

Adnotacje urzędowe

Inwestor



PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna  
Centrum Realizacji Inwestycji, Oddział Południowy  
31-157 Kraków, Plac Matejki 12

Wykonawca



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 ARCHITEKTONICZNO - BUDOWLANY**

Kontrakt

**Opracowanie dokumentacji projektowej dla budowy łącznicy  
kolejowej Kraków Zabłocie – Kraków Krzemionki**

Obiekty budowlane:

**Projektowane układy komunikacyjne**

Zespół autorski:	Imię i nazwisko:	Nr uprawnień:	Podpis:
<b>Projektant</b>	mgr inż. Tomasz Kłąb	LUB/0013/POOD/12	
<b>Opracowujący</b>	mgr inż. Krzysztof Polakowski	-	
<b>Opracowujący</b>	mgr inż. Przemysław Górnicki	-	
<b>Opracowujący</b>	Paweł Markiewicz	-	
Nr umowy.: <b>90/103/0068/11/Z/I</b>	Nr egzemplarza:	Nr tomu: <b>2-3</b>	Data oprac.: <b>10.2012 r.</b>

Spis zawartości – str. 2

Numery ewidencyjne działek – str. 3

Spis uzgodnień i opinii – str. 5

## ZAWARTOŚĆ DOKUMENTACJI PROJEKTOWEJ

### ETAP PROJEKTU BUDOWLANEGO

Nr	Branża	Tytuł Tomu
<b>TOM 1</b>	-	Projekt Zagospodarowania Terenu
<b>TOM 2</b>	-	<b>Projekt Architektoniczno - Budowlany</b>
TOM 2-1	T	Kolej
TOM 2-2	M	Mosty
<b>TOM 2-3</b>	<b>D</b>	<b>Drogi</b>
TOM 2-4	K	Obiekty Kubaturowe
TOM 2-5	E	Elektroenergetyka
TOM 2-6	ID	Kanalizacja deszczowa
TOM 2-7	IO	Kanalizacja ogólnospławna
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
<b>TOM 3</b>	G	Dokumentacja Geologiczno - Inżynierska
<b>TOM 4</b>	-	BIOZ

## NUMERY EWIDENCYJNE DZIAŁEK

**Rozpatrywana inwestycja będzie zlokalizowana na działkach o następujących numerach:**

Województwo małopolskie, powiat Miasto Kraków, Jednostka ewidencyjna 126104\_9, Podgórze, obręb 0013,13, działki nr

205, 223/2, 223/3, 225/2, 225/3, 226, 228, 229, 230/1, 230/3, 230/4, 231, 232, 437/1, 437/4, 437/5, 446/6, 446/9, 446/10, 446/11, 446/12, 446/13, 446/14, 446/15, 446/16, 447/3, 447/5, 447/14, 447/16, 447/17, 447/18, 465/2, 465/3, 465/7, 465/8, 465/9, 446/1, 466/2, 466/3, 544/8, 544/9, 558/4, 558/8, 558/9, 559, 560/1, 561/2, 561/3, 561/4, 562/1, 562/5, 563/1, 563/2, 564, 568/1, 568/3, 568/4, 569/2, 437/1, 467/10, 467/11, 520/2, 521, 544/8, 558/9, 559, 562/1, 562/5, 562/6, 569/2, 223/2, 223/3, 228, 232, 437/1, 446/9, 447/17, 544/8, 558/9, 559, 560/1, 561/2, 561/4, 562/1, 562/5, 564, 569/2

Województwo małopolskie, powiat Miasto Kraków, Jednostka ewidencyjna 126104\_9, Podgórze, obręb 0014,14, działki nr

29, 198/3, 203, 27/1, 27/2, 27/3, 28, 29, 36/13, 174/2, 175/2, 198/3, 204, 209/1, 209/2, 210, 261, 265, 174/1, 189, 198/2, 204, 212/2, 265, 27/3, 28, 36/13, 174/2, 175/2, 204, 209/1, 209/2, 210, 261, 265

Województwo małopolskie, powiat Miasto Kraków, Jednostka ewidencyjna 126104\_9, Podgórze, obręb 0015,15, działki nr:

1/6

Województwo małopolskie, powiat Miasto Kraków, Jednostka ewidencyjna 126104\_9, Podgórze, obręb 0029,29, działki nr

142/15, 142/19, 155/1, 154/1, 16/2, 17/1, 74/1, 78, 149/2, 149/5, 151/1, 155/1, 156/2, 156/3, 155/1.

## OŚWIADCZENIE O KOMPLETNOŚCI OPRACOWANIA

Warszawa, dnia .....

### OŚWIADCZENIE

My niżej podpisani oświadczamy, że opracowanie dokumentacji projektowej dla zadania „Budowa łącznicy kolejowej Kraków Zabłocie – Kraków Krzemionki” w zakresie branży

#### **Drogowej**

jest wykonany zgodnie z Umową nr 90/103/0068/11/Z/I z dnia 19.12.2011 r, obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.

<b>Stanowisko:</b>	<b>Imię i nazwisko:</b>	<b>Nr uprawnień:</b>	<b>Podpis:</b>
Projektant	mgr inż. Tomasz Kłąb	LUB/0013/POOD/12 do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej	
Sprawdzający			

# **Spis Uzgodnień i Opinii**



# Uprawnienia



LUBELSKA  
OKRĘGOWA  
IZBA  
INŻYNIERÓW  
BUDOWNICTWA

Lublin, dnia 5 czerwca 2012 r.

LOIIB.OKK.7131/18/12

## DECYZJA

Na podstawie art. 24 ust.1 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów / Dz. U. z 2001 r. Nr 5 poz. 42, ze zm./, art. 13 ust. 1 pkt 1, art. 14 ust. 1, pkt 2a ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane / tekst jednolity / Dz. U. z 2006 r. Nr 156, poz. 1118 z późn. zm./, § 11 ust. 1 pkt 1 i § 18 ust. 1 pkt 1 i 2 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie / Dz. U. z 2006 r. Nr 83, poz. 578 /, oraz art. 104 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego / Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 z późn. zm. /

stwierdzamy, że:

**Pan Tomasz Mieczysław KŁĄB**

magister inżynier

urodzony dnia 18 maja 1981 r. w Warszawie

otrzymał

**UPRAWNIENIA BUDOWLANE**

**Nr ewid. LUB/0013/POOD/12**

*do projektowania bez ograniczeń  
w specjalności drogowej*

### UZASADNIENIE

W związku z uwzględnieniem w całości żądania strony, na podstawie art. 107 § 4 K.p.a. odstępuje się od uzasadnienia decyzji. Zakres nadanych uprawnień budowlanych wskazano na odwrocie decyzji.

#### Pouczenie :

- Zgodnie z art. 12 ust. 7 w/w ustawy Prawo budowlane – podstawę do wykonywania samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie stanowi wpis, w drodze decyzji, do centralnego rejestru Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego oraz wpis na listę członków właściwej izby samorządu zawodowego, potwierdzony zaświadczeniem wydanym przez tę izbę, z określonym w nim terminem ważności.
- Od decyzji niniejszej służy odwołanie do Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie, za pośrednictwem Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej Lubelskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w Lublinie, w terminie czternastu dni od dnia jej doręczenia.

Skład orzekający Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej:

Członek

mgr inż. Jerzy Kasperek

Członek

mgr inż. Jerzy Ekiert

Przewodniczący

mgr inż. Edward Wilczopolski

Otrzymują:

1. Pan Tomasz Kłab  
Choroszczanka 66A,  
21-523 Tucznia
2. Główny Inspektor  
Nadzoru Budowlanego
3. a/a





**Szczegółowy zakres uprawnień  
do projektowania bez ograniczeń  
w specjalności drogowej**

**Pan Tomasz Mieczysław KŁĄB**

- I. Na mocy art. 12 ust. 1 pkt 1 i 5, art. 13 ust. 4 ustawy Prawo budowlane, w zakresie objętym wyżej wymienioną specjalnością, niniejsze uprawnienia stanowią podstawę do:
- a) **projektowania, sprawdzania projektów architektoniczno-budowlanych w specjalności objętej niniejszymi uprawnieniami i sprawowania nadzoru autorskiego,**
  - b) **sprawowania kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych bez ograniczeń**
- II. Na mocy § 15 i § 18 ust. 1 pkt. 1 i 2 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie /Dz. U. Nr 83, poz. 578/, uprawnienia budowlane w specjalności drogowej bez ograniczeń uprawniają do projektowania obiektu budowlanego, takiego jak:
- 1) **droga, w rozumieniu przepisów o drogach publicznych, z wyłączeniem drogowych obiektów inżynierskich oprócz przepustów;**
  - 2) **droga dla ruchu i postoju statków powietrznych oraz przepust.**
  - 3) **sporządzania projektu zagospodarowania działki lub terenu, w zakresie specjalności objętej niniejszymi uprawnieniami.**

Skład orzekający Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej:

Członek  
  
mgr inż. Jerzy Kasperek

Członek  
  
mgr inż. Jerzy Ekiert

Przewodniczący  
  
mgr inż. Edward Wilczopolski

# **PROJEKT BUDOWLANY**

## **PROJEKT ARCHITEKTONICZNO - BUDOWLANY**

### **Część Opisowa**

# Opis Techniczny

## SPIS TREŚCI:

1	Informacje Ogólne.....	14
1.1	Przedmiot Opracowania .....	14
1.2	Podstawa Opracowania .....	14
1.3	Zamawiający/Inwestor .....	14
1.4	Nazwa Jednostki Projektowej.....	14
1.5	Przedmiot Inwestycji.....	14
1.6	Zakres Inwestycji.....	14
1.7	Lokalizacja Inwestycji .....	15
1.8	Cel Inwestycji .....	15
1.9	Materiały wyjściowe.....	16
2	Inwentaryzacja stanu istniejącego .....	17
2.1	Ogólna charakterystyka terenu.....	17
2.2	Inwentaryzacja ulicy Za Torem.....	17
2.3	Inwentaryzacja ulicy Plac Przystanek.....	18
2.4	Inwentaryzacja skrzyżowania ulic Powstańców Wielkopolskich – Powstańców Śląskich z ulicą Wielicką i Limanowskiego .....	18
2.5	Inwentaryzacja okolic przystanku osobowego „Zabłocie” .....	18
3	Projektowane zagospodarowanie terenu .....	19
3.1	Rozwiązania sytuacyjne projektowanych ulic .....	19
3.2	Rozwiązania wysokościowe projektowanych ulic .....	20
3.3	Parametry projektowanych ulic.....	20
3.4	Konstrukcje nawierzchni.....	21
4	Przyszłe zagospodarowanie zieleni .....	22
5	Odwodnienie i ochrona wód powierzchniowych.....	22
5.1	Odprowadzenie wody z powierzchni jezdni .....	22
6	Rozbiórki .....	22
7	Ruch pieszy .....	22
8	Zagospodarowanie dla osób niepełnosprawnych. ....	23
9	Charakterystyka wpływu obiektu budowlanego na środowisko.....	23

**SPIS TABLIC:**

Tab. 1 Konstrukcja dla KR3 (ul. Za Torem, Plac Przystanek, dojazd do hali operacyjnej) .....	21
Tab. 2 Ciągi piesze z kostki betonowej: .....	21
Tab. 3 Konstrukcja zatok postojowych – przy dojeździe do hali operacyjnej dla p.o. Zabłocie .....	21
Tab. 4 Konstrukcja zatok autobusowych wzdłuż dojazdu do hali operacyjnej dla p.o. Zabłocie .....	21

## **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 19.42.2011r, 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 interperacyjność 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 pobylem 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.



## **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 dojściami 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 równoległe 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 znajdują się kładka dla pieszych nad jezdnią tej ulicy oraz linią kolejową.

Ulica jest ograniczona od strony linii kolejowej bariera ochronna stalową. Na ulicy zainstalowano 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 bocznicą kolejową 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.

### **3 Projektowane zagospodarowanie terenu**

#### **3.1 Rozwiązania sytuacyjne projektowanych ulic**

##### **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.

##### **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 będzie pełnić obsługę budynku zlokalizowanego na tych działkach oraz będzie pełnić funkcję drogi pożarowej. W celu umożliwienia wejścia z poziomu ul. Lanckorońskiej na poziom przejścia podziemnego p.o. Krzemionki, zastosowano schody uwidocznione w części rysunkowej.

##### **DW-01 (dojazd do hali operacyjnej przy p.o. Zabłocie) i 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.

Po stronie południowej, wzdłuż linii kolejowej zaprojektowano ciąg pieszo-jezdny (DW-02) zapewniający możliwość obsługi eksploatacyjnej budynku P.O. Zabłocie oraz pełniący 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 miejsca pod projektowane urządzenia elektroenergetyczne. Wzdłuż ulicy dojazdowej do hali operacyjnej zaprojektowano miejsca postojowe dla samochodów osobowych oraz zatokę postojową dla taxi/bus.

## 3.2 Rozwiązania wysokościowe projektowanych ulic

### Ul. Za Torem

Niweleta ulicy została dostosowana do istniejącego zagospodarowania terenu oraz niwelety dalszego odcinka ulicy Za Torem. Zaprojektowano pochylenia podłużne od 1,15% do 3,20%. Załomy niwelety zostały wyokrąglone łukami o  $R=1500m$ .

### Plac Przystanek

W obu wariantach rozwiązanie wysokościowe zostało dostosowane do istniejącego zagospodarowania terenu. Zaprojektowano pochylenia podłużne od 1,00% do 6,20%. Załomy niwelety wyokrąglono łukami o promieniach  $R=300m$ ,  $R=400m$ ,  $R=600m$ .

### Dojazd do hali operacyjnej

Profil podłużny dojazdu do hali operacyjnej w obu wariantach został dostosowany do rzędnych schodów przy wyjściu z przejścia podziemnego (do 201.5) oraz do rzędnych powierzchni użytkowej zlokalizowanej w hali operacyjnej. Zaprojektowano pochylenia niwelety o spadkach 2,34%, 1,50%, 1,00% 0,20% oraz 0,30%. Ponadto wpisano łuki pionowe o wartościach  $R=1000m$ ,  $R=4000m$  i  $R=800m$ .

## 3.3 Parametry projektowanych ulic

### Ul. Za Torem

Klasa ulicy	D
Prędkość projektowa	40 km/h
Prędkość miarodajna	50 km/h
Szerokość jezdni	5,5 m
Szerokość chodników	2,0 m
Kategoria ruchu	KR3

### 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

### Dojazd do hali operacyjnej

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

### 3.4 Konstrukcje nawierzchni

Tab. 1 Konstrukcja dla KR3 (ul. Za Torem, Plac Przystanek, dojazd do hali operacyjnej)

L.p	Rodzaj warstwy	Grubość [cm]
1	Warstwa ścierna AC 11 S	5
2	Warstwa wiążąca AC 16 W	6
3	Podbudowa zasadnicza AC 22 P	7
4	Podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5mm	20
5	Warstwa mrozochronna	15
6	Podłoże doprowadzone do G1	

Tab. 2 Ciągi piesze z kostki betonowej:

L.p	Rodzaj warstwy	Grubość [cm]
1	Kostka betonowa	8
2	Podsypka cementowo-piaskowa	3
3	Podbudowa kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie	30
4	Podłoże doprowadzone do G1	

Tab. 3 Konstrukcja zatok postojowych – przy dojeździe do hali operacyjnej dla p.o. Zabłocie

L.p	Rodzaj warstwy	Grubość [cm]
1	Kostka betonowa	8
2	Podsypka cementowo-piaskowa	3
3	Podbudowa kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie	30
4	Podłoże doprowadzone do G1	

Tab. 4 Konstrukcja zatok autobusowych wzdłuż dojazdu do hali operacyjnej dla p.o. Zabłocie

L.p	Rodzaj warstwy	Grubość [cm]
1	Kostka betonowa	8
2	Podsypka cementowo-piaskowa	3
3	Podbudowa z betonu cementowego C16/20	22
4	Warstwa mrozochronna	15
5	Podłoże doprowadzone do G1	

## **4 Przyszłe zagospodarowanie zieleni**

Układ szaty roślinnej został opracowany w liniach rozgraniczających planowanej inwestycji (zgodnie z Planem Sytuacyjnym). W ramach przedsięwzięcia projektowana jest zieleń w formie pasów zieleni. Zaprojektowane pasy zieleni nawiązują swym układem do istniejącego oraz projektowanego uzbrojenia terenu, układu komunikacji oraz dotychczasowego pokrycia terenu. Zastosowanie zieleni ma spełniać przede wszystkim funkcje estetyczne, ochrony środowiska oraz bezpieczeństwa użytkowników.

Mieszanki traw stosowanych do wykonania pasów zieleni powinny uwzględniać wieloaspektowość pokrycia powierzchni trawiastych. Czynnikiemami decydującymi o wyborze mieszanek powinny być

- Odporność na susze i zasolenie.
- Ukształtowanie terenu (teren płaski – skarpa).

Istniejąca zieleń, niekolidująca z nowo projektowaną inwestycją (głównie zieleń wysoka) będzie zaadoptowana i będzie stanowić element docelowego zagospodarowania zieleni.

## **5 Odwodnienie i ochrona wód powierzchniowych**

### **5.1 Odprowadzenie wody z powierzchni jezdni**

Projektowane odcinki ulic mają zapewnione odwodnienie poprzez nadanie odpowiednich spadków poprzecznych (zgodnie z rysunkami przekrojów normalnych) oraz podłużnych. Woda opadowa i roztopowa spływa do projektowanego systemu kanalizacji deszczowych poprzez wpusty ściekowe.

## **6 Rozbiórki**

Budowa łącznicy kolejowej będzie wymagała rozbiórki istniejących obiektów budowlanych zgodnie z projektem wyburzeń. Projekt wyburzeń stanowi TOM 2-12.

## **7 Ruch pieszy**

Ruch pieszy będzie się odbywał po wykonanych w tym celu chodnikach.

W rejonie przystanku osobowego Kraków Zabłocie, zaprojektowano chodniki dla pieszych o szerokości 2,0m w następujących lokalizacjach:

- Lewa strona dojazdu do hali operacyjnej (na całej długości) – chodnik jest połączony z istniejącym przy ulicy Lipowej
- Prawa strona dojazdu do hali operacyjnej (od km 0+171,98 do końca opracowania) – chodnik jest połączony z istniejącym przy ulicy Zabłocie
- Dwudziesto metrowy odcinek chodnika łączący ulicę Zabłocie z parkingiem dla samochodów osobowych zlokalizowanym pod istniejącym wiaduktem kolejowym.
- Południowa strona linii kolejowej od projektowanego parkingu do istniejącego podziemnego przejścia dla pieszych (istniejące przejście dla pieszych pod torami kolejowymi zostanie zachowane i wydłużone)

Zaprojektowane odcinki ciągów pieszych, dojście do rejonu schodów i wind przy przystanku osobowym Kraków Zabłocie projektuje się od przewidzianego parkingu w rejonie ulicy Zabłocie.

W rejonie przystanku osobowego Krzemionki, zaprojektowano chodnik dla pieszych umożliwiający dojście do peronu z projektowanego parkingu dla samochodów. Ponadto został zaprojektowany chodnik łączący ten parking oraz ulicę „Aleja pod Kopcem” z istniejącą kładką dla pieszych zlokalizowaną nad torami kolejowymi, ulicą Za Torem oraz Aleją Powstańców Wielkopolskich. Wejście na przedmiotową kładkę znajduje się w odległości około 60m od parkingu. W rejonie p.o. krzemionki wykorzystuje się istniejące przejście podziemne dla pieszych zlokalizowane przy ulicy Plac Przystanek.

Zaprojektowano również chodnik o długości około 55m łączący chodnik wzdłuż ulicy Browskiego z chodnikiem wzdłuż ulicy Jana Dekerta.

## **8 Zagospodarowanie dla osób niepełnosprawnych.**

W ramach projektu przewiduje się budowę wyposażenia przeznaczonego dla osób niepełnosprawnych mających problemy z poruszaniem się. Do elementów tych należy zaliczyć w szczególności pochylnie i windy.

Rozwiązania związane z wyposażeniem dla osób niepełnosprawnych zamieszczono w częściach dokumentacji dotyczących branż: budynki, mosty.

## **9 Charakterystyka wpływu obiektu budowlanego na środowisko**

Zrealizowana inwestycja nie będzie powodować przekroczeń dopuszczalnych standardów i znacząco wpływać na stan środowiska podczas eksploatacji w trakcie normalnej pracy po zastosowaniu zabezpieczeń ekologicznych. Poprawne wykonanie rozbudowy, zgodnie z Projektem Budowlanym, normami, wytycznymi oraz zasadami wiedzy technicznej i budowlanej nie wpłynie na pogorszenie jakości powietrza i klimatu akustycznego, nie będzie powodować zanieczyszczenia wody podziemnej oraz powierzchni ziemi. Tym samym nie będzie oddziaływać negatywnie na pozostałe komponenty środowiska naturalnego (szata roślinna, świat zwierzęcy, krajobraz).

Użytkownicy nieruchomości znajdujących się na terenie inwestycji bądź w jej pobliżu będą narażeni na pewne niedogodności i utrudnienia spowodowane fazą budowy. Uciążliwości te dotyczyć będą krótkotrwałego zwiększenia emisji hałasu i zanieczyszczeń powietrza, wibracji, pylenia, błota oraz odpadów. Najważniejszym czynnikiem decydującym o stopniu uciążliwości jest rodzaj i stan techniczny zastosowanych maszyn i urządzeń. Uciążliwości te będą miały jednak charakter krótkotrwały i po zakończeniu robót ustaną

# **PROJEKT BUDOWLANY**

## **PROJEKT ARCHITEKTONICZNO - BUDOWLANY**

### **Część rysunkowa**



## SPIS RYSUNKÓW

L.p	Rys nr	Tytuł
1	1	Plan orientacyjny
2	2.1 – 2.2	Plan sytuacyjny
3	3	Profile podłużne
4	4	Przekroje normalne
5		
6		
7		
8		
9		
10		