



Warszawa, dnia 31 sierpnia 2011 r.

**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W WARSZAWIE**

WOOS-II.4200.8.2011.JI

załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie drogi krajowej Nr 7 do parametrów drogi ekspresowej, na odcinku od km 225+100 do początku obwodnicy Płońska (km 295+700) według wariantu 4/R, zgodnie z art. 56 ust. 3 ustawy Prawo ochrony środowiska (Dz. U. 08., Nr 25, poz. 150, ze zm.).

I. INWESTOR

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad,
Oddział w Warszawie
ul. Mińska 25, 03-808 Warszawa

II. OPIS I LOKALIZACJA PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA

Planowane przedsięwzięcie, polegające na rozbudowie drogi krajowej Nr 7 do parametrów drogi ekspresowej, na odcinku od km 225+100 do początku obwodnicy Płońska (km 295+700) w wybranym wariantie (4/R) zlokalizowane jest w całości na terenie województwa mazowieckiego w powiatach mławskim, ciechanowskim i płońskim.

Na odcinku od km 225+100 do miejscowości Kuklin w gminie Wieczfnia Kościelna, o długości około 5 km oraz od miejscowości Unierzyż w gminie Strzegowo do początku obwodnicy Płońska, na długości około 27 km - rozbudowa drogi polegać będzie na realizacji drugiej jezdni oraz budowie węzłów i likwidacji skrzyżowań kolizyjnych. Na odcinku północnym, tj. od km 225+100 istniejącej drogi do Głinojecka zakłada się w rejonie kilku miejscowości gdzie występuje intensywna zabudowa wzdłuż pasa drogowego zmianę korytarza projektowanej drogi ekspresowej w stosunku do istniejącej drogi krajowej Nr 7. Zmiany te będą dotyczyły miejscowości Uniszki Zawadzkie, Modła, Wiśniewo, Żurominek, Mdzewo, Strzegowo i Unierzyż.

Istniejąca droga krajowa Nr 7 na odcinku Gdańsk - Warszawa, która jest jedną z ważniejszych dróg w Polsce, gdyż prowadzi ruch przez cały kraj w kierunku północ - południe obecnie nie spełnia kryteriów technicznych do prowadzenia tak dużego i zróżnicowanego ruchu. Celem rozbudowy drogi krajowej Nr 7 na odcinku objętym wnioskiem jest poprawa warunków i stanu bezpieczeństwa ruchu oraz włączenie jej do sieci ekspresowych dróg krajowych o istotnym znaczeniu w połączeniach międzynarodowych.

Na odcinkach projektowanych nowym śladem droga S-7 biegnie przez tereny rolne, w zdecydowanej przewadze użytkowane jako grunty rolne, łąki i pastwiska. Prowadzona jest w oddaleniu od skupisk zabudowy. Planowane do realizacji przedsięwzięcie przebiega przez tereny chronione – Zieluńsko – Rzegnowski Obszar Chronionego Krajobrazu powołany Rozporządzeniem Wojewody Mazowieckiego nr 18 z dnia 15 kwietnia 2005 r. (Dz. Urz. Woj. Maz. Nr 91 poz. 2450) oraz

Nadwkrzański Obszar Chronionego Krajobrazu powołany Rozporządzeniem Wojewody Mazowieckiego nr 24 z dnia 15 kwietnia 2005 r. (Dz. Urz. Woj. Maz. Nr 91z 2005 r., poz. 2456, ze zm.). Projektowana droga przechodzi także w sąsiedztwie rezerwatu leśnego „Dziektarzewo”, który znajduje się w odległości ok. 600 m od trasy jej przebiegu. Planowane przedsięwzięcie położone jest w sąsiedztwie obszaru specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 „Dolina Wkry i Mławki (PLB140008) oraz specjalnego obszaru ochrony siedlisk Natura 2000 „Olszyny Rumockie” (PLH140010). Ww. tereny są oddalone od trasy przebiegu przedmiotowej inwestycji o ok. 3,2 km w najbliższym punkcie.

III. PODSTAWOWE ZAŁOŻENIA PROJEKTOWE

Przebudowa drogi krajowej Nr 7 polegać będzie na dostosowaniu jej do parametrów trasy ekspresowej. Dla przedmiotowej drogi S-7 projektuje się dwie jezdnie o szerokości po 7,0 m z pasem rozdziału o szerokości 12,0 m jako rezerwę dla poszerzenia w przyszłości przekroju drogi do 2x3 pasy ruchu. Na odcinkach drogi S-7, których korytarz pokrywa się ze stanem istniejącym zaprojektowane zostały korekty wszystkich nienormatywnych łuków poziomych.

Na odcinkach drogi S-7, których korytarz pokrywa się ze stanem istniejącym przyjęto założenie, że niweleta pozostaje bez zmian za wyjątkiem korekt które wynikają z modernizacji nawierzchni oraz korekt nienormatywnych łuków pionowych. W większości rozwiązań przyjęta jest zasada prowadzenia niwelety trasy w poziomie terenu i wynoszenie na drugi poziom drogi podrzędnej. Odstępstwa od tej zasady występują w kilku opisanych niżej przypadkach i wynikają z uwarunkowań przestrzennych lub realizacyjnych i dotyczą:

- przekroczenia ulicy Nowowiejskiej w Mławie
- przekroczenia torów linii kolejowej E 65 Warszawa-Gdynia w Mławie, węzeł Modła

PARAMETRY TECHNICZNE DROGI

Podstawowe dane techniczne projektowanej drogi S-7 są następujące:

- klasa drogi – S,
- prędkość projektowa – 100 km/h,
- nośność 11,5 t/oś,
- całkowicie ograniczona dostępność,
- dwie jezdnie o szerokości po 7,0m,
- pas rozdziału o szerokości 12,0m,
- obustronny pas awaryjny o szerokości 2,5m,

Dla dróg towarzyszących serwisowych i poprzecznych przyjęto w zależności od klasy technicznej następujące parametry:

- drogi klasy głównej G,
- prędkość projektowa – 70 km/h,
- nośność 11,5 t/oś,
- szerokość jezdni – 7,0 m,
- drogi klasy zbiorczej Z,
- prędkość projektowa – 60 km/h,
- nośność 10,0 t/oś,
- szerokość jezdni – 6,0m,
- drogi klasy lokalnej L,
- prędkość projektowa – 40 km/h,
- nośność 8,0 t/oś,
- szerokość jezdni – 5,5m,
- drogi klasy dojazdowej D,
- prędkość projektowa – 30 km/h,

- nośność 6,0 t/oś,
- szerokość jezdni – 5,0 m,
- drogi klasy dojazdowej D o charakterze dojazdów gospodarczych,
- prędkość projektowa – 30 km/h,
- nośność 6,0 t/oś,
- szerokość jezdni – 3,5 m z mijankami.

POWIĄZANIA I OBSŁUGA TERENÓW PRZYLEGLYCH

Dla zapewnienia łączności pomiędzy terenami podzielonymi drogą ekspresową S-7 w projektuje się przejazdy, a dla polepszenia obsługi terenów rolniczych przedzielonych trasą S-7 projektuje się na odcinkach, gdzie odległość pomiędzy przejazdami wynosi więcej niż 3 km przejazdy gospodarcze pod drogą S-7.

W ramach realizacji przedsięwzięcia planuje się budowę dróg serwisowych, które będą prowadzone w linach rozgraniczających drogi ekspresowej S-7, w większości obustronnie jako drogi dwukierunkowe. Przewiduje się budowę odcinków dróg serwisowych o długości 93,2 km.

Podzielono je na trzy rodzaje pod względem funkcji i klasy technicznej:

- zbiorcze o szerokości jezdni 6,0 m prowadzące komunikację autobusową,
- lokalne o szerokości 5,5 m dla powiązań i obsługi ważniejszych miejscowości lub obiektów znajdujących się przy trasie drogi S-7,
- gospodarcze o szerokości jezdni utwardzonej 3,5 m z mijankami dla dojazdów do pól oraz obsługi pojedynczych siedlisk.

Przewiduje się budowę odcinków dróg zbiorczych i lokalnych o długości – 32,6 km oraz dróg gospodarczych – 60,5 km.

Wjazd na trasę będzie możliwy wyłącznie z węzłów. Na przedmiotowym odcinku drogi Nr 7 w ramach przedsięwzięcia planuje się budowę następujących węzłów drogowych:

- „Kuklin”,
- „Warszawska”,
- „Modła”,
- „Żurominek”,
- „Strzegowo Pn”, „Strzegowo Pd”,
- „Dreglin”,
- „Pieńki Rzewińskie”,
- „Dłużniewo”.

Wszystkie projektowane węzły są zaprojektowane jako typ węzłów WB.

ODWODNIENIE DROGI

Na całej długości tras przewiduje się odwodnienie rowami otwartymi, poza odcinkami trasy przebiegającymi przez mosty, wiadukty lub kiedy trzeba odwodnić skomplikowane wysokościowo skrzyżowania. Wody opadowe z jezdni pasa drogowego klasy S i klasy L oraz z pobocza projektowanej trasy będą odprowadzane do rowu otwartego, z którego częściowo przesiąkną do gruntu, częściowo odpadają, a częściowo odpłyną do stawów retencyjno – infiltracyjnych.

Przyjęto generalną zasadę podczyszczania wód deszczowych z trasy z zawiesiny w osadnikach zespolonych ze zbiornikami retencyjnymi oraz zastosowanie zbiorników retencyjnych dla spłaszczenia maksymalnego odpływu deszczu do odbiornika. W czasie deszczu nawalnego zbiorniki retencyjne pełnić będą również rolę zbiorników buforowych na wypadek awarii samochodów przewożących ropę, benzynę i materiały niebezpieczne dla środowiska naturalnego.

Odbiornikami wody oczyszczonej z tras będą lokalne zbiorniki powierzchniowe: rzeki i rowy otwarte, które stanowią zazwyczaj boczne dopływy rzek. W przypadku braku odbiornika powierzchniowego, wody deszczowe po oczyszczeniu odprowadzane będą do gruntu. Zdecydowana większość wód opadowych odprowadzana będzie do odbiorników powierzchniowych (rzeki i rowy).



REGIONALNY DYREKTOR
Ochrony Środowiska w Warszawie

Aleksandra Alłowska