

Nr projektu: DRI/3591/RŚ/2010 –
uzupełnienie1

Zleceniodawca:

AGUA Y ESTRUCTURAS S.A.
Spółka Akcyjna Oddział w Polsce
ul. Tkacka 55
70-556 Szczecin

Raport o oddziaływaniu na środowisko
budowy nowego przebiegu drogi wojewódzkiej
nr 719 na terenie gmin Milanówek i Grodzisk
Mazowiecki, powiatu grodziskiego,
województwa mazowieckiego

Opracował Zespół:

mgr inż. Beata BARNAT
mgr inż. Daria MAJKA
mgr inż. Mariusz GRALA
dr Grzegorz MICHALSKI
mgr inż. Justyna MICHAŁEK
mgr inż. Roman PAŹDZIOR

mgr inż. Teresa SZYMBORSKA

Gliwice, listopad 2011

SPIS TREŚCI

1. OPIS ANALIZOWANYCH WARIANTÓW WRAZ Z UZASADNIENIEM ICH WYBORU	2
2. ANALIZA MOŻLIWYCH KONFLIKTÓW SPOŁECZNYCH.....	3
2.1. Konsultacje społeczne	3
2.2. Analiza zgłoszonych wniosków	5
2.3. Podsumowanie.....	7
3. ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE	8
3.1. Charakterystyka środowiska przyrodniczego	8
3.1.1. Szata roślinna, siedliska przyrodnicze	8
3.1.2. Fauna, szlaki migracji.....	9
3.1.3. Walory krajobrazowe i rekreacyjne	10
3.1.4. Przyrodnicze obszary i obiekty prawnie chronione	11
3.2. Wpływ na środowisko przyrodnicze oraz walory krajobrazowe i rekreacyjne	14
3.2.1. Okres realizacji	14
3.2.2. Okres eksploatacji.....	16

1. Opis analizowanych wariantów wraz z uzasadnieniem ich wyboru

Uszczegółowienie punktu Nr 6 ROŚ

W ramach STEŚ – etap I, wstępnej analizie poddano pięć wariantów przebiegu DW 719 (I, IA, II, III i IV), z których do dalszych analiz wybrano trzy warianty przebiegu DW 719 – wariant I, IA, oraz wariant IV.

Wszystkie ww. warianty przebiegają po południowej stronie m. Milanówek i Grodzisk Mazowiecki. Biorąc pod uwagę usytuowanie istniejącego przebiegu DW 719 w stosunku do wymienionych miejscowości, nie ma możliwości poprowadzenia nowego przebiegu DW 719 na północ od tych miejscowości.

Dla uregulowania trudnej sytuacji komunikacyjnej na terenie powiatów pruszkowskiego i grodziskiego, a w szczególności z uwagi na konieczność wyeliminowania obecnych potoków ruchu z centrum miast Milanówek i Grodzisk Mazowiecki, konieczna jest realizacja zarówno nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 719 po południowej stronie m. Milanówek i Grodzisk Mazowiecki, jak i budowa „Północnej Trasy Drogowej” na terenie gmin Grodzisk Mazowiecki, Milanówek i Brwinów. „Północna Trasa Drogowa” jest inwestycją przygotowywaną w porozumieniu przez poszczególne lokalne samorzady (tj. staraniem i kosztem przez Starostwa Pruszkowskie i Grodziskie oraz Gminy Grodzisk Mazowiecki, Milanówek i Brwinów), która docelowo ma stanowić drogę gminną, lub powiatową, więc nie będzie drogą wojewódzką i nie może być rozpatrywana jako alternatywny wariant nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 719. Naturalnym przedłużeniem nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 719 będzie zachodnia obwodnica Grodziska Mazowieckiego w ciągu drogi wojewódzkiej nr 579 (w 2012 r. planowane jest rozpoczęcie prac budowlanych). Nowy przebieg DW 719 jest jednym z elementów nowego układu drogowego planowanego w rejonie Milanówka i Grodziska Mazowieckiego, mającego na celu poprawę warunków życia, szczególnie mieszkańców narażonych obecnie na ciągłe, ponadnormatywne oddziaływanie ruchu kołowego.

Uwzględniając powyższe, dla analizowanego przedsięwzięcia rozpatrywać można więc następujące warianty:

- wariant zerowy polegający na braku realizacji planowanego przedsięwzięcia (budowy nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 719 na terenie gmin Milanówek i Grodzisk Mazowiecki) - wariant ten opisano w rozdziale nr 5,
- warianty projektowane polegające na budowie nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 719 na terenie gmin Milanówek i Grodzisk Mazowiecki (w części południowej) - 3 warianty przebiegu opisane poniżej.

Ze względu na prognozowaną wielkość natężenia ruchu na projektowanej drodze (do ok. 20 000 poj./dobę w 2030r.), założono realizację drogi DW 719 o parametrach docelowych jako drogę dwujezdniową.

2. Analiza możliwych konfliktów społecznych

Uszczegółowienie punktu Nr 14 ROŚ

2.1. Konsultacje społeczne

Realizacja przedsięwzięcia wiąże się m.in. z zajęciem terenów pod budowę projektowanej drogi, obiektów inżynierskich (wiaduktów, mostów, przepustów drogowych na istniejących ciekach). W związku z tym konieczne jest naruszenie własności działek m.in. prywatnych właścicieli. Działaniem powodującym zazwyczaj największy oddźwięk społeczeństwa jest planowanie i wykonanie wyburzeń budynków mieszkalnych i gospodarczych, co związane jest m.in. z koniecznością przemieszczania się i osiedlania ludzi w nowym miejscu. Taka też sytuacja będzie mieć miejsce w związku z realizacją projektowanej drogi.

Mając na uwadze duży oddźwięk lokalnej społeczności w związku z planowaną inwestycją, na etapie opracowywania koncepcji społeczność ta została poinformowana o planowanym przedsięwzięciu poprzez ogłoszenie na stronie internetowej Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Warszawie oraz ogłoszenie w prasie lokalnej - Gazecie Grodziskiej w dniu 04.08.2010 r.

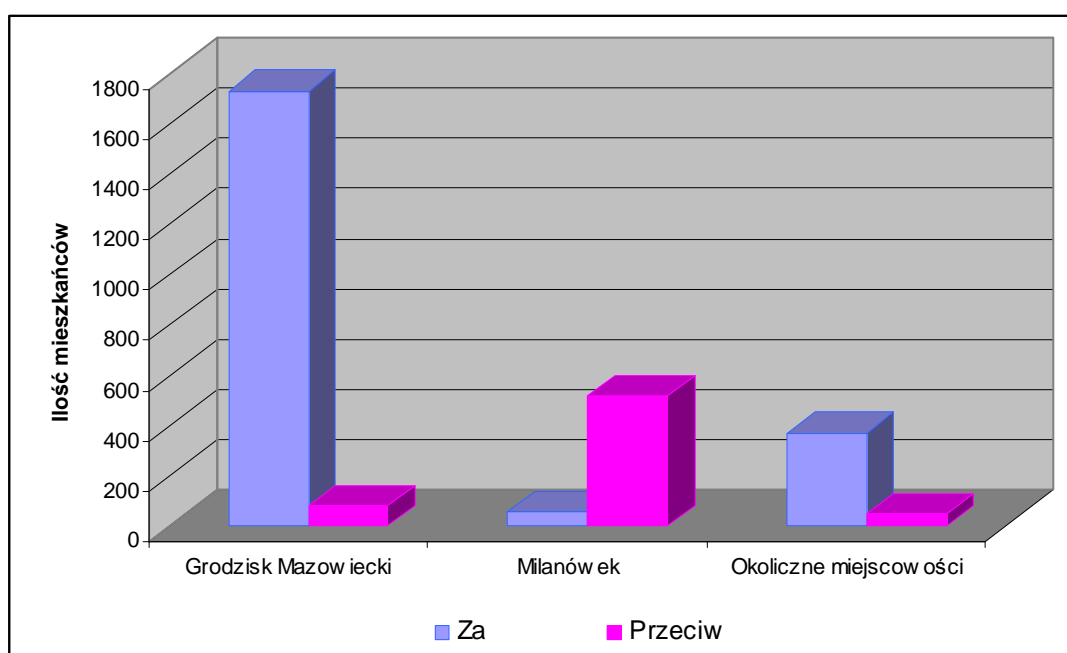
Na stronie internetowej Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich zostały udostępnione informacje oraz materiały graficzne dotyczące przedsięwzięcia. Opis inwestycji i plany sytuacyjne nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 719, zamieszczono na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Grodzisk Mazowiecki oraz Urzędu Miasta Milanówek.

Lokalna społeczność miała możliwość wyrażenia swojej opinii nt. projektowanego przedsięwzięcia, np. poprzez wypełnienie załączonej ankiety i przesłanie jej na wskazany w ogłoszeniu adres jak również za pomocą drogi elektronicznej.

W ramach odbytych konsultacji społecznych wpłynęło:

- 2286 ankiet, głównie od mieszkańców Grodziska Mazowieckiego i Milanówka,
- 524 opinii i wniosków mieszkańców pozostałych okolicznych miejscowości.

Graficzne zestawienie stanowisk okolicznej ludności ws. budowy nowego przebiegu DW nr 719 przedstawiono na poniższym wykresie.



Swoją opinię wyrazili również:

- * Stowarzyszenie Ochrony i Promocji Miast i Ogrodów i Historycznych Miejscowości Centralnego Mazowsza Ład na Mazowszu,
- * Stowarzyszenie Integracji Stołecznej Komunikacji SISKOM,
- * Stowarzyszenie Na Rzecz Miast – Ogrodów,
- * Związek Emerytów, Rencistów i Inwalidów Oddział Rejonowy w Milanówku.

2.2. Analiza zgłoszonych wniosków

Ze względu na szerokie zainteresowanie projektowanym przedsięwzięciem, lokalna społeczność licznie wyraziła swoje opinie oraz wnioski. Poniżej przedstawiono obecne problemy związane z eksploatacją DW 719, korzyści jakich mieszkańcy spodziewają się po wybudowaniu obwodnicy, mankamenty wynikające z realizacji inwestycji w projektowanej formie oraz zarzuty i postulaty mieszkańców. Poniższe zestawienia reprezentują ogół wypowiedzi osób, które wyraziły swoją opinię i postulaty.

Obecne problemy mieszkańców (w związku z eksploatacją DW 719):

- Nadmierny hałas,
- Brak bezpieczeństwa ruchu,
- Trudności w przekraczaniu DW 719,
- Korki,
- Długi czas przejazdu (w tym do i z Warszawy),
- Zanieczyszczenie środowiska spalinami w centrum,
- Uciążliwość dla osób poruszających się rowerem wzdłuż obecnej DW 719 (pomimo istniejącej wzdłuż części drogi ścieżki rowerowej),

Korzyści z budowy obwodnicy

- Zmniejszenie ruchu na ul. Sienkiewicza i Królewskiej,
- Większe bezpieczeństwo,
- Mniejszy hałas,
- Mniej korków,
- Bezpieczeństwo pieszych ,
- Wyprowadzenie ruchu, głównie TIR-ów z centrum miasta,
- Odkorkowanie miasta.

Mankamenty wynikające z realizacji inwestycji

- Droga w projektowanych kształcie przecina na pół Milanówek – mieszkańcy zamieszkujący teren na południe od planowanej inwestycji zostaną odcięci od szkoły (brak bezpieczeństwa dzieci w drodze do szkoły), przedszkoli, sklepów, kościoła,
- Konieczność wyburzenia wielu nowych domów, duże koszty wywłaszczenia,
- Narażenie mnóstwa mieszkańców zabudowy jednorodzinnej na hałas, spaliny, drgania itp.
- Zniszczenie ekologiczne dzielnicy Miasta - Ogrodu,
- Kolidują z obszarami ochrony konserwatorskiej i pomnikami przyrody,

- Zwiększenie się ruchu samochodowego, ilości spalin oraz poziomu hałasu w dzielnicy mieszkalnej Grodziska,
- Bezpowrotne zniszczenie terenów idealnych pod budownictwo jednorodzinne,
- Degradacja ekologiczna, krajobrazowa i kulturowa Mazowieckiego Obszaru Chronionego Krajobrazu,
- Zmniejszenie atrakcyjności Milanówka jako małego, cichego miasta - będzie źródłem hałasu i zanieczyszczeń.
- Droga o klasie GP miałyby charakter drogi tranzytowej dla ciężkiego ruchu do i z Grodziska Mazowieckiego, o typie zbliżonym do autostrady, co jest niedopuszczalne ze względu na cenne wartości kulturowo – przyrodniczo - krajobrazowe,
- Inwestycja będzie miała olbrzymi wpływ na środowisko i zdegraduje bezpowrotnie równowagę ekologiczną wraz ze skupiskiem korytarzy ekologicznych na trasie jej przebiegu,
- Droga spowoduje bariery społeczne dezintegrując życie i kontakty między miejscowościami i sąsiadami. Zakłóci funkcjonowanie dwóch linii WKD,
- Droga odciąży centrum miasta, ale zniszczy lasy i spokój na jego obrzeżach,

Poparcie

- Mieszkańcy Grodziska generalnie popierają budowę nowego przebiegu DW 719, żeby tylko odciążyć centrum miasta (są to generalnie mieszkańcy centrum), sprzeciw wyrażają mieszkańcy terenów, przez które obwodnica ma przebiegać,
- Mieszkańcy Milanówka, bardzo nielicznie (głównie mieszkańcy centrum) opowiadają się za budową drogi – rozłożenie ruchu, zwłaszcza TIR-ów,
- Z jednej wypowiedzi mieszkanki Grodziska wynika poparcie budowy obwodnicy, która kupując działkę w 1984r. została poinformowana, że przewidywana jest budowa obwodnicy w tej okolicy i jak twierdzi, nikt nie musiał kupować działek w tej okolicy wiedząc o planach budowy obwodnicy,
- Zgodnie ze stanowiskiem SISKOM odstępianie od realizacji południowej obwodnicy jest niedopuszczalne i sprzeczne z dokumentami strategicznymi dla woj. Mazowieckiego tj. Planem Zagospodarowania Województwa Mazowieckiego i Strategią Rozwoju Województwa Mazowieckiego – zaniechanie budowy spowoduje wzrost utrudnień w ruchu na terenie miast Grodzisk Mazowiecki i Milanówek, co doprowadzi do jeszcze większej emisji pyłu zawieszonego PM10 w centrach tych miast, gdzie obecnie występuje przekroczenie rzędu 22%.

2.3. Podsumowanie

Na podstawie przeprowadzonej analizy otrzymanych materiałów wysunięto następujące wnioski:

- Budowę obwodnicy, bez względu na jej kształt, szeroko popierana jest przez mieszkańców Grodziska Mazowieckiego. W budowie obwodnicy pokładają nadzieję na znaczne zmniejszenie ruchu pojazdów (w tym szczególnie tirów) w centrum miasta oraz przywrócenie charakteru miejskiego drogom w centrum.
- Część mieszkańców Grodziska Mazowieckiego wyrażają sprzeciw, ze względu na fakt, że droga ma być poprowadzona przez tereny zabudowane (zabudowa mieszkaniowa), z dużym udziałem zieleni, gdzie ludzie znaleźli ciszę i spokój – droga powinna być poprowadzona przez część przemysłową Grodziska, a nie mieszkalną lub powinna być znacznie odsunięta w kierunku południowym.
- Mieszkańcy Milanówka kategorycznie sprzeciwiają się budowie nowego przebiegu DW 719 w projektowanym kształcie, argumentując to głównie wartościami terenu (tereny ciche, zazielenione, dogodne dla zabudowy jednorodzinnej, o dużych walorach przyrodniczych i krajobrazowych), przez które droga ma przechodzić. Kategoryczny sprzeciw wywołany jest również koniecznością likwidacji znacznej ilości budynków, głównie nowych, oraz drastyczną zmianą warunków życia mieszkańców zabudowy sąsiadującej z projektowaną obwodnicą (obecnie tereny ciche i zielone). Lokalna społeczność uważa, że są lepsze alternatywne tereny, przez które można poprowadzić drogę, w znacznie większej odległości od zabudowy mieszkaniowej. Budowa nowego przebiegu DW 719 jest konieczna, ale nie w przedstawionym kształcie.
- Nieliczni mieszkańcy Milanówka (głównie mieszkańcy centrum), opowiadają się za budową obwodnicy – oczekując rozłożenia ruchu, zwłaszcza TIR-ów.
- Część mieszkańców opowiada się za budową trasy w przekroju 2 x 1 zamiast 2x2 (mniejsza zajętość terenu oraz mniejsze oddziaływanie na środowisko),
- Zgodnie z wypowiedziami, wytyczenie drogi objazdowej nową trasą po terenach o silnie rozwijającym się budownictwie mieszkaniowym jednorodzinnym spowoduje przeniesienie uciążliwości z centrum na jego obrzeża - innych mieszkańców.
- Jednym z podstawowych zarzutów jest brak alternatywy dla wariantu południowego, tj. wariantu północnego, który zdaniem mieszkańców Milanówka

i Grodziska nie ingeruje w środowisko jak i, przede wszystkim, w tereny zabudowane, jak ma to miejsce w przypadku obwodnicy południowej.

- Zgodnie ze stanowiskiem MZDW tzw. „północna obwodnica” jest w rzeczywistości inwestycją przygotowywaną w porozumieniu przez poszczególne lokalne samorządy, która docelowo ma stanowić drogę gminną, lub powiatową, więc nie będzie drogą wojewódzką i nie może być rozpatrywana jako alternatywny wariant nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 719.
- Z uwagi na konieczność wyeliminowania obecnych potoków ruchu z centrum miast Milanówek i Grodzisk Mazowiecki, konieczna jest realizacja układu komunikacyjnego obejmującego: nowy przebieg drogi wojewódzkiej nr 719 po południowej stronie m. Milanówek i Grodzisk Mazowiecki, „Północną Trasę Drogową” na terenie gmin Grodzisk Mazowiecki, Milanówek i Brwinów oraz obwodnicę zachodnią.

3. Środowisko przyrodnicze

3.1. Charakterystyka środowiska przyrodniczego

Uszczegółowiony punkt Nr 3.7 ROŚ

3.1.1. Szata roślinna, siedliska przyrodnicze

Inwestycja zlokalizowana będzie na terenach stanowiących część tzw. „zielonego pierścienia Warszawy” – obejmującego sieć obszarów chronionych i cennych przyrodniczo otaczających Warszawę, przede wszystkim o znacznej lesistości. Projektowana droga będzie przebiegać na południe od terenów zwartej zabudowy Grodziska Mazowieckiego i Milanówka. Wszystkie warianty będą biec przez tereny o podobnym typie zagospodarowania (a przy tym znaczna ich część biegnie wspólnym śladem, a różnice dotyczą jedynie odcinka na terenie gminy Milanówek) – jest to przede wszystkim mozaika terenów rolniczych, nieużytków, lasów i małych zadrzewień oraz terenów mało zwartej zabudowy. Droga będzie przecinać także ciekę wodne.

Największe powierzchnie zajmują tereny otwarte – dominującym elementem szaty roślinnej są zbiorowiska o charakterze łąkowym oraz roślinność ruderalna. Na całym terenie rozproszone są niewielkie zadrzewienia i kępy drzew oraz krzewów. Zieleń wysoka towarzyszy także zabudowie mieszkaniowej. Dla terenów zwartej zabudowy

Milanówka, leżących na północny zachód od końcowego odcinka projektowanej drogi, charakterystyczny jest duży udział zieleni o charakterze leśno-parkowym, towarzyszącej zabudowie.

Doliny cieków wodnych stanowią elementy przestrzennej sieci ekologicznej – stanowią korytarze ekologiczne. Tereny zielone w okolicy inwestycji stanowią przestrzenny system przyrodniczy, połączone są siecią korytarzy ekologicznych. Niektóre z korytarzy będą przecinane przez projektowaną drogę – dotyczy to wszystkich wariantów w podobnym stopniu. Korytarzem ekologicznym o znaczeniu ponadlokalnym jest dolina Rokitnicy, wyznaczająca w przybliżeniu granicę pomiędzy gminami Grodzisk Mazowiecki i Milanówek. Poza tym droga przecinać będzie także lokalne ciągi ekologiczne: doliny niewielkich cieków w południowo-wschodniej części Milanówka oraz w południowej części gminy Grodzisk Mazowiecki (doliny Rokicianki i Mrownej). Wzdłuż ciągów ekologicznych występuje większość stanowisk gatunków chronionych. W obrębie ciągów ekologicznych występują obszary cenne przyrodniczo, stanowiące lokalne ostoje roślin i zwierząt. Rolę takich ostoi pełnią stawy rybne, kompleksy glinianek oraz duże, zwarte obszary leśne. Największą wartość jako ostoja rzadkich gatunków ma kompleks stawów w Kraśniczej Woli w dolinie Pisi-Tucznej (zlokalizowany po północno-zachodniej stronie Grodziska Mazowieckiego), które leżą w znacznym oddaleniu od planowanej inwestycji.

Tereny zielone Milanówka wraz z terenami biologicznie czynnymi okolicznego Brwinowa i Podkowy Leśnej tworzą ponadlokalny system przyrodniczy.

Do jednych z najcenniejszych obszarów przyrodniczych w rejonie inwestycji należy zaliczyć parki podworskie. Tereny gminy Grodzisk Mazowiecki są bogate w pozostałości założeń parkowo-dworskich lub pałacowych. Z zabytkowymi parkami kolidować będzie wariant IV (północny, końcowy odcinki drogi).

3.1.2. Fauna, szlaki migracji

Lokalne ostoje fauny stanowią przede wszystkim tereny leśne, doliny rzeczne oraz kompleksy zbiorników wodnych (stawów rybnych). Doliny rzeczne stanowią naturalne korytarze migracyjne zwierząt. Nie występują na tym terenie korytarze ekologiczne o znaczeniu krajowym, w tym korytarze główne. Najbliższy korytarz tej rangi (korytarz „Dolina Wisły – Dolina Pilicy”) biegnie około 15 km na zachód i obejmuje m.in. fragment doliny Rawki wraz z towarzyszącymi jej kompleksami leśnymi. Najważniejszym z korytarzy w rejonie inwestycji (według zapisów studium uwarunkowań i zagospodarowania przestrzennego) jest dolina Rokitnicy, stanowiąca

korytarz o znaczeniu ponadlokalnym. Doliny pozostałych cieków wodnych stanowią korytarze o znaczeniu lokalnym. Wszystkie warianty trasy będą przecinać korytarze ekologiczne, w tym najważniejszy – dolinę Rokitnicy (w km ok. 4+100). Poza tym wszystkie warianty będą przecinać mniejsze, lokalne korytarze:

- dolinę Mrownej w km 0+725;
- dolinę Rokicianki w km 2+250;
- ciek bez nazwy w km ok. 4+815;
- Rów Grudowski w km ok. 5+500 i 6+150.

Projektowana droga w zasadzie nie będzie kolidować z najważniejszymi ostojami zwierząt w okolicy, w tym z żadnym większym kompleksem leśnym. W końcowej części będzie biec jednak wzdłuż granicy lasu w rejonie osiedla Turczynek (tzw. las na Turczynku), przy czym wariant IV będzie nieznacznie wkraczać na te tereny leśne. Nie będzie zachodzić kolizja z żadnym z występujących w rejonie Grodziska i Milanówka kompleksów stawów rybnych, stanowiących lokalne ostoje bioróżnorodności. Każdy z wariantów będzie przebiegać w rejonie pojedynczych zbiorników wodnych, nie będzie zachodzić jednak bezpośrednia kolizja drogi ze zbiornikami.

Duże znaczenie dla bioróżnorodności mają także założenia parkowe – tereny zieleni urządzonej. Z obiektami tego typu będą kolidować wszystkie warianty projektowanej drogi.

Ze względu na podmiejski charakter okolicy, rozproszoną zabudowę i stosunkowo duży udział terenów rolniczych, a w mniejszym stopniu także zadrzewień, na terenie tym pojawiają się kopytne – sarna oraz dzik, dla których są to atrakcyjne tereny żerowiskowe. Wędrówki dużych ssaków mają jednakże charakter lokalny, nie występują tu, jak wspomniano wcześniej, korytarze ekologiczne o znaczeniu krajowym. Analizowany teren położony jest na południe od dużej aglomeracji obejmującej Grodzisk Mazowiecki, Milanówek, Brwinów i Podkowę Leśną. Migracje są więc bardzo ograniczone, brak struktur przyrodniczych (jak szerokie doliny rzeczne, ciągi zadrzewień i kompleksów leśnych) umożliwiających zwierzętom przemieszczanie się przez obszar aglomeracji.

3.1.3. Walory krajobrazowe i rekreacyjne

Okolice inwestycji charakteryzują się stosunkowo wysokimi walorami krajobrazowymi. Na najcenniejszych pod względem krajobrazowo terenach utworzony został Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu (WOChK). Na terenie gminy Grodzisk Mazowiecki obejmuje on głównie południową, stosunkowo

najsłabiej zabudowaną część gminy oraz dolinę Rokitnicy. W przypadku Milanówka WOChK obejmuje większą część gminy, z wyjątkiem niewielkich terenów w południowo-zachodniej części. Wszystkie warianty projektowanej drogi będą przechodzić przez tereny Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu.

3.1.4. Przyrodnicze obszary i obiekty prawnie chronione

Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu

Południowa część gminy Grodzisk Mazowiecki a także część doliny Rokitnicy, leżą w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu (WOChK).

Miasto Milanówek leży w dużej części w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu (WOChK). Jedynie południowo-zachodnia część gminy wyłączona jest z tego obszaru.

W Gminie Grodzisk Mazowiecki w obrębie WOChK wyróżnione zostały trzy strefy:

- strefa szczególnej ochrony ekologicznej, która obejmuje tereny decydujące o potencjale biotycznym obszarów oraz o istotnym znaczeniu dla migracji zwierząt, roślin i grzybów, na terenie miasta (pas szerokości 20 m po obu stronach rzeki Rokitnicy na terenie wsi: Chrzanów Duży i Chrzanów Mały, z zawężeniem w Chrzanowie Dużym od strony zachodniej do linii brzegowej rzeki),
- strefa ochrony urbanistycznej obejmująca wybrane tereny miast i wsi oraz grunty o wzmożonym naporze urbanizacyjnym, posiadające szczególne wartości przyrodnicze, (wsie: Książeniece, Opypy, Radonie, Marynin),
- strefę zwykłą, obejmująca pozostałe tereny (pozostały obszar).

Na terenie gminy Grodzisk Mazowiecki projektowana droga we wszystkich wariantach nie będzie przecinać WOChK.

Na terenie Milanówka w obrębie WOChK wyróżniono dwie strefy – strefę zurbanizowaną w obrębie zabudowy centralnej części miasta oraz strefę zwykłą obejmującą pozostałe tereny. Na terenie Milanówka wszystkie warianty projektowanej drogi będą przechodzić przez tereny strefy zwykłej WOChK.

Rezerваты Przyrody

Inwestycja nie koliduje bezpośrednio z rezerwatami przyrody. Najbliższe rezerваты położone są na terenie Podkowy Leśnej:

- Rezerwat „Parów Sójek” – zlokalizowany około 1 km na wschód od końca inwestycji. Rezerwat obejmuje resztki naturalnych lasów łąkowych i łągowych w obrębie zabudowy miejskiej.

- Rezerwat przyrody im. Bolesława Hryniewieckiego – zlokalizowany około 3 km na wschód od terenu inwestycji. Obejmuje on jeden z najstarszych drzewostanów dębowo-sosnowych na Mazowszu – rosnące tam drzewa liczą sobie 160-170 lat.
- Rezerwat przyrody „Zaborów im. Witolda Tyrakowskiego” – zlokalizowany około 5 km na wschód od terenu inwestycji. Rezerwat ochrania las grądowy z miejscami gniazdowania wielu gatunków ptaków, również rzadkich ptaków, w tym 18 gatunków dziuplaków, gniazdujących w starych dębach, lipach i grabach.

Pomniki przyrody

W rejonie inwestycji występuje wiele pomników przyrody, jednakże większość z nich nie koliduje bezpośrednio z żadnym z wariantów projektowanej drogi. Kolidacja zachodzi jedynie w przypadku następujących pomników:

- dąb szypułkowy – przy ul. Szczęsnej w południowej części Grodziska Mazowieckiego (przy granicy miasta) – w rejonie przejścia wszystkich wariantów;
- 2 dęby szypułkowe przy ul. Brwinowskiej 1, na terenie szpitala – w rejonie przejścia Wariantu IV;
- drzewa pomnikowe w Parku Stawisko w Podkowie Leśnej – w rejonie przejścia wariantu IV.

Zespół Przyrodniczo-Krajobrazowy „Turczynek”

W granicach administracyjnych Milanówka, w północno-wschodniej części miasta, znajduje się Zespół Przyrodniczo-Krajobrazowy (ZPK) „Turczynek”.

Z ZPK „Turczynek” będzie kolidować wariant IV (od strony wschodniej) oraz IA (od strony północno-zachodniej). Wariant I będzie biec wzdłuż północno-zachodniej granicy obszaru, w śladzie istniejącej ul. Królewskiej, stanowiącej granicę obszaru.

Użytek Ekologiczny „Łęgi na Skraju”

Na terenie Milanówka, w zachodniej części miasta (przy granicy z Grodziskiem Mazowieckim, znajduje się użytek ekologiczny „Łęgi na Skraju”. Żaden z wariantów nie będzie kolidować z tym obiektem, leżącym w odległości ok 2 km na północ od środkowego odcinka projektowanej drogi.

Obszary Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000

Planowana droga, w żadnym z analizowanych wariantów, nie będzie wkraczać w granice obszarów Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000.

Sieć ta obejmuje 2 typy obszarów:

- obszary specjalnej ochrony ptaków (OSO) wyznaczone na podstawie Dyrektywy Rady 79/409/EWG z dnia 2 kwietnia 1979r. w sprawie ochrony dzikich ptaków (zm. póź. Dyrektywami 81/854/EWG, 85/411/EWG, 86/122/EWG, 91/224/EWG i 94/24/EWG), tzw. Dyrektywy "Ptasiej",
- specjalne obszary ochrony siedlisk (SOO) wyznaczone na podstawie Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992r. w sprawie ochrony siedlisk naturalnych oraz dzikiej fauny i flory (zm. póź. Dyrektywą 97/62/EWG), tzw. Dyrektywy "Siedliskowej", dla siedlisk przyrodniczych wymienionych w załączniku I oraz gatunków roślin i zwierząt wymienionych w załączniku II do Dyrektywy.

Obszary te mają za zadanie umożliwić zachowanie spójności Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000 w Polsce.

Najbliższym obszarem Natura 2000 jest Specjalny Obszar Ochrony „**Dąbrowa Radziejowska**” (kod obszaru PLH140003) leżący ok. 10 km na południowy zachód. obejmuje leśne uroczysko Radziejowice (na północnych krańcach Wysoczyzny Rawskiej. Obszar porasta świetlista dąbrowa *Potentillo albae-Quercetum* (o naturalnej, typowej dla zbiorowiska strukturze) z drzewostanem budowanym głównie przez dąb szypułkowy *Quercus robur* z dębem bezszypułkowym *Q. petraea*, lipa drobnolistna *Tilia cordata* i brzoza brodawkowatą *Betula pendula* w domieszce. Warstwa podszytu jest słabo rozwinięta (ok. 10 % pokrycia), natomiast runo jest bardzo bogate i pokrywa zwykle 100% powierzchni. W sumie stwierdzono ok. 190 gatunków roślin naczyniowych. Obszar położony jest w granicach rezerwatu przyrody „Dąbrowa Radziejowska”. Nie zidentyfikowano bezpośrednich zagrożeń dla obszaru.

Uwzględniając charakter przedsięwzięcia i jego odległość od wspomnianego obszaru, nie przewiduje się znaczącego oddziaływania na obszar Natura 2000.

Lokalizację obszarów przyrodniczych i obiekty prawnie chronione przedstawiono na *Rysunku Nr 1.*

3.2. Wpływ na środowisko przyrodnicze oraz walory krajobrazowe i rekreacyjne

Uszczegółowienie punkt Nr 7.6 ROŚ

3.2.1. Okres realizacji

Oddziaływanie na etapie realizacji będzie związane głównie z zajętością nowych terenów oraz z bezpośrednim oddziaływaniem samej budowy – pracą ciężkiego sprzętu generującego hałas i zapylenie.

Zajęte zostaną tereny o różnorodnym charakterze. Przede wszystkim będą to tereny rolnicze – pola uprawne i łąki, ale również tereny leśne i zadrzewienia. Konieczna będzie zatem wycinka drzew i krzewów. Tereny te stanowią siedliska wielu gatunków zwierząt, w tym ptaków, również chronionych. Występują tutaj pospolite gatunki charakterystyczne dla terenów podmiejskich i rolniczych.

Z zadrzewieniami związane są m.in. grzywacz, dzięcioł duży, kos, rudzik, kapturka, pierwiosnek, piecuszek, modraszka, bogatka, mazurek, dzwonec, zięba.

Na polach uprawnych gnieźdzą się skowronki, a w obrębie zakrzewień śródpolnych spotyka się cierniówkę, potrzeszcza, trznadla. Łąki i płaty ziołorośli zamieszkują takie gatunki jak pokląskwa i łożówka.

Ze względu na występowanie ptaków wycinka drzew i krzewów powinna odbywać się poza okresem lęgowym, trwającym od marca do sierpnia. Wycinka może być prowadzona także w okresie lęgowym, po uprzednim stwierdzeniu braku gniazdowania ptaków na terenie robót. Usuwanie pokrywy roślinnej na pozostałych terenach także powinno odbywać się poza tym okresem, ponieważ stanowi ona również siedliska lęgowe ptaków. Prace te (wycinka i usuwanie roślinności nieleśnej) mogą być prowadzone w czasie trwania okresu lęgowego jeżeli z całą pewnością zostanie stwierdzony brak gniazdowania ptaków na danym terenie.

Droga przecina lokalne korytarze ekologiczne, a także jeden o znaczeniu ponadlokalnym – dolinę Rokitnicy.

Proponuje się zatem lokalizację przejść dla małych zwierząt, w postaci zmodyfikowanych przepustów (szerokości ok. 2 m, wysokości ok. 1,5 m) w miejscach, gdzie znajdują się lokalne korytarze:

- Mrowna (w km ok. 0+725),
- Rokicianka (w km ok. 2+250),
- ciek bez nazwy w km ok. 4+815;
- Rów Grudowski (w km ok. 5+500),

Nie ma konieczności budowy przejścia nad Rokitnicą, ponieważ projektowana droga będzie przechodzić w tunelu pod korytem rzeki.

W przypadku odnogi Rowu Grudowskiego w km ok. 6+120, która również uznawana jest za korytarz ekologiczny, nie proponuje się lokalizacji przejścia dla zwierząt. Dolina biegnie tutaj w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań mieszkaniowych wzdłuż ul. Kazimierzowskiej i nie stanowi dogodnego szlaku migracyjnego zwierząt. Dla każdego z przejść należy przewidzieć wygrodenia w postaci siatki o drobnych oczkach (o średnicy maksymalnie 0,5 cm) o wysokości przynajmniej 40 cm (lub w postaci innej szczelnej bariery), po 50 m w każdą stronę od przejścia, po obydwu stronach drogi.

Nie proponuje się lokalizowania przejść dla dużych zwierząt. Na terenie inwestycji oraz w okolicy mogą wprawdzie pojawiać się sarna oraz dzik, nie są to jednak tereny o charakterze ostoi tych zwierząt a droga nie będzie dzielić ważnych terenów siedliskowych, których łączność za pomocą tego rodzaju przejścia byłaby wymagana. Są to tereny leżące w bezpośrednim sąsiedztwie dużej aglomeracji miejskiej, i nie ma tam korytarzy ekologicznych o znaczeniu krajowym. Duże zwierzęta nie mają możliwości przemieszczania się przez tereny aglomeracji – nawet dolina Rokitnicy (najważniejszy korytarz w rejonie) nie nadaje się na korytarz dla dużych zwierząt. Zatem budowa drogi nie wpłynie znacząco na możliwości migracji tych zwierząt w okolicy. Odbywają się tam jedynie lokalne wędrówki w obrębie terenów rolniczych, wykorzystywanych jako dodatkowe żerowiska. W takim przypadku nie jest uzasadniona budowa przejść dla zwierząt dużych. Efekt barierowy generowany przez drogę będzie zatem dotyczył jedynie lokalnych korytarzy ekologicznych. W obrębie tych korytarzy zaproponowane zostało zastosowanie przejść dla małych zwierząt – łączność ekologiczna będzie zatem zapewniona.

Inwestycja częściowo zlokalizowana jest w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu. Proponuje się zatem, na całej długości odcinka przebiegającego przez ten obszar (tereny Miasta Milanówek tj. od km ok. 5+000 do końca opracowania), wykonać nasadzenia zieleni krajobrazowej (drzew i krzewów). Nasadzenia takie pozwolą wkomponować drogę w istniejący krajobraz, w tym zmniejszą negatywny wpływ na krajobraz planowanych ekranów akustycznych. Należy preferować gatunki rodzimych drzew i krzewów, można wykorzystać np. dęby, klony, lipy, jarzab pospolity, brzozę brodawkowatą, osikę, rokitnik, róże dziką, polną i kutnerowatą, porzeczkę, głogi, tarninę, derenia świdwę, wiciokrzewy.

3.2.2. Okres eksploatacji

Oddziaływanie na etapie eksploatacji będzie związane z zajętością nowych terenów, co spowoduje zmniejszenie dostępności części siedlisk dla zwierząt oraz z efektem barierowym, jaki będzie powodować droga.

Efekt barierowy będzie łagodzony przez zastosowanie obiektów, odpowiednich do pełnienia przejść dla małych zwierząt. Nie stwierdzono konieczności budowania przejść dla dużych zwierząt.

Pod pas drogowy trwale zajęte będą siedliska zamieszkiwane obecnie przez zwierzęta, w tym gatunki chronione. Nie przewiduje się jednak, aby mogło to wpływać znacząco na populacje tych zwierząt. Nie zostaną zajęte żadne szczególnie siedliska, które nie występują nigdzie poza pasem drogowym, i stanowiłyby jedyne miejsce występowania części gatunków. Zajętość terenu dotyczy po prostu występujących terenów uprawnych i zadrzewień, w związku z tym występujące tam zwierzęta będą mogły wykorzystywać tereny sąsiadujące, o podobnym charakterze.

Generalnie nie przewiduje się znaczącego oddziaływania na zasoby przyrodnicze rejonu inwestycji.

Droga będzie obiektem całkowicie nowym, w związku z tym wprowadzi pewne zmiany w lokalnym krajobrazie. Wpływ ten na obszarach o najwyższych walorach krajobrazowych (objętych ochroną jako Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu) będzie złagodzony poprzez zastosowanie nasadzeń zieleni (drzew i krzewów).