

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

CZĘŚĆ OPISOWA

1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA.....	3
2. CEL I ZAKŁADANY EFEKT ZADANIA INWESTYCYJNEGO	3
3. FORMALNA PODSTAWA OPRACOWANIA.....	4
4. WYKAZ MATERIAŁÓW WYJŚCIOWYCH, INFORMACYJNYCH I ARCHIWALNYCH.....	4
5. LOKALIZACJA I PROGRAM ZADANIA INWESTYCYJNEGO	5
6. PODZIAŁ ZADANIA INWESTYCYJNEGO NA ETAPY I KOLEJNOŚĆ ICH REALIZACJI	6
7. ISTNIEJĄCE ZAGOSPODAROWANIE TERENU.....	6
7.1. Zagospodarowanie istniejącego pasa drogowego.....	6
7.2. Zagospodarowanie istniejącego terenu przyległego.....	8
7.3. Charakterystyka istniejącej zieleni	10
8. UWARUNKOWANIA REALIZACYJNE	10
8.1. Warunki wynikające z dokumentów planistycznych	10
8.2. Warunki środowiskowe, w tym także dotyczące dóbr kultury, ochrony konserwatorskiej i archeologii	13
8.2.1. Obszary ochrony konserwatorskiej i archeologii	13
8.2.2. Obszary Natura 2000.....	13
8.2.3. Parki Narodowe	16
8.2.4. Rezerwat Przyrody	16
8.2.5. Parki Krajobrazowe.....	17
8.2.6. Obszary Chronionego Krajobrazu	17
8.2.7. Zespoły przyrodniczo-krajobrazowe.....	19
8.2.8. Pomniki Przyrody.....	19
8.2.9. Użytki ekologiczne	19

8.3. Warunki geologiczne i górnicze terenu, w tym dane określające wpływ eksploatacji górniczej na teren zamierzenia budowlanego, znajdującego się w granicach terenu górniczego	20
8.4. Warunki techniczne dla infrastruktury technicznej niezwiązanej z drogą	21
8.4.1. Kanalizacja deszczowa	21
8.4.2. Sieci wodociągowe	21
8.4.3. Sieci gazowe	21
8.4.4. Kanalizacja sanitarna	21
8.4.5. Oświetlenie drogowe	21
8.4.6. Linie napowietrzne wysokiego napięcia	21
8.4.7. Linie napowietrzne i kablowe średniego napięcia	21
8.4.8. Linie napowietrzne i kablowe niskiego napięcia	21
8.4.9. Sieci i urządzenia telekomunikacyjne	21
8.5. Inne warunki (np.: związane z bezpieczeństwem budowli i bezpieczeństwem ruchu, przeciwpożarowe)	21
9. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU	21
9.1. Trasa drogowa	21
9.2. Opis wariantów	24
9.2.1. Wariant 1	24
9.2.2. Wariant 2.1	26
9.2.3. Wariant 2.2	26
9.2.4. Przebieg drogi w przekroju podłużnym	27

1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA

Przedmiotem niniejszego opracowania jest część techniczna branży drogowej dla przedsięwzięcia p.n.: „**Koncepcja rozbudowy drogi krajowej nr 79 na odcinku Magnuszew – Ryczywół wraz z uzyskaniem Decyzji o Środowiskowych Uwarunkowaniach**”.

2. CEL I ZAKŁADANY EFEKT ZADANIA INWESTYCYJNEGO

Celem opracowania jest wybór najkorzystniejszego pod względem środowiskowym, ekonomicznym, użytkowym i społecznym wariantu rozbudowy drogi krajowej nr 79. Opracowanie ma za zadanie przygotowanie materiałów, które posłużą do przygotowania wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Celem podstawowym niniejszego opracowania jest zidentyfikowanie istniejących lub przewidywanych problemów komunikacyjnych oraz konieczność ich rozwiązania, zgodnie z założeniami zawartymi w strategii transportowej dla danego obszaru, na poziomie krajowym i regionalnym. Rozwiązanie problemów i zaspokojenie zidentyfikowanych potrzeb transportowych takich, jak np.: poprawa stanu istniejącej drogi, poprawa bezpieczeństwa, zwiększenie przepustowości, poprawa dostępności, zwiększenie atrakcyjności inwestycyjnej regionu, poprawa warunków środowiskowych, itp. można uzyskać poprzez propozycje różnych rozwiązań technicznych, prezentowanych w postaci wariantów inwestycyjnych projektu – przedstawionych w niniejszym opracowaniu.

Cel opracowania:

- Wstępne określenie zakresu rzeczowego i finansowego przedsięwzięcia oraz ustalenie jego efektywności ekonomicznej.
- Ustalenie koncepcyjnych rozwiązań rozbudowy odcinka, w tym w zakresie budowy obwodnicy miejscowości Magnuszew, wraz z określeniem wytycznych dla projektu budowlanego.
- Uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia,
- Dostarczenie informacji do podjęcia decyzji inwestorskiej w sprawie celowości, zakresu i horyzontu czasowego realizacji zadania inwestycyjnego.
- Dostarczenie niezbędnych danych i informacji do sporządzenia Programu Funkcjonalno – Użytkowego dla kolejnego etapu realizacji inwestycji.

Zakładane efekty zadania inwestycyjnego:

- Dostosowanie parametrów technicznych drogi krajowej nr 79 do obowiązujących warunków technicznych dla klasy GP, z założeniem przenoszenia przez konstrukcję drogi obciążeń do 115 KN/oś, wraz z poprawą bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego i poprawą stanu technicznego drogi z dostosowaniem parametrów technicznych drogi do istniejącego i prognozowanego natężenia ruchu.
- Analiza możliwości usunięcia ruchu tranzytowego z miejscowości Magnuszew poprzez korektę przebiegu drogi krajowej (obwodnica), przebudowa skrzyżowań, niezbędne poszerzenia drogi oraz wzmocnienie konstrukcji jezdni, zapewnienie bezpiecznych warunków i komfortu dla wszystkich uczestników ruchu drogowego: kierujących pojazdami, pieszych oraz rowerzystów.
- Dostosowanie rozwiązań komunikacyjnych do aktualnych potrzeb mieszkańców, w tym budowa lub przebudowa dróg do obsługi terenów przyległych, chodników i ciągów pieszo – rowerowych lub rowerowych oraz budowa lub przebudowa zatok autobusowych.
- Poprawa warunków środowiskowych tj. zmniejszenie emisji spalin oraz poziomu hałasu poprzez upłynnienie ruchu.

3. FORMALNA PODSTAWA OPRACOWANIA

Podstawą opracowania jest Umowa nr 85/2021 z dnia 31.03.2021 r. zawarta pomiędzy Skarbem Państwa – Generalnym Dyrektorem Dróg Krajowych i Autostrad reprezentowanym przez pełnomocników Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Warszawie, a konsorcjum firm: (lider konsorcjum) MPRB Sp. z o. o. ul. Dekerta 18, 30-703 Kraków, (partner konsorcjum) Mosty Kraków S.A. ul. Dekerta 18, 30-703 Kraków oraz MP Infra Sp. z o. o. ul. Dekerta 18, 30-703 Kraków.

4. WYKAZ MATERIAŁÓW WYJŚCIOWYCH, INFORMACYJNYCH I ARCHIWALNYCH

Zamawiający wraz z OPZ udostępnił, jako materiały informacyjne, wyjściowe i archiwalne następujące dokumenty:

- Operat technologiczny – Przebudowa odcinka drogi krajowej nr 79 Magnuszew – Ryczywół od km 57+439 do km 65+053 długości 7,617 km. Operat technologiczny – opinie, badania, protokoły z pomiarów;
- Wzorcowe PFU – do aktualizacji w trakcie trwania umowy zgodnie z wprowadzeniem nowych dokumentów wzorcowych przez GDDKiA.

Wykonawca otrzymał te materiały jedynie w celach poglądowych i mógł je wykorzystać oraz interpretować na własne ryzyko.

Wykaz materiałów wyjściowych i archiwalnych pozyskanych w celu realizacji przedmiotowej umowy:

- Miejscowe Plany Zagospodarowania Przestrzennego
- Studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego
- Dokumentacja projektowa przekazana przez Inwestora – rozwiązania projektowe DK 79 odc. Mniszew-Magnuszew
- Zaktualizowana mapa sytuacyjno-wysokościowa
- Mapy topograficzne
- Ortofotomapa
- Wizja w terenie z dnia 31.05.2021 r.
- Dokumentacja fotograficzna
- Informacje internetowe

5. LOKALIZACJA I PROGRAM ZADANIA INWESTYCYJNEGO

Przedmiotowe zadanie inwestycyjne zlokalizowane jest w województwie mazowieckim, w powiecie kozienickim, na terenie gminy Magnuszew (miejscowość Magnuszew, Ostrów, Trzebień, Bożówka, Przydworzyce, Kłoda) oraz częściowo gminy Głowaczów (miejscowość Chodków), w ciągu drogi krajowej nr 79 od km ok. 55+560 do km ok. 65+053 (koniec przed obiektem mostowym na rzece Radomka).

W program zadania inwestycyjnego wchodzi w różnym stopniu w zależności od wariantu:

- rozbudowa drogi krajowej,
- budowa, rozbudowa i przebudowa dróg innych klas,
- przebudowa i budowa skrzyżowań z drogami przecinającymi rozbudowywaną drogę,
- budowa i przebudowa obiektów inżynierskich,
- budowa dodatkowych jezdni do obsługi przyległego terenu,
- budowa urządzeń ochrony środowiska (ekrany akustyczne, zbiorniki podczyszczające wody, zieleń ochronna, przejścia dla zwierząt, ogrodzenie drogi),
- przebudowa i budowa urządzeń infrastruktury technicznej związanej i niezwiązanej z drogą.

6. PODZIAŁ ZADANIA INWESTYCYJNEGO NA ETAPY I KOLEJNOŚĆ ICH REALIZACJI

W chwili opracowania projektu nie przewiduje się podziału inwestycyjnego na etapy.

7. ISTNIEJĄCE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

7.1. Zagospodarowanie istniejącego pasa drogowego

W stanie istniejącym odcinek drogi krajowej nr 79 objęty niniejszym opracowaniem przebiega przez teren zabudowany (w tym przez miejscowość Magnuszew) oraz niezabudowany na terenie gminy Magnuszew (oraz Głowaczów). Odcinek jest drogą klasy G, i przekroju jedno jezdniowym 1x2. Na odcinku przebiegającym przez miejscowość Magnuszew występuje przekrój uliczny z krawężnikami, ściekiem ulicznym i chodnikami. Szerokość jezdni wynosi od 7,5 m do 8,0 m. Chodniki zlokalizowane są albo przy krawędzi jezdni z wygradzeniem o szerokości 2 m lub odsunięte od krawędzi jezdni o szerokość zieleńca wynoszącą od 1,0 m do 3,0 m i o szerokości zabruku od 1,5 m do 2,0 m. Poza terenem zabudowy występuje przekrój zamiejski o szerokość pasa ruchu 3,5 m z opaskami o szerokości 0,5 m oraz pobocząmi o szerokości od 1,00 m do 1,25 m. Szerokość pasa drogi istniejącej ok. 16-20 m. Droga DK 79 przenosi ruch lokalny, rekreacyjny i ciężarowy. Droga w zasadzie nie posiada ograniczeń dostępności – brak jest typowych dróg serwisowych. Posesje zlokalizowane przy analizowanej drodze posiadają bezpośrednie dostęp poprzez zjazdy zarówno indywidualne jak i publiczne do drogę krajową, zwłaszcza przy przebiegu przez miejscowości.

W obszarach rolniczych pola uprawne są skomunikowane poprzez zjazdy lub skrzyżowaniem poprzez sieć dróg lokalnych. Droga przebiega przez tereny płaskie. Obecność tak dużej liczby zjazdów powoduje duże zaburzenia płynności ruchu pojazdów na drodze głównej poprzez włączanie i wyłączanie się pojazdów z posesji i na posesje. Na skrzyżowaniach z drogami publicznymi oraz na niektórych zjazdach wydzielone są dodatkowe pasy do skrętu w lewo, na omawianym odcinku nie występuje sygnalizacja świetlna.

Pozostałe drogi rozpatrywane w opracowaniu to drogi, które krzyżują się z analizowanym odcinkiem DK 79. W zależności od swojej kategorii posiadają różne parametry techniczne (wskazane w części rysunkowej).

Na przedmiotowym odcinku drogi znajdują się poniższe skrzyżowania z drogami publicznymi w kilometrze istniejącym.:

- droga wojewódzka nr 736, w km 56+004 (skrzyżowanie skanalizowane)
- droga gminna nr 170626W, w km 56+335 (skrzyżowanie zwykłe)

- droga powiatowa nr 1707W, w km 56+363 (skrzyżowanie typu rondo)
- droga gminna nr 170623W, w km 56+733 (skrzyżowanie skanalizowane)
- droga wojewódzka nr 736, w km 56+965 (skrzyżowanie skanalizowane)
- droga gminna nr 170623W, w km 57+382 (skrzyżowanie skanalizowane)
- droga powiatowa nr 1704W oraz droga gminna nr 170621W, w km 58+010 (skrzyżowanie zwykłe)
- droga gminna nr 170621W, w km 59+221 (skrzyżowanie zwykłe)
- droga gminna nr 170630W, w km 60+723 (skrzyżowanie zwykłe)
- droga gminna nr 170625W, w km 61+788 (skrzyżowanie zwykłe)
- droga gminna nr 170627W, w km 62+800 (skrzyżowanie zwykłe)
- droga powiatowa nr 1713W, w km 64+677 (skrzyżowanie skanalizowane)
- droga powiatowa nr 1705W oraz droga gminna nr 170225W, w km 64+715 (skrzyżowanie zwykłe)

Ponadto występują liczne zjazdy, zarówno indywidualne i publiczne.

Tabela łuków poziomych DK79:

Lp.	Km	Promień R [m]
1	56+233	265
2	56+380	2500
3	56+422	0 (rondo)
4	56+490	1000
5	56+739	600
6	57+139	140
7	57+775	470
8	59+472	35000
9	62+886	1600
10	64+789	190

Lokalizacja istniejących zatok autobusowych:

Lp.	Km	strona	uwagi
1	55+525.00	Lewa	Poza zakresem opracowania, przystanek bez zatoki
2	55+725.00	Prawa	
3	56+680.00	Prawa	Poza pasem DK79

4	56+765.00	Lewa	Poza pasem DK79
5	58+000.00	Lewa	
6	58+180.00	Prawa	
7	60+645.00	Lewa	
8	60+910.00	Prawa	
9	62+705.00	Lewa	
10	62+960.00	Prawa	
11	64+655.00	Lewa	
12	64+840.00	Prawa	

Obiekty inżynierskie w ciągu istniejących dróg

Na omawianym odcinku występują tylko przepusty pod drogą jak i pod zjazdami.

Obiekty infrastruktury technicznej

W rejonie projektowanej inwestycji zlokalizowane są istniejące sieci elektroenergetyczne, infrastruktura telekomunikacyjna, sieci wodociągowe, kanalizacyjne, oraz gazowe.

7.2. Zagospodarowanie istniejącego terenu przyległego

a. Konfiguracja i ukształtowanie terenu

Teren przedmiotowej inwestycji położony jest na lewym brzegu Wisły, na odcinku pomiędzy ujściem rzeki Radomki a ujściem rzeki Pilicy. Część planowanej inwestycji znajduje się na dawnym tarasie zalewowym rzeki Wisły. Pod względem fizjograficznym obszar ten zaliczany jest do terenów nizinnych.

b. Ważniejsze elementy zainwestowania i zagospodarowania terenu w pasie wykonania i oddziaływania zadania inwestycyjnego:

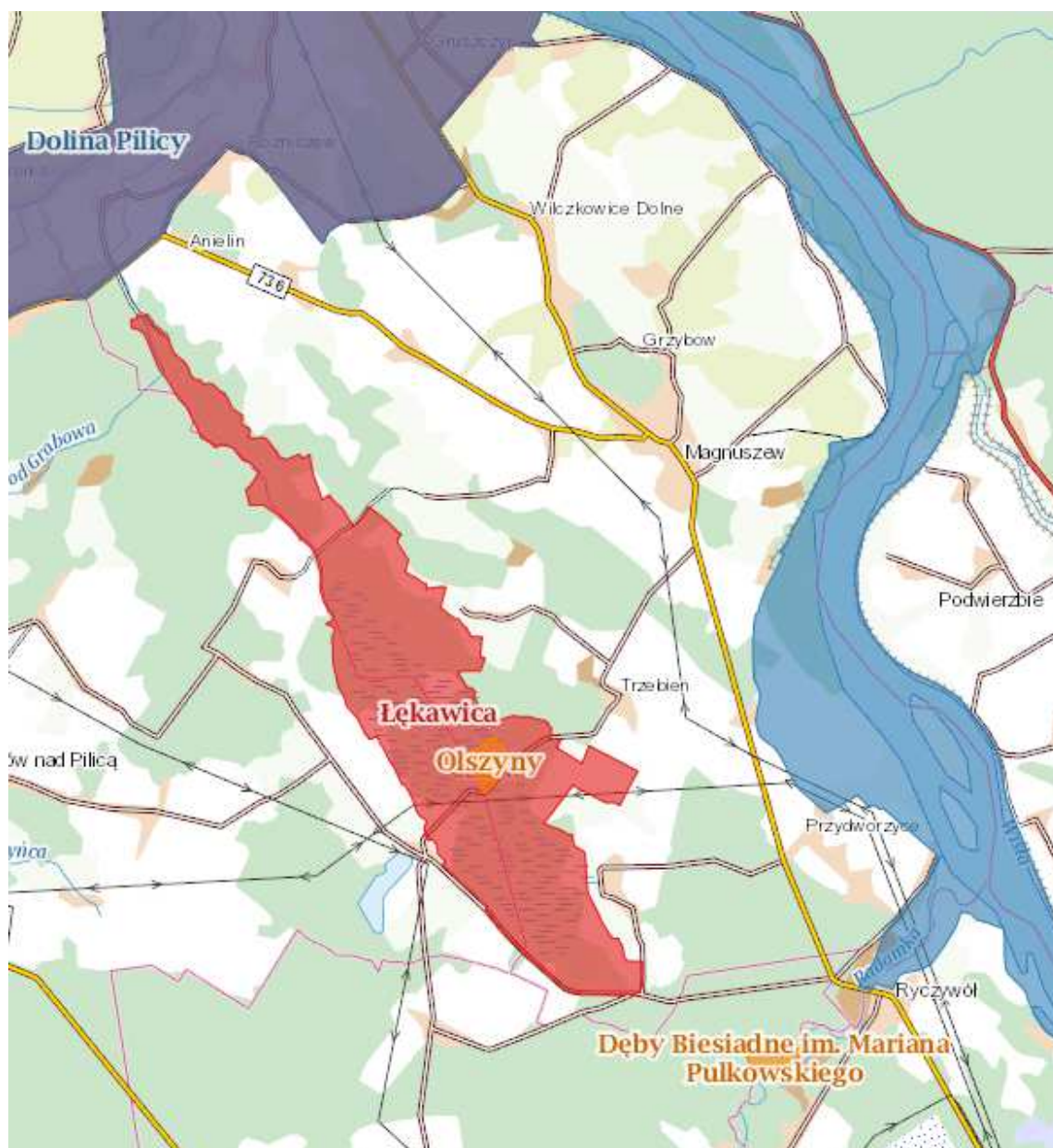
Zagospodarowanie terenu przyległego:

Na początkowym odcinku w m. Magnuszew istniejąca droga przebiega w terenie urbanistycznie zagospodarowanym. Po obu stronach jezdni, w rejonie planowanej przebudowy, występuje zwarta zabudowa mieszkaniowa oraz usługowa. Droga w zasadzie nie posiada ograniczeń dostępności – brak jest dróg serwisowych. Posesje zlokalizowane przy analizowanej drodze posiadają bezpośrednie dostępy poprzez zjazdy zarówno indywidualne jak i publiczne na drogę krajową. Na dalszym odcinku droga przebiega przez tereny rolnicze oraz leśne. W obszarach rolniczych pola uprawne skomunikowane są poprzez bezpośrednie zjazdy na drogę krajową.

Obszary i obiekty chronione krajobrazu (formy ochrony przyrody):

W rejonie planowanej inwestycji znajdują się następujące obszary i obiekty chronione:

- Obszar Natura 2000 – obszary ptasie Dolina Pilicy; obszary siedliskowe Dolina Dolnej Pilicy.
- Obszar Natura 2000 – obszary ptasie Dolina Środkowej Wisły.
- Obszar Natura 2000 – obszary siedliskowe Łękawica.
- Rezerwat przyrody - „Olszyny” utworzony w 1980 roku, o powierzchni 28,79 ha.
- Rezerwat przyrody Dęby-Biesiadne im. Mariana Pulkowskiego



Rys. 1 – Obszary i obiekty chronione (formy ochrony przyrody) w rejonie inwestycji (Geoserwis GDOŚ)

Obszary i obiekty chronione - zabytki:

W rejonie planowanej inwestycji znajdują się poniższe obiekty objęte ochroną:

- miejscowość Magnuszew - Kościół parafialny pod wezwaniem Św. Jana Chrzciciela w Magnuszewie wybudowany w latach 1786-87 według projektu Jana Hempla, nr rej. 477/A/57 z 18.03.1957 r., 316/A z 15.06.1967 r. oraz 86/A z 15.03. 1981 r.
- miejscowość Magnuszew - Dzwonnica wraz z placem przykościelnym kościoła par. pw. św. Jana Chrzciciela, nr rej. 483/A z 10.10.2005 r.- objęty prawomocną decyzją WKZ nr 1906/05 z 07.09.2005 r.
- miejscowość Magnuszew – zajazd XVIII/XIX wiek, nr rej.: 777/A z 30.05.1972 r. oraz 116/A z 7.07.1981 r.
- miejscowość Magnuszew - Otoczenie budynku dawnego zajazdu w Magnuszewie, dec. MWKZ nr 297/2016 z 11.03.2016 r.
- miejscowość Trzebień - Zespół Pałacowo-Parkowy rodziny Zamoyskich wybudowany w pierwszej połowie XIX wieku

c. Istniejąca sieć komunikacyjna (drogowa i inna), także dla obsługi ruchu lokalnego

Istniejąca sieć komunikacyjna drogowa oparta jest o istniejącą drogę krajową nr 79 oraz połączony układ dróg wojewódzkich, powiatowych, gminnych oraz wewnętrznych. Obsługa komunikacyjna terenów przyległych została zapewniona poprzez liczne zjazdy, zarówno indywidualne i publiczne. Szczegółowe połączenia dróg oraz ich parametry zostały wskazane w pkt. 7.1 oraz na załącznikach graficznych.

Przez analizowany obszar nie są prowadzone żadne istniejące linie kolejowe.

7.3. Charakterystyka istniejącej zieleni

Projektowana rozbudowa drogi krajowej po śladzie istniejącym przebiega na początkowym odcinku przez tereny zabudowy miejscowości Magnuszew a następnie przez tereny rolnicze, na których występują uprawy zbóż oraz przez tereny leśne.

8. UWARUNKOWANIA REALIZACYJNE

8.1. Warunki wynikające z dokumentów planistycznych

a. koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju

W Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 z 13 grudnia 2011 roku, rozbudowa drogi krajowej nr 79 na analizowanym odcinku nie jest wymieniona.

b. plan zagospodarowania przestrzennego województwa

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa mazowieckiego przyjęty Uchwałą nr 22/18 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 19 grudnia 2018 r. zakłada planowaną rozbudowę drogi wojewódzkiej nr 736 na odcinku od km 13+335 do km 13+774 w m. Magnuszew, gm. Magnuszew – poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego WPF 2018 – 2038. W pkt. 2.10.2. Strefy ochronne uzdrowisk wskazano na potencjał dla rozwoju funkcji uzdrowiskowo-leczniczych miejscowości Magnuszew.

c. inne programy rządowe i programy wojewódzkie

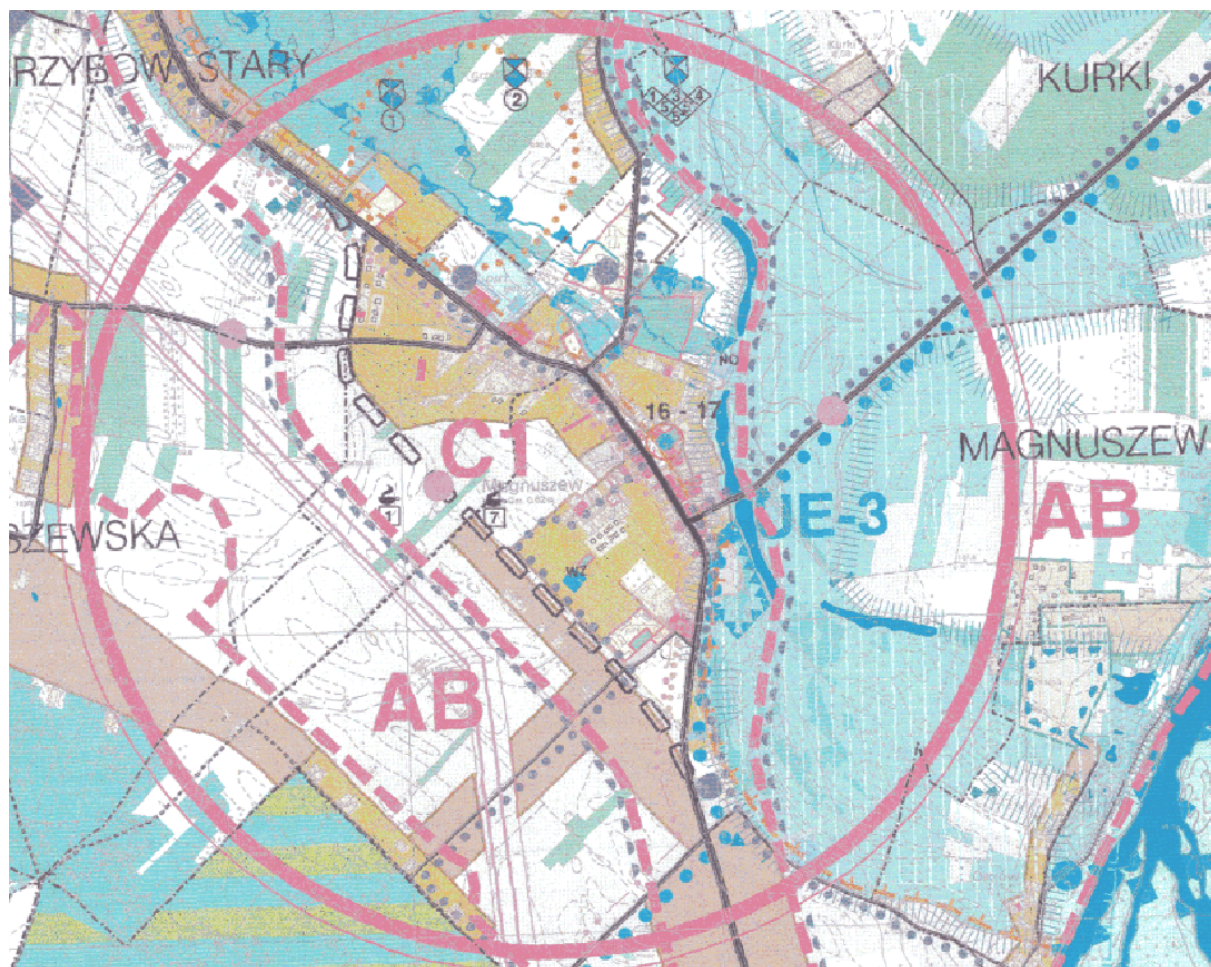
W Rządowym programie przyjętym przez Radę Ministrów w dniu 13 kwietnia 2021 r. uchwałą w sprawie ustanowienia Programu budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030 nie uwzględniono budowy obwodnicy m. Magnuszew oraz Ryczywół.

d. studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy i miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego

GMINA MAGNUSZEW

Gmina Magnuszew posiada plan zagospodarowania przestrzennego na obszarze części sołectwa Trzebień, który jest poza obszarem przedmiotowego opracowania.

W Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Magnuszew z sierpnia 2000 r. znajdują się zapisy na temat drogi krajowej nr 79, która w czasie uchwalenia studium występuje jeszcze, jako droga krajowa o nr 723. Dla drogi tej przewidziano wykonanie obwodnicy Magnuszewa o klasie G. Przebieg zaznaczony jest na załącznikach graficznych mapa Nr 2: kierunki zagospodarowania przestrzennego - infrastruktura techniczna i komunikacja skala 1:10 000 (1:20 000).

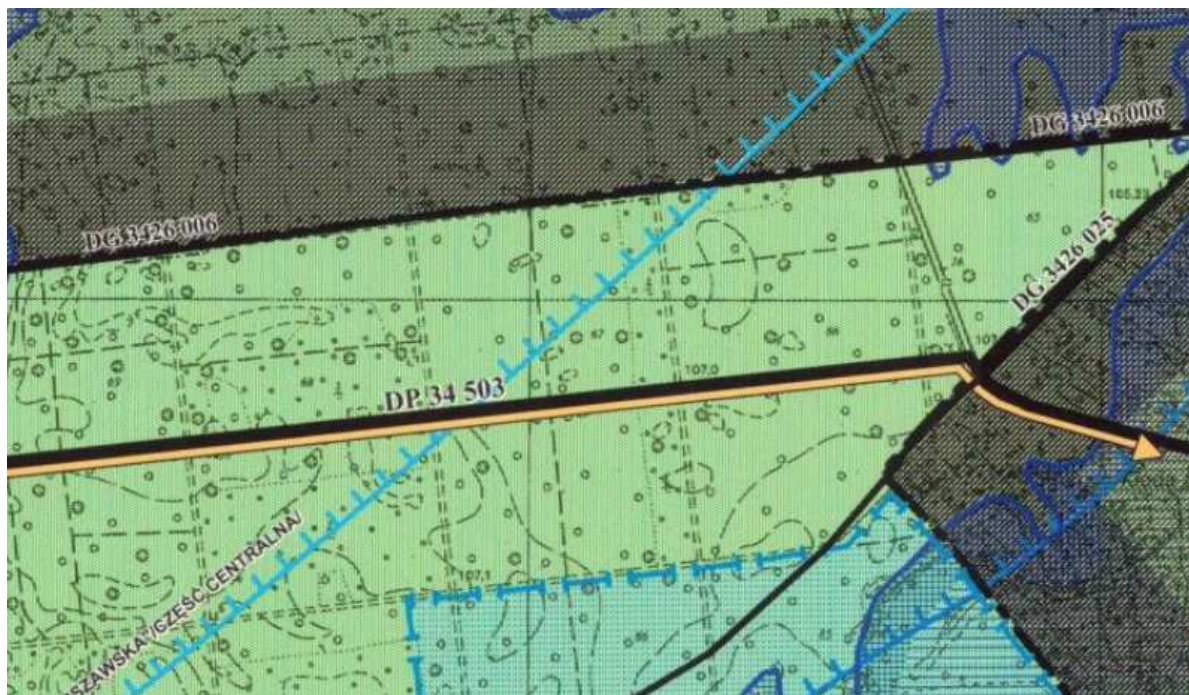


Rys. 2 – Wycinek obowiązującego studium Gminy Magnuszew

GMINA GŁOWACZÓW

Gmina Głowaczów nie posiada obecnie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Plan przestał obowiązywać z dniem 01 stycznia 2003 r.

W Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Głowaczów uchwalonym uchwałą nr XVI.91.2020 z dnia 31 stycznia 2021 r. swoim zakresem obejmuje niewielki zakres DK 79 przed miejscowością Ryczywół zgodnie z poniższym rysunkiem



Rys. 3 – Wycinek obowiązującego studium Gminy Głowaczów

- e. informacje od właściwych organów, prowadzących rejestry wydanych decyzji o lokalizacji drogi, warunków zabudowy i zagospodarowania terenu, o pozwoleniach na budowę oraz zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

Pozyskano dane dotyczące wydanych decyzji o pozwoleniach na budowę od 01.01.2016 r. – obiekty w otoczeniu przedmiotowej inwestycji zostały oznaczone na planie sytuacyjnym.

8.2. Warunki środowiskowe, w tym także dotyczące dóbr kultury, ochrony konserwatorskiej i archeologii

8.2.1. Obszary ochrony konserwatorskiej i archeologii

8.2.2. Obszary Natura 2000

Planowana inwestycja nie przebiega przez obszary Natura 2000, jednak w kilku miejscach obszary te zlokalizowane są niedalekiej odległości od istniejącego przebiegu drogi krajowej nr 79.

Obszary ptasie

Obszar Natura 2000 – Dolina Środkowej Wisły (uznany za chroniony w związku z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 21 lipca 2004 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków Natura 2000) znajduje się w odległości około 150 m od planowanej inwestycji - miejscowość Bożówka oraz około 20 m na końcu opracowania

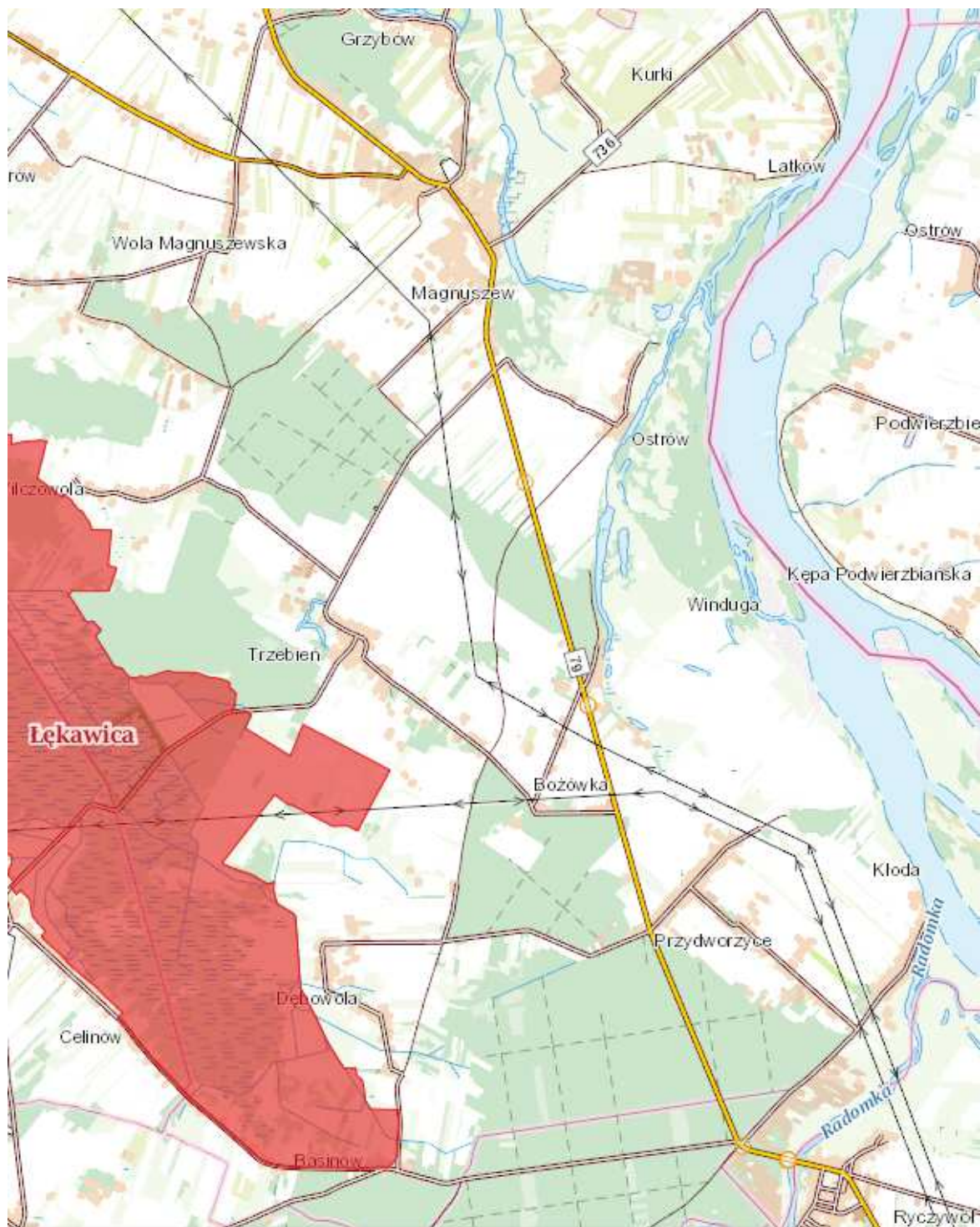
(przed obiektem mostowym na rzece Radomce w m. Ryczywół). Obszar oznaczony kolorem niebieskim.



Rys. 4 – Obszary Natura 2000 – obszary ptasie (Geoserwis GDOŚ)

Obszary siedliskowe

Obszar Natura 2000 – Łękawica (uznany za chroniony w związku z decyzją komisji z dnia 10 stycznia 2011 r. w sprawie przyjęcia na mocy dyrektywy Rady 92/43/EWG czwartego zaktualizowanego wykazu terenów mających znaczenie dla Wspólnoty składających się na kontynentalny region biogeograficzny - notyfikowana jako dokument nr C(2010) 9669)(2011/64/UE) znajduje się w odległości około 1,7 km od planowanej inwestycji miejscowość Bożówka/Trzebień. Obszar oznaczony kolorem czerwonym.



Rys. 5 – Obszary Natura 2000 – obszary siedliskowe (Geoserwis GDOŚ)

8.2.3. Parki Narodowe

W rejonie planowanej inwestycji nie wstępują Parki Narodowe.

8.2.4. Rezerwat Przyrody

W bliskim rejonie planowanej inwestycji nie wstępują Rezerваты Przyrody. Najbliższy Rezerwat Przyrody – Dęby Biesiadne im. Mariana Pulkowskiego (uznany za rezerwat leśny Rozporządzeniem Nr 19 Wojewody Mazowieckiego z dnia 8 sierpnia 2006 r. w sprawie uznania za rezerwat przyrody pod nazwą "Dęby Biesiadne im. Mariana Pulkowskiego") znajduje się w odległości około 1 km od planowanej inwestycji.

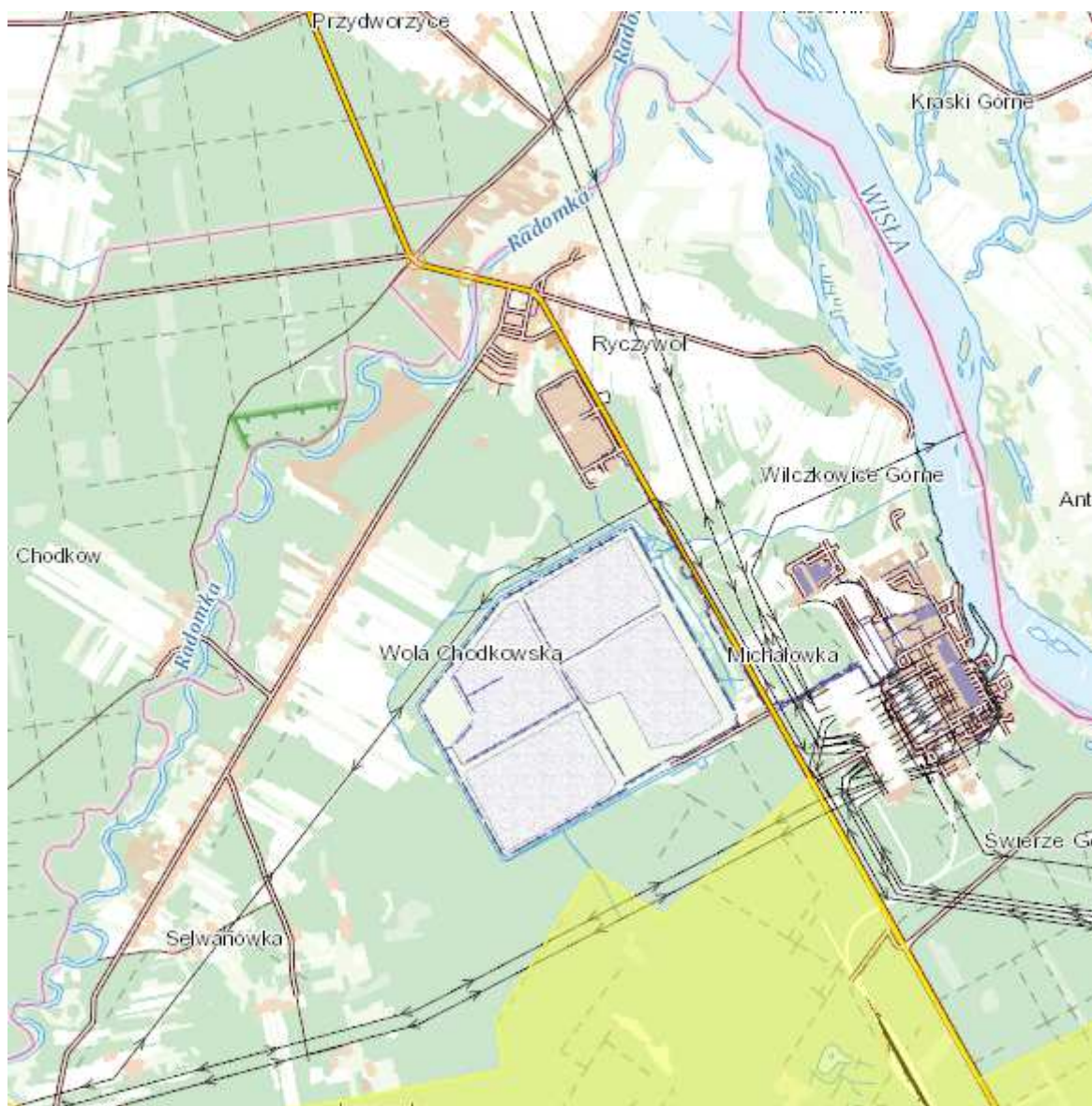
Rezerwat Przyrody – Olszyny (uznany za rezerwat leśny Zarządzeniem Ministra Leśnictwa i Przemysłu Drzewnego z dnia 11 sierpnia 1980 r. w sprawie uznania za rezerwat przyrody) znajduje się w odległości około 3,5 km od planowanej inwestycji. Rezerwat oznaczono kolorem pomarańczowym.



Rys. 6 – Rezerваты Przyrody (Geoserwis GDOŚ)

8.2.5. Parki Krajobrazowe

W bliskim rejonie planowanej inwestycji nie wstępują Parki Krajobrazowe. Najbliższy Park Krajobrazowy - Kozienicki Park Krajobrazowy – otulina (uznany za Park Krajobrazowy Uchwałą Nr XV/70/83 Wojewódzkiej Rady Narodowej w Radomiu z dnia 28 czerwca 1983 r. w sprawie utworzenia Kozienickiego Parku Krajobrazowego) znajduje się w odległości około 4,3 km od planowanej inwestycji (oznaczony kolorem żółtym).

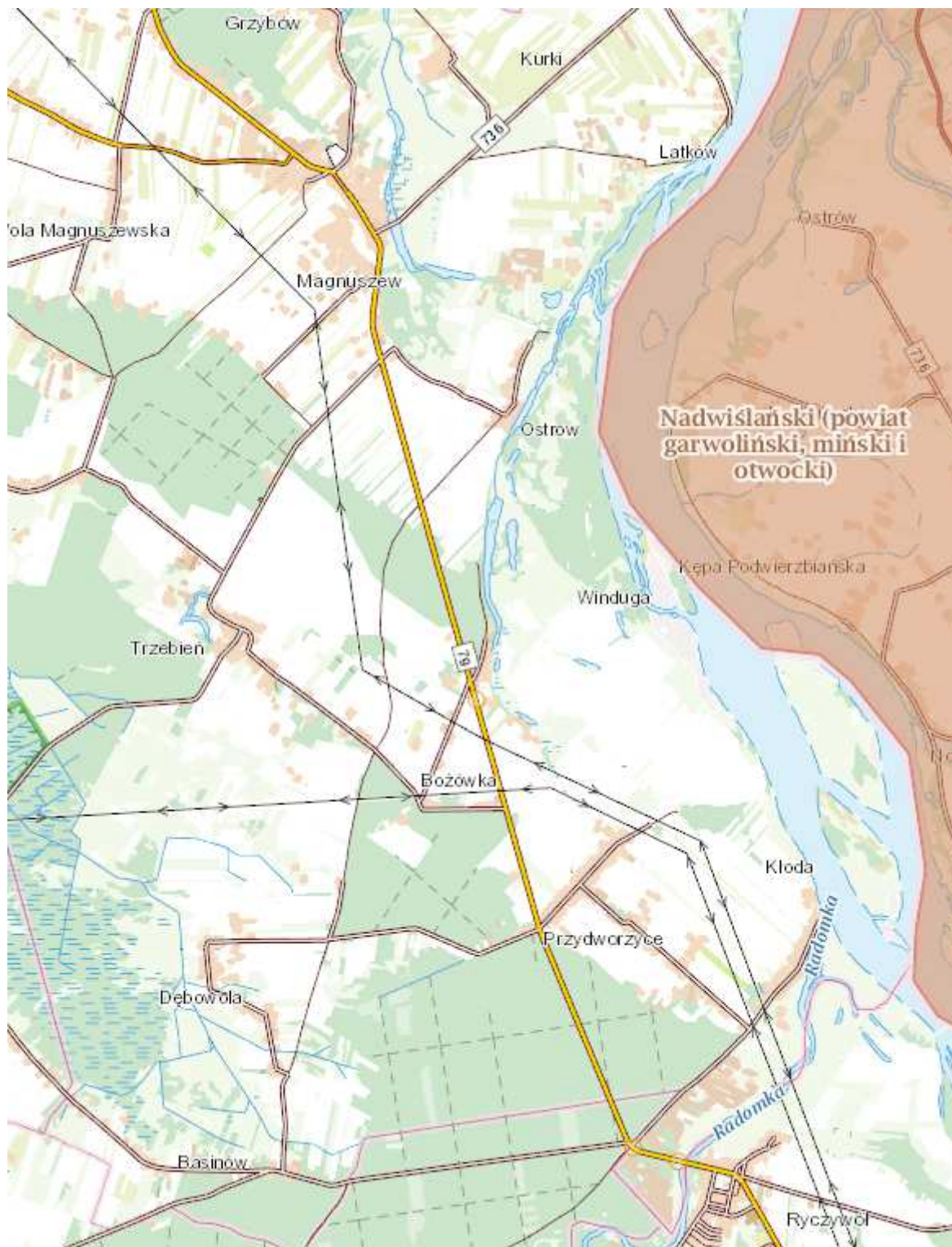


Rys. 7 – Parki Krajobrazowe (Geoserwis GDOŚ)

8.2.6. Obszary Chronionego Krajobrazu

Przedmiotowa inwestycja nie będzie realizowalna na terenie Obszaru Chronionego Krajobrazu. Najbliższy Obszar Chronionego Krajobrazu - Nadwiślański (powiat garwoliński,

miński i otwocki) Nadwiślański Obszar Chronionego Krajobrazu obejmuje Dolinę Środkowej Wisły oraz przylegającą do niej zachodnią część Równiny Garwolińskiej (uznany za chroniony Uchwałą Nr XVII/99/86 WRN w Siedlcach z dnia 28 października 1986 r. w sprawie obszarów chronionego krajobrazu, znajduje się w odległości około 1,55 km od planowanej inwestycji – w najbliższym punkcie (oznaczony kolorem brązowym).



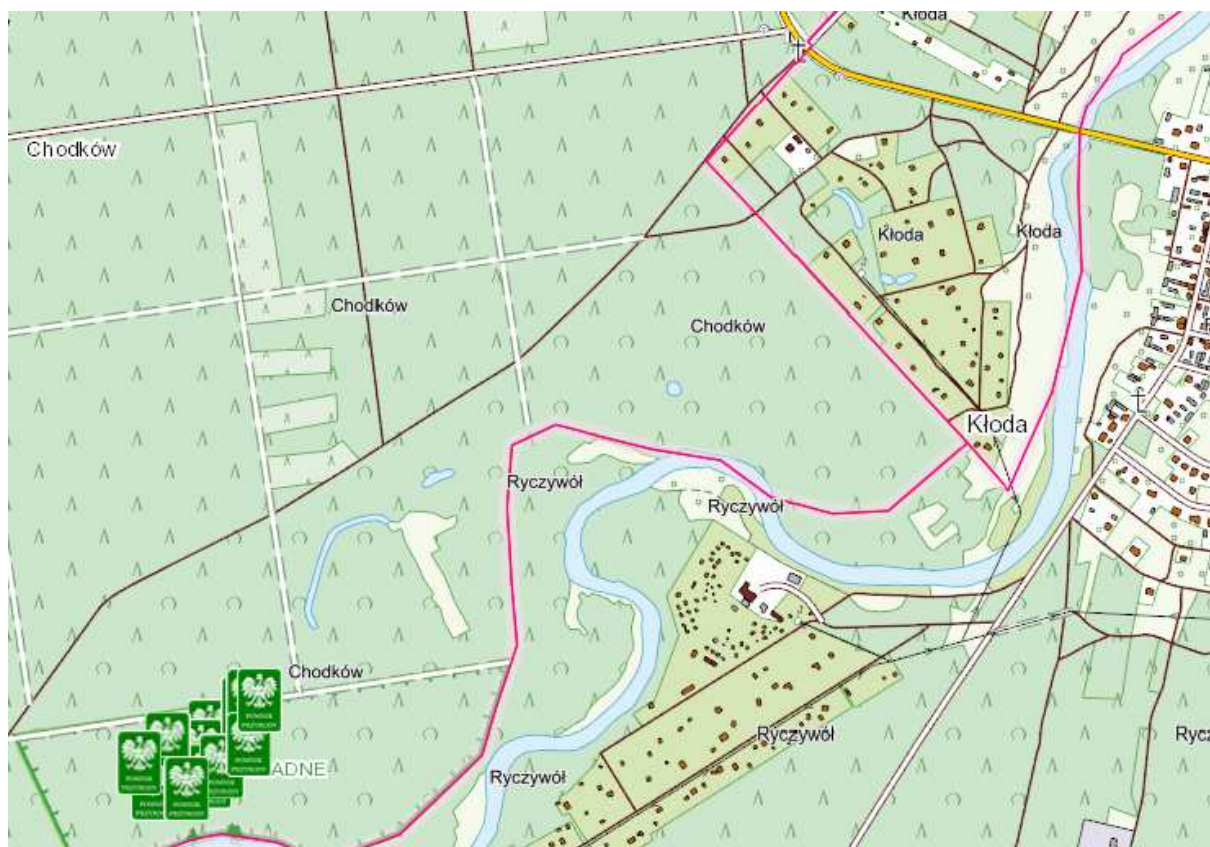
Rys. 8 – Obszary Chronionego Krajobrazu (Geoserwis GDOŚ)

8.2.7. Zespoły przyrodniczo-krajobrazowe

W rejonie planowanej inwestycji nie wstępują Zespoły przyrodniczo - krajobrazowe.

8.2.8. Pomniki Przyrody

W odległości około 1 km od istniejącego przebiegu drogi krajowej nr 79 znajduje się zbiór Pomników Przyrody dębów - Dęby Biesiadne im. Mariana Pulkowskiego.



Rys. 9 – Pomniki Przyrody (Geoserwis GDOŚ)

8.2.9. Użytki ekologiczne

W odległości około 200 m od istniejącego przebiegu drogi krajowej nr 79 znajdują się użytki ekologiczne nr 67 oraz 68 - siedliska przyrodnicze i stanowiska rzadkich lub chronionych gatunków (uznane za użytki na podstawie Rozporządzenia Nr 50 Wojewody Radomskiego z dn. 27.11.1995 r. w sprawie uznania za użytki ekologiczne). Oznaczone na poniższym rysunku kolorem zielonym (miejscowość Chodków).



Rys. 10 – Użytki ekologiczne (Geoserwis GDOŚ)

- 8.3. Warunki geologiczne i górnicze terenu, w tym dane określające wpływ eksploatacji górniczej na teren zamierzenia budowlanego, znajdującego się w granicach terenu górniczego**

8.4. Warunki techniczne dla infrastruktury technicznej niezwiązanej z drogą

8.4.1. Kanalizacja deszczowa

8.4.2. Sieci wodociągowe

8.4.3. Sieci gazowe

8.4.4. Kanalizacja sanitarna

8.4.5. Oświetlenie drogowe

8.4.6. Linie napowietrzne wysokiego napięcia

8.4.7. Linie napowietrzne i kablowe średniego napięcia

8.4.8. Linie napowietrzne i kablowe niskiego napięcia

8.4.9. Sieci i urządzenia telekomunikacyjne

8.5. Inne warunki (np.: związane z bezpieczeństwem budowli i bezpieczeństwem ruchu, przeciwpożarowe)

9. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

9.1. Trasa drogowa

a. układ komunikacyjny

Podstawowe parametry techniczne - Droga DK 79:

Klasa techniczna drogi:	– GP
Prędkość projektowa:	– 60 km/h na terenie zabudowy, 80 km/h poza terenem zabudowy
Prędkość miarodajna:	– 60 km/h na terenie zabudowy, 100 km/h poza terenem zabudowy
Ilość pasów ruchu:	– 2 pasy ruchu
Szerokość pasa ruchu:	– 3,50 m,
Szerokość opaski:	– 0,50 m,
Szerokość poboczy w przekroju szlakowym i półulicznym:	– 1,50 m, lub większe, jeśli zachodzi potrzeba lokalizacji ekranów akustycznych, oświetlenia i innych elementów w tym BRD oraz ochrony środowiska,

Kategoria ruchu: – KR5 (wstępnie)

Obciążenie: – 115 kN/oś

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (t.j. Dz. U. z 2016 r. poz. 124 z późn. zm.). droga klasy GP powinna mieć powiązania z drogami klasy Z (wyjątkowo klasy L) i drogami wyższych klas, a odstępy między skrzyżowaniami (węzłami) poza terenem zabudowy nie powinny być mniejsze niż **2000 m** oraz nie mniejsze niż **1000 m** na terenie zabudowy; dopuszcza się wyjątkowo **pojedyncze odstępy** między skrzyżowaniami poza terenem zabudowy nie mniejsze niż **1000 m**, a na terenie zabudowy - nie mniejsze niż **600 m**, jeżeli potrzeby funkcjonalno-ruchowe lub ukształtowanie istniejącej sieci drogowej takie odstępy uzasadniają, przy czym stosowanie na drodze klasy GP zjazdów jest dopuszczalne wyjątkowo, gdy w celu obsługi terenów przyległych do pasa drogowego brak jest innej możliwości dojazdu lub nie jest uzasadnione bądź możliwe wykonanie albo wykorzystanie drogi niższej klasy lub dodatkowej jezdni, o której mowa w § 8a ust. 1 pkt 2.

Dodatkowo przy rozbudowie i przebudowie drogi dopuszcza się zmniejszenie odległości pomiędzy skrzyżowaniami, jeśli są to istniejące skrzyżowania i nie spowoduje to pogorszenia stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz możliwe będzie oznakowanie drogi zgodnie z przepisami o ruchu drogowym

Dla stanu istniejącego po podniesieniu klasy drogi z G do GP przy włączeniu dróg poprzecznych odległości pomiędzy skrzyżowaniami mamy:

DG 170609W (1680 m teren zabudowy) DW 736 (**350 m** teren zabudowy) DG 170626W (**28 m**) DP 1707W (**370 m**) DG 170623W (**230 m**) DW 736 (**416 m**) DG 170623W (**635 m** poza terenem zabudowy) DP 1704W (**1200 m**) DG 170621W (**1500 m**) DG 170630W (**1070 m**) DG 170625W (**1000 m**) DG 170627W (**1880 m**) DP 1713W (**40 m** skrzyżowanie o rozsuniętych wlotach) DP 1705W

Wariant 1 Rozbudowa po stanie istniejącym

DG 170609W (1680 m teren zabudowy) początek opracowania DW 736 (350 m, istniejące skrzyżowania) DG 170626W DP 1707W (370 m, istniejące skrzyżowania) DG 170623W (225 m, istniejące skrzyżowania) DW 736 (415 m, istniejące skrzyżowania) DG 170623W (675 m, teren zabudowy, pojedynczy odstęp) DP 1704W, DG 170621W (2700 m) DG 170630W (2070 m) DG 170627W (1900 m pojedynczy odstęp) DP 1713W DP 1705W /koniec opracowania/ (750 m jak dla klasy G) DP 1712W

Wariant 2-1 Budowa obejścia Magnuszewa (wariant odsunięty od Magnuszewa)

W wariantcie tym odległości pomiędzy skrzyżowaniami mamy:

DG 170609W (1475 m teren zabudowy) początek opracowania DW 736 (2270 m) DP 1704W (2550 m) DG 170630W (2090 m) DG 170627W (1465 m pojedynczy odstęp) DP 1713W DP 1705W /koniec opracowania/ (1110 m jak dla klasy G) DP 1712W

Wariant 2-2 Budowa obejścia Magnuszewa (wariant bliższy Magnuszewa)

W wariantcie tym odległości pomiędzy skrzyżowaniami mamy:

DG 170609W (1465 m teren zabudowy) początek opracowania istn DK 79 (2090 m) DP 1704W, DG 170621W (2640 m) DG 170630W (2090 m) DG 170627W (1815 m pojedynczy odstęp) DP 1713W DP 1705W /koniec opracowania/ (800 m jak dla klasy G) DP 1712W

Drogi pozostałe:

Klasy i parametry dróg pozostałych (w tym ewentualnych dróg do obsługi terenów przyległych) określone zostały przy udziale właściwych zarządców dróg. Dla dróg stanowiących jedynie dojazdy do działek założono przekrój o szerokości 3,5 m z mijankami.

Charakterystyczne parametry techniczno-geometryczne projektowanych dróg klasy G

- kategoria drogi wojewódzka, powiatowa
- klasa techniczna drogi G
- prędkość projektowa 60 km/h
- obciążenie 115 kN/oś
- kategoria ruchu min. KR 4 (wstępnie)
- pas ruchu o szerokości 3.50 m
- ilość pasów ruchu 1 x 2
- spadek poprzeczny jezdni na prostej daszkowy 2%

Charakterystyczne parametry techniczno-geometryczne projektowanych dróg klasy Z

- kategoria drogi powiatowa
- klasa techniczna drogi Z
- prędkość projektowa 40 km/h
- obciążenie 115 kN/oś

- kategoria ruchu min. KR 3
- pas ruchu o szerokości 3.00 m
- ilość pasów ruchu 1 x 2
- spadek poprzeczny jezdni na prostej daszkowy 2%

Charakterystyczne parametry techniczno-geometryczne projektowanych dróg klasy L, D

- kategoria drogi gminna
- klasa techniczna drogi L, D
- prędkość projektowa 30 km/h
- obciążenie 100 kN/oś
- kategoria ruchu min. KR 2
- pas ruchu o szerokości 2.75, 2.50 m
- ilość pasów ruchu 1 x 2
- spadek poprzeczny jezdni na prostej daszkowy 2%

9.2. Opis wariantów

9.2.1. Wariant 1

Wariant ten przebiega po śladzie istniejącej DK 79 i rozpoczyna się w miejscu zakończenia rozbudowy odcinka poprzedzającego tj Zadania B: Rozbudowa drogi krajowej nr 79 na odcinku Mniszew – Magnuszew opracowanego przez LAFRENTZ POLSKA Sp. z o. o., ul. Kamiennogórska 22, 60-179 Poznań w km 55+546 (km 55+511,31 wg km Lafrentz) przed przejściem dla pieszych oraz zjazdem po stronie prawej na drogę wewnętrzną ul. Grzybowską w km około 55+089 w stanie istniejącym zjazd ten jest na prawe skrzyżowanie z wyspą ograniczającą możliwość wykonywania wszystkich relacji skrzętnych. W ramach przedmiotowego wariantu planowana jest rozbudowa i dodanie relacji skrzętnych w lewo z DK 79 oraz umożliwienie wszystkich relacji. Za zjazdem projektowana jest zatoka autobusowa. W km około 55+900 po stronie lewej znajduje się wjazd i wyjazd do stacji paliw, w ramach projektu został zaprojektowany lewoskręt. W km około 56+004 zaprojektowano skrzyżowanie skanalizowane z drogą wojewódzką nr 736 klasa G znajdująca się po prawej stronie, na skrzyżowaniu zaprojektowano lewoskręt w kierunku drogi wojewódzkiej jak i wyspę z przejściem dla pieszych. W km około 56+356 zaprojektowano skrzyżowanie typu rondo średnie o średnicy zewnętrznej 41 m na skrzyżowaniu z drogą gminną nr 170626W klasy L oraz drogą powiatową nr 1707W klasy Z. W ramach rozbudowy tego skrzyżowania wlot ulicy gminnej jest przesunięty względem istniejącego wlotu tak, aby utworzyć bezpośrednie podłączenie w skrzyżowaniu. Na skrzyżowaniu w km około 56+737 z drogą gminna nr

170623W klasy L znajdującej się po prawej stronie planuje się zamknięcie zjazdu publicznego na ul. Saperów znajdującego się w obszarze skrzyżowania. Na skrzyżowaniu skanalizowanych zaprojektowano lewoskręt w drogę gminną oraz wyspę z przejściem dla pieszych. Na skrzyżowaniu w km około 56+964 z drogą wojewódzką nr 736 klasy Z znajdującej się po lewej stronie zaprojektowano skrzyżowanie skanalizowane z lewoskrętem w drogę wojewódzką oraz wyspę z przejściem dla pieszych za skrzyżowaniem. W km około 57+381 zaprojektowano skrzyżowanie skanalizowane z drogą gminną nr 170623W klasy L po stronie prawej. Na skrzyżowaniu zaprojektowano lewoskręt w drogę gminną oraz wyspę z przejściem dla pieszych. Za skrzyżowaniem przyjęto koniec terenu zabudowy. W km około 57+850 po stronie lewej znajduje się wjazd i wyjazd do stacji paliw, w ramach projektu został zaprojektowany lewoskręt. W km około 58+010 zaprojektowano skrzyżowanie z drogą powiatową nr 1704W klasy Z strona prawa oraz drogą gminną 170621W klasy L strona lewa. Na skrzyżowaniu zaprojektowano lewoskręty w drogi podporządkowane, zatoki autobusowe na drodze krajowej oraz przejścia dla pieszych. W związku z licznymi zjazdami z pól i terenów przyległych od tego miejsca zaprojektowano drogi równoległe służące do obsługi terenów przyległych po lewej i prawej stronie drogi krajowej. W km około 59+200 znajduje się skrzyżowanie z istniejącą gruntową drogą gminną nr 170621W klasy L. W związku z tym, że skrzyżowanie znajduje się w odległości od DP 1704W 1200 m oraz 1500 m DG 170630W droga gminna została podłączona do dróg równoległych zapewniających skomunikowanie z innymi drogami poprzecznymi. W km około 60+714 zaprojektowano skrzyżowanie z drogą gminną 170630W klasy L. Na skrzyżowaniu zaprojektowano lewoskręty w drogi podporządkowane, zatoki autobusowe na drodze krajowej oraz przejścia dla pieszych. W km około 61+788 znajduje się skrzyżowanie z istniejącą drogą gminną nr 170625W klasy L. w związku z tym, że skrzyżowanie znajduje się w odległości od DG 170630W 1070 m oraz 1000 m DG 170627W droga gminna została podłączona do drogi równoległej zapewniającej skomunikowanie z innymi drogami poprzecznymi. W km około 62+805 zaprojektowano skrzyżowanie z drogą gminną 170627W klasy L. Na skrzyżowaniu zaprojektowano lewoskręty w drogi podporządkowane, zatoki autobusowe na drodze krajowej oraz przejścia dla pieszych. Na skrzyżowaniu w km około 64+622 z drogą powiatową 1713W klasy Z (strona prawa) oraz drogą powiatową 1705W klasy Z (strona lewa) zaprojektowano rondo średnie o średnicy zewnętrznej 41 m natomiast drogę gminną 170225W podłączono pośrednio poprzez drogę powiatową 1713W Na drodze krajowej za skrzyżowaniem w obu kierunkach zaprojektowano zatoki autobusowe, w tym jedną z wyspą rozdzielającą ze względu na lokalizację na łuku. Rozbudowę odcinka zakończono w km 65+052.

9.2.2. Wariant 2.1

W wariantcie tym droga krajowa przed miejscowością Magnuszew w km 55+016,50 wg istniejącego kilometraża km 55+083 wg. opracowania LAFRENTZ POLSKA Sp. z o. o łukiem o promieniu 600 m skręca w prawo w kierunku południowym celem obejścia miejscowości i przecina drogę wojewódzką nr 736. Na przecięciu obu dróg zaprojektowano skrzyżowanie skanalizowane z lewoskrętami lub wariantowo skrzyżowanie typu rondo. Za skrzyżowaniem droga skręca w kierunku południowo – wschodnimi i przebiega w odległości około 1000 m od starodroża DK 79 czyli głównej zabudowy miejscowości Magnuszew przechodząc przez tereny mało zabudowane przeważnie pola uprawne. Na przecięciu z drogą powiatową zaprojektowano skrzyżowanie skanalizowane z lewoskrętami lub wariantowo skrzyżowanie typu rondo. Na dalszym odcinku po nowym śladzie droga prowadzi w kierunku starodroża drogi krajowej i promieniem 2200 m włącza się w istniejący przebieg drogi krajowej. Dalsza część rozbudowy do drogi powiatowej 1713W jest zgodna z wariantem 1. Skrzyżowanie ze względu na zwiększenie końcowego promienia łuku do 800 m oraz zastosowanie skrzyżowania skanalizowanego przesunięto w kierunku północnym i dla skrzyżowania z drogą powiatową 1713W klasy Z (strona prawa) oraz drogą powiatową 1705W klasy Z (strona lewa) zaprojektowano skrzyżowanie skanalizowane z lewoskrętami natomiast drogę gminną 170225W podłączono pośrednio poprzez drogę powiatową 1713W Na drodze krajowej za skrzyżowaniem w obu kierunkach zaprojektowano zatoki autobusowe, w tym jedną z wyspą rozdzielającą ze względu na lokalizację na łuku. Rozbudowę odcinka zakończono przed obiektem inżynierskim na rzece Radomka.

9.2.3. Wariant 2.2

W wariantcie tym podobnie do wariantu 2.1 droga krajowa przed miejscowością Magnuszew łukiem o promieniu 600 m skręca w prawo w kierunku południowym celem obejścia miejscowości i przecina drogę wojewódzką nr 736. Na przecięciu obu dróg zaprojektowano skrzyżowanie typu rondo o średnicy zewnętrznej 41m. Za skrzyżowaniem droga skręca w kierunku południowo – wschodnimi i przebiega w odległości około 500m od starodroża DK 79 czyli głównej zabudowy miejscowości Magnuszew przechodząc przez tereny mało zabudowane. Przebieg tego wariantu jest zgodny ze Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Magnuszew z sierpnia 2000. Na przecięciu z drogą powiatową zaprojektowano skrzyżowanie skanalizowane z lewoskrętami lub wariantowo skrzyżowanie typu rondo i od tego miejsca droga biegnie już po śladzie istniejącej DK79. Dalsza część rozbudowy jest zgodna z wariantem 1.

9.2.4. Przebieg drogi w przekroju podłużnym

W projekcie zakłada się że niweleta jest prowadzona po terenie i nie zakłada się wykonywania wysokich nasypów czy głębokich wykopów, dodatkowo wysokościowe ukształtowanie projektowanej jezdni drogi krajowej nr 79 jest uwarunkowane ukształtowaniem istniejącego terenu znajdującego się na trasie drogi oraz następującymi punktami stałymi:

- rzędne istniejącej drogi krajowej nr 79,
- rzędne istniejących dróg powiatowych i gminnych krzyżujących się z drogą wojewódzką,
- rzędne istniejących odcinków drogi krajowej, których ślad jest wykorzystywany dla docelowego przebiegu drogi wojewódzkiej,
- rzędne określające poziom wód gruntowych,
- pochylenie podłużne oraz wyokrąglenia łukami pionowymi na załomach projektowanej jezdni zgodne z Warunkami Technicznymi