

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Planowane zamierzenie inwestycyjne wg wariantu nr 4 polega na rozbudowie węzła „Kraków Południe” na skrzyżowaniu A4 i DK7, fragment drogi krajowej nr 7 ul. Zakopiańska. Pod względem zajętości terenu skala przedsięwzięcia jest lokalna, jednak znaczenie inwestycji ma zasięg ponadlokalny ze względu na fakt, że droga krajowa nr 7 to jedna z najważniejszych dróg w Polsce. Przedmiotowy odcinek drogi DK7 biegnący od węzła Kraków Południe w km ok. 673+240 do km ok. 674+550. Odcinek DK7 pełni ważne funkcje tranzytowe, gospodarcze i lokalne.

Na przedmiotowym odcinku droga krajowa sytuacyjnie przebiega w odcinku prostym, wysokościowo wznosi się na odcinku od granicy miasta w kierunku Chyżnego. DK7 posiada przekrój dwujezdniowy dwupasowy z pasem dzielącym. Między skrzyżowaniami szerokość jezdni wynosi 9 m i składa się z dwóch pasów ruchu 2 x 3,5 m, opaski wewnętrznej 0,5 m oraz utwardzonego pobocza 1,5 m. Droga krajowa na analizowanym odcinku posiada nawierzchnię bitumiczną w dobrym stanie technicznym. W pasie dzielącym znajduje się oświetlenie drogi.

Teren przyległy do inwestycji stanowi zabudowa usługowa, rozproszona zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna oraz tereny infrastruktury komunikacyjnej.

Inwestycja zakłada budowę estakady w poziomie „+1”, prowadzącą ruch tranzytowy nad poziomem „0”, który służyć będzie do obsługi ruchu lokalnego.

Droga krajowa na południe od przejścia pod istniejącą łącznicą autostradową wznosić się będzie w konstrukcjach oporowych na obiekt mostowy. Istniejące łącznice autostradowe z kierunku Katowic i Rzeszowa na południe od A4 będą się rozdzielały, prowadząc ruch na poziom „+1” po stronie wewnętrznej, a na poziom „0” na zewnątrz od nich. Również DK7 w kierunku południowym, przed projektowanym obiektem mostowym będzie posiadała łącznicę wyjazdową na poziom „0”.

W przeciwnym kierunku sytuacja wyglądała będzie analogicznie. Z projektowanej estakady w poziomie „+1” (zanim wysokościowo sprowadzona zostanie do stanu istniejącego) w kierunku centrum Krakowa (pod wiadukt w ciągu istniejącej łącznicy) nastąpi wyprowadzenie ruchu na łącznicę w kierunku Rzeszowa oraz Katowic. Natomiast z poziomu „0” obsługującego ruch lokalny zaprojektowane zostaną łącznice, które łączyć się będą z łącznicami w kierunkach Rzeszowa i Katowic oraz zostanie zaprojektowane połączenie z istniejącą drogą w kierunku centrum Krakowa.

Obszary lokalne oraz projektowane wloty istniejących ulic (Taklińskiego, Poronińska i Kłuszyńska) w poziomie „0” będą skomunikowane poprzez skrzyżowanie typu rondo „biskop”. Połączenie ronda z Zakopianką odbywać się będzie dzięki dwukierunkowym, dodatkowym jezdniom wzdłuż DK7. Po stronie zachodniej i wschodniej dodatkowe jezdnie zostaną połączone jednokierunkowym wjazdem/wyjazdem na południe od ul. Opatkowskiej/Ważewskiego z DK7.

Skrzyżowanie ul. Opatkowskiej z dodatkową jezdnią zaprojektowane zostało bez relacji w lewo, w kierunku południowym (jednokierunkowy wyjazd z DK7), natomiast skrzyżowanie ul. Wązewskiego z dodatkową jezdnią posiada pełne relacje – wylot na południe jednokierunkowy (wjazd na DK7).

Prowadzenie ruchu pieszego zostało przewidziane wzdłuż dróg lokalnych. Na odcinku od istniejącego wiaduktu w ciągu Zakopianki (nad autostradą A4 po stronie zachodniej) zaprojektowano ciąg pieszo-rowerowy, który przejściem podziemnym pod łącznicami prowadzić będzie bezkolizyjnie ruch pieszych i rowerzystów w rejon ul. Taklińskiego.

Przejście pomiędzy zachodnią i wschodnią stroną inwestycji odbywać się będzie w poziomie „0” za pomocą przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych. Natomiast w okolicy ul. Ważewskiego i Opatkowskiej za pomocą bezkolizyjnego przejścia dla pieszych (podziemnego lub nadziemnego).

Przewidziano również przystanki autobusowe dla komunikacji zbiorowej usytuowane w miejscach zbliżonych do istniejących lokalizacji.

Podstawowe parametry projektowe przebudowywanych ulic oraz dodatkowych jezdni:

- **ul. Taklińskiego:** klasa techniczna drogi: Z; przekrój: 1 x 2; obciążenie: 115 kN/oś; kategoria ruchu: KR 3.
- **ul. Poronińska:** klasa techniczna drogi: L; przekrój: 1 x 2; obciążenie: 115 kN/oś; kategoria ruchu: KR 3.
- **ul. Opatkowska:** klasa techniczna drogi: L; przekrój: 1 x 2; obciążenie: 115 kN/oś; kategoria ruchu: KR 3.
- **ul. Ważewskiego:** klasa techniczna drogi: L; przekrój: 1 x 2; obciążenie: 115 kN/oś; kategoria ruchu: KR 3.
- **ul. Inicjatywy Lokalnej:** klasa techniczna drogi: L; przekrój: 1 x 2; obciążenie: 115 kN/oś; kategoria ruchu: KR 1.
- **ul. Kłuszyńska:** klasa techniczna drogi: D; przekrój: 1 x 2; obciążenie: 115 kN/oś; kategoria ruchu: KR 2.
- **dodatkowe jezdnie DJ 1, DJ 2:** klasa techniczna drogi: Z; przekrój: 1 x 2; obciążenie: 115 kN/oś; kategoria ruchu: KR 3.
- **dodatkowa jezdnia DJ 1a:** klasa techniczna drogi: D; przekrój: 1 x 1; obciążenie: 115 kN/oś; kategoria ruchu: KR 2.
- **dodatkowa jezdnia DJ 3:** klasa techniczna drogi: D; przekrój: 1 x 1; obciążenie: 115 kN/oś; kategoria ruchu: KR 1.
- **dodatkowa jezdnia DJ 4:** klasa techniczna drogi: D; przekrój: 1 x 1; obciążenie: 115 kN/oś; kategoria ruchu: KR 1.

Długości dróg obsługujących teren przyległy, zlokalizowanych wzdłuż ul. Zakopiańskiej wyniesie ok.: DJ1 – 565 m; DJ2 – 491 m; DJ1a – 165 m; DJ3 – 155 m; DJ4 – 226 m.

W ramach inwestycji zaprojektowano również zespół estakad w ciągu DK7 i łącznic (ED-1, ED-1A, ED-1B), przejścia podziemne (PP-1, PP-2, PP-3).

W km ok. 674+507 DK7 zaplanowano budowę kładki dla pieszych KP-1 o szerokości użytkowej ok. 3 m, którą poprowadzony zostanie ciąg pieszy nad ciekiem bez nazwy. Umocnienie cieku w rejonie projektowanej kładki zostanie wykonane z narzutu kamiennego na betonie lub z bruku kamiennego spoinowanego cementem. Umocnienie skarp wykonane zostanie tylko pod kładką na długości ok. 5 m.

Projektuje się również konstrukcje oporowe zlokalizowane na dojazdach do zespołu estakad oraz niezależne konstrukcje oporowe wzdłuż projektowanych dróg, ograniczające skarpy drogowe.

W ramach przedsięwzięcia w km ok. 673+653 DK7 rozbudowany (wydłużony) zostanie żelbetowy przepust na cieku bez nazwy, będący dopływem rzeki Wilgi. W stanie istniejącym od strony wlotu i wylotu wykonana jest czołowa ściana żelbetowa, skarpa drogowa oraz skarpy cieku umocnione są kamieniem na betonie lub płytami betonowymi ażurowymi. Przepust

wydłużony zostanie o ok. 3,2 m od strony wlotu i ok. 7,7 m od strony wylotu, natomiast w części istniejącej zostanie rozebrany i odbudowany. W ramach przedsięwzięcia zaplanowano również umocnienie cieku powyżej i poniżej przepustu na łącznej długości ok. 35 m. Na odcinku ok. 15 m przed przepustem zaplanowano wyrównanie skarp cieku i korektę przebiegu jego dna. Natomiast na długości ok. 20 m za przepustem przewidziano odcinkową regulację koryta. Nad ciekiem bez nazwy po stronie wylotu ww. przepustu znajduje się stalowa kładka dla pieszych, przeznaczona do likwidacji.

Na końcu odcinka objętego przedsięwzięciem w km ok. 674+504 (km istniejący DK7 ok. 674+502) znajduje się most nad ciekiem bez nazwy, stanowiący dopływ rzeki Wilgi. Obiekt wykonany jest jako dwujezdniowy, ramowy, żelbetowy, jednoprzęsłowy. Skarpy cieku w rejonie obiektu i stożki nasypu umocnione są kamieniem na betonie oraz płytami ażurowymi. W ramach przedsięwzięcia planuje się przebudowę stożków i skarp w rejonie obiektu, w tym budowę ewentualnych konstrukcji oporowych na przedłużeniu skrzydeł obiektu.

Odwodnienie drogi realizowane będzie poprzez spadki poprzeczne i podłużne do projektowanych odcinków kanalizacji deszczowej. Kanalizacja deszczowa zostanie zaprojektowana na odcinkach o przekroju drogowym, w rejonie obiektów mostowych, przepustów, wysokich nasypów oraz skrzyżowań. Uzupełniająco odwodnienie drogi realizowane będzie za pomocą rowów, tj. powierzchniowo (bezpośrednio do rowu) oraz przez wpusty deszczowe z wylotem przykanalika do rowu – na odcinkach, na których występuje wysoki nasyp drogowy (≥ 2 m). Elementami prowadzącymi wodę będą również projektowane przepusty o zróżnicowanych średnicach i długościach dostosowanych do przekraczanych przeszkód, lokalnych warunków terenowych i hydrologicznych. Rowy drogowe przewidziano do wykonania jako nieszczelne i odprowadzać będą wody opadowe z łącznic węzła autostradowego. Zastosowanie rowów nieuszczelnionych ma na celu ograniczenie odpływu wód opadowych ze zlewni naturalnych i zatrzymanie opadów w miejscu ich powstania. Wody z projektowanej jezdni, ujmowane wpustami ulicznymi będą trafiały do studzienek ściekowych z osadnikiem, a następnie poprzez przykanalik będą odprowadzane do kanalizacji deszczowej lub do rowów drogowych zlokalizowanych w pasie drogowym.

Przedsięwzięcie obejmuje realizację zbiorników retencyjnych na wody opadowe. Będą to zbiorniki żelbetowe prefabrykowane. Zbiornik ZB1 zlokalizowany zostanie w km ok. 673+630. Zbiornik ZB2 zlokalizowany zostanie w km ok. 673+675. Wody opadowe zgromadzone w zbiornikach retencyjnych odprowadzane będą do odbiorników z wykorzystaniem przepompowni. Docelowe parametry zbiorników doprecyzowane zostaną na etapie pozwolenia wodnoprawnego.

Oczyszczanie spływów deszczowych z zanieczyszczeń będą zapewniały osadniki z zamknięciem pływakowym, separatory substancji ropopochodnych, separatory zintegrowane z osadnikiem, wpusty z osadnikami, studzienki z osadnikami na ciągach kanalizacji deszczowej, a także powierzchnie trawiaste rowów drogowych. Przed zbiornikami retencyjnymi ZB1 i ZB2 zaplanowano zestawy oczyszczające osadnik+separator. Przed wylotem do Rowy Dębina w km 674+480 przewidziano zastosowanie separatora zintegrowanego z osadnikiem.

**Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska
w Krakowie**

mgr Rafał Rostecki
/podpis elektroniczny/