



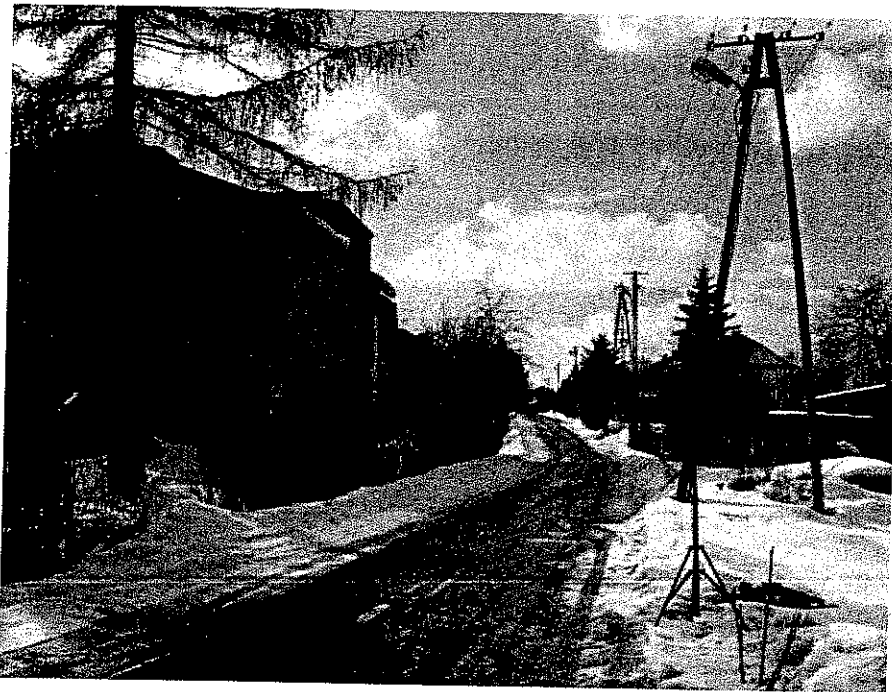
sp. z o.o.  
**ekkom**

**BIURO EKSPERTYZ I PROJEKTÓW  
BUDOWNICTWA KOMUNIKACYJNEGO  
„EKKOM” Sp. z o.o.**

ul. Wadowicka 8i 30-415 Kraków  
telefon/fax: (0\*12) 267 23 33, 269 65 40  
e-mail: [biuro@ek-kom.pl](mailto:biuro@ek-kom.pl) [www.ek-kom.pl](http://www.ek-kom.pl)

## RAPORT O ODDZIAŁYWANIU NA ŚRODOWISKO PRZEDSIĘWZIĘCIA PN.:

„Rozbudowa drogi krajowej Nr 7 Gdańsk-Warszawa-Chyżne na odcinku  
Kraków –Libertów od km 674+560 do km 675+460”



### Zespół autorski:

dr inż. Janusz Bohatkiewicz

mgr inż. Sebastian Biernacki

mgr Iwona Kreft

mgr inż. arch. Izabela Gnatowicz

mgr Anna Piotrowska

mgr inż. Artur Flach

mgr Daniel Maranda

Na podstawie powyższych analiz można stwierdzić, że inwestycja polegająca na rozbudowie drogi krajowej Nr 7 od km 674+560 do km 675+460 nie powinna wpłynąć negatywnie na środowisko, a w znacznym stopniu przyczyni się do poprawy warunków ruchu i bezpieczeństwa wszystkich użytkowników drogi.

## 19. STRESZCZENIE W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM

Przedmiotem raportu o oddziaływaniu na środowisko jest przedsięwzięcie polegające na rozbudowie drogi krajowej Nr 7 Gdańsk – Warszawa - Chyżne na odcinku Kraków - Libertów. (od km 674+560 do km 675+460). Raport został sporządzony na potrzeby przeprowadzenia procedury zmierzającej do uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia. Opracowanie wykonano na zlecenie *Pracowni Studiów i Projektów Drogowych KLOTOIDA (ul. płk St. Dąbka, 830-732 Kraków)*.

Zadaniem raportu jest ocena wpływu projektowanego przedsięwzięcia na elementy środowiska przyrodniczego, bezpieczeństwo i zdrowie ludzi oraz wskazanie działań i technicznych sposobów, które należy zastosować w projekcie budowlanym dla ograniczenia negatywnych oddziaływań.

Głównym zamierzeniem analizowanej inwestycji jest przeniesienie skrzyżowania drogi krajowej Nr 7 z drogą powiatową Libertów – Brzyczyna w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu na danym odcinku. Nowe skrzyżowanie wyposażone będzie w sygnalizację świetlną, a na całym odcinku drogi zostanie zbudowane w oświetlenie uliczne. Projekt inwestycji uwzględnia również budowę bezpiecznego przejścia dla pieszych w okolicach obecnego skrzyżowania.

Aktualna lokalizacja skrzyżowań w km 675+400 i w km 674+800 DK Nr 7 nie zapewnia zadawalających warunków ruchu dla pojazdów włączających się z dróg podporządkowanych. Ograniczenia widoczności na tym odcinku, wynikające z ukształtowania terenu, stwarzają duże zagrożenie, są przyczyną kolizji i wypadków. Dodatkową niedogodnością jest brak wyznaczonego przejścia dla pieszych w pobliżu przystanków autobusowych (okolice obecnego skrzyżowania).

Według podziału fizyczno - geograficznego Polski J. Kondrackiego obszar inwestycji jest zlokalizowany w makroregionie Pogórze Zachodniobeskidzkie, gdzie typowymi formami rzeźby są szerokie garby o łagodnych stokach. Przeważają tu urodzajne gleby lessopodobne. Analizowany odcinek DK Nr 7 położony jest na

terenach ubogich w wody podziemne. W granicach inwestycji znajduje się mały ciek wodny, przepływający kanałem pod drogą krajową Nr 7, łączący się dalej z potokiem Olszynka.

Obszar wzdłuż drogi krajowej Nr 7 na odcinku Kraków - Libertów jest terenem silnie przekształconym przez człowieka - środowisko przyrodnicze zatraciło tu swoje naturalne cechy. Na nasypach, po których biegnie droga występują jedynie synantropijne i ruderalne gatunki roślin. Po zachodniej stronie analizowanego odcinka drogi zlokalizowane są obiekty usługowe, a po stronie przeciwnej budynki mieszkalne i mieszkalno – usługowe.

W otoczeniu inwestycji nie stwierdzono występowania obiektów i obszarów chronionych z mocy ustaw Prawo wodne czy Prawo geologiczne i górnicze. W rejonie rozpatrywanego odcinka drogi krajowej Nr 7. nie znajdują się Główne Zbiorniki Wód Podziemnych. Zgodnie z informacjami przekazanymi przez Małopolskiego Wojewódzkiego Konserwatora Przyrody w bezpośrednim sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia nie występują również obszary i obiekty przyrodnicze objęte ochroną prawną na mocy ustawy o ochronie przyrody. Zgodnie z informacjami przekazanymi przez Małopolskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Krakowie w bezpośrednim sąsiedztwie analizowanego odcinka nie znajdują się obiekty zabytkowe i stanowiska archeologiczne.

W fazie realizacji inwestycji największy zakres oddziaływania na ludzi będzie miał hałas oraz zanieczyszczenie powietrza atmosferycznego. W raporcie wskazano techniczne lub organizacyjne możliwości ich zminimalizowania. Zaproponowano również sposoby wyeliminowania innych możliwych negatywnych oddziaływań przebudowy drogi na zdrowie ludzi i środowisko przyrodnicze. Zadanie inwestycyjne wiąże się z trwałym zajęciem powierzchni obecnie nieutwardzonej wielkości około 5000 m<sup>2</sup>.

Niekorzystne oddziaływania w fazie eksploatacji związane są bezpośrednio z wielkością ruchu drogowego, która ulegnie zmianie niezależnie od realizacji inwestycji (hałas, zanieczyszczenie powietrza).

Prognozy wykonane w ramach niniejszego raportu potwierdziły możliwość wystąpienia przekroczeń stężeń wartości normatywnych zawiesiny ogólnej w wodach opadowych. Budowa zaproponowanego systemu podczyszczania (osadnik) i odprowadzania wody opadowej zabezpieczy glebę przed zanieczyszczeniem substancjami szkodliwymi. Osadnik zaopatrzonej będzie w zastawkę odcinającą odpływ na wypadek wystąpienia poważnej awarii.

Z analiz prognoz dźwięku, wykonanych za pomocą programu Soundplan dla roku 2007 i 2017 wynika, że w zasięgu działania nadmiernego poziomu hałasu znajdują się budynki zlokalizowane w sąsiedztwie drogi na rozbudowywanym odcinku drogi krajowej. W celu ich ochrony zaprojektowano ekran akustyczny o długości 220 m i wysokości 3,5 m zakończony oktagonalnym reduktorem.

Wyniki modelowania zanieczyszczenia powietrza wykazały, że planowane przedsięwzięcie może spowodować przekroczenie dopuszczalnych wartości jedynie dla dwutlenku azotu. Izolinia przekroczeń mieści się prawie całkowicie w pasie drogowym i nie stanowią one zagrożenia dla terenów mieszkalnych.

W raporcie stwierdzono, że źródłem oddziaływań na środowisko, w tym szczególnie o wartościach przekraczających standardy określone przepisami obowiązującego prawa będzie droga krajowa a nie działania związane z jej rozbudową. Realizacja inwestycji wpłynie zaś znacząco na poprawę bezpieczeństwa użytkowników drogi krajowej Nr 7, jak i warunków życia (głównie w zakresie klimatu akustycznego) ludzi mieszkających w sąsiedztwie rozbudowywanego odcinka.

W ciągu 18 miesięcy od momentu oddania do użytku rozbudowywanego fragmentu DK Nr 7 powinna zostać wykonana analiza porealizacyjna. Zaleca się, aby w jej zakresie dokonano kontroli skuteczności zaproponowanego ekranu akustycznego na odcinku gdzie droga krajowa jest rozbudowywana oraz zmierzono rzeczywiste stężenie dwutlenku azotu w celu weryfikacji prognoz.