

## Parametry techniczne drogi

	Wariant I	Wariant II	Wariant III
WSPÓLNY PRZEBIEG WARIANTÓW			
Długość odcinka	ok. 6268m	ok. 6268m	ok. 6268m
Klasa techniczna drogi głównej	GP	GP	GP
Prędkość projektowa drogi głównej	80 km/h	80 km/h	80 km/h
Ilość pasów ruchu	2x2 (dwie jezdnie po dwa pasy ruchu)	2x2 (dwie jezdnie po dwa pasy ruchu)	2x2 (dwie jezdnie po dwa pasy ruchu)
Pas dzielący	min 4,0m	min 4,0m	min 4,0m
Opaska zewnętrzna	min 0,5m	min 0,5m	min 0,5m
Szerokość i rodzaj pobocza	min. 1,5m; gruntowe	min. 1,5m; gruntowe	min. 1,5m; gruntowe
Pochylenie poprzeczne	2%	2%	2%
Kategoria ruchu	KR6	KR6	KR6
Obciążenie nawierzchni	115kN	115kN	115kN
Informacje o wariantowaniu	<b>Lokalizacja nr 1 – km 0+000 ul. Wilcza</b> Wariant zakłada budowę drugiego ronda w odległości ok 110m od istniejącego ronda na węźle Tarnów Północ. Układ rond stanowił będzie docelowo jedno zespolone skrzyżowanie. Rozwiązanie zapewnia skomunikowanie dróg wewnętrznych z trasą główną (poprzez projektowane rondo).	<b>Lokalizacja nr 1 – km 0+000 ul. Wilcza</b> Droga wewnętrzna nr 500154 skomunikowana z układem dróg publicznych poprzez dodatkową jezdnię nr 2 do DG 201204 - Ul. Wilcza w rejonie przejazdu górą km 0+970. Droga wewnętrzna strona prawa skomunikowana z trasą główną poprzez dodatkową jezdnię 2a z istniejącym rondem (węzeł Tarnów Północ).	<b>Lokalizacja nr 1 – km 0+000 ul. Wilcza</b> Wariant zakłada budowę drugiego ronda w odległości ok 140m od istniejącego ronda na węźle Tarnów Północ. Układ rond stanowił będzie docelowo jedno zespolone skrzyżowanie. Rozwiązanie zapewnia skomunikowanie dróg wewnętrznych z trasą główną (poprzez projektowane rondo).
	<b>Lokalizacja nr 2 – km 0+970 ul. Wilcza</b> Rozwiązanie przedstawia połączenie dodatkowej jezdni nr 2 z DG 201204 – ul. Wilcza poprzez włączenie do dodatkowej jezdni nr 1.	<b>Lokalizacja nr 2 – km 0+970 ul. Wilcza</b> Rozwiązanie przedstawia połączenie dodatkowej jezdni nr 2 z DG 201204 – ul. Wilcza na końcu przejazdu górą w miejscu włączenia dodatkowej jezdni nr 1.	<b>Lokalizacja nr 2 – km 0+970 ul. Wilcza</b> Rozwiązanie wg wariantu I
	<b>Lokalizacja nr 3 – km 2+800</b> Rozwiązanie zakłada budowę muru oporowego z prawej strony DK73 w km 2+700 – 2+850. Po stronie lewej w km 2+750 – 2+850 zaprojektowano budowę muru porowego.	<b>Lokalizacja nr 3 – km 2+800</b> Rozwiązanie zakłada budowę muru oporowego z prawej strony DK73 w km 2+700 – 2+850. Po stronie lewej w danym km zaprojektowano skarpy drogowe z rowami.	<b>Lokalizacja nr 3 – km 2+800</b> Rozwiązanie wg wariantu I

## Zamawiający:

Skarb Państwa – Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad reprezentowany przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Krakowie,  
ul. Mogilska 25, 31-542 Kraków



## Wykonawca:

Ayesa Ingenieria y Arquitectura S.A. Spółka Akcyjna  
Oddział w Polsce  
ul. Szyb Walenty 26A, 41-700 Ruda Śląska



[www.gddkia.gov.pl](http://www.gddkia.gov.pl) > gddkia-krakow



Przełożenie drogi krajowej nr 73 w Tarnowie umożliwiające połączenie autostrady A-4 (węzeł „Tarnów-Północ”) z drogą krajową nr 94 (węzeł „Lwowska”)



## Informacje ogólne dotyczące planowanej inwestycji:

- Budowa odcinka drogi krajowej nr 73 klasy GP, po nowym śladzie (DK 73, DK73 – ul. Wilcza) o długości ok. 6270 m
- Rozbudowa węzła drogowego Lwowska – częściowo kolizyjny WB
- Skomunikowanie projektowanej trasy z węzłem drogowym Tarnów Północ
- Przebudowa dróg publicznych krzyżujących się z projektowaną inwestycją w niezbędnym zakresie
- Budowa dodatkowych jezdni wraz z placami do zawracania do obsługi terenu przyległego
- Przebudowa istniejących skrzyżowań w niezbędnym zakresie
- Budowa i przebudowa zjazdów indywidualnych i publicznych
- Budowa systemu odwodnienia powierzchniowego
- Przebudowa istniejącego odcinka DK 73 w rejonie rozbudowywanego węzła Lwowska, z dostosowaniem niwelety jezdni do przyjętych rozwiązań w niezbędnym zakresie
- Budowa 2 wiaduktów drogowych umożliwiających przeniesienie istniejących dróg gminnych nad projektowaną obwodnicą
- Budowa estakady nad ul. Orkana i linią kolejową nr 91 w ciągu projektowanej drogi krajowej
- Budowa murów oporowych w rejonie projektowanej estakady
- Budowa i przebudowę obiektów inżynierskich
- Budowa i przebudowa oświetlenia drogowego
- Budowa kanałów technologicznych
- Budowa urządzeń i obiektów ochrony środowiska (m. in. ekranów akustycznych, przejść dla zwierząt, zieleni izolacyjnej)
- Przebudowa istniejącej infrastruktury technicznej kolidującej z projektowaną inwestycją w niezbędnym zakresie
- Budowa i przebudowa ciągów pieszych
- Budowa ścieżek oraz przejazdów rowerowych w rejonie istniejącego ronda przy węzle drogowym Tarnów Północ
- wykonanie oznakowania i montaż urządzeń BRD
- rozbiórka obiektów kolidujących z projektowaną inwestycją
- likwidacja przyłączy gazowych, wodociągowych, kanalizacyjnych, energetycznych i telekomunikacyjnych w obiektach przeznaczonych do rozbiórki
- wykonanie pozostałych elementów wynikających z przepisów prawa oraz przepisów wewnętrznych zamawiającego, niezbędnych do prawidłowego funkcjonowania projektowanej drogi oraz terenów przyległych.

## Opis zmian przedmiotu zamówienia w stosunku do wersji 1

W związku z wymaganiami PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Krakowie dotyczącymi wartości kąta skrzyżowania wiaduktu z linią kolejową konieczna była korekta przebiegu trasy projektowanej drogi DK73 w rejonie ul. Orkana. Zmiana kąta skrzyżowania z pierwotnych 58° na 60° spowodowała przesunięcie osi drogi DK73 o ok. 10m w stronę zachodnią względem pierwotnej wersji. W wyniku wprowadzonej korekty do wyburzenia zostanie przeznaczona część budynków które nie były ujęte we wcześniejszej wersji projektu. Zmianie ulegnie przebieg dodatkowej jezdni nr 13 a także ul. Leśnica.

## Bezpośrednie korzyści wynikające z planowanej inwestycji:

- Poprawa bezpieczeństwa i komfortu jazdy tranzytowego jak i ruchu lokalnego
- Skrócenie czasu podróży
- Zapewnienie komfortu jazdy
- Poprawa ogólnych standardów techniczno – funkcjonalnych regionalnego układu drogowego
- Zapewnienie obsługi komunikacyjnej dla terenów przyległych poprzez układ dodatkowych jezdni z placami do zawracania
- Dostosowanie sieci drogowej do wzrastającego ruchu kołowego
- Ułatwienie i przyspieszenie restrukturyzacji regionu
- Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego wszystkich uczestników ruchu
- Zmniejszenie emisji spalin i hałasu oraz poprawa warunków środowiskowych w korytarzach transportowych.

