

Nr projektu: DRI/3738/RŚ/2010

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

Raport o oddziaływaniu na środowisko
budowy nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 721 relacji
Nadarzyn - Piaseczno - rz. Wisła - Józefów - Duchnow, na odcinku: od skrzyżowania ulic Mleczarskiej i Powstańców
Warszawy (granica pomiędzy gminami: Piaseczno i Lesznówola) do włączenia do drogi
krajowej nr 7, na terenie gmin Lesznówola i Raszyn, powiatów: piaseczyńskiego i pruszkowskiego
- Uzupełnienie Nr 2

Opracował Zespół:

mgr inż. Daria MAJKA
dr Grzegorz MICHAŁSKI
mgr inż. Justyna MICHAŁEK
mgr inż. Roman PAŹDZIÓR

mgr inż. Teresa SZYMBORSKA

Gliwice, czerwiec 2011

SPIS TREŚCI

1.	WSTĘP	2
2.	OCHRONA PRZYRODY	2
3.	ODDZIAŁYWANIE SKUMULOWANE	5
3.1.	Mapy hałasu.....	6

SPIS ZAŁĄCZNIKÓW

Załącznik Nr 1 Mapy hałasu

1. Wstęp

Niniejsze opracowanie stanowi uzupełnienie nr 2 do „Raportu o oddziaływaniu na środowisko budowy nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 721 relacji Nadarzyn - Piaseczno - rz. Wisła - Józefów - Duchnów, na odcinku: od skrzyżowania ulic Mleczarskiej i Powstańców Warszawy do włączenia do drogi krajowej nr 7, na terenie gmin Lesznów i Raszyn” sporządzonego przez WASKO S.A. w grudniu 2010 r.

Konieczność sporządzenia uzupełnienia wynika z Pisma Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie o sygnaturze WOOŚ-II.4210.45.2011.ŁJ.

Niniejsze uzupełnienie należy rozpatrywać łącznie z ww. Raportem o oddziaływaniu na środowisko oraz Uzupełnieniem Nr 1 z dnia 28.04.2011r.

2. Ochrona przyrody

Na trasie analizowanej drogi w wariantcie I planuje się zlokalizowanie następujących przejść dla zwierząt:

- Przejścia w postaci dostosowanych przepustów na ciekach wodnych:
 - km ok. 3+570 (na cieku Raszynka)
 - km ok. 5+250 (na cieku)
 - km ok. 7+800 (na cieku)
- Samodzielne przejścia dla płazów (i innych małych zwierząt) w rejonach gdzie projektowana droga przebiega w rejonie zbiorników wodnych stanowiących miejsca rozrodu płazów:
 - na odcinku od km 3+250 do 3+450 - dwa przejścia dla płazów (optymalnie w sąsiedztwie częściowo likwidowanego zbiornika wodnego);
 - na odcinku od km 4+800 do 4+900 – przejście dla płazów (przynajmniej jedno, w miarę możliwości technicznych 2 przejścia);

Przejścia w postaci przystosowanych przepustów na ciekach projektuje się jako obiekty żelbetowe o przekroju prostokątnym, o szerokości 2m, z obustronnymi półkami dla zwierząt, wyniesionymi ponad powierzchnię cieku i łączącymi się z otaczającym terenem. Wysokość przepustów w km 3+570 oraz 5+250 wynosić będzie ok. 1,5 m, natomiast w przypadku przepustu w km 7+800 optymalna wysokość wynosić będzie również 1,5 m, jednakże, w przypadku braku możliwości

technicznych uzyskania światła pionowego 1,5 m, dopuszcza się minimalną wysokość 1,0 m (ze względu na bardzo niewielki nasyp na tym odcinku drogi).

Długość przepustów (wynikająca z szerokości pasa drogowego) będzie wynosić ok. 35 m.

Przejścia samodzielne dla płazów (i innych małych zwierząt) powinny posiadać szerokość minimalną 1,5 m, wysokość 1 m.

Dodatkowo, na odcinkach gdzie przewidziano przejścia dla zwierząt znajdujące się w rejonie miejsc rozrodu płazów, należy zastosować wygradzenia naprowadzające (z obu stron drogi), w taki sposób, aby wygradzenia łączyły się z czołem przepustów.

Wygradzenia należy zastosować na następujących odcinkach drogi:

- od km ok. 3+150 do 3+650
- od km ok. 4+700 do 5+000

Wygradzenia takie powinny być wykonane z siatki o średnicy oczek nie większej niż 0,5 cm lub innej szczelnej bariery, o wysokości przynajmniej 40 cm. W przypadku zastosowania siatki powinna być ona wkopana w ziemię, alby nie tworzyły się pod nią szczeliny, przez które mogłyby przedostawać się zwierzęta.

W rejonie przekraczanych cieków zastosowane zostaną nasadzenia roślinności, które będą urozmaicać szatę roślinną okolicy inwestycji, co poprawi warunki bytowania pojawiających się tam zwierząt (oferując m.in. dodatkowe kryjówki), co będzie sprzyjać pełnieniu funkcji korytarzowej przez doliny cieków.

Przemieszczanie się zwierząt będzie umożliwiał również wiadukt nad linią kolejową (występującą w km ok. 9+100 do 9+150) we wschodniej części inwestycji. Jest to długi obiekt (ok. 200 m długości), obejmujący również ul. Kolejową oraz pasy zieleni wzdłuż kolei. Pasy te będą mogły być wykorzystywane przez zwierzęta do przemieszczania się pomiędzy obiema stronami projektowanej drogi.

Istniejące zbiorniki wodne i likwidacja zbiornika

Występowanie płazów na omawianym terenie przedstawiono w oparciu o wykonane wizje terenowe w sezonie wegetacyjnym 2010 (w lecie), w trakcie których prowadzono inwentaryzację ogólnoprzyrodniczą (w tym rejestrowano występujące w zbiornikach oraz ich okolicy płazy), a także w oparciu o przeprowadzone specjalnie pod kątem występowania płazów wizje w kwietniu 2011 roku (3 i 18 kwietnia). Spenetrowano wszystkie zaznaczone zbiorniki oraz ich sąsiedztwo, liczono widoczne pakiety skrzeku, a w okresie późnowieczornym prowadzono

nasłuchły głosów godowych płazów (nie spenetrowano jedynie zbiornika 10 ze względu na to, że znajduje się na terenie ogrodzonej posesji, jednakże spenetrowano okolicę oraz oceniono przydatność zbiornika dla płazów).

Spośród faktycznie istniejących, funkcjonujących zbiorników, likwidowany będzie jedynie zbiornik 3. Zbiornik ten znajduje się jedynie częściowo w obrębie pasa drogowego projektowanej drogi. Planuje się likwidację jedynie części zbiornika, kolidującej z drogą – poniżej połowy powierzchni zbiornika. Pozostała część będzie pozostawiona.

Z uwagi na to, że likwidowany zbiornik, a także pozostałe zbiorniki, stanowią miejsce występowania płazów, zaleca się prowadzenie prac w tym rejonie pod nadzorem przyrodniczym. Prace związane z likwidacją zbiornika należy prowadzić w okresie jesiennym, kiedy zostanie już opuszczony przez świeżo przeobrażone osobniki. Zbiornik ten najprawdopodobniej nie stanowi zimowiska żaby trawnej, w związku z tym ewentualne prowadzenie prac zimą nie będzie znacząco oddziaływać na występujące w okolicy płazy. Żaba trawna jest gatunkiem zimującym w środowisku wodnym, przede wszystkim w ciekach (lub w głębszych, niezamarzających do dna zbiornikach), i na terenie inwestycji, w rejonie omawianych zbiorników, najkorzystniejszym siedliskiem do zimowania jest koryto Raszynki.

W przypadku konieczności prowadzenia prac w innych terminach, czyli w czasie gdy w zbiorniku będą znajdować się dorosłe płazy lub ich larwy, konieczne jest przeniesienie zwierząt do istniejących zbiorników znajdujących się w okolicy (np. do zbiorników 4, 5).

Projektowane zbiorniki infiltrujące i retencyjne

W przypadku analizowanej inwestycji zaprojektowana została znaczna liczba zbiorników retencyjnych i infiltracyjnych, będących częścią układu odwodnienia drogi. Zbiorniki te będą posiadać dopływy z rowów odwadniających. W przypadku zbiorników retencyjnych będą również posiadać odpływ do cieków – odbiorników, za pośrednictwem kanalizacji deszczowej. Wloty dopływów z rowów odwadniających będą zarurowane, co umożliwi wygrodenienie zbiorników, które zapobiegają przedostawaniu się tam małych zwierząt, zwłaszcza płazów.

Proponuje się zastosowanie siatki o drobnych oczkach (maksymalnie 0,5 cm średnicy) bądź innej szczelnej bariery o wysokości min. 50 cm.

3. Oddziaływanie skumulowane

Raport o oddziaływaniu na środowisko uwzględnia oddziaływanie skumulowane z istniejącymi i projektowanymi drogami (projektowana droga S7), co zostało opisane w punkcie 8 raportu - Opis przewidywanych znaczących oddziaływań planowanego przedsięwzięcia na środowisko.

W przypadku projektowanego odcinka drogi ekspresowej S-8 od rejonu węzła „Opacz” na terenie gminy Michałowie do węzła „Paszków” nie będzie miało miejsca kumulowanie się oddziaływań z nowoprojektowanym przebiegiem drogi wojewódzkiej DW 721 z uwagi na wzajemne znaczne oddalenie. Odległość w/w odcinka drogi ekspresowej od przedmiotowej drogi DW 721 wynosi ok. 1,5 km w jej preferowanym wariantcie, tj. w Wariantcie 1. W przypadku pozostałych wariantów odległość ta jest większa.

W obliczeniach przeprowadzonych w ramach przedmiotowego Raportu o oddziaływaniu na środowisko nie uwzględniono powiązania drogi ekspresowej S-8 z drogą krajową Nr 7 z uwagi na to, iż w/w układ komunikacyjny stanowi odrębne zamierzenie inwestycyjne, objęte oddzielnym opracowaniem.

W lutym 2011 r.. WASKO S.A. opracowało Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia pn. "Powiązanie nowego przebiegu DW721 z węzłem S8 i DK7 na terenie Raszyna", którego zakres przedsięwzięcia obejmuje również niewielki odcinek drogi DW 721, w celu jego włączenia w projektowany układ komunikacyjny. Celem w/w przedsięwzięcia jest bezkolizyjne włączenie nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 721 (DW721) do drogi krajowej nr 7 (DK7) oraz zapewnienie obsługi komunikacyjnej przyległego terenu.

W ramach w/w raportu przeprowadzono obliczenia rozprzestrzeniania się hałasu oraz substancji zanieczyszczających dla całego planowanego układu drogowego. Wyniki przeprowadzonych obliczeń wykazały brak przekroczeń wartości dopuszczalnych w zakresie stężeń maksymalnych i średniorocznych substancji zanieczyszczających emitowanych do powietrza.

W przypadku obliczeń emisji hałasu odnotowano przekroczenia wartości dopuszczalnych poziomu hałasu, które wynikają ze znacznego natężenia ruchu na łączniku DK7 z drogą S8, na którym prognozowane natężenie ruchu jest kilkukrotnie większe niż na pozostałych drogach w/w układu drogowego, w tym również na przedmiotowej drodze wojewódzkiej DW 721.

Nawiązując do pisma Stowarzyszenia „Przyjazna Droga 721” z dnia 05.05.2011, pragniemy wyjaśnić iż, celem raportu o oddziaływaniu na środowisko jest identyfikacja uciążliwości dla środowiska wynikających z realizacji konkretnego przedsięwzięcia oraz wskazanie sposobów minimalizujących bądź eliminujących negatywne oddziaływanie na środowisko. Autorzy raportu nie mają prawnych możliwości zmiany zakresu przedsięwzięcia, w związku z czym wniosek Stowarzyszenia o rozszerzenie projektu nie może być w raporcie uwzględniony.

Budowa nowego przebiegu drogi DW 721 oraz budowa odcinka drogi ekspresowej S-8 wraz z połączeniem z DK7 stanowią odrębne zamierzenia inwestycyjne, gdzie Inwestorami są odrębne podmioty.

Podobna sytuacja ma miejsce również w przypadku węzła „Raszyn”, gdzie WASKO S.A., jako autor Raportu o oddziaływaniu na środowisko budowy nowego przebiegu drogi DW 721, nie ma możliwości zmian rozwiązań projektowych oraz zakresu przedsięwzięcia, stanowiącego odrębne zamierzenie inwestycyjne.

Nawiązując do pisma Stowarzyszenia „Przyjazna Droga 721” z dnia 05.05.2011, zgodnie z analizą przeprowadzoną w ramach Raportu o oddziaływaniu na środowisko, wariantem najkorzystniejszym z punktu widzenia wpływu na środowisko i wskazywanym jako preferowany również jest **Wariant I**, wskazywany i popierany przez Stowarzyszenie „Przyjazna Droga 721”.

3.1. Mapy hałasu

Mapy hałasu z naniesionym kilometrażem stanowi **Załącznik Nr 1** do niniejszego uzupełnienia.