

DYREKTOR
ZARZĄDU INFRASTRUKTURY KOMUNALNEJ I TRANSPORTU
W KRAKOWIE

Kraków, dnia 04.12.2013 r.

ZIKiT/S/97324/13/TZ/ D-112 /79872

Halcrow Group Sp. z o.o.
Oddział w Polsce
ul. Wspólna 47/49
00-684 Warszawa

DOTYCZY: projektu stałej organizacji ruchu obejmujący ulice: Wielicka, Powstańców Śląskich, Powstańców Wlkp., Plac Przystanek, Za Torem, Dąbrowskiego, Lipowa, Przemysłowa w Krakowie w ramach inwestycji pn. Budowa łącznicy kolejowej Kraków Zabłocie – Kraków Krzemionki

Na podstawie art. 10 ust. 6 i 7 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. *Prawo o ruchu drogowym* (tekst jednolity – Dz. U. z 18.X.2012 r. Poz. 1137), § 8 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U. Nr 177, Poz.1729) oraz Statutu ZIKiT,

zatwierdzam bez uwag
przedmiotową stałą organizację ruchu.

Niniejsze zatwierdzenie jest ważne wyłącznie z opieczetowanymi załącznikami graficznymi, stanowiącymi jego integralną część.

Zastrzega się prawo wprowadzenia zmian do zatwierdzonej organizacji ruchu do czasu oraz w trakcie jej realizacji.

Termin wprowadzenia zatwierdzonej organizacji ruchu -- z dniem realizacji projektu.

Termin ważności niniejszej organizacji ruchu -- do 2 lat od daty zatwierdzenia pisma.

Zgodnie z §12 ww. *Rozporządzenia*, jednostka wprowadzająca organizację ruchu zobowiązana jest do zawiadomienia : właściwy organ zarządzający ruchem, zarząd drogi oraz Wydział Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji w Krakowie o terminie jej wprowadzenia, co najmniej na 7 dni przed dniem wprowadzenia organizacji ruchu.

Brak zgłoszenia wprowadzenia organizacji ruchu jest równoznaczny z utratą ważności zatwierdzonej organizacji ruchu oraz traktowane będzie jako wykroczenie przeciw bezpieczeństwu i porządkowi w komunikacji.

Oznakowanie i/lub sygnalizację świetlną i/lub urządzenia brd należy wykonać zgodnie z Załącznikami 1 – 4 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220, poz. 2181 z późniejszymi zmianami).

Otrzymują :

1 x Adresat + 1 egz. projektu

2 x a/a + 2 egz. projektu (TZ, TU)

DYREKTOR
Zarządu Infrastruktury Komunalnej
i Transportu

Jerzy Marcinkowski

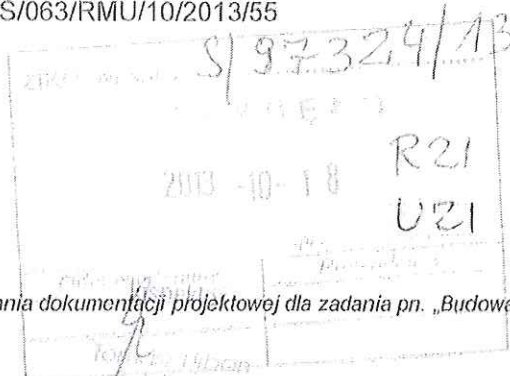


CH2MHILL
Halcrow

Halcrow Group Sp. z o.o.
Oddział w Polsce
ul. Wspólna 47/49
00-684 Warszawa
Tel 48 22 584 34 40
Fax 48 22 584 34 60

Nr ref.: GKRDES/063/RMU/10/2013/55

Warszawa, dn. 18 października 2013 r.



**ZARZĄD INFRASTRUKTURY
KOMUNALNEJ I TRANSPORTU**

ul. Centralna 53
31 - 586 Kraków

Dotyczy: „Opracowania dokumentacji projektowej dla zadania pn. „Budowa łącznicy kolejowej Kraków Zabłocie – Kraków Krzemionki”.

W związku z realizacją projektu dotyczącego budowy łącznicy kolejowej Kraków Zabłocie – Kraków Krzemionki, przekazujemy w załączeniu projekt stałej organizacji ruchu.

Zwracamy się z prośbą o jego zatwierdzenie.

Jednocześnie informujemy, że pismem nr MRA-5321-669/13 z dnia 07/10/2013 Komendant Miejski Policji w Krakowie wniósł uwagi do załączonego projektu organizacji ruchu, które zostały wniesione. W załączeniu pismo KMP w Krakowie.

Z poważaniem

Andrzej Tomszewski
Pełnomocnik

W trakcie ustaleń i kolejnych poprawek
ustalono usunięcie znaków D-4C/D-47 -

1) na Pl. Rybickich, z powodu ciętych dróg publicznych:
Leczkowita - do Toru i brzoja ustrój.

2) na D11-01 - spowoduje się w obronie "Strefy Pecha"
objętości m.in. ul. Zabłocie i Lipcey.

Specjalista

Krysioł - polakowski@ch2m.com 21.10.2013

Załączniki:

1. Projekt stałej organizacji ruchu
2. Pismo nr MRA-5321-669/13 z dnia 07/10/2013

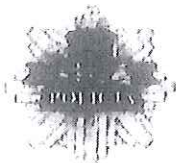
BRAN UWAG

21.10.2013

Starszy Specjalista

Andrzej Czajkowski

POCZTA



KOMENDA MIEJSKA POLICJI
W KRAKOWIE

Wydział Ruchu Drogowego
31-571 Kraków ul. Siołgilska 109 C, tel. (012) 61 54100, fax (012) 61 54105

L.dz. MRA-5321-000/13

Kraków, dnia 07.10.2013 r.

Halerow Group Sp. z o.o.
A CH2M HILL COMPANY
ul. Wspólna 47/49
00-684 Warszawa

OPINIA
KOMENDANTA MIEJSKIEGO POLICJI W KRAKOWIE

Na podstawie art.106 § 1 i 5 ustawy z dnia 14 czerwca 1980 r Kodeksa postępowania administracyjnego (Dz.U.Nr 9 z 1980 r. poz.26 z późniejszymi zmianami) oraz § 7 ust. 2 pkt. 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U.Nr 177 z 2003 r. poz. 1729)

wnoszę uwagi

do projektu docelowej organizacji ruchu drogowego dotyczącej „Budowy łącznicy kolejowej Kraków Zabłocie – Kraków Krzemionki Etap III” w Krakowie:

- Sprawdzić status wlotów – zastosować oznakowanie D-46 i D-47.

Opinia wydana w zakresie dróg wojewódzkich i powiatowych.

Zastrzega się prawo wnioskowania zmian w organizacji ruchu po jej wprowadzeniu.

Otrzymują:
1 egz. – adresat
1 egz. – a/a
Wyk. W.M. Projekt zawiera 19 kart

KOMENDANT MIEJSKI POLICJI
z up. ZAST. KOM. MIEJSKIEGO
Wydział Ruchu Drogowego
Komendy Miejskiej Policji w Krakowie
kom. mgr Tomasz Seweryn

Adnotacje urzędowe

Inwestor


PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.
Zarządca narodowej sieci linii kolejowych

PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna
ul. Targowa 74
03-734 Warszawa

Wykonawca


A CH2M HILL COMPANY

Halcrow Group Sp. z o.o.
Oddział w Polsce
ul. Wspólna 47/49 00-684 Warszawa
tel: +48 22 584 34 40
fax: +48 22 584 34 60

Stadium

PROJEKT BUDOWLANY

Branża

DROGI

Kod CPV

71.32.23.00-4

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

Kontrakt

**Budowa łącznicy kolejowej Kraków Zabłocie-Kraków Krzemionki
Etap III**

Obiekty budowlane:

Projektowane układy komunikacyjne

Zespół autorski:	Imię i nazwisko:	Nr uprawnień:	Podpis:
Opracowujący	inż. Łukasz Wąsiewicz		
Nr umowy: 90/103/0068/11/Z/I	Nr egzemplarza:	Nr tomu: 5	Data oprac.: 11.2013 r.

ZAWARTOŚĆ DOKUMENTACJI PROJEKTOWEJ

ETAP PROJEKTU BUDOWLANEGO

Nr	Branża	Tytuł Tomu
TOM 1	-	Projekt Zagospodarowania Terenu
TOM 2	-	Projekt Architektoniczno - Budowlany
TOM 2-1	T	Kolej
TOM 2-2	M	Mosty
TOM 2-3	D	Drogi
TOM 2-4	K	Obiekty Kubaturowe
TOM 2-5	E	Elektroenergetyka
TOM 2-6	EA	Ekrany akustyczne
TOM 2-7	IO	Kanalizacja
TOM 2-8	IC	Ciepłociągi
TOM 2-9	IW	Wodociągi
TOM 2-10	IG	Gaz
TOM 2-11	L	Teletechnika
TOM 2-12	W	Projekt Wyburzeń
TOM 2-13	Z	Inwentaryzacja Zieleni
TOM 2-14	A	Sterowanie ruchem kolejowym
TOM 2-15	S	Sieć Trakcyjna
TOM 2-16	-	Uzgodnienia i Opinie
TOM 3	G	Dokumentacja Geologiczno - Inżynierska
TOM 4	-	BIOZ
TOM 5		Projekt Stałej Organizacji Ruchu

STAŁA ORGANIZACJA RUCHU

Część Opisowa

SPIS TREŚCI:

1	Informacje Ogólne	5
1.1	Przedmiot Opracowania	5
1.2	Podstawa Opracowania	5
1.3	Zamawiający/Inwestor	5
1.4	Nazwa Jednostki Projektowej.....	5
1.5	Przedmiot Inwestycji	5
1.6	Zakres Inwestycji	5
1.7	Lokalizacja Inwestycji.....	6
1.8	Cel Inwestycji.....	6
1.9	Materiały wyjściowe	7
2	Inwentaryzacja stanu istniejącego	8
2.1	Ogólna charakterystyka terenu	8
2.2	Inwentaryzacja ulicy Za Torem.....	8
2.3	Inwentaryzacja ulicy Plac Przystanek	9
2.4	Inwentaryzacja skrzyżowania ulic Powstańców Wielkopolskich – Powstańców Śląskich z ulicą Wielicką i Limanowskiego.....	9
2.5	Inwentaryzacja okolic przystanku osobowego „Zabłocie”	9
2.6	Istniejące oznakowanie poziome.....	10
2.7	Istniejące oznakowanie pionowe.....	10
3	Projektowane zagospodarowanie terenu	10
3.1	Rozwiązania sytuacyjne projektowanych ulic.....	10
3.2	Rozwiązania wysokościowe projektowanych ulic	12
3.3	Parametry projektowanych ulic.....	12
4	Projektowane oznakowanie.....	12
4.1	Projektowane oznakowanie pionowe	13
4.2	Projektowane oznakowanie poziome	13
4.3	Projektowane urządzenia bezpieczeństwa ruchu.....	13
4.4	Projektowane bariery ochronne.....	14
5	Termin wprowadzenia projektowanej organizacji ruchu	14

1 Informacje Ogólne

1.1 Przedmiot Opracowania

Przedmiotem niniejszego opracowania jest Projekt Stałej Organizacji Ruchu branży drogowej wykonywany w ramach przedsięwzięcia p.n. Opracowanie dokumentacji projektowej dla zadania pn. „Budowa łącznicy kolejowej Kraków Zabłocie – Kraków Krzemionki”

1.2 Podstawa Opracowania

Podstawą niniejszego opracowania jest Umowa nr 90/103/0068/11/Z/I z dnia 19.12.2011r, zawarta pomiędzy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa w imieniu, której działa: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrum Realizacji Inwestycji ul. Targowa 74, 03 – 734 Warszawa a Halcrow Group Limited Elms House 43 Brook Green London W6 7EF UK.

1.3 Zamawiający/Inwestor

Inwestorem przedsięwzięcia jest:

**PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
ul. Targowa 74,
03-734 Warszawa**

**Oddział w Krakowie,
Plac Matejki 12
31-157 Kraków**

1.4 Nazwa Jednostki Projektowej

Jednostką projektującą jest:

**Halcrow Group Sp. z o. o.
Oddział w Polsce
Ul. Wspólna 47/49,
00 – 684 Warszawa
Tel. +48 22 584 34 40
Fax. +48 22 584 34 60**

1.5 Przedmiot Inwestycji

Przedmiotem inwestycji będzie budowa połączenia łącznicą kolejową linii kolejowej nr 91 Kraków Główny – Medyka z linią kolejową nr 603 Kraków Prokocim – Kraków Bonarka.

1.6 Zakres Inwestycji

Zakresem inwestycji objęty jest istniejący przystanek osobowy Kraków Krzemionki, przystanek osobowy Kraków Zabłocie oraz linie kolejowe nr 91 Kraków Główny – Medyka, linia kolejowa nr 94 Kraków Płaszów – Oświęcim oraz linia kolejowa nr 603 Kraków Prokocim – Kraków Bonarka.

Inwestycja będzie realizowana w zakresie:

- Układu torowego i odwodnienia torów.
- Obiektów inżynierskich.
- Obiektów drogowych.
- Urządzeń sterowania ruchem.
- Sieci trakcyjnej.
- Sieci elektroenergetycznej.
- Sieci telekomunikacyjnych.
- Sieci sanitarnej i odwodnienia terenu.
- Sieci wodociągowej.
- Sieci gazowej.
- Peronów, małej architektury.
- Obiektów kubaturowych.
- Ekranów akustycznych.
- Nasadzeń.

Granice opracowania (określone w kilometrach danej linii kolejowej) pokrywają się z liniami rozgraniczającymi wskazanymi w części rysunkowej opracowania oraz z miejscem, od którego następuje początek projektowanego łącznika torów 1 i 2 na linii kolejowej nr 94. Powyższe granice są określone następująco:

Początek opracowania na linii kolejowej nr 91 – km 1 + 946,05.

Koniec opracowania na linii kolejowej nr 603 – km 6 + 716,88.

Na linii kolejowej nr 94 – początek regulacji km 0 + 937,92.

1.7 Lokalizacja Inwestycji

Inwestycja jest zlokalizowana pomiędzy punktami: przystanek osobowy PKP Kraków Zabłocie, stacja kolejowa Kraków Bonarka, stacja kolejowa Kraków Płaszów. Obszar ten ograniczony jest od strony południowo – zachodniej Wzgórzem Lassoty wraz z nowymi przystankami kolejowymi w rejonie Hali Targowej Grzegórzki i ulicą Powstańców Wielkopolskich oraz istniejącym przystankiem Kraków Krzemionki.

1.8 Cel Inwestycji

Celem przedsięwzięcia jest umożliwienie bezpośredniego połączenia ze stacją Kraków Główny pociągów jadących z kierunku Zakopanego i zachodu z kierunku Skawiny i Oświęcimia oraz pociągów wyjeżdżających ze stacji Kraków Główny w w/w kierunkach.

Inwestycja ma zapewnić:

- Poprawienie jakości usług transportowych, przez skrócenie czasu jazdy oraz zwiększenie natężenia ruchu pasażerskiego jak również częstotliwości jazdy pociągów.
- Podniesienie poziomu bezpieczeństwa ruchu.
- Stymulację rozwoju ekonomicznego na poziomie regionalnym i krajowym oraz we wspólnym interesie UE i Polski wspierać bardziej ekonomiczne i niezawodne usługi transportowe oraz zwrócić szczególnej uwagi na efektywność operatorów kolejowych oraz interoperacyjność kolei z innymi środkami transportu.

- Obniżenie kosztów kolejowych usług transportowych oraz racjonalizację użytkowania infrastruktury kolejowej.
- Po zakończeniu projektu podniesienie efektywności użytkowania linii kolejowych, przez wprowadzenie nowego europejskiego taboru kolejowego.
- Zwiększenie atrakcyjności regionu poprzez uruchomienie sprawniejszych połączeń pasażerskich dla turystów odwiedzających Kraków i miejsca ściśle związane z pobytem Jana Pawła II w Polsce.
- Zabezpieczenie środowiska naturalnego wzdłuż linii kolejowej oraz eliminacja barier architektonicznych dla niepełnosprawnych.

1.9 Materiały wyjściowe

- Umowa nr 90/103/0068/11/Z/I z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa
- Studium Wykonalności budowy łącznicy kolejowej Kraków Zabłocie – Kraków Krzemionki – listopad 2007
- Decyzja nr OO.BM.6665-1-6-08 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie z dnia 15 stycznia 2009 o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia.
- „Katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych”, Transprojekt Warszawa 1997 r.
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie z dnia 2 marca 1999 r. Wyniki inwentaryzacji stanu istniejącego.
- Decyzja nr OO.BM.6665-1-6-08 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie z dnia 15 stycznia 2009 o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia oraz decyzja zmieniająca nr OO.4201.2.2012.AG Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie z dnia 24.08.2012

2 Inwentaryzacja stanu istniejącego

2.1 Ogólna charakterystyka terenu

Rozpatrywana linia kolejowa usytuowana jest w centrum Krakowa, na wysokim nasypie z licznymi wiaduktami kolejowymi i mostem na Wiśle. Między ulicą Lubicz (początek stacji Kraków Główny), a ulicą Grzegórzecką, w bezpośrednim sąsiedztwie występuje zwarta zabudowa mieszkaniowa i zabytkowe obiekty sakralne. Od strony ulicy Kopernika do ulicy Grzegórzeckiej linia kolejowa jest oddzielona od zabudowy mieszkaniowej wysokim murem oporowym oraz ulicą Blich. Od ulicy Grzegórzeckiej do ulicy Miodowej, po prawej stronie nasypu kolejowego, znajduje się zabudowa gospodarcza i mieszkaniowa, a po lewej stronie: plac targowy, hala lodowiska i zagospodarowanie sportowe.

Od ulicy Miodowej do ulicy Podgórskiej, po prawej stronie nasypu, znajduje się ulica Halicka, przy której usytuowana jest zabudowa mieszkaniowa i biurowa. Po lewej stronie nasypu jest Cmentarz Żydowski. Za mostem na Wiśle, od ulicy Zabłocie do ulicy Traugutta, usytuowany jest przystanek osobowy PKP Kraków Zabłocie przeznaczony dla pociągów regionalnych. Perony wysokie 0,86m, są naprzeciwległe, z dojściem schodami na obu końcach tych peronów. Konstrukcja peronów to szkieletowo – płytowa. Po prawej i po lewej stronie nasypu kolejowego występuje zabudowa gospodarcza.

Od przystanku osobowego do ulicy Dekerta, po prawej stronie nasypu, znajdują się tereny zielone, ogródki przydomowe, a nieco dalej zabudowa mieszkaniowa. Po lewej stronie nasypu są zabudowania gospodarcze. Od ulicy Dekerta do ulicy Powstańców Wielkopolskich i ulicy Wielickiej znajduje się budynek zabytkowy (murowany dwukondygnacyjny). Od ulicy Wielickiej do stacji Kraków Bonarka przebiegają równolegle 2 tory linii Kraków Prokocim – Kraków Bonarka i 2 tory linii Kraków Płaszów – Oświęcim. Na początkowym odcinku tory znajdują się w nasypie, a na dalszym odcinku w przekopie. Przy torach linii Kraków Płaszów – Oświęcim istnieją perony jednokrawędziowe przystanku osobowego Kraków Krzemionki. Po prawej stronie torów linii Kraków Prokocim, wzdłuż pasa kolejowego przebiega jezdnia ulicy Powstańców Śląskich, a po lewej stronie torów linii Kraków Płaszów – Oświęcim ulica Za Torem oraz ogródki działkowe.

Przedstawiona w dalszej części opracowania inwentaryzacja Istniejącego zagospodarowanie terenu w rejonie przedmiotowych ulic zostało opisane na postawie wizji lokalnej.

2.2 Inwentaryzacja ulicy Za Torem

Ulica Za Torem jest zlokalizowana na wysokim nasypie i łączy parking ZGK z Aleją Pod Kopcem. Na odcinku objętym przebudową ulica Za Torem sąsiaduje z terenami kolejowymi – od strony północnej, oraz z terenami zamkniętymi bez zabudowy – od strony południowej.

Istniejąca nawierzchnia przedmiotowej ulicy wykonana jest z masy bitumicznej o szerokości 5,5 m. Nawierzchni jest w złym stanie technicznym uniemożliwiającym bezpieczne użytkowanie (występują liczne spękania, zapadnięcia, ubytki ziaren na krawędzi itp.). Ulica zabezpieczona jest od strony linii kolejowej stalowymi barierami ochronnymi. Ulica Za Torem połączona jest z ciągiem pieszo-rowerowym, w którego rejonie znajduje się kładka dla pieszych nad jezdnią tej ulicy oraz linią kolejową.

Ulica jest ograniczona od strony linii kolejowej barierą ochronną stalową. Na ulicy znajdują się progi zwalniające.

W pasie drogowym omawianej ulicy występuje następująca infrastruktura techniczna:

- Napowietrzna linia energetyczna.
- Podziemne sieci: energetyczne, telekomunikacyjne, sanitarne.

2.3 Inwentaryzacja ulicy Plac Przystanek

Przedmiotowa ulica Plac Przystanek zlokalizowana jest w rejonie istniejącego peronu linii 603, przy skrzyżowaniu ulic Za Torem z Aleją Pod Kopcem oraz ulicą Lanckrońską. W okolicy placu występuje zabudowa mieszkaniowa oraz zabudowa użyteczności publicznej (dworzec kolejowy). Jezdnia Placu Przystanek fragmentarycznie ograniczona jest krawężnikami, szerokość jezdni wynosi 5,50 - 6,00m. W rejonie istniejącego dworca kolejowego znajduje się obustronny chodnik o zmiennej szerokości. Nawierzchnia bitumiczna, w stanie złym, występują na niej liczne spękania, ubytki, widoczne ślady napraw. Odwodnienie jezdni w rejonie dworca i budynku mieszkalnego realizowane jest za pomocą kanalizacji deszczowej, na pozostałej części woda odprowadzana jest na przyległy teren. W pasie drogowym omawianej ulicy występuje następująca infrastruktura techniczna:

- Podziemne sieci: energetyczne, telekomunikacyjne, sanitarne, gazowe.
- Oświetlenie uliczne.

2.4 Inwentaryzacja skrzyżowania ulic Powstańców Wielkopolskich – Powstańców Śląskich z ulicą Wielicką i Limanowskiego

Przedmiotowe skrzyżowanie jest skrzyżowaniem skanalizowanym ulic klasy G. Sterowanie skrzyżowania odbywa się za pomocą sygnalizacji świetlnej. Wzdłuż ciągu ulic Wielickiej - Limanowskiego jest zlokalizowane torowisko tramwajowe. Skrzyżowanie otoczone jest głównie zabudową usługową. Od strony wlotów Limanowskiego - Powstańców Śląskich znajduje się kapliczka. Jezdnie skrzyżowania ograniczone są krawężnikami, odwodnienie za pomocą kanalizacji deszczowej. Na skrzyżowaniu znajduje się węzeł komunikacji zbiorowej (autobusowej i tramwajowej), na każdym wlocie znajduje się przystanek autobusowy. Peron tramwajowy zlokalizowany jest na wlocie ulicy Wielickiej. Nawierzchnia bitumiczna w stanie dobrym. Oznakowanie poziome jest w stanie złym, miejscami całkowicie niewidoczne. W rejonie omawianego skrzyżowania występuje następująca infrastruktura techniczna:

- Podziemne sieci: energetyczne, telekomunikacyjne, sanitarne, wodociągowe, gazowe, trakcyjne.
- Oświetlenie uliczne, trakcja tramwajowa.
- Instalacje sterowania sygnalizacją świetlną.

2.5 Inwentaryzacja okolic przystanku osobowego „Zabłocie”

Za mostem na Wiśle, od ulicy Zabłocie do ulicy Traugutta, usytuowany jest przystanek osobowy PKP Kraków Zabłocie dla pociągów regionalnych. Na przystanku tym zastosowano perony wysokie 0,86 m, które usytuowano naprzeciwległe, z dojściem schodami na obu końcach peronów. Konstrukcja

peronów szkieletowo – płytowa. Po wschodniej stronie torów usytuowana jest nieużywana bocznica kolejowa oraz zabudowa przemysłowa a w rejonie przejścia podziemnego dla pieszych na wysokości ulicy lipowej zabudowa mieszkaniowa. Po zachodniej stronie torów w zasięgu planowanej budowy dróg i ciągów pieszych znajduje się głównie zielen. W rejonie ul. Zabłocie i Kącik projektowany układ drogowy koliduje z istniejącą zabudową gospodarczą.

2.6 Istniejące oznakowanie poziome

Istniejące oznakowanie poziome na rozpatrywanym odcinku drogi zostanie usunięte z istniejącej nawierzchni (skrzyżowanie Powstańców Śląskich- Wielicka). Na pozostałych obszarach objętych projektem nie występuje oznakowanie poziome.

2.7 Istniejące oznakowanie pionowe

Istniejące oznakowanie pionowe z uwagi na bardzo dobry stan przeznacza się do przełożenia. Wyjątkiem jest oznakowanie przeznaczone do usunięcia zgodnie z projektem stałej organizacji ruchu,

3 Projektowane zagospodarowanie terenu

3.1 Rozwiązania sytuacyjne projektowanych ulic

Uwagi ogólne

Wszystkie nowoprojektowane chodniki oraz nawierzchnie ulic zostały dowiązane wysokościowo oraz sytuacyjnie do stanu istniejącego.

Zgodnie z wymaganiami ZIKIT, zaprojektowano miejsca przeznaczone do parkowania rowerów. Miejsca te są uwidocznione w części rysunkowej opracowania.

Ulica Za Torem

Rozwiązanie sytuacyjne ulicy Za Torem w zasadniczym przebiegu nie zostało zmienione i zachowuje obecny układ komunikacyjny. W ramach przedmiotowego przedsięwzięcia planuje się budowę chodnika dla pieszych o szerokości 2,0m. Chodnik ten jest zlokalizowany od strony linii kolejowej oraz spełnia funkcję dojścia do oraz od parkingu zlokalizowanego przy ulicy Plac Przystanek do istniejącej kładki dla pieszych nad linią kolejową i Aleją Powstańców Śląskich. Zaprojektowany w ramach niniejszego przedsięwzięcia chodnik został oddzielony od jezdni krawężnikiem 20x30 oraz ściekiem wykonanym z kostki betonowej. W celu umożliwienia dostawienia krawężnika i ścieku, przewidziano frezowanie istniejącej nawierzchni na szerokości 1,0m.

Ulica Za Torem jest odwadniana do kanalizacji ogólnospławnej. Lokalizacja wpustów została uwidoczniiona na planie sytuacyjnym oraz na przekroju podłużnym.

Ulica Plac Przystanek

Rozwiązanie sytuacyjne ulicy Plac Przystanek zachowuje obecny układ komunikacyjny. Przewidziano budowę drogi wzdłuż budynku usytuowanego na działkach nr 77/2 i 76/2. Droga ta będzie pełnić funkcje obsługi budynku zlokalizowanego na tych działkach oraz będzie pełnić funkcję drogi pożarowej.

Ukształtowanie chodnika w okolicach ulicy Plac Przystanek dostosowano do niwelety ulic oraz do rzędnych wysokościowych na projektowanych schodach prowadzących do przejścia podziemnego.

Ulica Plac Przystanek jest odwadniana do kanalizacji ogólnospławnej. Lokalizacja wpustów została uwidoczniiona na planie sytuacyjnym oraz na przekroju podłużnym.

Droga wewnętrzna nr 01 (DW-01) - dojazd do hali operacyjnej przy p.o. Zabłocie i droga wewnętrzna nr 02 (DW-02) - ciąg pieszo-jezdny

Dojazd do hali operacyjnej dla p.o. Zabłocie (strona północna linii kolejowej) został zaprojektowany w nawiązaniu do istniejącego osiedla mieszkalnego Garden Residence, planowanego przedłużenia przejścia podziemnego dla pieszych pod nasypem kolejowym, funkcjonalności hali operacyjnej, planowanej dobudowy peronu na p.o. Zabłocie oraz istniejącego układu ulic Lipowej, Przemysłowej oraz Zabłocie. Dojazd do hali operacyjnej został tak zlokalizowany, aby w jak najmniejszym stopniu kolidował z zagospodarowaniem terenu w obrębie osiedla Garden Residence a jednocześnie mogła być zachowana właściwa szerokość ciągu pieszego przy przejściu podziemnym dla pieszych.

W ramach przedsięwzięcia, na skrzyżowaniu ulic Lipowa – Przemysłowa oraz drogi wewnętrznej DW-01 zaprojektowano trójwlotowe rondo z przejezdnym pierścieniem o szerokości 3,0m i jezdnią o szerokości 5,0m. Geometria ronda została tak dopasowana do istniejącego układu, aby jego zmiany były możliwie małe, a wiązały się jedynie z remontem istniejących elementów infrastruktury drogowej.

Na ulicy Przemysłowej zaprojektowano nowe przejście dla pieszych o szerokości 4,0m.

Po stronie południowej, wzdłuż linii kolejowej zaprojektowano ciąg pieszo-jezdny (DW-02) zapewniający możliwość obsługi eksploatacyjnej budynku P.O. Zabłocie oraz łączący podziemne przejście dla pieszych z projektowanym parkingiem przy ulicy Zabłocie. Ciąg ten ma kontynuację po stronie północnej linii kolejowej i przebiega wzdłuż tej linii aż do podziemnego przejścia dla pieszych. Szerokość ciągu pieszego wynosi 2,0m.

Po prawej stronie torów zaprojektowano ciąg pieszy umożliwiający połączenie pomiędzy końcami ul. Zabłocie, a projektowaną halą operacyjną. Przy styku ulic. Kącik i Traugutta zaprojektowano miejsca postojowe oraz przewidziano miejsce pod projektowane urządzenia elektroenergetyczne. Wzdłuż ulicy dojazdowej do hali operacyjnej zaprojektowano miejsca postojowe dla samochodów osobowych oraz zatokę postojową.

Droga wewnętrzna DW-01 oraz rondo są odwadniane do kanalizacji ogólnospławnej. Lokalizacja wpustów dla ww. dróg i ronda została uwidoczniiona na planie sytuacyjnym oraz na przekroju podłużnym.

3.2 Rozwiązania wysokościowe projektowanych ulic

Plac Przystanek

Rozwiązanie wysokościowe zostało dostosowane do istniejącego zagospodarowania terenu.

W celu doprowadzenia do normatywnego pochylenia podłużnego skrzyżowania ulic Plac Przystanek, Za Torem – Aleją Pod Kopcem, niweleta Ulicy Plac Przystanek w tym rejonie została podniesiona o 0,5 m i tym samym uzyskano pochylenie podłużne o wartości 3%, (w stanie istniejącym pochylenie wynosiło 6 %). Zaprojektowano pochylenia niwelety o spadkach 3% 4,90%, 1,5%, 4,2% oraz 1,10 %. Ponadto wpisano łuki pionowe o wartościach $R=1200\text{m}$, $R=300\text{m}$, $R=1000\text{m}$ oraz $R=300\text{m}$.

Droga wewnętrzna nr 01 (DW-01) –dojazd do hali operacyjnej

Profil podłużny dojazdu do hali operacyjnej w obu wariantach został dostosowany do rzędnych schodów przy wyjściu z przejścia podziemnego oraz do rzędnych powierzchni użytkowej zlokalizowanej w hali operacyjnej. Zaprojektowano pochylenia niwelety o spadkach 2,0%, 2,80%, 1,50% 0,30% oraz 0,80%. Ponadto wpisano łuki pionowe o wartościach $R=1000\text{m}$, $R=4000\text{m}$ i $R=1500\text{m}$.

Rozwiązanie sytuacyjne i wysokościowe ronda na początku opracowania DW-01 nawiązuje do istniejącego położenia ul. Lipowej i Przemysłowej oraz nowoprojektowanej DW-01.

3.3 Parametry projektowanych ulic

Plac Przystanek

Klasa ulicy	D
Prędkość projektowa	30 km/h
Prędkość miarodajna	50 km/h
Szerokość jezdni	6,0 m
Szerokość chodników	2,0 m
Kategoria ruchu	KR3

DW-01 – dojazd do P.O. Zabłocie

Klasa ulicy	L
Prędkość projektowa	50 km/h
Prędkość miarodajna	50 km/h
Szerokość jezdni	6,0 m
Szerokość chodników	2,0 m
Kategoria ruchu	KR3

4 Projektowane oznakowanie

Oznakowanie pionowe i poziome dla przedmiotowego odcinka drogi należy wykonać zgodnie z Rozporządzeniem Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie znaków i sygnałów drogowych, z dnia 31

lipca 2002r., Dziennik Ustaw Nr 170, poz. 1393, z uwzględnieniem załączników od 1 do 4 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 02 lipca 2003 roku, w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, Dziennik Ustaw – załącznik do DZ.U.Nr 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 roku, na podstawie załączonych rysunków planu sytuacyjnego.

4.1 Projektowane oznakowanie pionowe

Wszystkie nowoprojektowane znaki pionowe na ulicach należy wykonać w grupie znaków mini i małych. Znaki mini należy zastosować na ul. Zabłocie (znaki D-1) pozostałe znaki należy wykonać w grupie małych. Tarcze znaków, tablic i tabliczek należy wykonać jako profilowane z blachy stalowej ocynkowanej grubości 1,5 mm. Krawędź tarcz znaków musi być usztywniona na całym obwodzie poprzez dwukrotne wywiniecie.

W celu zapewnienia widoczności znaku pionowego z odległości pozwalającej kierującemu pojazdem jego spostrzeżenie, odczytanie i prawidłową reakcję, do wykonania lic znaków należy zastosować materiały odblaskowe. Lica wszystkich znaków należy wykonać z folii odblaskowej typu II mikropryzmatycznej PN EN 12899 o gwarancji 10-letniej z minimalnym współczynnikiem odblaskowości dla folii białej na poziomie 250 cg/Lux/m². Lica należy wykonać z jednego kawałka folii.

Symbole znaku należy wykonać metodą technologii druku o trwałości i odporności na promieniowanie UV odpowiednich dla typu i rodzaju folii.

Tarcze znaków należy wyposażać w poprzeczne profile montażowe służące do mocowania uchwytów uniwersalnych na dowolną średnicę słupka, lub taśm stalowych nierdzewnych.

Słupki pod znaki należy wykonać z rur stalowych ocynkowanych Ø60 mm z kotwą uniemożliwiającą jego obrócenie, grubość ścianki min. 3,2 mm.

Każde elementy wsporcze przy tablicach U-4 i U-6 na projektowanych wyspach oraz słupki blokujące U-12c powinny zostać zamocowane w gniazdach do szybkiego montażu i demontażu z żeliwa sferoidalnego RS katalog IPL GROUP – lub równoważne, z zachowaniem wszelkich własności materiałowych i technicznych produktów

4.2 Projektowane oznakowanie poziome

Oznakowanie poziome powinno charakteryzować się dobrą widocznością w ciągu całej doby, wysokim współczynnikiem odblaskowości, odpowiednią szorstkością, odpowiednią trwałością, odpornością na ścieranie i zabrudzenie.

Oznakowanie poziome – bezpośrednio na nowej nawierzchni wykonać docelowe oznakowanie cienkowarstwowe, następnie po upływie ok. 1 miesiąca ponownie grubowarstwowe z masy chemoutwardzalnej nakładanej warstwą grubości od 1,8 mm do 3,0 mm (mierzone na mokro) z mikrokulkami szklanymi.

4.3 Projektowane urządzenia bezpieczeństwa ruchu

Na wszystkich wyspach kanalizujących postawiono tablice U-4b i U-6a ze znakami C-9.

4.4 Projektowane bariery ochronne

W ramach budowy estakad kolejowych zaprojektowano bariery ochronne stalowe, betonowe oraz osłony U-15a. Wymagania w stosunku do barier zamieszczono w SST. Dokładna lokalizacja barier została przedstawiona na projekcie stałej organizacji.

Poziom powstrzymywanie barier

Poziomy powstrzymywanie barier zostały wyznaczone w oparciu o „Wytyczne stosowania drogowych barier ochronnych na drogach krajowych. Dla poziomów zagrożenia wyodrębnionych w ramach budowy estakad przyjęto poziom powstrzymywania barier stalowych N2 i H2 dla barier betonowych.

Szerokości pracujące barier

Wyodrębniono następujące szerokości pracujące dla barier: W2 bariery stalowe i W1 bariery betonowe zgodnie z projektem stałej organizacji ruchu.

5 Termin wprowadzenia projektowanej organizacji ruchu

Przewiduje się, że projektowana inwestycja będzie zrealizowana w latach 2014 – 2015, w związku z powyższym należy przewidywać, że projektowana organizacja ruchu zostanie wprowadzona w 4 kwartale 2015 roku.

SPIS RYSUNKÓW

L.p	Rys nr	Tytuł
1	1.00	Plan orientacyjny
2	2.01-2.02	Projekt stałej organizacji ruchu
3	5.1 – 5.3	Przekroje Charakterystyczne



KOMENDA MIEJSKA POLICJI
W KRAKOWIE

Wydział Ruchu Drogowego

ul. Włocławska 10, 31-110 Kraków, tel. 12 241 10 10, fax 12 241 10 11

L.dz. MRA-5321-669/13

Kraków, dnia 07.10.2013 r.

Halcrow Group Sp. z o.o.
A CH2M HILL COMPANY
ul. Wspólna 47/49
00-684 Warszawa

OPINIA
KOMENDANTA MIEJSKIEGO POLICJI W KRAKOWIE

Na podstawie art.106 § 1 i 5 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U.Nr 9 z 1980 r. poz.26 z późniejszymi zmianami) oraz § 7 ust. 2 pkt. 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U.Nr 177 z 2003 r. poz. 1729)

wnoszę uwagi

do projektu docelowej organizacji ruchu drogowego dotyczącej „Budowy łącznicy kolejowej Kraków Zabłocie – Kraków Krzemionki Etap III” w Krakowie:

- Sprawdzić status wlotów – zastosować oznakowanie D-46 i D-47.

Opinia wydana w zakresie dróg wojewódzkich i powiatowych.

Zastrzega się prawo wnioskowania zmian w organizacji ruchu po jej wprowadzeniu.

Otrzymują:

1 egz. – adresat

1 egz. - a/a

Wyk. W.M. Projekt zawiera 19 kart

KOMENDANT MIEJSKIEGO POLICJI

z upr. Wydział Ruchu Drogowego
Komenda Miejska Policji w Krakowie

kont. mjr Tomasz Seweryn

Adnotacje urzędowe

Inwestor


PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.
Zarządca narodowej sieci linii kolejowych

PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna
ul. Targowa 74
03-734 Warszawa

Wykonawca


A CH2M HILL COMPANY

Halcrow Group Sp. z o.o.
Oddział w Polsce
ul. Wspólna 47/49 00-684 Warszawa
tel: +48 22 584 34 40
fax: +48 22 584 34 60

Stadium

PROJEKT BUDOWLANY

Branża

DROGI

Kod CPV

71.32.23.00-4

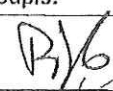
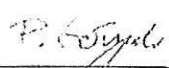
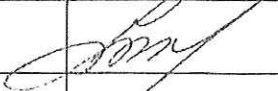
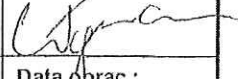
PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

Kontrakt

**Budowa łącznicy kolejowej Kraków Zabłocie-Kraków Krzemionki
Etap III**

Obiekty budowlane:

Projektowane układy komunikacyjne

Zespół autorski:	Imię i nazwisko:	Nr uprawnień:	Podpis:
Projektant	mgr inż. Tomasz Kłąb		
Opracowujący	mgr inż. Krzysztof Polakowski	-	
Opracowujący	mgr inż. Przemysław Górnicki	-	
Opracowujący	Paweł Markiewicz		
Sprawdzający	inż. Łukasz Wąsiewicz	LUB/0167/POOD/12	
Nr umowy: 90/103/0068/11/Z/I	Nr egzemplarza:	Nr tomu: 5	Data oprac.: 06.2013 r.



ZAWARTOŚĆ DOKUMENTACJI PROJEKTOWEJ

ETAP PROJEKTU BUDOWLANEGO

Nr	Branża	Tytuł Tomu
TOM 1	-	Projekt Zagospodarowania Terenu
TOM 2	-	Projekt Architektoniczno - Budowlany
TOM 2-1	T	Kolej
TOM 2-2	M	Mosty
TOM 2-3	D	Drogi
TOM 2-4	K	Obiekty Kubaturowe
TOM 2-5	E	Elektroenergetyka
TOM 2-6	EA	Ekrany akustyczne
TOM 2-7	IO	Kanalizacja
TOM 2-8	IC	Ciepłociągi
TOM 2-9	IW	Wodociągi
TOM 2-10	IG	Gaz
TOM 2-11	L	Teletechnika
TOM 2-12	W	Projekt Wyburzeń
TOM 2-13	Z	Inwentaryzacja Zieleni
TOM 2-14	A	Sterowanie ruchem kolejowym
TOM 2-15	S	Sieć Trakcyjna
TOM 2-16	-	Uzgodnienia i Opinie
TOM 3	G	Dokumentacja Geologiczno - Inżynierska
TOM 4	-	BIOZ
TOM 5		Projekt Stałej Organizacji Ruchu

STAŁA ORGANIZACJA RUCHU

Część Opisowa

SPIS TREŚCI:

1	Informacje Ogólne	5
1.1	Przedmiot Opracowania	5
1.2	Podstawa Opracowania	5
1.3	Zamawiający/Inwestor	5
1.4	Nazwa Jednostki Projektowej.....	5
1.5	Przedmiot Inwestycji	5
1.6	Zakres Inwestycji	5
1.7	Lokalizacja Inwestycji.....	6
1.8	Cel Inwestycji.....	6
1.9	Materiały wyjściowe	7
2	Inwentaryzacja stanu istniejącego.....	8
2.1	Ogólna charakterystyka terenu	8
2.2	Inwentaryzacja ulicy Za Torem.....	8
2.3	Inwentaryzacja ulicy Plac Przystanek	9
2.4	Inwentaryzacja skrzyżowania ulic Powstańców Wielkopolskich – Powstańców Śląskich z ulicą Wielicką i Limanowskiego.....	9
2.5	Inwentaryzacja okolic przystanku osobowego „Zabłocie”	9
2.6	Istniejące oznakowanie poziome.....	10
2.7	Istniejące oznakowanie pionowe.....	10
3	Projektowane zagospodarowanie terenu	10
3.1	Rozwiązania sytuacyjne projektowanych ulic.....	10
3.2	Rozwiązania wysokościowe projektowanych ulic	11
3.3	Parametry projektowanych ulic.....	12
4	Projektowane oznakowanie.....	12
4.1	Projektowane oznakowanie pionowe	13
4.2	Projektowane oznakowanie poziome	13
4.3	Projektowane urządzenia bezpieczeństwa ruchu.....	13
4.4	Projektowane bariery ochronne.....	13
5	Termin wprowadzenia projektowanej organizacji ruchu.....	14

1 Informacje Ogólne

1.1 Przedmiot Opracowania

Przedmiotem niniejszego opracowania jest Projekt Architektoniczno – Budowlany branży drogowej wykonywany w ramach przedsięwzięcia p.n. Opracowanie dokumentacji projektowej dla zadania pn. „Budowa łącznicy kolejowej Kraków Zabłocie – Kraków Krzemionki”

1.2 Podstawa Opracowania

Podstawą niniejszego opracowania jest Umowa nr 90/103/0068/11/Z/I z dnia 19.12.2011r, zawarta pomiędzy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa w imieniu, której działa: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrum Realizacji Inwestycji ul. Targowa 74, 03 – 734 Warszawa a Halcrow Group Limited Elms House 43 Brook Green London W6 7EF UK.

1.3 Zamawiający/Inwestor

Inwestorem przedsięwzięcia jest:

**PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
ul. Targowa 74,
03-734 Warszawa**

**Oddział w Krakowie,
Plac Matejki 12
31-157 Kraków**

1.4 Nazwa Jednostki Projektowej

Jednostką projektującą jest:

**Halcrow Group Sp. z o. o.
Oddział w Polsce
Ul. Wspólna 47/49,
00 – 684 Warszawa
Tel. +48 22 584 34 40
Fax. +48 22 584 34 60**

1.5 Przedmiot Inwestycji

Przedmiotem inwestycji będzie budowa połączenia łącznicą kolejową linii kolejowej nr 91 Kraków Główny – Medyka z linią kolejową nr 603 Kraków Prokocim – Kraków Bonarka.

1.6 Zakres Inwestycji

Zakresem inwestycji objęty jest istniejący przystanek osobowy Kraków Krzemionki, przystanek osobowy Kraków Zabłocie oraz linie kolejowe nr 91 Kraków Główny – Medyka, linia kolejowa nr 94 Kraków Płaszów – Oświęcim oraz linia kolejowa nr 603 Kraków Prokocim – Kraków Bonarka.

Inwestycja będzie realizowana w zakresie:

- Układu torowego i odwodnienia torów.
- Obiektów inżynierskich.
- Obiektów drogowych.
- Urządzeń sterowania ruchem.
- Sieci trakcyjnej.
- Sieci elektroenergetycznej.
- Sieci telekomunikacyjnych.
- Sieci sanitarnej i odwodnienia terenu.
- Sieci wodociągowej.
- Sieci gazowej.
- Peronów, małej architektury.
- Obiektów kubaturowych.
- Ekranów akustycznych.
- Nasadzeń.

Granice opracowania (określone w kilometrach danej linii kolejowej) pokrywają się z liniami rozgraniczającymi wskazanymi w części rysunkowej opracowania oraz z miejscem, od którego następuje początek projektowanego łącznika torów 1 i 2 na linii kolejowej nr 94. Powyższe granice są określone następująco:

Początek opracowania na linii kolejowej nr 91 – km 1 + 946,05.

Koniec opracowania na linii kolejowej nr 603 – km 6 + 716,88.

Na linii kolejowej nr 94 – początek regulacji km 0 + 937,92.

1.7 Lokalizacja Inwestycji

Inwestycja jest zlokalizowana pomiędzy punktami: przystanek osobowy PKP Kraków Zabłocie, stacja kolejowa Kraków Bonarka, stacja kolejowa Kraków Płaszów. Obszar ten ograniczony jest od strony południowo – zachodniej Wzgórzem Lassoty wraz z nowymi przystankami kolejowymi w rejonie Hali Targowej Grzegórzki i ulicą Powstańców Wielkopolskich oraz istniejącym przystankiem Kraków Krzemionki.

1.8 Cel Inwestycji

Celem przedsięwzięcia jest umożliwienie bezpośredniego połączenia ze stacją Kraków Główny pociągów jadących z kierunku Zakopanego i zachodu z kierunku Skawiny i Oświęcimia oraz pociągów wyjeżdżających ze stacji Kraków Główny w w/w kierunkach.

Inwestycja ma zapewnić:

- Poprawienie jakości usług transportowych, przez skrócenie czasu jazdy oraz zwiększenie natężenia ruchu pasażerskiego jak również częstotliwości jazdy pociągów.
- Podniesienie poziomu bezpieczeństwa ruchu.
- Stymulację rozwoju ekonomicznego na poziomie regionalnym i krajowym oraz we wspólnym interesie UE i Polski wspierać bardziej ekonomiczne i niezawodne usługi transportowe oraz zwrócić szczególnej uwagi na efektywność operatorów kolejowych oraz interoperacyjność kolei z innymi środkami transportu.

- Obniżenie kosztów kolejowych usług transportowych oraz racjonalizację użytkowania infrastruktury kolejowej.
- Po zakończeniu projektu podniesienie efektywności użytkowania linii kolejowych, przez wprowadzenie nowego europejskiego taboru kolejowego.
- Zwiększenie atrakcyjności regionu poprzez uruchomienie sprawniejszych połączeń pasażerskich dla turystów odwiedzających Kraków i miejsca ściśle związane z pobytem Jana Pawła II w Polsce.
- Zabezpieczenie środowiska naturalnego wzdłuż linii kolejowej oraz eliminacja barier architektonicznych dla niepełnosprawnych.

1.9 Materiały wyjściowe

- Umowa nr 90/103/0068/11/Z/I z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa
- Studium Wykonalności budowy łącznicy kolejowej Kraków Zabłocie – Kraków Krzemionki – listopad 2007
- Decyzja nr OO.BM.6665-1-6-08 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie z dnia 15 stycznia 2009 o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia.
- „Katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych”, Transprojekt Warszawa 1997 r.
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie z dnia 2 marca 1999 r. Wyniki inwentaryzacji stanu istniejącego.
- Decyzja nr OO.BM.6665-1-6-08 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie z dnia 15 stycznia 2009 o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia oraz decyzja zmieniająca nr OO.4201.2.2012.AG Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie z dnia 24.08.2012

2 Inwentaryzacja stanu istniejącego

2.1 Ogólna charakterystyka terenu

Rozpatrywana linia kolejowa usytuowana jest w centrum Krakowa, na wysokim nasypie z licznymi wiaduktami kolejowymi i mostem na Wiśle. Między ulicą Lubicz (początek stacji Kraków Główny), a ulicą Grzegórzecką, w bezpośrednim sąsiedztwie występuje zwarta zabudowa mieszkaniowa i zabytkowe obiekty sakralne. Od strony ulicy Kopernika do ulicy Grzegórzeckiej linia kolejowa jest oddzielona od zabudowy mieszkaniowej wysokim murem oporowym oraz ulicą Blich. Od ulicy Grzegórzeckiej do ulicy Miodowej, po prawej stronie nasypu kolejowego, znajduje się zabudowa gospodarcza i mieszkaniowa, a po lewej stronie: plac targowy, hala lodowiska i zagospodarowanie sportowe.

Od ulicy Miodowej do ulicy Podgórskiej, po prawej stronie nasypu, znajduje się ulica Halicka, przy której usytuowana jest zabudowa mieszkaniowa i biurowa. Po lewej stronie nasypu jest Cmentarz Żydowski. Za mostem na Wiśle, od ulicy Zabłocie do ulicy Traugutta, usytuowany jest przystanek osobowy PKP Kraków Zabłocie przeznaczony dla pociągów regionalnych. Perony wysokie 0,86m, są naprzeciwległe, z dojściem schodami na obu końcach tych peronów. Konstrukcja peronów to szkieletowo – płytowa. Po prawej i po lewej stronie nasypu kolejowego występuje zabudowa gospodarcza.

Od przystanku osobowego do ulicy Dekerta, po prawej stronie nasypu, znajdują się tereny zielone, ogródki przydomowe, a nieco dalej zabudowa mieszkaniowa. Po lewej stronie nasypu są zabudowania gospodarcze. Od ulicy Dekerta do ulicy Powstańców Wielkopolskich i ulicy Wielickiej znajduje się budynek zabytkowy (murowany dwukondygnacyjny). Od ulicy Wielickiej do stacji Kraków Bonarka przebiegają równolegle 2 tory linii Kraków Prokocim – Kraków Bonarka i 2 tory linii Kraków Płaszów – Oświęcim. Na początkowym odcinku tory znajdują się w nasypie, a na dalszym odcinku w przekopie. Przy torach linii Kraków Płaszów – Oświęcim istnieją perony jednokrawędziowe przystanku osobowego Kraków Krzemionki. Po prawej stronie torów linii Kraków Prokocim, wzdłuż pasa kolejowego przebiega jezdnia ulicy Powstańców Śląskich, a po lewej stronie torów linii Kraków Płaszów – Oświęcim ulica Za Torem oraz ogródki działkowe.

Przedstawiona w dalszej części opracowania inwentaryzacja Istniejącego zagospodarowanie terenu w rejonie przedmiotowych ulic zostało opisane na postawie wizji lokalnej.

2.2 Inwentaryzacja ulicy Za Torem

Ulica Za Torem jest zlokalizowana na wysokim nasypie i łączy parking ZGK z Aleją Pod Kopcem. Na odcinku objętym przebudową ulica Za Torem sąsiaduje z terenami kolejowymi – od strony północnej, oraz z terenami zamkniętymi bez zabudowy – od strony południowej.

Istniejąca nawierzchnia przedmiotowej ulicy wykonana jest z masy bitumicznej o szerokości 5,5 m. Nawierzchni jest w złym stanie technicznym uniemożliwiającym bezpieczne użytkowanie (występują liczne spękania, zapadnięcia, ubytki ziaren na krawędzi itp.). Ulica zabezpieczona jest od strony linii kolejowej stalowymi barierami ochronnymi. Ulica Za Torem połączona jest z ciągiem pieszo-rowerowym, w którego rejonie znajduje się kładka dla pieszych nad jezdnią tej ulicy oraz linią kolejową.

Ulica jest ograniczona od strony linii kolejowej barierą ochronną stalową. Na ulicy znajdują się progi zwalniające.

W pasie drogowym omawianej ulicy występuje następująca infrastruktura techniczna:

- Napowietrzna linia energetyczna.
- Podziemne sieci: energetyczne, telekomunikacyjne, sanitarne.

2.3 Inwentaryzacja ulicy Plac Przystanek

Przedmiotowa ulica Plac Przystanek zlokalizowana jest w rejonie istniejącego peronu linii 603, przy skrzyżowaniu ulic Za Torem z Aleją Pod Kopcem oraz ulicą Lanckrońską. W okolicy placu występuje zabudowa mieszkaniowa oraz zabudowa użyteczności publicznej (dworzec kolejowy). Jezdnia Placu Przystanek fragmentarycznie ograniczona jest krawężnikami, szerokość jezdni wynosi 5,50 - 6,00m. W rejonie istniejącego dworca kolejowego znajduje się obustronny chodnik o zmiennej szerokości. Nawierzchnia bitumiczna, w stanie złym, występują na niej liczne spękania, ubytki, widoczne ślady napraw. Odwodnienie jezdni w rejonie dworca i budynku mieszkalnego realizowane jest za pomocą kanalizacji deszczowej, na pozostałej części woda odprowadzana jest na przyległy teren. W pasie drogowym omawianej ulicy występuje następująca infrastruktura techniczna:

- Podziemne sieci: energetyczne, telekomunikacyjne, sanitarne, gazowe.
- Oświetlenie uliczne.

2.4 Inwentaryzacja skrzyżowania ulic Powstańców Wielkopolskich – Powstańców Śląskich z ulicą Wielicką i Limanowskiego

Przedmiotowe skrzyżowanie jest skrzyżowaniem skanalizowanym ulic klasy G. Sterowanie skrzyżowania odbywa się za pomocą sygnalizacji świetlnej. Wzdłuż ciągu ulic Wielickiej - Limanowskiego jest zlokalizowane torowisko tramwajowe. Skrzyżowanie otoczone jest głównie zabudową usługową. Od strony wlotów Limanowskiego - Powstańców Śląskich znajduje się kapliczka. Jezdnie skrzyżowania ograniczone są krawężnikami, odwodnienie za pomocą kanalizacji deszczowej. Na skrzyżowaniu znajduje się węzeł komunikacji zbiorowej (autobusowej i tramwajowej), na każdym wlocie znajduje się przystanek autobusowy. Peron tramwajowy zlokalizowany jest na wlocie ulicy Wielickiej. Nawierzchnia bitumiczna w stanie dobrym. Oznakowanie poziome jest w stanie złym, miejscami całkowicie niewidoczne. W rejonie omawianego skrzyżowania występuje następująca infrastruktura techniczna:

- Podziemne sieci: energetyczne, telekomunikacyjne, sanitarne, wodociągowe, gazowe, trakcyjne.
- Oświetlenie uliczne, trakcja tramwajowa.
- Instalacje sterowania sygnalizacją świetlną.

2.5 Inwentaryzacja okolic przystanku osobowego „Zabłocie”

Za mostem na Wiśle, od ulicy Zabłocie do ulicy Traugutta, usytuowany jest przystanek osobowy PKP Kraków Zabłocie dla pociągów regionalnych. Na przystanku tym zastosowano perony wysokie 0,86 m, które usytuowano naprzeciwległe, z dojściem schodami na obu końcach peronów. Konstrukcja

peronów szkieletowo – płytowa. Po wschodniej stronie torów usytuowana jest nieużywana bocznica kolejowa oraz zabudowa przemysłowa a w rejonie przejścia podziemnego dla pieszych na wysokości ulicy lipowej zabudowa mieszkaniowa. Po zachodniej stronie torów w zasięgu planowanej budowy dróg i ciągów pieszych znajduje się głównie zieleń. W rejonie ul. Zabłocie i Kącik projektowany układ drogowy koliduje z istniejącą zabudową gospodarczą.

2.6 Istniejące oznakowanie poziome

Istniejące oznakowanie poziome na rozpatrywanym odcinku drogi zostanie usunięte z istniejącej nawierzchni (skrzyżowanie Powstańców Śląskich- Wielicka). Na pozostałych obszarach objętych projektem nie występuje oznakowanie poziome.

2.7 Istniejące oznakowanie pionowe

Istniejące oznakowanie pionowe z uwagi na bardzo dobry stan przeznacza się do przełożenia. Wyjątkiem jest oznakowanie przeznaczone do usunięcia zgodnie z projektem stałej organizacji ruchu,

3 Projektowane zagospodarowanie terenu

3.1 Rozwiązania sytuacyjne projektowanych ulic

Uwagi ogólne

Wszystkie nowoprojektowane chodniki oraz nawierzchnie ulic zostały dowiązane wysokościowo oraz sytuacyjnie do stanu istniejącego.

Zgodnie z wymaganiami ZIKIT, zaprojektowano miejsca przeznaczone do parkowania rowerów. Miejsca te są uwidocznione w części rysunkowej opracowania.

Ulica Za Torem

Rozwiązanie sytuacyjne ulicy Za Torem w zasadniczym przebiegu nie zostało zmienione i zachowuje obecny układ komunikacyjny. W ramach przedmiotowego przedsięwzięcia planuje się budowę chodnika dla pieszych o szerokości 2,0m. Chodnik ten jest zlokalizowany od strony linii kolejowej oraz spełnia funkcję dojścia do oraz od parkingu zlokalizowanego przy ulicy Plac Przystanek do istniejącej kładki dla pieszych nad linią kolejową i Aleją Powstańców Śląskich. Zaprojektowany w ramach niniejszego przedsięwzięcia chodnik został oddzielony od jezdni krawężnikiem 20x30 oraz ściekiem wykonanym z kostki betonowej. W celu umożliwienia dostawienia krawężnika i ścieku, przewidziano frezowanie istniejącej nawierzchni na szerokości 1,0m.

Ulica Za Torem jest odwadniana do kanalizacji ogólnospławnej. Lokalizacja wpustów została uwidoczniiona na planie sytuacyjnym oraz na przekroju podłużnym.

Ulica Plac Przystanek

Rozwiązanie sytuacyjne ulicy Plac Przystanek zachowuje obecny układ komunikacyjny. Przewidziano budowę drogi wzdłuż budynku usytuowanego na działkach nr 77/2 i 76/2. Droga ta będzie pełnić funkcję obsługi budynku zlokalizowanego na tych działkach oraz będzie pełnić funkcję drogi pożarowej.

Ukształtowanie chodnika w okolicach ulicy Plac Przystanek dostosowano do niwelety ulic oraz do rzędnych wysokościowych na projektowanych schodach prowadzących do przejścia podziemnego.

Ulica Plac Przystanek jest odwadniana do kanalizacji ogólnospławnej. Lokalizacja wpustów została uwidoczniiona na planie sytuacyjnym oraz na przekroju podłużnym.

Droga wewnętrzna nr 01 (DW-01) - dojazd do hali operacyjnej przy p.o. Zabłocie i droga wewnętrzna nr 02 (DW-02) - ciąg pieszo-jezdny

Dojazd do hali operacyjnej dla p.o. Zabłocie (strona północna linii kolejowej) został zaprojektowany w nawiązaniu do istniejącego osiedla mieszkalnego Garden Residence, planowanego przedłużenia przejścia podziemnego dla pieszych pod nasypem kolejowym, funkcjonalności hali operacyjnej, planowanej dobudowy peronu na p.o. Zabłocie oraz istniejącego układu ulic Lipowej, Przemysłowej oraz Zabłocie. Dojazd do hali operacyjnej został tak zlokalizowany, aby w jak najmniejszym stopniu kolidował z zagospodarowaniem terenu w obrębie osiedla Garden Residence a jednocześnie mogła być zachowana właściwa szerokość ciągu pieszego przy przejściu podziemnym dla pieszych.

W ramach przedsięwzięcia, na skrzyżowaniu ulic Lipowa – Przemysłowa oraz drogi wewnętrznej DW-01 zaprojektowano trójwłotowe rondo z przejezdnym pierścieniem o szerokości 3,0m i jezdnią o szerokości 5,0m. Geometria ronda została tak dopasowana do istniejącego układu, aby jego zmiany były możliwie małe, a wiązały się jedynie z remontem istniejących elementów infrastruktury drogowej.

Na ulicy Przemysłowej zaprojektowano nowe przejście dla pieszych o szerokości 4,0m.

Po stronie południowej, wzdłuż linii kolejowej zaprojektowano ciąg pieszo-jezdny (DW-02) zapewniający możliwość obsługi eksploatacyjnej budynku P.O. Zabłocie oraz łączący podziemne przejście dla pieszych z projektowanym parkingiem przy ulicy Zabłocie. Ciąg ten ma kontynuację po stronie północnej linii kolejowej i przebiega wzdłuż tej linii aż do podziemnego przejścia dla pieszych. Szerokość ciągu pieszego wynosi 2,0m.

Po prawej stronie torów zaprojektowano ciąg pieszy umożliwiający połączenie pomiędzy końcami ul. Zabłocie, a projektowaną halą operacyjną. Przy styku ulic. Kącik i Traugutta zaprojektowano miejsca postojowe oraz przewidziano miejsce pod projektowane urządzenia elektroenergetyczne. Wzdłuż ulicy dojazdowej do hali operacyjnej zaprojektowano miejsca postojowe dla samochodów osobowych oraz zatokę postojową.

Droga wewnętrzna DW-01 oraz rondo są odwadniane do kanalizacji ogólnospławnej. Lokalizacja wpustów dla ww. dróg i ronda została uwidoczniiona na planie sytuacyjnym oraz na przekroju podłużnym.

3.2 Rozwiązania wysokościowe projektowanych ulic

Plac Przystanek

Rozwiązanie wysokościowe zostało dostosowane do istniejącego zagospodarowania terenu.

W celu doprowadzenia do normatywnego pochylenia podłużnego skrzyżowania ulic Plac Przystanek, Za Torem – Aleją Pod Kopcem, niweleta Ulicy Plac Przystanek w tym rejonie została podniesiona o 0,5 m i tym samym uzyskano pochylenie podłużne o wartości 3%, (w stanie istniejącym pochylenie wynosiło 6 %). Zaprojektowano pochylenia niwelety o spadkach 3% 4,90%, 1,5%, 4,2% oraz 1,10 %. Ponadto wpisano łuki pionowe o wartościach $R=1200m$, $R=300m$, $R=1000m$ oraz $R=300m$.

Droga wewnętrzna nr 01 (DW-01) –dojazd do hali operacyjnej

Profil podłużny dojazdu do hali operacyjnej w obu wariantach został dostosowany do rzędnych schodów przy wyjściu z przejścia podziemnego oraz do rzędnych powierzchni użytkowej zlokalizowanej w hali operacyjnej. Zaprojektowano pochylenia niwelety o spadkach 2,0%, 2,80%, 1,50% 0,30% oraz 0,80%. Ponadto wpisano łuki pionowe o wartościach $R=1000m$, $R=4000m$ i $R=1500m$.

Rozwiązanie sytuacyjne i wysokościowe ronda na początku opracowania DW-01 nawiązuje do istniejącego położenia ul. Lipowej i Przemysłowej oraz nowoprojektowanej DW-01.

3.3 Parametry projektowanych ulic

Plac Przystanek

Klasa ulicy	D
Prędkość projektowa	30 km/h
Prędkość miarodajna	50 km/h
Szerokość jezdni	6,0 m
Szerokość chodników	2,0 m
Kategoria ruchu	KR3

DW-01 – dojazd do P.O. Zabłocie

Klasa ulicy	L
Prędkość projektowa	50 km/h
Prędkość miarodajna	50 km/h
Szerokość jezdni	6,0 m
Szerokość chodników	2,0 m
Kategoria ruchu	KR3

4 Projektowane oznakowanie

Oznakowanie pionowe i poziome dla przedmiotowego odcinka drogi należy wykonać zgodnie z Rozporządzeniem Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie znaków i sygnałów drogowych, z dnia 31 lipca 2002r., Dziennik Ustaw Nr 170, poz. 1393, z uwzględnieniem załączników od 1 do 4 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 02 lipca 2003 roku, w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz

urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, Dziennik Ustaw – załącznik do DZ.U.Nr 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 roku, na podstawie załączonych rysunków planu sytuacyjnego.

4.1 Projektowane oznakowanie pionowe

Wszystkie nowoprojektowane znaki pionowe na ulicach należy wykonać w grupie znaków małych.

W celu zapewnienia widoczności znaku pionowego z odległości pozwalającej kierującemu pojazdem jego spostrzeżenie, odczytanie i prawidłową reakcję, do wykonania lic znaków należy zastosować materiały odbłaskowe. Do wykonania lic znaków należy zastosować folię odbłaskową typu 1. Dla znaków dla A-7, B-20, D-6, D-15 obowiązuje folia typu 2.

4.2 Projektowane oznakowanie poziome

Oznakowanie poziome powinno charakteryzować się dobrą widocznością w ciągu całej doby, wysokim współczynnikiem odbłaskowości, odpowiednią szorstkością, odpowiednią trwałością, odpornością na ścieranie i zabrudzenie. Oznakowanie poziome na ulicach należy wykonać z mas chemoutwardzalnych jako grubowarstwowe „strukturalne”.

4.3 Projektowane urządzenia bezpieczeństwa ruchu

Na wszystkich wyspach kanalizujących postawiono słupki przeszkodowa U-5b ze znakami C-9.

4.4 Projektowane bariery ochronne

W ramach budowy estakad kolejowych zaprojektowano bariery ochronne stalowe i betonowe. Wymagania w stosunku do barier zamieszczono w SST. Dokładna lokalizacja barier została przedstawiona na projekcie stałej organizacji.

Poziom powstrzymywanie barier

Poziomy powstrzymywanie barier zostały wyznaczone w oparciu o „Wytyczne stosowania drogowych barier ochronnych na drogach krajowych. Dla poziomów zagrożenia wyodrębnionych w ramach budowy estakad przyjęto poziom powstrzymywania barier stalowych N2 i H2 dla barier betonowych.

Szerokości pracujące barier

Wyodrębniono następujące szerokości pracujące dla barier: W2 bariery stalowe i W1 bariery betonowe zgodnie z projektem stałej organizacji ruchu.

5 Termin wprowadzenia projektowanej organizacji ruchu

Przewiduje się, że projektowana inwestycja będzie zrealizowana w latach 2014 – 2015, w związku z powyższym należy przewidywać, że projektowana organizacja ruchu zostanie wprowadzona w 4 kwartale 2015 roku.

SPIS RYSUNKÓW

L.p	Rys nr	Tytuł
1	1.00	Plan orientacyjny
2	2.01-2.02	Projekt stałej organizacji ruchu
3	5.1 – 5.8	Przekroje Charakterystyczne