



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W KRAKOWIE**

Tarnów, dnia 13 kwietnia 2017 r.

Załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach
znak: ST-I.4210.5.2013.2017.JI z dnia 13 kwietnia 2017 r.

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia

zgodnie z art. 82 ust 3 ustawy z dnia z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r. poz. 353 ze zmianami)

Przedsięwzięcie polega na przełożeniu drogi krajowej nr 73 umożliwiającym połączenie autostrady A-4 (węzeł „Tarnów-Północ”) z drogą krajową nr 94 (węzeł „Lwowska”).

Przebieg procedowanego wariantu III – etap I rozpoczyna się w Tarnowie na projektowanym rondzie w ciągu ulicy Wilczej od strony wschodniej w ramach węzła „Tarnów – Północ”.

Trasa biegnie na wchód od ronda wzdłuż ulicy Wilczej na długości ok. 1,2 km, następnie zmienia kierunek i biegnie na południe, łukiem $R=800$ m omija składowisko odpadów komunalnych od strony wschodniej, a w dalszym przebiegu omija „Las Lipie”, również od wschodu. Dalej łukiem $R=2200$ m odchodzi na wchód, przebiega estakadą nad drogą powiatową nr 1371K (ul. Orkana) i linią kolejową oraz ul. H. Marusarz w Tarnowie. Następnie mija od zachodu ogródki działkowe i odchodzi łukiem $R=800$ m na wschód. Koniec wariantu przewiduje się w węźle „Lwowska” od strony zachodniej.

Projektowana droga krajowa nr 73 łączy się do istniejącego węzła „Lwowska” za pomocą układu składającego się z dwóch łuków o przeciwnym zwrocie, o promieniach $R=150$ m i $R=80$ m, na którym projektowana prędkość została ograniczona do 50 km/h.

Całkowita długość wariantu III – etap I wynosi 6,3 km.

Dla wariantu III – etap I planowanej inwestycji przewidziano obiekty inżynierskie:

- 3 wiadukty,
- 1 estakada nad drogą powiatową nr 1371K (ul. Orkana), linią kolejową i ul. Heleny Marusarz,
- 1 przejazd gospodarczy pod projektowaną drogą,
- przejście dla średnich zwierząt,
- przepusty i przepusty ekologiczne.

Prognozowane natężenie ruchu na 2025 rok:

- DK73 - 20 344 pojazdów na dobę.
- DK73 ul. Wilcza – 14 515 pojazdów na dobę.

Pora dzienna

DK73

- 143 pojazdy ciężarowe na godzinę,

Wydział Spraw Terenowych w Tarnowie
33-100 Tarnów, al. Solidarności 5 - 9,
*tel. 14 696 32 46
email: sekretariat.tarnow@rdos.gov.pl

- 1001 pojazdów osobowych i dostawczych na godzinę.
DK73 ul. Wilcza
- 82 pojazdy ciężarowe na godzinę,
- 734 pojazdy osobowe i dostawcze na godzinę.
- Pora nocna
DK73
- 32 pojazdy ciężarowe na godzinę,
- 223 pojazdy osobowe i dostawcze na godzinę,
DK73 ul. Wilcza
- 18 pojazdów ciężarowych na godzinę,
- 163 pojazdy osobowe i dostawcze na godzinę.

Przewiduje się, że dostępność do projektowanej drogi będzie ograniczona, tzn. będzie się odbywała tylko poprzez węzeł drogowy oraz skrzyżowania. Wszystkie drogi przecięte projektowaną trasą, dla których nie przewidziano skrzyżowań, jak również działki pozbawione dojazdu na skutek budowy ww. drogi, zostaną połączone drogami dojazdowymi z najbliższymi drogami publicznymi. W miejscu lepszego zapewnienia dojazdu do obszarów, które podzieli droga, projektuje się przejazdy gospodarcze pod projektowaną drogą lub wiadukty nad projektowaną drogą krajową nr 73.

Projektowane drogi dojazdowe przejmą wszelki ruch lokalny oraz dojazdowy do pól zlokalizowany wzdłuż projektowanej drogi.

Drogi dojazdowe projektuje się o nawierzchni bitumicznej. Włączenia dróg dojazdowych do dróg publicznych zaprojektowano z uwzględnieniem wymaganych odległości między skrzyżowaniami.

Z uwagi na brak możliwości włączenia się do przedmiotowej drogi projektowane są wzdłuż niej, po obu stronach drogi dojazdowe o szerokości jezdni 3,5 m + pobocza 2 x 0,75 m (w koronie 5,0 m) z mijankami zlokalizowanymi zgodnie z warunkami technicznymi, nie rzadziej niż co 250 m, w miejscach o dobrej widoczności drogi.

Planowana droga przebiega przez miasto Tarnów oraz gminę Tarnów, kończąc swój bieg na granicy gminy Skrzyszów.

Trasa projektowanego wariantu III – etap I przebiega po terenie o znacznej deniwelacji. Rzędne terenu, po którym przebiega trasa wahają się w granicach 217-257 m n.p.m.

Profil podłużny projektowanej trasy zaprojektowano tak, aby zachować wymagane spadki podłużne i promienie łuków pionowych. Profil podłużny osiąga spadek od 0,50% do 4,50%.

Z uwagi na to, że trasa przebiega po terenie falistym oraz z uwagi na istniejące punkty stałe, wielkość nasypów sięga 13 m, a wykopów 4,70 m.

Promienie łuków pionowych wynoszą:

- dla łuków wypukłych od 4 500 m i do 3 500 m na węźle „Lwowska”,
- dla łuków wklęsłych od 3 500 m.

Projektowana obwodnica będzie drogą klasy GP 2x2 (dwie jezdnie po dwa pasy ruchu) o parametrach:

- Prędkość projektowa:
 - $V_{p_{min}}=60$ km/h;
 - $V_{p_{max}}=80$ km/h;
- Prędkość miarodajna:
 - ul. Wilcza – $V_m = 80$ km/h;
 - $V_m = 100$ km/h;

- Obciążenie nawierzchni: 115 kN/oś;
- Kategoria ruchu KR6;
- Skrajnia pionowa 4,7 m;
- Przekrój normalny: 2 x 2 (dwie jezdnie po dwa pasy ruchu);
- Pochylenie poprzeczne na prostej 2,5%;
- Szerokość pasów ruchu: 3,5 m;
- Szerokość pasa dzielącego: 4,0 m;
- Promienie łuków:
 - min. promień łuku poziomego:
 - 600 m na trasie głównej;
 - 150 m w rejonie węzła;
 - 300 m w rejonie skrzyżowania;
 - min. promień łuku pionowego:
 - wypukły - 4500 m;
 - wklęsły - 3000 m;
 - min. odległość widoczności na zatrzymanie: 170-220 m;
 - max. pochylenie niwelety: 5%.

Nie przewiduje się prowadzenia ruchu pieszego wzdłuż drogi ani lokalizacji przystanków autobusowych.

Parametry geometryczne projektowanych elementów węzła „Lwowska”:

- Węzeł częściowo bezkolizyjny WB
- Drogi główne droga krajowa Nr 73 – klasa GP
droga krajowa Nr 94 – klasa GP
- Łącznice
- prędkość projektowa Łącznice bezpośrednie $V_p = 60$ km/h,
Łącznice pośrednie $V_p = 40$ km/h
- szerokość łącznic $0,5 \text{ m} + 4,50 \text{ m} + 1,0 \text{ m} = 6,0 \text{ m}$
- pochylenie podłużne łącznic min 0,5%, max 6,0%,
- promienie łuków pionowych $R = 800,00 \div 1500,00 \text{ m}$,
- promienie łuków kołowych w planie $R = 35,00 \div 0,00 \text{ m}$,
- Rondo średnie jednopasowe, w strefie podmiejskiej
(wlot do miasta)
- średnica zewnętrzna ronda 64,0 m,
- średnica wyspy środkowej 48,0 m,
- szerokość pierścienia 1,0 m,
- szerokość jezdni 6,0 m.

Projektowana DK73 na wlocie węzła posiada przekrój dwujezdniowy następnie przechodzi w przekrój jednojezdniowy. Projektowany węzeł zajmuje powierzchnię ok. 10 ha.

Zestawienie projektowanych obiektów inżynierskich:

Tabela nr 1

Oznaczenie	Przybliżony km	Przeszkoda
Wiadukty nad DK73		
WD 0.93	0+930	droga DK73
WD 0.38	0+380	droga DK73
Wiadukt w ciągu DK73		
WD 4.78	4+780	rondo - węzeł „Lwowska”
Estakada w ciągu DK73		
ED 2.85	od 2+860 do 3+140	ul. W. Orkana, linia kolejowa, potok Małochlebówka
Przejazd gospodarczy		
PG 1.91	1+900	droga dojazdowa
Przejście dla zwierząt średnich		
PZ 1.68	1+680	przejście dla zwierząt średnich zespolone z ciekim
Przepusty ekologiczne		
PZ 0.34	0+340	Rów Sarni
PZ 1.23	1+230	Rów do Granicy 2
Przepusty dla płazów		
PP 4	1+027	droga DK73
PP 5	0+116	droga DK73
PP 6	0+480	droga DK73
PP 7	0+850	droga DK73
PP 8	1+530	droga DK73
PP 9	1+780	droga DK73
PP 10	3+334	droga DK73
PP 11	3+720	droga DK73
Przepusty		
	Długość – około [m]	
P4	19	droga dojazdowa
P5	19	droga dojazdowa
PZ 3.82	51	rów bez nazwy

Szczegółowe rozwiązania techniczne zostaną określone na etapie projektu budowlanego.

Z up. Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska w Krakowie
mgr inż. Paweł Koziol

Naczelnik Wydziału Spraw Terenowych w Tarnowie