

**„Opracowanie Studium Techniczno – Ekonomiczno – Środowiskowego, a także uzyskanie w imieniu Zamawiającego decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla budowy nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 719 na terenie gmin Milanówek i Grodzisk Mazowiecki, powiatu grodziskiego, województwa mazowieckiego.”**

**1. Zamawiający**

Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie  
ul. Mazowiecka 14, 00-048 Warszawa

**2. Wykonawca prac projektowych**

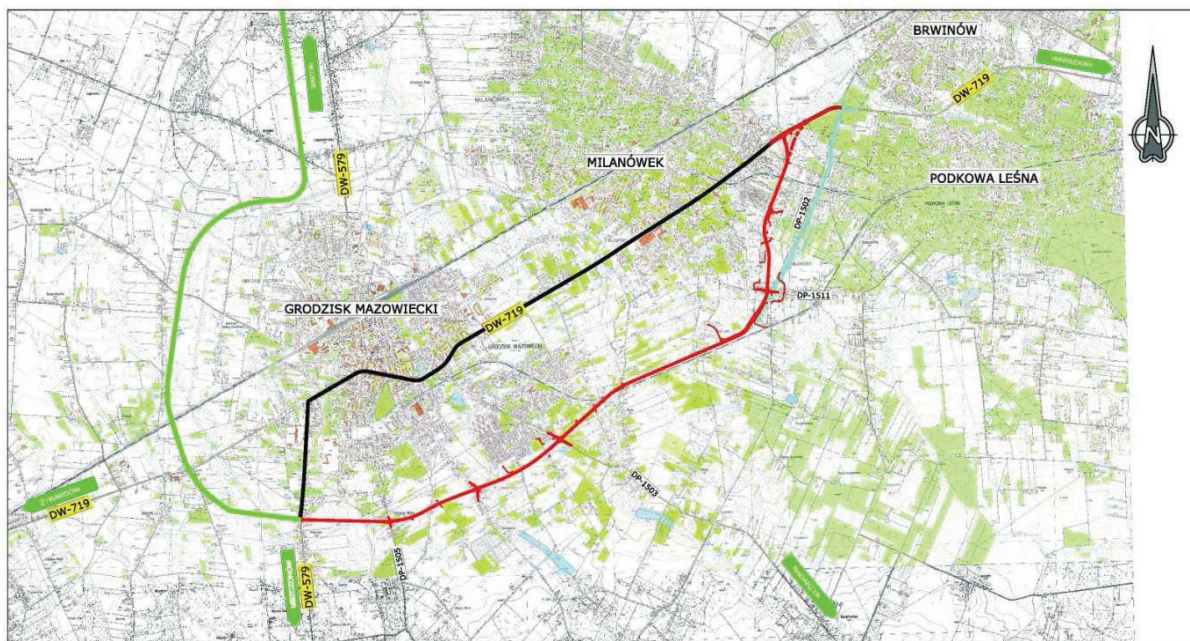
Agua y Estructuras SA  
ul. Tkacka 55, 70-556 Szczecin,  
Biuro Silesia  
ul. Szyb Walenty 26A, 41-700 Ruda Śląska

**3. Zakres zadania**

Zakres zadania obejmuje wyznaczenie wariantów nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 719 o długości około 8 km na odcinku od miejscowości Kałużczyn (skrzyżowanie z drogą wojewódzką nr 579) do granicy miast Milanówek i Podkowa Leśna (skrzyżowanie istniejącej drogi wojewódzkiej nr 719 z ul. Brwinowską).

**4. Położenie drogi**

Analizowana inwestycja zlokalizowana będzie na terenie województwa mazowieckiego, na terenie powiatu grodziskiego i przebiegać będzie w obrębie miast Grodzisk Mazowiecki i Milanówek , oraz sołectw w zależności od wariantu: Kałużczyn, Odrano-Wola, Kady.



## 5. Główny cel inwestycji

Zadanie inwestycyjne polegać będzie na budowie nowego przebiegi drogi wojewódzkiej nr 719 na terenie miast Grodzisk Mazowiecki i Milanówek, prowadzącej ruch na kierunku Żyrardów – Pruszków – Warszawa.

## 6. Podstawowe cele inwestycji

Biorąc pod uwagę rozwój aglomeracji warszawskiej oraz związany z tym wzrost ruchu kołowego na istniejącej sieci dróg, w tym na DW-719, przewidziano w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego Grodziska Mazowieckiego konieczność budowy obwodnicy co powinno zapewnić:

- Poprawę warunków ekologicznych i bezpieczeństwa mieszkańców Milanówka i Grodziska Mazowieckiego,
- Poprawę bezpieczeństwa ruchu na drodze wojewódzkiej nr 719,
- Poprawę przepustowości i płynności ruchu na kierunku Warszawa – Żyrardów,
- Polepszenie komfortu jazdy pomiędzy aglomeracją warszawską a Milanówkiem i Grodziskiem Mazowieckim,
- Wyprowadzenie ruchu ciężkiego ze ścisłego centrum Milanówka i Grodziska Mazowieckiego,
- Skrócenie czasu przejazdu i oszczędności ekonomiczne.

## 7. Charakter i zakres robót

Podczas projektowania wariantów nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 719, przyjęto następujące założenia:

- Klasa administracyjna drogi – droga wojewódzka,
- Klasa techniczna drogi – GP (droga główna ruchu przyspieszonego),
- Prędkość projektowa ustalona na 60 km/h,
- Liczba jezdni – dwie (po jednej w każdym kierunku), ustalona na podstawie prognoz ruchu,
- Liczba pasów ruchu na jezdni – min. 2,
- Skrajnia drogi – co najmniej 4,5 m,
- Dopuszczalne obciążenie nawierzchni – 115 kN/oś.

## 8. Podstawowe parametry funkcjonalno – użytkowe

- Klasa drogi – GP,
- Prędkość projektowa –  $v_p=60$  km/h,
- Prędkość miarodajna –  $v_m=80$  km/h,
- Ilość jezdni – dwie,
- Ilość pasów ruchu na jezdni – dwa,
- Szerokość pasa dzielącego – 6,00m (5,00m, opaski 2x0,50m),
- Szerokość pasa ruchu – 3.50 m,
- Szerokość pobocza utwardzonego – 2,00m,
- Szerokość pobocza gruntowego – 1.25 m,
- Dopuszczalne obciążenie nawierzchni – 115 kN/oś,
- Kategoria ruchu – KR5.

## 9. Konsekwencje prowadzenia inwestycji

Budowa nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 719 na terenie miast Milanówek i Grodzisk Mazowiecki będzie wiązała się z koniecznością:

- Wyburzenia niektórych budynków mieszkalnych, gospodarczych i innych,
- Zajęcia nowych terenów wraz z wykupami prywatnych gruntów,

- Korekty istniejącego układu drogowego i zmianami w komunikacji pomiędzy sąsiadującymi społecznościami i dostępem do nieruchomości,
- Przebudowy infrastruktury technicznej kolidującej z inwestycją, i nie związanej bezpośrednio z funkcjonowaniem drogi,
- Wycinki pojedynczych drzew i fragmentów lasów,

## 10. Zestawienie porównawcze projektowanych wariantów.

|   | WARIANT 0      | WARIANT I     | WARIANT IA    | WARIANT IV     |
|---|----------------|---------------|---------------|----------------|
| KILOMETRAŻ [km]   | 8+425,00       | 8+739,00      | 8+635,00      | 8+408,00       |
| ODCINKI NOWOBUDOWANE  | 0%             | 91%<br>7972 m | 95%<br>8200 m | 100%<br>8408 m |
| ODCINKI PRZEBUDOWYWANE  | 0%             | 9%<br>767 m   | 5%<br>435 m   | 0%             |
| DŁUGOŚĆ I PROCENTOWY UDZIAŁ ODCINKÓW PROJEKTOWANEJ DROGI PRZECHODZĄCYCH PRZEZ TERENY O RÓŻNYM SPOSOBIE ZAGOSPODAROWANIA W TYM PRZEZ OBSZARY CHRONIONE |                |               |               |                |
| TERENY ZABUDOWANE   | 100%<br>8425 m | 22%<br>1883 m | 22%<br>1890 m | 24%<br>2043 m  |
| TERENY ROLNICZE I ŁĄKI  | 0%             | 59%<br>5132 m | 59%<br>5025 m | 49%<br>4147 m  |
| LASY  | 0%             | 19%<br>1724 m | 19%<br>1720 m | 27%<br>2218 m  |
| OBSZARY CHRONIONE   | 0%             | 0%            | 0%            | 0%             |
| DŁUGOŚĆ I PROCENTOWY UDZIAŁ ODCINKÓW PROJEKTOWANEJ DROGI PRZECHODZĄCYCH PRZEZ POSZCZEGÓLNE GMINY  |                |               |               |                |
| MIASTO I GMINA GRODZISK MAZ.  | 64%<br>5363 m  | 57%<br>5000 m | 58%<br>5000 m | 59%<br>5000 m  |
| MIASO MILANÓWEK   | 36%<br>3062 m  | 43%<br>3739 m | 42%<br>3635 m | 39%<br>3408 m  |
| ILOŚĆ NOWYCH OBIEKTÓW   |                |               |               |                |
| SKRZYŻOWANIA  | 23             | 9             | 9             | 8              |
| TUNELE  | -              | 1             | 1             | 2              |
| WIADUKTY/MOSTY  | 3              | 6             | 6             | 5              |
| PRZEPUSTY   | -              | 6             | 6             | 6              |
| WYBURZENIA  |                |               |               |                |
| BUDYNKI MIESZKALNE  | -              | 38            | 41            | 55             |
| BUDUNKI GOSPODARCZE   | -              | 53            | 60            | 63             |
| OGÓŁEM  | -              | 91            | 101           | 118            |

# **Wyciąg z raportu o oddziaływaniu na środowisko budowy nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 719 na terenie gmin Milanówek i Grodzisk Mazowiecki, powiatu grodziskiego, województwa mazowieckiego.**

## **Środowisko przyrodnicze**

Inwestycja zlokalizowana będzie na terenach stanowiących część tzw. "zielonego pierścienia Warszawy" - obejmującego sieć obszarów chronionych i cennych przyrodniczo otaczających Warszawę. Wszystkie warianty będą biec przez tereny o podobnym typie zagospodarowania - jest to przede wszystkim mozaika terenów rolniczych, nieużytków, lasów i małych zadrzewień oraz terenów mało zwartej zabudowy. Droga będzie przecinać także cieki wodne:

- Mrowna - w km ok. 0+725,
- Rokicianka - w km ok. 2+250,
- Rokitnica - w km ok. 4+100 (projektowany tunel),
- ciek bez nazwy - w km ok. 4+815,
- Rów Grudowski - w km ok. 5+500.

Doliny cieków wodnych stanowią elementy przestrzennej sieci ekologicznej - są korytarzami ekologicznymi. Korytarzem ekologicznym o znaczeniu ponadlokalnym jest dolina Rokitnicy, pozostałe mają znaczenie lokalne.

### Obiekty chronione

Kolizje z obszarami chronionymi:

- Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu (strefa zwykła) – wszystkie warianty (na terenie Milanówka),
- Zespół Przyrodniczo-Krajobrazowy (ZPK) „Turczynek” – wariant IV (kolizja od strony wschodniej ZPK), wariant IA (od strony północno-zachodniej), wariant I biegnie wzdłuż północno-zachodniej granicy ZPK, którą stanowi ul. Królewska.

Kolizje z pomnikami przyrody:

- 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.

### Zabytki

Kolizje z obiektami zabytkowymi:

- Zabytkowy Park Stawisko w Podkowie Leśnej (przy granicy z Milanówkiem), sąsiadujący z zespołem willowym Turczynek – w bezpośrednim sąsiedztwie Parku biegnie wariant IV;

- Zespół willowy Turczynek (dwa pawilony (wille) wraz z otaczającym terenem, w tym parkiem leśnym) – objęty również ochroną jako ZPK „Turczynek”; brak kolizji z zabytkowymi willami; warianty IA i IV przechodzą przez tereny znajdujące się w granicach objętego ochroną zespołu willowego; wariant IA koliduje z obszarem zabudowań stanowiących zachodnią granicę terenu objętego ochroną konserwatorską, wariant IV koliduje z obiektami we wschodniej części obszaru; wariant I biegnie wzdłuż granicy obszaru (ul. Królewskiej)

Projektowana droga we wszystkich wariantach będzie kolidować ze stanowiskami archeologicznymi.

Lokalizację obszarów chronionych, obiektów zabytkowych oraz stanowisk archeologicznych w rejonie przebiegu analizowanych wariantów drogi wojewódzkiej 719 przedstawia **Rysunek Nr 1**.

### **Wpływ na powietrze atmosferyczne**

W ramach analizy wpływu przedsięwzięcia na środowisko przeprowadzono obliczenia rozprzestrzeniania się substancji zanieczyszczających dla analizowanych wariantów. Analizę przeprowadzono dla dwóch horyzontów czasowych, tj., dla roku 2015 (rok po realizacji inwestycji) oraz dla roku 2030.

Analizie poddano również wpływ eksploatacji istniejącej DW 719 na stan powietrza atmosferycznego w przypadku niepodejmowania przedsięwzięcia dla natężenia ruchu pojazdów przewidywanego w roku 2030 - wariant zerowy.

Analizowane substancje zanieczyszczające:

- tlenek węgla
- węglowodory alifatyczne i aromatyczne
- pył zawieszony PM10
- dwutlenek siarki
- dwutlenek azotu

Wyniki obliczeń rozprzestrzeniania substancji pokazały, że dla każdego horyzontu czasowego, w każdym z rozpatrywanych wariantów realizacji przedsięwzięcia, tj. w przypadku wariantu I, IA i IV nie wystąpią przekroczenia wartości dopuszczalnych zarówno w zakresie stężeń maksymalnych, jak i średniorocznych wszystkich analizowanych substancji zanieczyszczających.

### Wpływ na klimat akustyczny

Obszary podlegające ochronie akustycznej, zlokalizowane najbliżej analizowanej drogi, należy na podstawie ww. Rozporządzenia zakwalifikować do:

- „terenów mieszkaniowo - usługowych”, dla których dopuszczalny poziom hałasu wynosi:
  - 60 dB(A) w godzinach 6<sup>00</sup>÷22<sup>00</sup>,
  - 50 dB(A) w godzinach 22<sup>00</sup>÷6<sup>00</sup>,
- „terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej”, dla których dopuszczalny poziom hałasu wynosi:
  - 55 dB(A) w godzinach 6<sup>00</sup>÷22<sup>00</sup>,
  - 50 dB(A) w godzinach 22<sup>00</sup>÷6<sup>00</sup>.

Z przeprowadzonych obliczeń wynika, że na najbliżej zlokalizowanych terenach podlegających ochronie akustycznej, przekroczenia dopuszczalnych wartości poziomu hałasu emitowanego przez ruch samochodowy będą występowały w przypadku wszystkich trzech wariantów

W celu ograniczenia ww. uciążliwości przewiduje się zastosowanie ekranów akustycznych. Z przeprowadzonych obliczeń wynika, że po zastosowaniu ekranów, przy prawie wszystkich istniejących zabudowaniach chronionych akustycznie, poziom hałasu zostanie skutecznie obniżony. Jedynie w miejscach skrzyżowań projektowanej DW 719 z drogami istniejącymi nie ma technicznych możliwości zastosowania skutecznych ekranów akustycznych, ze względu na niewielką odległość budynków od krawędzi jezdni oraz na konieczność zapewnienia dostępu do posesji z dróg istniejących.

Wyniki obliczeń w postaci map hałasu dla poszczególnych projektowanych wariantów dla pory dziennej i nocnej przedstawiono na **Rysunkach Nr 2+7**.