

NAZWA, ADRES OBIEKTU BUDOWLANEGO	<p align="center">Określenie przebiegu północnego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 w kierunku Gdańska na odcinku Czostów – 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 Czostów – 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 K. PODSUMOWANIE I WNIOSKI</p> <p>Wersja: 01</p>
<p align="right">NUMER UMOWY: PR-628/12 DATA OPRACOWANIA: 10.2014 r.</p>	

I. WNIOSKI OGÓLNE

Przeprowadzone analizy techniczno - ekonomiczno - środowiskowe potwierdziły konieczność budowy północnego wylotu z Warszawy w kierunku Gdańska. Ze względu na ograniczone możliwości przebudowy i zwiększenia przepustowości przekroju istniejącej drogi krajowej nr 7 oraz ze względu na zwiększenie niezawodności układu drogowo - ulicznego miasta Warszawy konieczne jest poszukiwanie nowego wylotu.

Zaniechanie jakichkolwiek inwestycji spowoduje w niedługim czasie znacznie pogorszenie warunków ruchu mające przełożenie na bezpieczeństwo oraz płynność ruchu. Dodatkowo należy uwzględnić negatywny wpływ istniejących rozwiązań komunikacyjnych takich jak jednopoziomowe skrzyżowania z drogą krajową.

Analizy ruchu wykazały, że największe korzyści daje budowa drogi ekspresowej nowym śladem, gdyż pozwala na dywersyfikację ruchu pomiędzy dwie trasy, powodując odciążenie istniejącego przebiegu.

Poszukiwanie nowego korytarza drogowego dla drogi ekspresowej nr 7 natrafiło na duże ograniczenia spowodowane istniejącym i planowanym zagospodarowaniem przestrzennym, w tym przede wszystkim:

- obszary zwartej zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i wielorodzinnej;
- obszary składowo - magazynowo - usługowe;
- utrzymanie dotychczasowej funkcji Lotniska Babice;
- ograniczenia środowiska - bezpośrednie sąsiedztwo Kampinoskiego Parku Narodowego i jego otuliny wraz z innymi formami ochrony przyrody takimi jak: rezerваты przyrody, obszary Natura 2000, stanowiska roślin i zwierząt objętych ochroną prawną.

Dodatkowo istotnym uwarunkowaniem są planowane zwiększone potoki ruchu drogowego, które do 2035r wzrosną prawie dwukrotnie w stosunku do roku 2013 dla wariantu bezinwestycyjnego.

Ponadto projektowana droga ekspresowa zgodnie z wymaganiami zamawiającego powinna zapewniać geometrię odpowiadającą prędkości projektowej $V_p=100\text{km/h}$ oraz przekrój normalny drogi ekspresowej 2/3 (droga dwujezdniowa po trzy pasy ruchu). Uzyskanie takich parametrów wymaga szerokość pasa drogowego na poziomie od 80 do 150m na odcinkach międzywęzłowych oraz kilkuhektarowych powierzchni terenu w rejonie węzłów drogowych i miejsc obsługi podróżnych (MOP).

Przy w/w uwarunkowaniach opracowano trzy warianty przebiegu trasy S7: Wariant I, Wariant II i Wariant IIB.

Wykonane analizy dowodzą, że wszystkie warianty są efektywnie ekonomiczne, a budowa wylotu z Warszawy w kierunku Gdańska przy istniejących i planowanych uwarunkowaniach wymagać będzie wysokich nakładów inwestycyjnych, które zwrócą się szybko po oddaniu drogi do eksploatacji. Wykonanie drogi ekspresowej wraz z towarzyszącą infrastrukturą oraz elementami ochrony środowiska minimalizujących negatywne oddziaływanie na środowisko wymaga nakładów rzędu od 122 do 153 mln zł za jeden kilometr projektowanej drogi ekspresowej.

Ponadto wszystkie trzy warianty spełniają zakładane cele projektowanej drogi ekspresowej takie jak:

- poprawa dostępności komunikacyjnej Warszawy;
- korzyści makroekonomiczne: zmniejszenie kosztów społecznych związanych z oszczędnościami paliw napędowych, czasu podróży, zmniejszenie kosztów leczenia ofiar wypadków samochodowych;
- ułatwienie dojazdu mieszkańcom gmin sąsiadujących z Warszawą do miasta,
- zapewnia stworzenie bezpiecznego odcinka trasy drogowej zapewniającego komfort dalekobieżnego

II. OCZENA POSZCZEGÓLNYCH WARIANTÓW

Wariant I

- stworzenie bezpiecznego odcinka trasy drogowej zapewniającego komfort dalekobieżnego ruchu drogowego o dużych prędkościach podróży;
- prowadzony jest w całości po śladzie istniejącej DK7, co umożliwia wykorzystania znacznej części istniejącej infrastruktury drogowej;
- poszerzenie jezdni do trzech pasów ruchu w każdym kierunku oraz dopasowanie do parametrów drogi ekspresowej generuje znaczną ilość rozbiórek szczególnie w pierwszej linii gęstej zabudowy w Łomiankach oraz potrzebę przebudowę wiaduktów i łącznic w ciągu DK7
- przebudowę niedawno powstałych węzłów drogowych „Brukowa” i elementów węzła „Most Północny”
- zakłada przebudowę elementów Przepompowni „Czajka”
- brak możliwości spełnienia wymagań warunków technicznych w zakresie minimalnych odległości międzywęzłowych - występuje konieczność uzyskania odstępstw od warunków technicznych dla odległości między węzłami:
 - „Kielpin” a „Łomianki”
 - „Łomianki” a „Brukowa”
 - „Brukowa” a „Wóycickiego”
 - „Wóycickiego” a „Most Północny”
 - „Most Północny” a „Gwiazdzista”
 - „Gwiazdzista” a „AK”
- z uwagi na lokalizację trasy w rejonie zabudowy mieszkaniowej oraz Kampinoskiego Parku Narodowego występuje konieczność zastosowania środków ochrony środowiska przeciwdziałającej uciążliwością wynikającym z powstania drogi ekspresowej (m. in. ekrany akustyczne oraz pasy zieleni ochronnej). Analizowany wariant wymaga zastosowania największej długości ekranów akustycznych;
- wariant ten nie powoduje przekroczeń dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń powietrza poza liniami określającymi wstępne granice terenu, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie;
- pod względem oddziaływania na warunki wodno-gruntowe analizowany wariant jest najmniej korzystny, ponieważ w największym stopniu narusza obszar głównego zbiornika wód podziemnych oraz wymaga największej liczby likwidacji ujęć wód;
- z uwagi na kolizję z szlakami migracji fauny występuje konieczność zastosowania środków ochrony środowiska w postaci przejść dla zwierząt, w tym dwóch estakad wyposażonych w osłony antyolśnieniowe oraz 3 przepustów ekologicznych;
- wariant ten wymaga zniszczenia znacznej powierzchni lasów i zadrzewień, w tym siedlisk będących w zainteresowaniu sieci Natura 2000;
- z przeprowadzonej oceny oddziaływania na obszary Natura 2000 wynika, że wariant ten może wywierać istotny negatywny wpływ na obszar Natura 2000 PLH140041 Las Bielański. W związku z tym w świetle obowiązujących przepisów prawnych zabrania się realizacji tego wariantu;

- w wyniku przeprowadzonej analizy wielokryterialnej uzyskał najwyższą ocenę wg kryterium techniczno - środowiskowego oraz najniższą wg kryterium kosztowego, technicznego i społeczno - środowiskowego;

Wariant II

- jest zapisany od wielu lat w różnych dokumentach planistycznych, w tym Miejscowych Planach Zagospodarowania Przestrzennego i Studiach Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowanie Przestrzennego Miast i Gmin;
- zapewnia stworzenie bezpiecznego nowego odcinka trasy drogowej zapewniającego komfort dalekobieżnego ruchu drogowego o dużych prędkościach podróży;
- poprawa jakości życia mieszkańców poprzez ograniczenie ruchu tranzytowego na istniejącej DK7;
- zapewnia bezpośrednie powiązanie z Trasą Mostu Północnego
- jest częściowo zlokalizowany na terenie Lotniska Babice nie kolidując bezpośrednio z infrastrukturą lotniska
- brak możliwości spełnienia wymagań warunków technicznych w zakresie minimalnych odległości międzywęzłowych - występuje konieczność uzyskania odstępstw od warunków technicznych dla odległości między węzłami:
 - „Wólka Węglowa” a „Janickiego”
 - „Janickiego” a „Generała Maczka”
 - „Generała Maczka” a „NS”
 - „NS” a istniejącym „Prymasa Tysiąclecia”
 - „NS” a istniejącym zespoleonym węzłem „Bemowo” (zespoleone węzły: „Warszawska” i „Lazurowa”)
- 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 co znacznie zwiększa koszty budowy;
- z uwagi na lokalizację trasy w rejonie zabudowy mieszkaniowej oraz Kampinoskiego Parku Narodowego występuje konieczność zastosowania środków ochrony środowiska przeciwdziałającej uciążliwości wynikającym z powstania drogi ekspresowej (m. in. tunel w dzielnicy Bielany i Bemowo, ekrany akustyczne oraz pasy zieleni ochronnej). Analizowany wariant wymaga zastosowania najmniejszej długości ekranów akustycznych;
- u wylotów z projektowanych tuneli przewiduje się przekroczenia dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń powietrza poza liniami określającymi wstępne granice terenu, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie;
- pod względem oddziaływania na warunki wodno-gruntowe analizowany wariant (podobnie jak wariant IIB) jest stosunkowo korzystny, ponieważ w najmniejszym stopniu narusza obszar głównego zbiornika wód podziemnych oraz wymaga najmniejszej liczby likwidacji ujęć wód;
- z uwagi na kolizję z szlakami migracji fauny występuje konieczność zastosowania środków ochrony środowiska w postaci przejść dla zwierząt, w tym jednej estakady wyposażonej w osłony antyolśnieniowe oraz 5 przepustów ekologicznych;
- wariant ten wymaga najmniejszej wycinki lasów i zadrzewień. Nie przewiduje się ingerencji w siedliska przyrodnicze będące w zainteresowaniu sieci Natura 2000;

- mimo kolizji z Kampinoskim Parkiem Narodowym nie przewiduje się negatywnego oddziaływania analizowanego wariantu na sieć Natura 2000 oraz inne obszary chronione;
- w wyniku przeprowadzonej analizy wielokryterialnej uzyskał najwyższą ocenę wg kryterium: technicznego, społeczno - środowiskowego i społecznego (uzyskał najmniejszą ilość negatywnych opinii) mimo, że nie jest wariantem najtańszym wg kryterium kosztowego;

Wariant IIB

- częściowo jest zapisany w różnych dokumentach planistycznych, w tym Miejscowych Planach Zagospodarowania Przestrzennego i Studiach Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowanie Przestrzennego Miast i Gmin. Jedynie odcinek w rejonie dzielnicy Bielany, przebiegający od Cmentarza Północnego, przez las Bemowski, dalej po południowej stronie Fort Wawrzyszew i wzdłuż lotniska Warszawa Babice biegnie po nowym wcześniej nie uwzględnianym w miejscowych planach terenie;
- zapewnia stworzenie bezpiecznego nowego odcinka trasy drogowej zapewniającego komfort dalekobieżnego ruchu drogowego o dużych prędkościach podróży;
- poprawa jakości życia mieszkańców poprzez ograniczenie ruchu tranzytowego na istniejącej DK7;
- powiązanie z Trasą Mostu Północnego wymagałoby zmiany koncepcji jej przebiegu. Przebieg Trasy Mostu Północnego został dopasowany do przebiegu trasy S7, na który RDOŚ wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia z 6 maja 2009r. Zakładała ona przebieg drogi ekspresowej S7 zgodnie z wariantem II.
- budowa węzła „Chomiczówka” łączącego Trasę Mostu Północnego z projektowaną drogą ekspresową S7 wywołało sprzeciw mieszkańców osiedla Chomiczówka, którym przy proponowanym przebiegu nie mam technicznej możliwości zapewnienia ochrony akustycznej na wymaganym poziomie.
- powoduje konieczność wyburzenia budynków Lotniczego Pogotowia Ratunkowego i Aeroklubu Warszawskiego zlokalizowanych na terenie lotniska Babice, nie koliduje z infrastrukturą lotniska
- brak możliwości spełnienia wymagań warunków technicznych w zakresie minimalnych odległości pomiędzy ostatnim wjazdem i pierwszym wyjazdem sąsiadujących ze sobą węzłów - występuje konieczność uzyskania odstępstw od warunków technicznych dla tych odległości:
 - odległość między końcem pasa włączenia węzła „N-S” w kierunku Gdańska a początkiem pasa wyłączenia węzła „Chomiczówka”
 - odległość między końcem pasa włączenia węzła „Chomiczówka” w kierunku Warszawy a początkiem pasa wyłączenia węzła „N-S”
- brak możliwości spełnienia wymagań warunków technicznych w zakresie minimalnych odległości międzywęzłowych - występuje konieczność uzyskania odstępstw od warunków technicznych dla odległości między węzłami:
 - „NS” a istniejącym „Prymasa Tysiąclecia”
 - „NS” a istniejącym zespoleonym węzłem „Bemowo” (zespoleone węzły: „Warszawska” i „Lazurowa”)
- z uwagi na lokalizację trasy w rejonie zabudowy mieszkaniowej oraz Kampinoskiego Parku Narodowego występuje konieczność zastosowania środków ochrony środowiska przeciwdziałającej uciążliwości wynikającym z powstania drogi ekspresowej (m. in. tunel w dzielnicy Bemowo, ekrany akustyczne oraz pasy zieleni ochronnej);
- u wylotów z projektowanego tunelu przewiduje się przekroczenia dopuszczalnych stężeń

zanieczyszczeń powietrza poza liniami określającymi wstępne granice terenu, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie;

- pod względem oddziaływania na warunki wodno-gruntowe analizowany wariant (podobnie jak wariant II) jest stosunkowo korzystny, ponieważ w najmniejszym stopniu narusza obszar głównego zbiornika wód podziemnych oraz wymaga najmniejszej liczby likwidacji ujęć wód;
- z uwagi na kolizję z szlakami migracji fauny występuje konieczność zastosowania środków ochrony środowiska w postaci przejść dla zwierząt, w tym jednej estakady wyposażonej w osłony antyolśnieniowe oraz 6 przepustów ekologicznych;
- wariant ten wymaga największej wycinki lasów i zadrzewień, w tym także największej powierzchni siedlisk przyrodniczych będących w zainteresowaniu sieci Natura 2000;
- mimo kolizji z Kampinoskim Parkiem Narodowym nie przewiduje się negatywnego oddziaływania analizowanego wariantu na sieć Natura 2000 oraz inne obszary chronione;
- w wyniku przeprowadzonej analizy wielokryterialnej uzyskał najwyższą ocenę wg kryterium kosztowego i najniższą wg kryterium: techniczno - środowiskowego, społeczno - środowiskowego i społecznego (uzyskał największą ilość negatywnych opinii)

III. OCENA KOŃCOWA ANALIZAOWANYCH WARIANTÓW

Po przeprowadzeniu wielokryterialnej analizy porównawczej wszystkich trzech wariantów wynika, że najkorzystniejszym wariantem, mimo tego że charakteryzuje się wyższą ceną, jest wariant II. Uzyskał on najwyższą notę wg kryterium technicznego i społeczno - środowiskowego.

Wariantem rekomendowanym do wykonywania dalszej dokumentacji projektowej jest **WARIANT II**.