego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 w kierunku Gdańska na odcinku Czosnów – Trasa Armii Krajowej w Warszawie, wraz z materiałami do wniosku o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla budowy północnego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 w kierunku Gdańska na odcinku Czosnów – Trasa Armii Krajowej w Warszawie oraz raportem o oddziaływaniu na środowisko

L.p	Obiekt	Lokalizacja (km)	Przeszkoda	Kl. obc.	Rodzaj konstrukcji	
25	WD-25	Wiadukt drogowy na węźle gen. Maczka	19+943,35 19+997,65	S7	A	Ustrój nośny sprężony, płytowy
26	T-26	Tunel służący do przeprowadzenia drogi S7	20+420,00	ul. Piastów Śląskich, ul Obrońców Tobruku	-	Konstrukcja z betonu zbrojonego
27	WD-27	Wiadukt drogowy w ciągu ul. Księcia Bolesława	21+607,96	S7	A	Ustrój nośny sprężony, płytowy
28	WD-28	Wiadukt drogowy w ciągu łącznicy II.NS-L05P	0+40,47	ul. Dywizjonu 303	A	Ustrój nośny zespolony stalowo-żelbetowy
29	WD-29	Wiadukt drogowy w ciągu łącznicy II.NS-L04L	0+815,40	Łącznica II.NS-L03P	A	Ustrój nośny zespolony stalowo-żelbetowy
30	WD-30	Wiadukt drogowy w ciągu ul. Dywizjonu 303	0+380,00	Istniejąca droga	A	Belki prefabrykowane typu T

Wykaz obiektów dla Wariantu nr IIB

L.p	Obiekt	Lokalizacja (km)	Przeszkoda	Kl. obc.	Rodzaj konstrukcji	
1	WD-1	Wiadukt drogowy na węźle Czosnów	0+308,09	S7	A	Ustrój nośny sprężony, belkowo-płytowy
2	WD-2	Wiadukt drogowy w ciągu ul. Cichej	1+546,93	S7	A	Ustrój nośny sprężony, belkowo-płytowy
3	KL-3	Kładka pieszo - rowerowa	2+700,00	S7	tl	Ustrój nośny sprężony, belkowo-płytowy
4	WD-4	Wiadukt drogowy na węźle Palmiry	3+765,21	S7	A	Ustrój nośny sprężony, belkowo-płytowy
5	WD-5	Wiadukt drogowy w ciągu ul. Wiśniowej	4+651,38	S7	A	Ustrój nośny sprężony, belkowo-płytowy
6	WD-6	Wiadukt drogowy w ciągu ul. Nadwiślańskiej	5+729,11	S7	A	Ustrój nośny sprężony, belkowo-płytowy
7	KL-7	Kładka pieszo - rowerowa	6+563,00	S7	tl	Ustrój nośny sprężony, belkowo-płytowy
8	KL-8	Kładka pieszo - rowerowa	7+789,00	S7	tl	Ustrój nośny sprężony, belkowo-płytowy
9	WD-9	Wiadukt drogowy na węźle Sadowa	8+200,00	S7	A	Ustrój nośny sprężony, belkowo-płytowy
10	KL-10	Kładka pieszo - rowerowa	8+700,00	S7	tl	Ustrój nośny sprężony, belkowo-płytowy
11	WS-11	Wiadukt drogowy w ciągu S7	9+870,00	ul. Marii Konopnickiej	A	Ustrój nośny żelbetowy
12	WS-12	Wiadukt drogowy w ciągu S7	10+560,00	Łącznice węzła Kolejowa	A	Ustrój nośny zespolony stalowo-żelbetowy
13	T-13	Tunel służący do przeprowadzenia drogi pod S7	10+656,00	S7	-	Konstrukcja z betonu zbrojonego
14	WS-14	Wiadukt drogowy w ciągu S7	11+729,00	ul. Sierakowska	A	Belki prefabrykowane typu T
15	PP-15	Przejście podziemne przeprowadzające ścieżkę pieszo-rowerową	12+404,29	S7	A	Rama żelbetowa
16	PP-16	Przejście podziemne przeprowadzające ścieżkę pieszo-rowerową	13+110,23	S7	A	Rama żelbetowa
17	WS-17	Wiadukt drogowy w ciągu S7 pełniący funkcję	14+496,50	-	A	Ustrój nośny sprężony, belkowo-płytowy

L.p	Obiekt	Lokalizacja (km)	Przeszkoda	Kl. obc.	Rodzaj konstrukcji	
		przejścia dla zwierząt				
18	WS-18	Wiadukt drogowy w ciągu S7	14+887,00	ul. Dziekanowska	A	Ustrój nośny sprężony, belkowo-płytowy
19	KL-19	Kładka pieszo - rowerowa	15+790,00	S7	tl	Ustrój nośny sprężony, belkowo-płytowy
20	WK-20	Wiadukt kolejowy nad S7	16+837,25 16+877,86	S7	A	Ustrój nośny zespolony stalowo-żelbetowy
21	WD-21	Wiadukt drogowy w ciągu ul. Arkuszowej	17+184,87	S7	A	Ustrój nośny sprężony, belkowo-płytowy
22	WS-22	Wiadukt drogowy w ciągu S7	19+351,00	Trasa Mostu Północnego	A	Ustrój nośny sprężony, belkowo-płytowy
23	WD-23	Wiadukt drogowy w ciągu drogi DZ30-IIB	19+380,66	Trasa Mostu Północnego	A	Ustrój nośny żelbetowy
24	T-24	Tunel służący do przeprowadzenia drogi S7	20+460,00	ul. Piastów Śląskich, ul Obrońców Tobruku	-	Konstrukcja z betonu zbrojonego
25	WD-25	Wiadukt drogowy w ciągu ul. Księcia Bolesława	22+227,63	S7	A	Ustrój nośny sprężony, płytowy
26	WD-26	Wiadukt drogowy w ciągu łącznicy II.B.NS-L01P	0+033,20	Istniejąca droga	A	Ustrój nośny zespolony stalowo-żelbetowy
27	WD-27	Wiadukt drogowy w ciągu łącznicy II.B.NS-L04L	0+815,70	Łącznica IIB.NS-L03P	A	Ustrój nośny zespolony stalowo-żelbetowy
28	WD-28	Wiadukt drogowy w ciągu ul. Dywizjonu 303	0+430,60 0+379,70	Istniejąca droga	A	Belki prefabrykowane typu T
29	WD-29	Wiadukt drogowy w ciągu łącznicy II.B.NS-L01P	0+709,50	Istniejąca droga	A	Sprężona, wantowa

V.4. Przepusty

Przewiduje się zastosowanie przepustów stalowych okrągłych oraz owalnych.

Wstępnie dla przeprowadzenia wód pod korpusem drogi ekspresowej przyjęto przepusty o średnicach minimalnych Ø1,5 m.

W przypadku, gdy przepust ma pełnić również funkcję (przejść dla zwierząt) ekologiczną, przewidziano stosowanie pod korpusem drogi przepustów w świetle nie mniejszej niż 2,0x1,5m. Lokalizacja przepustów i przejść dla zwierząt przedstawia plan sytuacyjny.

V.5. Poprawa warunków ruchu na istniejącej drodze krajowej nr 7

W przypadku prowadzenia drogi ekspresowej S-7 wg wariantu II lub IIB przez dzielnice Bemowo i Bielany projektant proponuje rozwiązania mające na celu usprawnienie warunków ruchu drogowego w ciągu istniejącej drogi krajowej nr 7 (ulica Kolejowa w gminie Łomianki i ulica Pułkowa w mieście Warszawa).

Odcinek od Węzła Północnego do południowej granicy gminy Łomianki - na tym odcinku największy wpływ na ograniczenie płynności ruchu mają następujące elementy:

- skanalizowane skrzyżowania z sygnalizacją świetlną drogi krajowej z ulicami: Heroldów, Dzierżoniewską (o ograniczonych relacjach skrajnych) oraz Wóycickiego;
- skanalizowane skrzyżowanie bez sygnalizacji świetlnej drogi krajowej z ulicą Dziwożony (zapewniające wszystkie relacje skrajne);
- przejście dla pieszych z wzbudzaną przez pieszego sygnalizacją świetlną w rejonie ul. Przyłuskiego;
- niegwarantujący przepustowości przekrój trasy 2x2 pas ruchu.

W celu usprawnienia ruchu na tym odcinku proponuje się wprowadzenie następujących rozwiązań projektowych:

- budowę bezkolizyjnego węzła w miejscu najbardziej obciążonego skrzyżowania z ul. Wóycickiego;
- utrzymanie istniejących skrzyżowań z sygnalizacją świetlną z ulicami Heroldów i Dzierżoniewską przy

jednoczesnym wydłużeniu pasów dla relacji lewoskrętnych z drogi krajowej oraz skoordynowaniu sygnalizacji świetlnej w/w skrzyżowań. W przypadku niezadawalających efektów skoordynowania skrzyżowań należy zmienić powiązanie ul. Dzierżoniewskiej z ul. Pułkową przez wyeliminowanie relacji lewoskrętnej z DK7 i pozostawienie wyłącznie relacji prawoskrętnych oraz w przypadku likwidacji sygnalizacji świetlnej budowę pasa włączania do DK7 i kładki dla pieszych na południe od istniejącego skrzyżowania.

Warunkiem koniecznym wprowadzenia w/w zmian jest uzyskanie zgody na zamianę marszrutyzacji kilku linii autobusowych prowadzonych obecnie m. in. wzdłuż ul. Dziekanowskiej;

- likwidację obecnego skrzyżowania bez sygnalizacji świetlnej z ul. Dziwożony i odcięcie wlotu tej ulicy do drogi krajowej. Wiąże się to z koniecznością przedłużenia ul. Warszawskiej w Łomiankach na odcinku od ul. Przyłuskiego o około 200m w kierunku na południe do połączenia z ul. Dziwożony. Umożliwi to jednocześnie:
- skasowanie istniejącego jednokierunkowego zjazdu z DK7 na ul. Warszawską;
- budowę kładki dla pieszych w miejscu istniejącego przejścia dla pieszych w poziomie terenu (kładka nad dwoma jezdniami 3- pasowymi);
- poszerzenie istniejących jezdni dwupasowych do trzech pasów ruchu na długości około 3 km kosztem zawężenia pasa dzielącego. W rejonie lewoskrętów poszerzenie musiałyby być na zewnątrz istniejącej jezdni.

Zakres obsługi zagospodarowania położonego w sąsiedztwie zachowanych skrzyżowań, przy nowych inwestycjach realizowanych na tym terenie, praktycznie wyklucza rozpatrywanie możliwości ograniczenia warunków związanych z rozrządem ruchu, występującym na tych skrzyżowaniach. Konieczność utrzymania komunikacji autobusowej prowadzonej przez skrzyżowanie z ul. Dzierżoniewską jest głównym powodem zachowanie w/w skrzyżowania o ograniczonych relacjach skrętnych.

Odcinek od południowej granicy gminy Łomianki do projektowanego węzła Kolejowa - na tym odcinku największy wpływ na ograniczenie płynności ruchu mają następujące elementy:

- skrzyżowanie z sygnalizacją świetlną i przejściami dla pieszych drogi krajowej z ulicą Wiślaną;
- przejścia dla pieszych z sygnalizacją świetlną wzbudzaną przez pieszego w rejonie ulic: Majowej, Wiosennej i Sierakowskiej;
- przejście dla pieszych z sygnalizacją ostrzegawczą w rejonie ulicy Wędkarskiej.

W celu usprawnienia ruchu na tym odcinku proponuje się wprowadzenie następujących rozwiązań projektowych:

- budowę kładki dla pieszych w rejonie ul. Wydmowej / ul. Majowej;
- dla skrzyżowania DK7 z ul. Wiślaną zaproponowana trzy niezależne rozwiązania:
 1. budowę wiaduktu drogowego w ciągu ul. Wiślanej (związana z licznymi wyburzeniami)
 2. budowę wiaduktu w ciągu DK7 nad ul. Wiślaną (związana z licznymi wyburzeniami)
 3. budowa kładki dla pieszych. Ze względu na przyległą do drogi zabudowę wzdłuż ul. Wiślanej budowa bezkolizyjnego przejazdu byłaby związana z licznymi wyburzeniami. W przypadku budowy kładki dla pieszych zakres wyburzeń byłby mniejszy;
- budowę kładki dla pieszych w rejonie ul. Wiosennej;
- budowę kładki dla pieszych w rejonie ul. Skierniewickiej;
- rozbudowę obustronnych dróg równoległych do obsługi przyległego terenu do szerokości 6.00m wraz z chodnikami o szerokości 2.00m zapewniających komunikację z istniejącym poprzecznym układem dróg. Wiąże się to z kompleksową rozbudową istniejących odcinków dróg, przebudową infrastruktury obcej, budowę systemu odwodnienia oraz budową brakujących fragmentów dróg równoległych;
- odłączenie wszystkich relacji skrętnych i włączeń do DK7 na odcinku od istniejącego węzła Brukowa do do projektowanego węzła Kolejowa. Wyeliminowanie ruchu pojazdów komunikacji miejskiej z DK7 poprzez przeniesienie go na układ dróg obsługujących przyległy teren.

Najbardziej efektywne wyniki pod względem upłynnienia ruchu można uzyskać przez ograniczenie dostępności do DK7 z dróg bocznych i w konsekwencji likwidację istniejących skrzyżowań z drogą krajową. Aby zapewnić prawidłowe funkcjonowanie istniejącej sieci drogowej w tym obszarze przed likwidacją w/w skrzyżowań konieczna jest rozbudowa, a na brakujących fragmentach budowa, dróg równoległych o szerokości minimum 6.00m., które rekompensowałyby brak możliwości włączenia się do DK7. Układ istniejących ciągów dróg równoległych jest dobrze rozwinięty, lecz ich obecne parametry techniczne (mała i nieregularna szerokość, brak odwodnienia) zniechęcają uczestników ruchu do korzystania z nich, a także uniemożliwiają prowadzenie komunikacji miejskiej. Przebudowa dróg równoległych powinna przewidywać budowę chodników, co przyczyniło by się do jeszcze lepszej poprawy funkcjonalności tych dróg, a także umożliwiłoby prowadzenie komunikacji miejskiej. Intensywna zabudowa występująca po obu stronach DK7 uniemożliwia dobudowę trzecich pasów ruchu na drodze krajowej z uwagi na ograniczenia terenowe i konieczność liczących wyburzeń po obu stronach drogi.

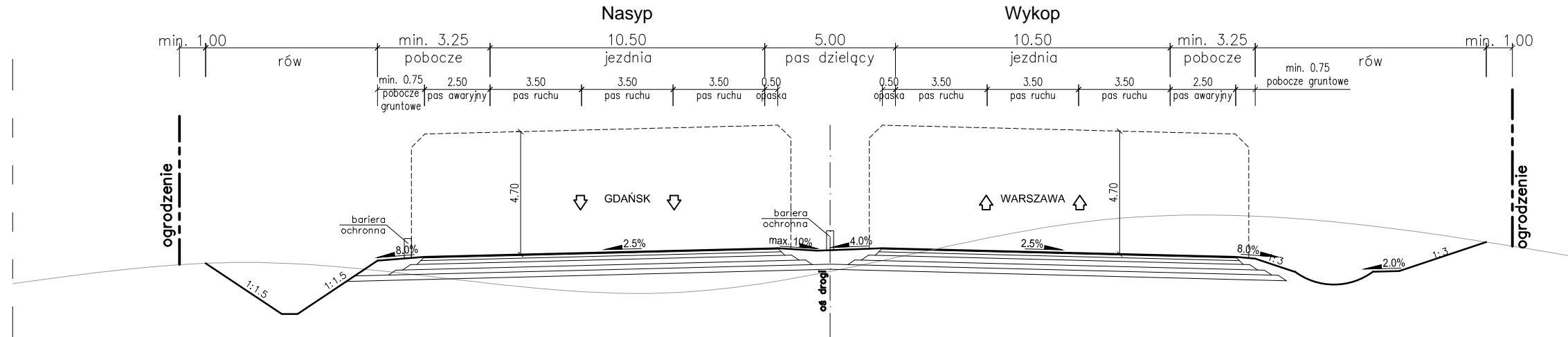
VI. Wskaźniki ekonomiczne

Przedstawienie wskaźników ekonomicznych (obliczonych w Części F) i wskazanie wariantu najbardziej korzystnego pod względem ekonomicznym.

Przekrój normalny drogi ekspresowej S7 (przekrój 2x3 pasy ruchu) na prostej

Obciążenie: 115 kN/oś
Kategoria ruchu: KR6

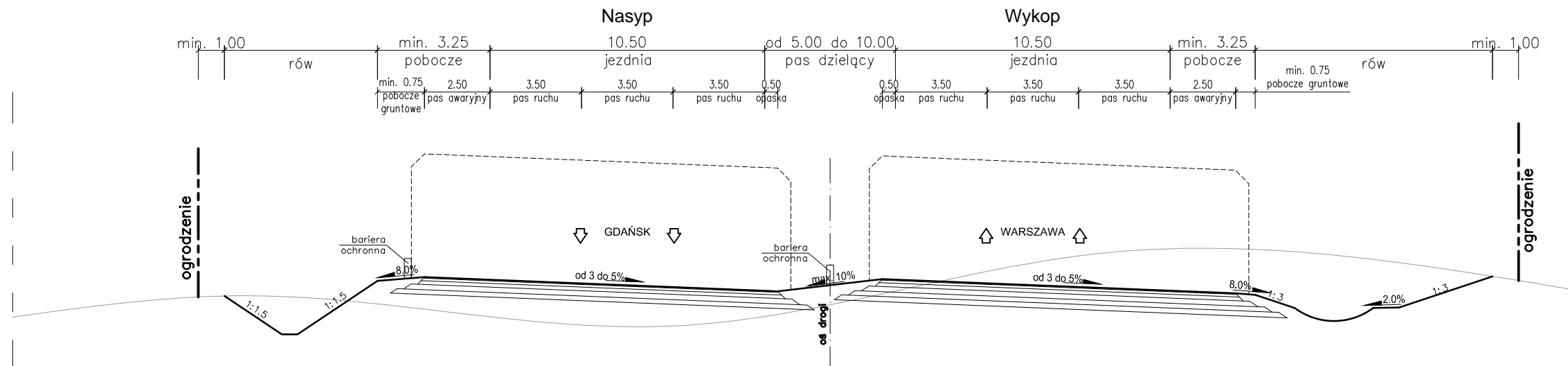
Prędkość projektowa $V_p=100\text{km/h}$
Prędkość miarodajna: $V_m=110\text{km/h}$



Przekrój normalny drogi ekspresowej S7 (przekrój 2x3 pasy ruchu) na łuku

Obciążenie: 115 kN/oś
Kategoria ruchu: KR6

Prędkość projektowa $V_p=100\text{km/h}$
Prędkość miarodajna: $V_m=110\text{km/h}$



ZADANIE
OKREŚLENIE PRZEBIEGU PÓŁNOCNEGO WYLOTU Z WARSZAWY DROGI EKSPRESOWEJ S-7 W KIERUNKU GDAŃSKA NA ODCINKU CZOSNÓW Z TRASĄ ARMII KRAJOWEJ W WARSZAWIE
WRAZ Z MATERIAŁAMI DO WNIOSKU O UZYSKANIE DECYZJI O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH ORAZ RAPORTEM O ODDZIAŁYWANIU NA ŚRODOWISKO

JEDNOSTKA PROJEKTOWA

INWESTOR

NAZWA OPRACOWANIA

A. CZĘŚĆ OGÓLNA
A2. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

TYTUŁ RYSUNKU

POGLĄDOWE PRZEKROJE NORMALNE
DROGA EKSPRESOWA S7

NR UMOWY 628/12	SKALA 1:200	DATA PAŹDZIERNIK 2014	STADIUM STEŚ	BRANŻA WIELOBRANŻOWY	NR RYS. 05.01/ A-A2-01
--------------------	----------------	-----------------------------	-----------------	-------------------------	------------------------------

FUNKCJA	IMIĘ I NAZWISKO	BRANŻA	SPECJALNOŚĆ/NUMER UPRAWNIENI	PODPIS
Projektant prowadzący	dr inż. Grzegorz Nowaczyk	drogi	drogowa UW-579/89	<i>G. Nowaczyk</i>
Projektant	mgr inż. Michał Czuderna	drogi	SLK/1212/POOD/06	<i>M. Czuderna</i>
Projektant	mgr inż. Bogdan Burcek	mosty	konstr.-bud. 109/98 BB	<i>B. Burcek</i>
Projektant	inż. Czesław Maciejczyk	elektr.	sieci inst. i urządzeń 308/66	<i>C. Maciejczyk</i>
Projektant	mgr inż. Katarzyna Mazur	wod-kan	instalacyjna SLK/3419/POOS/10	<i>K. Mazur</i>
Projektant	mgr inż. Jacek Szymański	telekom	telekom. DTT-TU/2125/01/U	<i>J. Szymański</i>
Projektant	mgr inż. Paweł Szpytma	gazowa	instalacyjna MAP/0255/PWOS/10	<i>P. Szpytma</i>
Projektant	mgr inż. Andrzej Kieczka	ochrona środowiska		<i>A. Kieczka</i>

TRAKT sp. z o.o. sp.k.
40-159 Katowice, ul. Jesionowa 15
tel: (0-32) 228-12-70, fax: (0-32) 220-70-04
trakt@trakt.eu

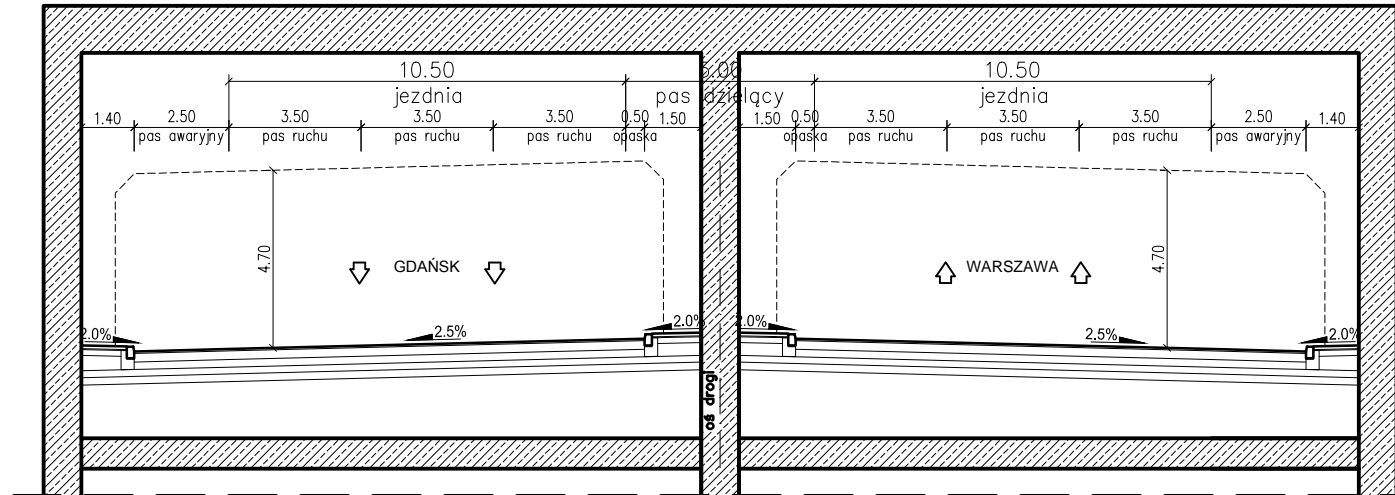
GENERALNA DYREKCJA DRÓG
KRAJOWYCH I AUTOSTRAD
03-808 Warszawa
ul. Mińska 25



Przekrój normalny drogi ekspresowej S7 w tunelu (przekrój 2x3 pasy ruchu) na prostej

Obciążenie: 115 kN/oś
Kategoria ruchu: KR6

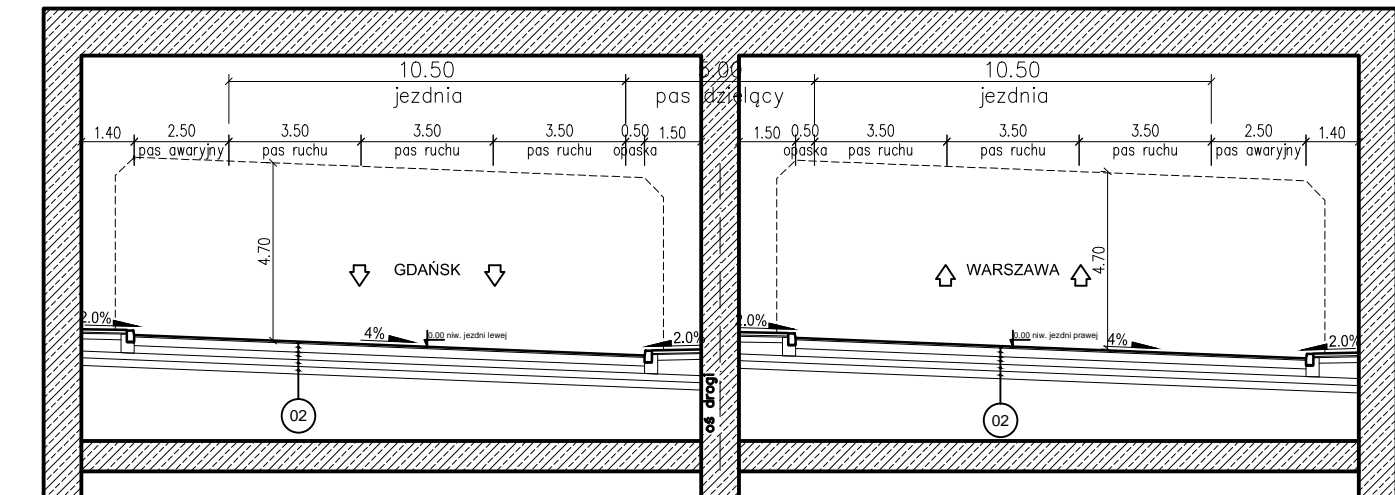
Prędkość projektowa $V_p=100\text{km/h}$
Prędkość miarodajna: $V_m=110\text{km/h}$



Przekrój normalny drogi ekspresowej S7 w tunelu (przekrój 2x3 pasy ruchu) na łuku

Obciążenie: 115 kN/oś
Kategoria ruchu: KR6

Prędkość projektowa $V_p=100\text{km/h}$
Prędkość miarodajna: $V_m=110\text{km/h}$



ZADANIE
OKREŚLENIE PRZEBIEGU PÓLNOCNego WYLOTU Z WARSZAWY DROGI EKSPRESOWEJ S-7 W KIERUNKU GDAŃSKA NA ODCINKU CZOSNÓW Z TRASĄ ARMII KRAJOWEJ W WARSZAWIE
WRAZ Z MATERIAŁAMI DO WNIOSKU O UZYSKANIE DECYZJI O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH ORAZ RAPORTEM O ODDZIAŁYWANIU NA ŚRODOWISKO

JEDNOSTKA PROJEKTOWA

INWESTOR

GENERALNA DYREKCJA DRÓG
KRAJOWYCH I AUTOSTRAD
03-808 Warszawa
ul. Mińska 25



NAZWA OPRACOWANIA

A. CZĘŚĆ OGÓLNA
A2. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

TYTUŁ RYSUNKU

POGLĄDOWE PRZEKROJE NORMALNE
DROGA EKSPRESOWA S7 W TUNELU (PRZEKRÓJ 2X3 PASY RUCHU)

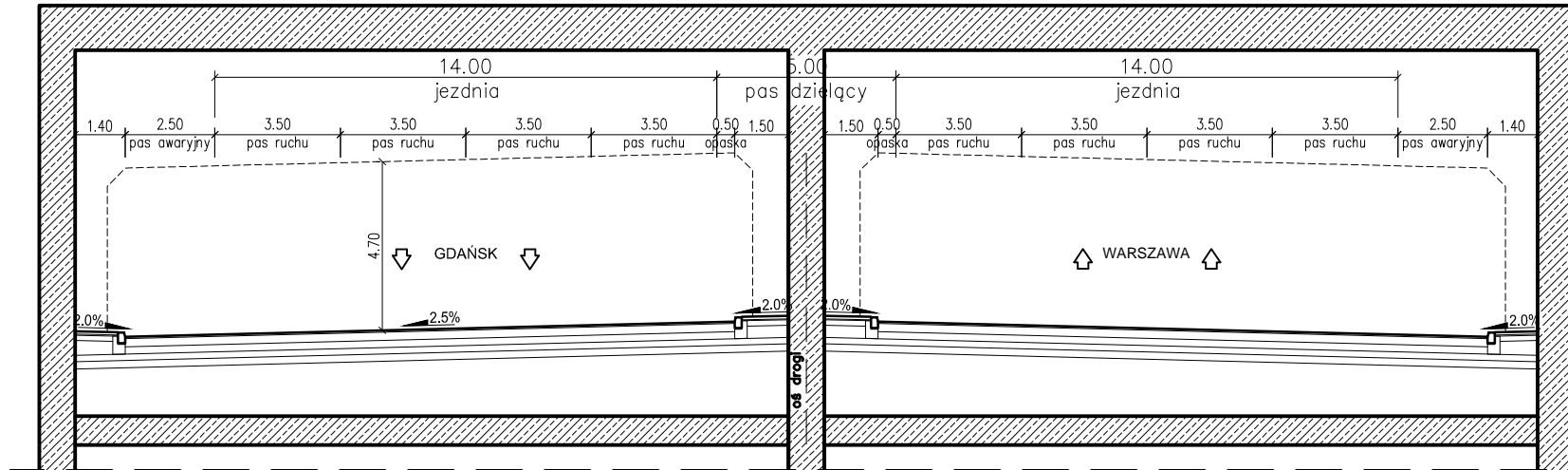
NR UMOWY 628/12	SKALA 1:200	DATA PAŹDZIERNIK 2014	STADIUM STĘS	BRANŻA WIELOBRANŻOWY	NR RYS. 05.02/ A-A2-01
--------------------	----------------	-----------------------------	-----------------	-------------------------	------------------------------

FUNKCJA	IMIĘ I NAZWISKO	BRANŻA	SPECJALNOŚĆ/NUMER UPRAWNIENI	PODPIS
Projektant prowadzący	dr inż. Grzegorz Nowaczyk	drogi	drogowa UW-579/89	<i>G. Nowaczyk</i>
Projektant	mgr inż. Michał Czuderna	drogi	SLK/1212/POOD/06	<i>M. Czuderna</i>
Projektant	mgr inż. Bogdan Burcek	mosty	konstr.-bud. 109/98 BB	<i>B. Burcek</i>
Projektant	inż. Czesław Maciejczyk	elektr.	sieci inst. i urządzeń 308/66	<i>C. Maciejczyk</i>
Projektant	mgr inż. Katarzyna Mazur	wod-kan	instalacyjna SLK/3419/POOS/10	<i>K. Mazur</i>
Projektant	mgr inż. Jacek Szymański	telekom	telekom. DTT-TU/2125/01/U	<i>J. Szymański</i>
Projektant	mgr inż. Paweł Szpytma	gazowa	instalacyjna MAP/0255/PWOS/10	<i>P. Szpytma</i>
Projektant	mgr inż. Andrzej Kieczka	ochrona środowiska		<i>A. Kieczka</i>

Przekrój normalny drogi ekspresowej S7 w tunelu (przekrój 2x4 pasy ruchu) na prostej

Obciążenie: 115 kN/oś
Kategoria ruchu: KR6

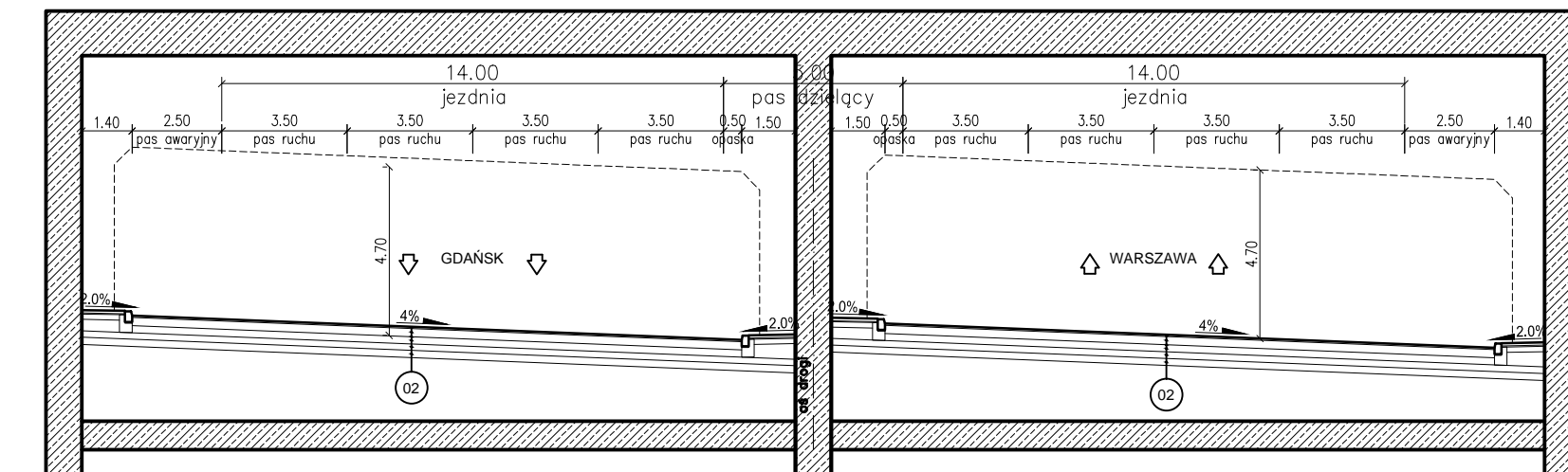
Prędkość projektowa $V_p=100\text{km/h}$
Prędkość miarodajna: $V_m=110\text{km/h}$



Przekrój normalny drogi ekspresowej S7 w tunelu (przekrój 2x4 pasy ruchu) na łuku

Obciążenie: 115 kN/oś
Kategoria ruchu: KR6

Prędkość projektowa $V_p=100\text{km/h}$
Prędkość miarodajna: $V_m=110\text{km/h}$



ZADANIE
OKREŚLENIE PRZEBIEGU PÓŁNOCNEGO WYLOTU Z WARSZAWY DROGI EKSPRESOWEJ S-7 W KIERUNKU GDAŃSKA NA ODCINKU CZOSNÓW Z TRASĄ ARMII KRAJOWEJ W WARSZAWIE
WRAZ Z MATERIAŁAMI DO WNIOSKU O UZYSKANIE DECYZJI O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH ORAZ RAPORTEM O ODDZIAŁYWANIU NA ŚRODOWISKO

JEDNOSTKA PROJEKTOWA

INWESTOR

NAZWA OPRACOWANIA

A. CZĘŚĆ OGÓLNA
A2. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

TYTUŁ RYSUNKU
POGLĄDOWE PRZEKROJE NORMALNE
DROGA EKSPRESOWA S7 W TUNELU (PRZEKRÓJ 2X4 PASY RUCHU)

NR UMOWY 628/12	SKALA 1:200	DATA PAŹDZIERNIK 2014	STADIUM STĘS	BRANŻA WIELOBRANŻOWY	NR RYS. 05.03/ A-A2-01
--------------------	----------------	-----------------------------	-----------------	-------------------------	------------------------------

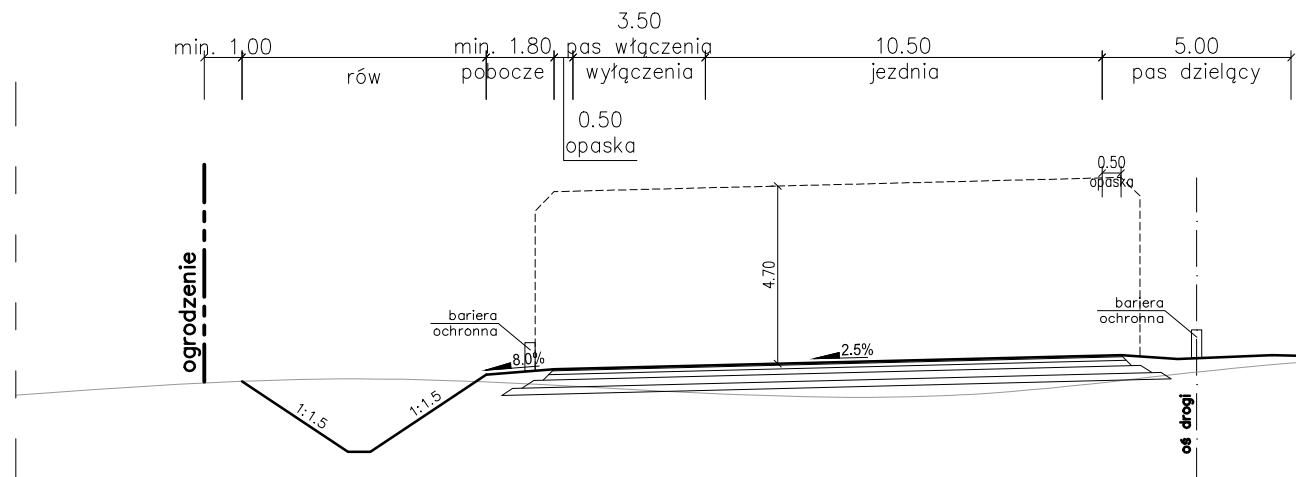
FUNKCJA	IMIĘ I NAZWISKO	BRANŻA	SPECJALNOŚĆ/NUMER UPRAWNIENI	PODPIS
Projektant prowadzący	dr inż. Grzegorz Nowaczyk	drogi	drogowa UW-579/89	<i>G. Nowaczyk</i>
Projektant	mgr inż. Michał Czuderna	drogi	SLK/1212/POOD/06	<i>M. Czuderna</i>
Projektant	mgr inż. Bogdan Burcek	mosty	konstr.-bud. 109/98 BB	<i>B. Burcek</i>
Projektant	inż. Czesław Maciejczyk	elektr.	sieci inst. i urządzeń 308/66	<i>C. Maciejczyk</i>
Projektant	mgr inż. Katarzyna Mazur	wod-kan	instalacyjna SLK/3419/POOS/10	<i>K. Mazur</i>
Projektant	mgr inż. Jacek Szymanski	telekom	telekom. DTT-TU/2125/01/U	<i>J. Szymanski</i>
Projektant	mgr inż. Paweł Szpytma	gazowa	instalacyjna MAP/0255/PWOS/10	<i>P. Szpytma</i>
Projektant	mgr inż. Andrzej Kieczka	ochrona środowiska		<i>A. Kieczka</i>

TRAKT sp. z o.o. sp.k.
40-159 Katowice, ul. Jesionowa 15
tel: (0-32) 228-12-70, fax: (0-32) 220-70-04
trakt@trakt.eu

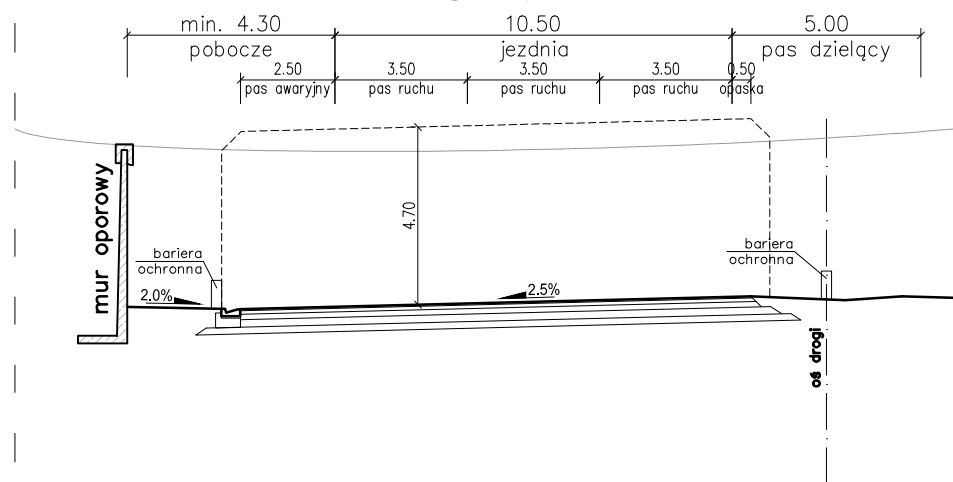
GENERALNA DYREKCJA DRÓG
KRAJOWYCH I AUTOSTRAD
03-808 Warszawa
ul. Mińska 25



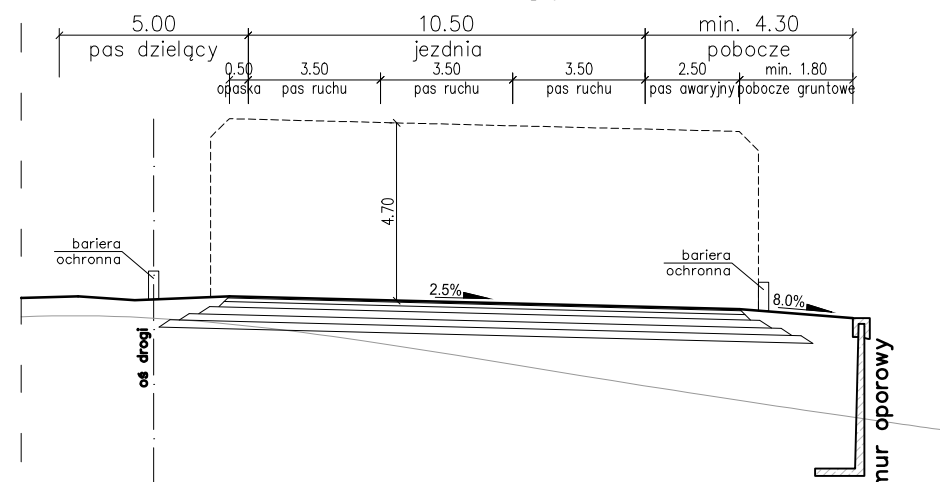
Przekrój normalny z pasem włączenia/wyłączenia



Przekrój normalny z murem oporowym w wykopie



Przekrój normalny z murem oporowym w nasypie



ZADANIE OKREŚLENIE PRZEBIEGU PÓŁNOCNEGO WYLOTU Z WARSZAWY DROGI EKSPRESOWEJ S-7 W KIERUNKU GDAŃSKA NA ODCINKU CZOSNÓW Z TRASĄ ARMII KRAJOWEJ W WARSZAWIE WRAZ Z MATERIAŁAMI DO WNIOSKU O UZYSKANIE DECYZJI O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH ORAZ RAPORTEM O ODDZIAŁYWANIU NA ŚRODOWISKO				FUNKCJA Projektant prowadzący		IMIĘ I NAZWISKO dr inż. Grzegorz Nowaczyk		BRANŻA drogi		SPECJALNOŚĆ/NUMER UPRAWNIENI drogowa UW-579/89		PODPIS <i>Grzegorz Nowaczyk</i>	
JEDNOSTKA PROJEKTOWA TRAKT sp. z o.o. sp.k. 40-159 Katowice, ul. Jesionowa 15 tel: (0-32) 228-12-70, fax: (0-32) 220-70-04 trakt@trakt.eu				INWESTOR GENERALNA DYREKCJA DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD 03-808 Warszawa ul. Mińska 25		NAZWA OPRACOWANIA A. CZĘŚĆ OGÓLNA A2. CZĘŚĆ RYSUNKOWA		TYTUŁ RYSUNKU POGLĄDOWE PRZEKROJE NORMALNE DROGA EKSPRESOWA S7 Z PASEM WŁĄCZENIA/WYŁĄCZENIA I MUREM OPOROWYM		Projektant mgr inż. Michał Czuderna		drogi SLK/1212/POOD/06 <i>M. Czuderna</i>	
NR UMOWY 628/12				SKALA 1:200		DATA PAŹDZIERNIK 2014		STADIUM STĘS		BRANŻA WIELOBRANŻOWY		NR RYS. 05.04/ A-A2-01	
								Projektant mgr inż. Bogdan Burcek		mosty konstr.-bud. 109/98 BB		<i>Bogdan Burcek</i>	
								Projektant inż. Czesław Maciejczyk		elektr. sieci inst. i urządzeń 308/66		<i>Czesław Maciejczyk</i>	
								Projektant mgr inż. Katarzyna Mazur		wod-kan instalacyjna SLK/3419/POOS/10		<i>Katarzyna Mazur</i>	
								Projektant mgr inż. Jacek Szymański		telekom telekom. DTT-TU/2125/01/U		<i>Jacek Szymański</i>	
								Projektant mgr inż. Paweł Szpytma		gazowa instalacyjna MAP/0255/PWOS/10		<i>Paweł Szpytma</i>	
								Projektant mgr inż. Andrzej Kieczka		ochrona środowiska		<i>Andrzej Kieczka</i>	