



FIRMA
"ABS - OCHRONA ŚRODOWISKA"
SPÓŁKA Z O.O.

40-169 Katowice ul. Wierzbowa 14 tel./fax (032)2589 015, Kom. 0605245370
e-mail: firma.abs@neostrada.pl; abs_os@poczta.onet.pl; http://republika.pl/abs_os

Stadium:	PROJEKT BUDOWLANY					
Zamierzenie budowlane	PRZEBUDOWA UL. ŁAGIEWNICKIEJ I UL. ŚWIĘTOCHŁOWICKIEJ W BYTOMIU					
Nazwa umowy	UMOWA NR AKN 342 – 3/2006 Z DNIA 14.11.2006					
Adres budowli (gmina):	Bytom					
Przedmiot projektu (obiekt)	Przebudowa torów tramwajowych od km 0,000 – do km 1,300					Kod CPV: 45200000- 9
Numery ewidencyjne działek	Wykaz działek wg załącznika nr 1					
Spis zawartości opracowania	Strona nr					
Umowa:	AKN 342-3/2006	Nr obiektu		TOM	Branża torowa	Strona 1
Inwestor/ Zleceniodawca	Gmina Bytom Wydział Gospodarki Komunalnej i Inwestycji UM Bytom 41-902 Bytom ul. Parkowa 2					

Wykonawca Opracowania:		PRZEDSIĘBIORSTWO PROJEKTOWANIA, REALIZACJI I WDROŻEŃ „BPK KATOWICE” Sp. z o. o. w Katowicach			
	Imię i Nazwisko	Nr uprawnień	Specjalność	Data	Podpis
Projektant części torowej	inż. Zbigniew Herisz	948/92	linie, stacje i węzły kolejowe	09.2007	
Sprawdzający części torowej	inż. Andrzej Rak	561/92	linie, stacje i węzły kolejowe	09.2007	

EGZ. NR. **5.**.....

Wykaz działek, na których zlokalizowana jest przebudowa torowiska tramwajowego.

Obręb: Bytom (m. Bytom) Ark. 7

1544/36; 1545/36; 1542/39; 1543/39; 1655/39; 1540/54; 1541/54; 1538/56; 270/56.

Obręb: Rozbark (m. Bytom) Ark. 1d 21

5631/633; 5628/633; 5629/633; 5626/633; 5624/633; 5622/633; 5620/633; 5618/633;
5616/633; 5614/633; 5612/633; 5610/633; 6652/607; 5636/626; 5594/615; 7743.

Obręb: Łagiewniki Ark. 6 d 3

737/13; 747/12; 751/11; 755/10

Obręb: Łagiewniki Ark. 6 d 4

758/10; 760/10; 750/12; 1294

OŚWIADCZENIE

Zgodnie z art. 20 ust. 4 Ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. „Prawo budowlane” (Dz. U. Nr 207 z 2003r. poz. 2016 z późniejszymi zmianami)
niżej podpisani wspólnie oświadczają, że

PROJEKT BUDOWLANY

PRZEBUDOWA UL. ŁAGIEWNICKIEJ I UL. ŚWIĘTOCHŁOWICKIEJ W BYTOMIU

PRZEBUDOWA TORÓW TRAMWAJOWYCH OD KM 0,000 DO KM 1,300

opracowany na podstawie umowy: AKN 342 – 3/2006 z dnia 14.11.2006 r.

sporządzony został zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.

Katowice, wrzesień 2007r.

Projektant

inż. Zbigniew Herisz

uprawnienia budowlane do
projektowania

Nr 948/92/UW Katowice

SLK/BD/4785/01

(nr członkowski izby samorządu
zawodowego)

inż. ZBIGNIEW HERISZ

Uprawnienia budowlane do sporządzania
projektów oraz do kierowania
i nadzorowania robót w zakresie
linii, węzłów i stacji kolejowych
Nr 948/92 UW Katowice

Nr SLK/BD/4785/01

(podpis)

Sprawdzający

inż. Andrzej Rak

uprawnienia budowlane do
projektowania

Nr 561/92/UW Katowice

SLK/BD/4786/01

(nr członkowski izby samorządu
zawodowego)

inż. ANDRZEJ RAK
upr. bud. do robót w zakresie
w zakresie dróg, mostów, i
kierowania, nadzoru nad
bud. obiektów budowlanych
upr. Nr 561/92

(podpis)

SPIS ZAWARTOŚCI OPRACOWANIA

Lp.	Nazwa	Nr strony
1	Strona tytułowa	1
2	Wykaz działek (zał. nr 1)	1a
3	Oświadczenie projektanta i sprawdzającego	2
4	Spis zawartości opracowania	3
5	Opis techniczny	4
6	Rysunki:	
	Plan sytuacyjny w skali 1:500	1
	Plan sytuacyjny w skali 1:500	2
	Profil podłużny toru w skali 1:1000/100	3
	Układ geometryczny w skali 1:500	4
	Układ geometryczny w skali 1:500	5
	Przekrój normalny (pływająca szyna, dwa tory w peronach) w skali 1:20	6
	Przekrój normalny (pływająca szyna, dwa tory szlakowe) w skali 1:20	7
	Przekrój normalny (pływająca szyna, dwa tory w przejazdach) w skali 1:20	8
	Przekrój normalny (podkłady żelbetowe, dwa tory na szlaku) w skali 1:20	9
	Przekroje poprzeczne nr 1-6 w skali 1:100	10
	Przekroje poprzeczne nr 7-11 w skali 1:100	11
	Przekroje poprzeczne nr 12-18 w skali 1:100	12
	Przekroje poprzeczne nr 19-24 w skali 1:100	13
	Przekroje poprzeczne nr 25-27 w skali 1:100	14

SPIS TREŚCI OPISU TECHNICZNEGO

1. NAZWA ZAMIERZENIA INWESTYCYJNEGO	6
2. ZAMAWIAJĄCY	6
3. CEL OPRACOWANIA	6
4. PODSTAWA OPRACOWANIA	6
5. DANE WYJŚCIOWE	6
6. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO	7
6.1. Istniejące tory w planie	7
6.2. Istniejące pochylenia	7
6.3. Opis warunków gruntowo – wodnych	7
7. PROJEKTOWANA PRZEBUDOWA LINII TRAMWAJOWEJ BYTOM – ŚWIEŹTOCHŁOWICE, ŚWIEŹTOCHŁOWICE - BYTOM	8
7.1. Projektowana przebudowa w planie	8
7.2. Projektowana geometria torów	8
7.3. Profil podłużny przebudowywanych torów	8
7.4. Dokumentacja zdjęciowa	9
8. PROJEKTOWANY PRZEKRÓJ TOROWISKA TRAMWAJOWEGO DLA PRZEKŁADANEJ LINII DWUTOROWEJ	17
9. ODWODNIENIE UKŁADU TOROWEGO	19
10. ZABUDOWA PRZYRZĄDÓW WYRÓWNAWCZYCH	20
11. OGRANICZENIE WPŁYWU PRĄDÓW BŁĄDZĄCYCH	20
12. BEZPIECZEŃSTWO WYKONANIA ROBÓT	20
13. PROJEKTOWANA GRANICA INWESTYCJI	20
14. BRANŻE WSPÓŁPRACUJĄCE	20
15. OCHRONA ŚRODOWISKA	20
16. UWAGI KOŃCOWE	20
17. WYKAZ NORM I PRZEPISÓW	21
18. UZYSKANE UZGODNIENIA	21
19. ZAŁĄCZNIKI	21
20. ZAKRES ROBÓT PODSTAWOWYCH	22
20.1. Roboty rozbiórkowe	22

20.2.	Roboty związane z przekładką torów tramwajowych	22
20.3.	Układka torów tramwajowych	22

1. NAZWA ZAMIERZENIA INWESTYCYJNEGO

Przebudowa układu drogowego ul. Łagiewnickiej i ul. Świętochłowickiej w Bytomiu.

„Przebudowa torów tramwajowych od km. 0,000 – km. 1,300”

2. ZAMAWIAJĄCY

Gmina Bytom ul Parkowa 2 41-902 Bytom.

3. CEL OPRACOWANIA

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa układu drogowego ulic Łagiewnickiej i ul. Świętochłowickiej w Bytomiu. Przebudowa ulic pociąga za sobą konieczność przełożenia linii tramwajowej poza drogę na stronę zachodnią. Polega ona na przełożeniu torów tramwajowych na odcinku od kilometra 0,000 do kilometra 1,300 (kilometracji roboczej).

Projektowana przebudowa torowiska pozwala na likwidację istniejących skrzyżowań tramwaju w jednym poziomie:

ul. Łagiewnickiej z ul Bernardyńską w km 0,241.

ul Łagiewnickiej w km 1,070 z torem tramwajowym Bytom – Świętochłowice, Świętochłowice - Bytom.

4. PODSTAWA OPRACOWANIA

Projekt budowlany opracowano na podstawie umowy Nr AKN 342 – 3/2006 zawartej pomiędzy Gminą Bytom ul. Parkowa 2, 41-902 Bytom, a Firmą ABS – Ochrona Środowiska Spółka z o. o. 40-169 Katowice ul. Wierzbowa 14.

5. DANE WYJŚCIOWE

Projekt został sporządzony w oparciu o następujące dane:

Koncepcja programowo – przestrzenna przebudowy układu drogowego ul. Świętochłowicka i Łagiewnicka w Bytomiu opracowana przez Zakład Inżynierii Ruchu Systemy Projektowe A. Dumnicki i S – ka Spółka Jawna 41- 902 Bytom ul. Przemysłowa 7.

Decyzja Nr 33/06 z dnia 17.10.2006 o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego.

(punkt 3 Warunki obsługi w zakresie infrastruktury technicznej i komunikacji)

Mapa do celów projektowych opracowana przez ATH „Madrex” A. Karch R. Kogut S. Jawna ul. Myśliwska 13 42– 603 Tarnowskie Góry Pracownia Geodezyjna 41–902 Bytom ul. Wrocławska 94 dostarczona przez Zamawiającego.

Pomiary uzupełniające.

Badania geotechniczne wykonane przez Przedsiębiorstwo „Morion” Spółka z o. o. 44-186 Gierałtowice ul. Ogrodowa 7.

Projekt budowlany przebudowy układu drogowego ul. Łagiewnickiej w Bytomiu. Wizja w terenie i pomiary własne w maju 2007r.

6. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

6.1. Istniejące tory w planie

Istniejące torowisko tramwajowe zlokalizowane jest równolegle do ul. Łagiewnickiej na odcinku od km 0.00 - km 0.200.

Następnie krzyżuje ul. Bernardynską i przechodzi na stronę północną wzdłuż budynków mieszkalnych równolegle do ul. Łagiewnickiej.

Od km 0.700 przechodzi w linię jednotorową.

Odcinek linii jednotorowej przecina ul. Łagiewnicką w km 1.030.

W km 1.075 rozjazdem zwyczajnym przechodzi w linię dwutorową.

Na trasie linii tramwajowej zlokalizowane są następujące przystanki tramwajowe:

Km 0.00 przystanek przy torze relacji Katowice – Bytom i Bytom – Katowice

Km 0.630 przystanek (rejon budynku nr 33) przy torze Katowice – Bytom i Bytom - Katowice.

Rozstaw torów istniejących jest zmienny i waha się w przedziale 2,80 – 2,90 m

Nawierzchnia istniejących torów jest z szyn rowkowych na podkładach drewnianych oraz betonowych. Tory podbite są podsypką tłuczniovą.

Skrzyżowania toru z drogami zabudowane są płytami drogowymi tramwajowymi typu „EPT”.

6.2. Istniejące pochylenia

Tor nr 1 (Świętochłowice – Bytom):

Od km 0.000 - km 1.300:

2,71‰; 1,58‰; 11,4‰; 5,29‰; 20,5‰; 30,52‰; 17,6‰; 48,7‰; 47,45‰; 31,5‰; 19,7‰; 5,49‰; 5,04 ‰;

Tor nr 2 (Bytom - Świętochłowice):

Od km. 0.000 – km 1.300

2,71‰; 1,58‰; 11,4‰; 5,29‰; 20,50‰; 17,6 ‰; 48,7‰; 47,45‰; 31,5‰; 19,7‰; 5,49‰; 5,04‰;

6.3. Opis warunków gruntowo – wodnych

Dla nowej trasy wykonano wiercenia geotechniczne.

Opracowana została dokumentacja badań geotechnicznych podłoża przez Przedsiębiorstwo „Morion” Spółka z o.o. 44-186 Gierałtowiec ul. Ogrodowa 7 w czerwcu 2007 roku.

Otwory badawcze dla przekładanej linii tramwajowej są następujące: nr 1, 2, 3, 4, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20.

Wodę gruntową stwierdzono w otworach o numerach:

nr 7 głębokość zwierciadła wody 0,6m

nr 8 głębokość zwierciadła wody 2,0m

nr 12 głębokość zwierciadła wody 1,5m

nr 13 głębokość zwierciadła wody 1,6m

nr 14 głębokość zwierciadła wody 2,7m

nr 16 głębokość zwierciadła wody 0,2m

nr 20 głębokość zwierciadła wody 2,1m

W rejonach powyższych otworów wody gruntowe związane są z przepuszczalnymi utworami nasypowymi oraz plejstocénskimi piskami średnimi.

Poziom zasilany jest przez infiltrację wód opadowych, stąd należy się liczyć z możliwością wahań zwierciadła wody +1,0m.

Nasypy zbudowane są z materiałów niespoistych, niewysadzinowych (mieszanka piasku średniego, gleby, gruzu, okruszków cegły, łupka, kamieni, gliny.

Występują one w stanie luźnym do średnio zagęszczonego.

7. PROJEKTOWANA PRZEBUDOWA LINII TRAMWAJOWEJ BYTOM – ŚWIĘTOCHŁOWICE, ŚWIĘTOCHŁOWICE - BYTOM

7.1. Projektowana przebudowa w planie

Zgodnie z założeniami w decyzji lokalizacyjnej nr 33/2006 z dnia 17.10.2006 zaprojektowano przełożenie linii tramwajowej poza ulicę Łagiewnicką od kilometra 0.000 – km 1.300.

Przełożona linia tramwajowa będzie dwutorowa o rozstawie osiowym torów wynoszącym 2.90m.

W związku z budową dwutorowej linii tramwajowej **zachodzi konieczność likwidacji myjni samochodów osobowych oraz punktu skupu surowców wtórnych „Ekowtór”. Istnieje możliwość pozostawienia wyżej wymienionych obiektów przy założeniu zapewnienia dojazdu od ulicy dojazdowej do budynku nr 32.**

Podyktowane to jest zapewnieniem bezpiecznego prowadzenia ruchu tramwajowego.

Na odcinku tym, w projekcie przewidziano zabudowę bariery energochłonnej SP - 6 uniemożliwiającej dojazd do budynków usługowych.

Zjazdy z ulicy Łagiewnickiej powinny być wyposażone w sygnalizację świetlną wzbudzaną przez tramwaj (**priorytet dla tramwaju**).

7.2. Projektowana geometria torów

Projektując geometrię torów miano na uwadze prowadzenie linii tramwajowej w miarę równoległe do przebudowywanej ulicy Łagiewnickiej z zachowaniem parametrów budowy tramwaju szybkiego.

Projektowane promienie łuków poziomych dla torów przyjęto:

Tor relacji Świętochłowice – Bytom:

R=500m (W1); R=750m (W3); R=752,90m (W5);
R=1002,90m (W7); R=1000m (W9); R=200m (W11).

Tor relacji Bytom - Świętochłowice:

R=502,90m (W2); R=752,90m (W4); R=750m (W6); R=1000m (W8);
R=1002,90m (W10); R=205m (W12).

Szybkość, przechyłkę toru oraz długości krzywych przejściowych podano w zestawieniu tabelarycznym dla poszczególnych łuków (plan sytuacyjny rysunek nr 1 nr 2).

7.3. Profil podłużny przebudowywanych torów

Dla przełożonej linii tramwajowej zaprojektowana została optymalna niweleta torów uwarunkowana sąsiedztwem drogi oraz infrastrukturą.

Projektowane pochylenia są następujące:

6,7‰	na długości	79,00m
23,5‰	na długości	162,00m
12,96‰	na długości	220,69m
20,17‰	na długości	86,77m
37,25‰	na długości	131,54m
9,24‰	na długości	139,83m
20,99‰	na długości	110,03m
45,01‰	na długości	302,92m
5,62‰	na długości	40,95m

Załomy profilu podłużnego wyokrąglono łukami pionowymi o promieniu $R=3000m$ z wyjątkiem załomu w kilometrze 0,819,93 gdzie zastosowano promień $R=2900m$ z uwagi na zbliżenie do peronu.

7.4. Dokumentacja zdjęciowa



Fot. nr 1. Tory w rejonie przystanku (km 0.000).



Fot. nr 2. Tory w rejonie budynków



Fot. Nr 3. Skrzyżowanie z ul. Bernardyńską



Fot. nr 4. Dwa tory przed myjnią



Fot. nr 5. Tory w rejonie budynków



Fot. nr 6. Magazyn spożywczy



Fot. nr 7. Myjnia samochodów osobowych



Fot. nr 8. Zjazd do budynku nr 32 i gazów technicznych



Fot. nr 9. Linia jednotorowa



Fot. nr 10. Mijanka istniejąca



Fot. nr 11. Myjnia TIR-ów



Fot. nr 12. Myjnia TIR-ów



Fot. nr 13. Przepust pod drogą i tramwajem



Fot. nr 14. Skrzyżowanie toru z ul. Łagiewnicką – linia jednotorowa



Fot. nr 15. Odgałęzienie na dwa tory



Fot. nr 16. Dwa tory (km 1.300)

8. PROJEKTOWANY PRZEKRÓJ TOROWISKA TRAMWAJOWEGO DLA PRZEKŁADANEJ LINII DWUTOROWEJ

W zależności od lokalizacji i istniejącej infrastruktury w sąsiedztwie torów tramwajowych wyodrębniono następujące przekroje:

- a) Przekrój normalny szyna pływająca na płycie „Edilon” w obrębie peronów obustronnych (rys. nr 6)
- b) Przekrój normalny na płycie „Edilon” z szyną pływającą dwa tory szlakowe (rys. nr 7)
- c) Przekrój normalny na płycie „Edilon” z szyną pływającą w obrębie skrzyżowań i zjazdów dwa tory (rys. nr 8);
- d) Przekrój normalny poza terenem zabudowanym na podkładach strunobetonowych (rys. nr 9).

Przekrój normalny rys. nr 6

(tory o rozstawie 2.90m na żelbetowej płycie „Edilon” z szyną pływającą i peronami)

km 0.0 – 0.0+36,91

km 0.3+0.00 – 0.3+40.00

km 0.7+40.00 – 0.7+80.00

- ✓ warstwa kłińca 2/5 grub. 100mm;
- ✓ warstwa górna podbudowa z kłińca 20/21.5 grub. 100mm;

- ✓ warstwa podbudowy tłuczniowej 31.5/63mm w otulinie z geotekstyli i geosiatki;
- ✓ warstwa odsączająca z pospółki w geotekstyli np. F-4M;
- ✓ peron od strony drogi szerokość 2.50m;
- ✓ peron od strony toru nr 2 szerokość 3.50m;
- ✓ długość peronów – 30m;
- ✓ nawierzchnia peronu z kostki brukowej „Behaton” od strony toru 0.50m (kolor czerwony); 2.00m lub (3.0m) kolor szary na podsypce cementowo-piaskowej 1:8 grub. 8cm;
- ✓ kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie grub. 150mm;
- ✓ uzupełnienie nasypu pospółką.

Przekrój normalny rys. nr 7

(tory o rozstawie 2.90m na żelbetowej płycie „Edilon” z szyną pływającą na szlaku);

km 0.00+36.91 – 0.3+40.00

- ✓ warstwa wyrównawcza z kłińca 2/5 grub. 100mm;
- ✓ warstwa górna podbudowa z kłińca 20/31.5 grub. 100mm;
- ✓ wykonanie warstwy dolnej z tłucznia grub. 31.5/63mm w otulinie geotekstyli i geosiatki grub. 200mm;
- ✓ wykonanie warstwy odsączającej z piasku lub pospółki w geotekstyli F-4M.

Przekrój normalny rys. nr 8

(tory o rozstawie 2.90m na żelbetowej płycie „Edilon” przejazdowej z szyną pływającą (dwa tory w obrębie przejazdów tramwajowych);

km 0.4+56.00 – 0.5+12.00

km 0.6+28.00 – 0.6+50.00

km 0.7+12.00 – 0.7+40.00

km 0.8+0.00 – 0.8+9.00

km 0.8+26.00 – 0.8+48.00

- ✓ warstwa wyrównawcza z kłińca o granulacji 2/5 grub. 100mm;
- ✓ warstwa górna podbudowy z kłińca o granulacji 20/31.5mm grub. 100 mm;
- ✓ wykonanie warstwy dolnej podbudowy z tłucznia o granulacji 31.5/63mm w geotekstyli i geosiatce grub. warstwy 200mm;
- ✓ wykonanie warstwy filtracyjnej z piasku lub pospółki w geotekstyli F-4M;
- ✓ między płytami „Edilon” oraz za płytą wykonana będzie nawierzchnia drogowa asfaltobetonowa:

warstwa ścierna	SMA 0/12.8	grub. 5cm
warstwa wiążąca	BA 0/25	grub. 8cm
podbudowa zasadnicza	BA 0/31.5	grub. 15cm
podbudowa pomocnicza		
kruszywo łamane	0/63	grub. 8cm

Płyty od strony jezdni należy pokryć bitumem i okleić taśmą

bitumiczną.

Poza płytą z obu stron wykonana będzie nawierzchnia asfaltobetonowa:

warstwa ścieralna	SMA 0/12.8	grub. 5cm
warstwa wiążąca	BA 0/25	grub. 8cm
podbudowa zasadnicza	BA 0/31.5	grub. 15cm
podbudowa pomocnicza		
kruszywo łamane	0/63	grub. 8cm

Płyty od strony jezdni należy pokryć bitumem i okleić taśmą bitumiczną.

Przekrój normalny dwa tory na podkładach żelbetonowych PS-83/SB-4 rys. nr 9

(tory o rozstawie 2.90m oraz (3.8m) km 1100 – 1.300) na podkładach strunobetonowych PS-83/SB-4 z szyn Ri60)

km 0.3+40.00 – 0.4+56.00

km 0.5+6.00 – 0.6+28.00

km 0.6+50.00 – 0.7+12.00

km 0.7+80.00 – 0.8+0.00

km 0.8+9.00 – 0.8+26.00

km 0.8+48.00 – 0.8+60.00

km 0.8+69.00 – 1.0+38.00

km 1.0+50.00 – 1.2+83.00

- ✓ tory ułożone na warstwie podbudowy z kłińca o granulacji 20/31.5mm grub. 100mm (warstwa górna);
 - ✓ warstwa dolna podbudowy z tłucznia kamiennego 31.5/63mm grub. 200mm w geotekstyli i geosiatce;
 - ✓ warstwa odsączająca z piasku lub pospółki w geotekstyli np.F-4M
- Tory zasypane będą pomiędzy elementami oporowymi kłińcem 20/31.5mm.
- Torowisko ograniczone będzie elementami oporowymi i krawężnikiem drogowym na ławie betonowej.

9. ODWODNIENIE UKŁADU TOROWEGO

Tory odwodnione będą przy pomocy drenu francuskiego.

Projektowany dren francuski zlokalizowano w odległości 1.75m od osi toru Świętochłowice-Bytom.

Projektowany spadek torowiska w kierunku drenu francuskiego przyjęto 2%.

Przyjęto dren francuski o wymiarach 40cmx50cm w otulinie z geotekstyli.

Odprowadzenie wody z drenu przewidziano do studzienek kanalizacji deszczowej zlokalizowanej przy ul. Łagiewnickiej. Połączenie drenu francuskiego ze studzienkami wykonane będzie z rur PCV Ø110mm.

Ponadto na odcinku od km 1.0+9.70 – 1.0+43.00 i od km 1.0+51.0 – 1.250 wykonany zostanie umocniony płytkami chodnikowymi rów odwadniający.

Odprowadzenie wód z rowu wykonane będzie zbieraczem pod torami tramwajowymi do kanalizacji deszczowej drogowej (rury Ø110mm PVC-U SN8)

10. ZABUDOWA PRZYRZĄDÓW WYRÓWNAWCZYCH

W projekcie budowlanym przewidziano zabudowę przyrządów wyrównawczych po 3 kpl. w każdym torze.

11. OGRANICZENIE WPŁYWU PRĄDÓW BŁĄDZĄCYCH

Zgodnie z normą PN-921E-05024 należy wykonać:

- 1) Łączniki międzytorowe z linki miedzianej o przekroju co najmniej 0.5mm przyspawane do szyn
- 2) Łączniki międzypodtorowe z linki miedzianej 0.5mm przyspawane do szyn

12. BEZPIECZEŃSTWO WYKONANIA ROBÓT

Roboty związane z przebudową torowiska tramwajowego wymagają nadzoru Służb Specjalistycznych, których urządzenia znajdują się w pasie rozbieranego jak i przebudowywanego torowiska.

13. PROJEKTOWANA GRANICA INWESTYCJI

W rejonie przebudowy linii tramwajowej, projektowana granica ujęta została w projekcie zagospodarowania terenu.

Numery działek, na których prowadzona będzie przebudowa linii tramwajowej podano na stronie nr 1a, stanowiącej załącznik przed częścią opisową (zał. nr 2)

14. BRANŻE WSPÓŁPRACUJĄCE

Branże teletechniczna, sieć trakcyjna, instalacje elektryczne, instalacje sanitarne i gazowe.

15. OCHRONA ŚRODOWISKA

Projektowana przebudowa przyczyni się do ograniczenia emisji hałasu oraz poprawy bezpieczeństwa ruchu tramwajowego i drogowego.

16. UWAGI KOŃCOWE

Realizacja przebudowy torowiska powinna być skoordynowana z przebudową ul. Łagiewnickiej w Bytomiu.

Wskazana byłaby budowa torowiska tramwajowego dwutorowego na odcinku nie kolidującym z drogą, po wcześniejszym przebrojeniu terenu dla linii tramwajowej i wykonaniu robót drogowych.

Przebudowa torowiska wymaga wycinki drzew i samosiejek (ujęta będzie w robotach przygotowawczych)

Przebudowa torowiska w płycie „Edilon” wykonana będzie od km 0.00 do km 0.340.

Pozwoli to na przebudowę ul. Bernardyńskiej bez konieczności zmiany torowiska tramwajowego.

17. WYKAZ NORM I PRZEPISÓW

- 1) Dziennik Ustaw RP nr 43 z dnia 14.09.1999r. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej nr 430 z dnia 02.03.1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.
- 2) Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 26.02.1996r. nr 144 w sprawie warunków, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie Dz. U. Nr 33 z dnia 20.03.1996r.
- 3) Norma BN-91/8938-01 Torowiska tramwajowe. Wymagania i badanie techniczne przy odbiorze.
- 4) Wytyczne techniczne projektowanie budowy i utrzymania torów tramwajowych (Ministerstwo Administracji i Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska).
- 5) Tymczasowe wytyczne do projektowania szybkiej komunikacji tramwajowej.
- 6) PN-S-02205. Drogi samochodowe. Roboty ziemne. Wymagania i badanie.
- 7) PN-B-02204. Drogi samochodowe. Odwodnienie dróg.
- 8) BN-64/8931-02. Drogi samochodowe. Oznaczenie modułu odkształcenia nawierzchni podatnych i podłoża obciążonego płytą vss.
- 9) PN-B-11114 Kruszywa mineralne. Kruszywa łamane do nawierzchni drogowych i kolejowych.
- 10) PN-92/H-93440 Szyny tramwajowe z rowkiem.
- 11) PN-67/S-04001 Drogi samochodowe. Metody badań mas mineralno-bitumicznych.
- 12) BN-74/8934-06 Drogi samochodowe. Nawierzchnie z mas bitumicznych otaczanych na gorąco.
- 13) PN-S-96022/1974 (PN-74/S/96022) Drogi samochodowe i lotniskowe. Nawierzchnia z betonu asfaltowego.
- 14) PN-B-11114/1996 Kruszywa mineralne. Kruszywa do nawierzchni kolejowych i drogowych.

18. UZYSKANE UZGODNIENIA

Wystąpiono o uzgodnienie przebudowy torów tramwajowych od km 0.000 – 1.300 do Tramwajów Śląskich S. A.

19. ZAŁĄCZNIKI

- | | |
|---|-----------|
| ➤ Decyzja nr 33/06 z dnia 17.10.2006r. o ustaleniu lokalizacji celu publicznego | Zał. nr 2 |
| ➤ Pismo Prezydenta Miasta Bytomia AAP. 73310 – 11/06 | Zał. nr 3 |
| ➤ Pismo Zarządu Dróg i Mostów
41-902 Bytom, ul. Smolenia 35 | Zał. nr 4 |
| ➤ Pismo Tramwajów Śląskich S. A. | Zał. nr 5 |
| ➤ Notatka służbowa z dnia 10.08.2007r. | Zał. Nr 6 |

20. ZAKRES ROBÓT PODSTAWOWYCH

20.1. Roboty rozbiórkowe

Rozbiórka torów tramwajowych istniejących (tory + przejazdy)	2.300 km
Rozbiórka rozjazdów zwyczajnych (mijanka)	2 kpl.
Rozbiórka przystanków istniejących	600 m ²

20.2. Roboty związane z przekładką torów tramwajowych

Roboty ziemne	
wykopy	10 500 m ³
nasypy	500 m ³

20.3. Układka torów tramwajowych

(w tym tory w technologii „Edilon” – szyna pływająca	
Przejazdy w technologii „Edilon” – szyna pływająca	
Tory na podkładach strunobetonowych)	2.600 km
Zabudowa przyrządów wyrównawczych	6 kpl.
Budowa nowych peronów	700 m ²
Wykonanie połączeń międzypodkładowych i międzytorowych	
(7 kpl. + 7 kpl.)	14 kpl
Bariera energochłonna Sp 6	100 mb
Dren francuski	1.300 mb
Studzienki Ø800	2 szt.

AAP.73310-11/06

Urząd Miejski w Bytomiu
Wydział Gospodarki Komunalnej
i Inwestycji

wpłynęło

18. PAŹ. 2006

L. dz.

podpis

DECYZJA Nr 33/06

o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego

Bytom, 17.10.2006 r.

Na podstawie art. 39 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (jednolity tekst z 2001 r. Dz.U. nr 142, poz. 1591 z późn. zm.), art. 4 ust. 2, art. 50, art. 51 ust. 1 art. 55, art. 56 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U. nr 80, poz. 717 z późn. zm.), art. 6 pkt. 1 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (jednolity tekst z 2004 r. Dz.U. nr 261, poz. 2603 z późn. zm.) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. kodeks postępowania administracyjnego (jednolity tekst z 2000 r. Dz.U. nr 98, poz. 1071 z późn. zm.),

po rozpatrzeniu wniosku, złożonego przez Panią Ewę Filipek, ul. Parkowa 2, 41-902 Bytom (adres do korespondencji), działającej na podstawie pełnomocnictwa Inwestora, tj. Gminy Bytom, z dnia 11.05.2006 r., uzupełnionego w dniu 30.05.2006 r.:

w sprawie ustalenia warunków zabudowy i zagospodarowania terenu położonego w Bytomiu wzdłuż ulic Łagiewnickiej i Świętochłowickiej:

obejmującego następujące działki:

Obwód: ROZBARK (m. Bytom):

Ark. 1d21: 994/631, 3949/618, 4505/631, 4509/633, 5542/633, 5543/633, 5544/633, 5546/633, 5547/633, 5548/633, 5549/633, 5564/614, 5566/615, 5567/615, 5592/619, 5594/615, 5598/606, 5599/605, 5610/633, 5612/633, 5614/633, 5616/633, 5618/633, 5620/633, 5622/633, 5624/633, 5626/633, 5628/633, 5629/633, 5631/633, 5636/626, 5638/614, 5667/633, 5668/633, 5669/633, 6368/633, 6652/607, 7011/633, 7012/633, 7013/633, 7014/633, 7015/633, 7017/633, 7019/633, 7022/633, 7743, 7754, 7756, 7846/615.

Obwód: BYTOM (m. Bytom):

Ark. 7: 270/56, 642/90, 886/92, 1127/92, 1131/92, 1538/56, 1539/56, 1540/54, 1541/54, 1542/39, 1543/39, 1544/36, 1545/36, 1546/100, 1547/100, 1548/100, 1554/92, 1555/98, 1556/98, 1557/90, 1562/92, 1636/56, 1653/100, 1655/39.

Obwód: ZAMŁYNIE (m. Bytom):

Ark. 1: 291/57, 296/58, 298/54, 308/57, 309/57.

Obwód: SZOMBIERKI (m. Bytom):

Ark. 2d12: 403/61, 678/60.

Obwód: ŁAGIEWNIKI (m. Bytom):

Ark. 1d1: 2876/13;

Ark. 1d5: 1082/47, 1083/47, 2877/479, 2879/13, 2900/382, 2902/381, 2904/112, 2906/385, 3775/384, 3776/384;

Ark. 1d7: 355, 358, 1302/354, 1357/353, 1793/354, 2396/354, 2399/354, 3021/357; 3675/357;

Ark. 2d1: 2, 31, 32, 36, 37, 38, 286/39, 289/42, 290/39, 291/39, 296/22, 329/39, 335/39, 394/1, 395/23, 408/22, 416/44, 417/44, 434/33, 450/52, 463/13, 475/15, 476/15, 477/13, 535/16, 594/3, 699/43, 700/43, 702/46, 703/46, 714/45, 715/45, 808/27, 935/23, 1265/3, 1267/3, 1270/3, 1389/34, 1396/30, 1397/30;

Ark. 6d3: 737/13, 738/13, 747/12, 749/12, 751/11, 752/11, 754/10, 755/10, 1293, 1294, 1295;

URZĄD MIEJSKI w BYTOMIU

Wydział Gospodarki Komunalnej i Inwestycji

Referat Inwestycji i Nadzoru

ul. Parkowa 2

Za zgodność z oryginałem 1

Bytom, dnia 18.10.2006 r.

Podpis M. Ucin - in. Alen

- Ark. 6d4: 418/23, 757/10, 758/10, 759/10, 760/10, 761/10, 763/23, 765/23, 807/10, 809/23, 1038/23, 1039/23, 1040/23, 1041/23;
Ark. 6d5: 771/23, 776/26, 777/26, 838/23;
Ark. 6d6: 631/117, 783/25, 1014/37;
Ark. 6d7: 292/117, 371/118, 592/117, 593/117, 734/118, 878/117, 1018/117, 1220/117, 1243/117;
Ark. 1 dod. Chropaczów: 661/179.

Obreb: CHROPACZÓW (m. Świętochłowice):

Ark. 1: 660/179, 932/188, 2925, 2926, 2928, 2934, 2940.

USTALAM DLA INWESTYCJI

pn.: „Przebudowa ulic Łagiewnickiej i Świętochłowickiej wraz z ustaleniem zasad podziału”

NASTĘPUJĄCE WARUNKI LOKALIZACJI:

I. Rodzaj inwestycji – opis:

1. Przebudowa ulicy Łagiewnickiej (od wiaduktu kolejowego i skrzyżowania z ulicą Zabrzeńską do skrzyżowania z ulicą Krzyżową):
 - przebudowa pasa drogowego ulicy Łagiewnickiej → przewidywana długość planowanej drogi – ok. 1.800,0 mb;
 - wydzielenie trzypasmowej jezdni o przekroju ulicznym:
 - szer. w liniach rozgraniczających 30,0 m,
 - szer. jezdni 10,0 m;
 - budowa skanalizowanych skrzyżowań z ulicami: Bernardyńską i przedłużeniem ulicy Chrzanowskiego;
 - przebudowa linii tramwajowej:
 - wydzielenie poza jezdnię dwutorowego torowiska tramwajowego,
 - przełożenie torowiska na odcinku ok. 850,0 mb (od ulicy Zabrzeńskiej do ulicy Szyby Rycerskie) na zachodnią stronę drogi;
 - budowa ścieżek rowerowych i chodników (ścieżki i chodniki przewidziano po przeciwnej stronie jezdni niż linia tramwajowa);
 - budowa uzbrojenia dla planowanej przebudowy drogi (odprowadzenie wód opadowych, oświetlenie, sygnalizacja świetlna, tramwajowa sieć trakcyjna, itp).
2. Przebudowa ulicy Świętochłowickiej (od skrzyżowania z ulicą Krzyżową do granic miasta Bytomia):
 - przebudowa pasa drogowego ulicy Świętochłowickiej → przewidywana długość planowanej drogi – ok. 1.050,0 mb;
 - wydzielenie trzypasmowej jezdni o przekroju ulicznym:
 - szer. w liniach rozgraniczających 30,0 m,
 - szer. jezdni 10,0 m;
 - budowa skanalizowanych skrzyżowań z ulicami: Krzyżową oraz Św. Piotra i Ostatnią;
 - przebudowa linii tramwajowej → wydzielenie poza jezdnię dwutorowego torowiska tramwajowego;
 - budowa ścieżek rowerowych i chodników (ścieżki i chodniki przewidziano po przeciwnej stronie jezdni niż linia tramwajowa);
 - budowa uzbrojenia dla planowanej przebudowy drogi (odprowadzenie wód opadowych, oświetlenie, sygnalizacja świetlna, tramwajowa sieć trakcyjna, itp).
3. Ustalenie zasad podziału w celu wydzielenia pasa drogowego.

II. Warunki i szczegółowe zasady zagospodarowania terenu oraz jego zabudowy wynikające z przepisów odrębnych, w następującym zakresie:

1. WARUNKI I WYMAGANIA OCHRONY ORAZ KSZTAŁTOWANIA ŁADU PRZESTRZENNEGO:
 - a) parametry projektowanej drogi oraz usytuowanie elementów inwestycji muszą spełniać warunki określone w Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. Nr 43, poz. 430);
 - b) usytuowanie urządzeń i innych elementów inwestycji musi spełniać warunki określone w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz.U. Nr 75, poz. 690 z późn. zm.);
 - c) postanowieniem nr RR-AU.II/ZO/0713/12/4/06 z dnia 29.06.2006 r. Wojewoda Śląski uzgodnił treść nin. decyzji w zakresie zgodności z zadaniami rządowymi wpisanymi do rejestru programów, o których mowa w art. 49 ust.1 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym;
 - d) postanowieniem nr 529/ZP/2006 z dnia 28.06.2006 r. (wg pisma nr ZP.III.7330-93/2006) Marszałek Województwa Śląskiego w Katowicach uzgodnił ustalenie lokalizacji przedmiotowej inwestycji celu publicznego.
2. OCHRONA ŚRODOWISKA I ZDROWIA LUDZI, A TAKŻE DZIEDZICTWA KULTUROWEGO ORAZ ZABYTKÓW ORAZ DÓBR KULTURY WSPÓŁCZESNEJ:
 - a) w oparciu o art. 75 ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. – Prawo wodne (Dz.U. Nr 239, poz. 2019 – tekst jednolity z późn. zm.) Marszałek Województwa Śląskiego postanowieniem nr 748/2006 z dnia 26.07.2006 r. (wg pisma nr DM/MP-S/748/2006) uzgodnił treść nin. decyzji w zakresie melioracji wodnych bez uwag;
 - b) uzgadnia się pozytywnie lokalizację przedmiotowej inwestycji w zakresie ochrony gruntów rolnych:
 - teren, na którym planowana jest w/w inwestycja, posiada aktualną zgodę na zmianę sposobu użytkowania gruntów rolnych, uzyskaną w ramach obowiązujących do 2003 r. miejscowych planów ogólnych zagospodarowania przestrzennego miasta Bytomia;
 - dla lokalizacji ww. inwestycji na gruntach rolnych klasy RIVb (dz. nr 5598/606, 5599/605) należy uzyskać zaświadczenie o wyłączeniu gruntów z użytkowania rolniczego, o które należy wystąpić do Wydziału Geodezji i Gospodarki Nieruchomościami tuż. Urzędu;
 - c) pismem nr ZU-5191-Bt/29/974/06/11055 z dnia 28.06.2006 r. Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gliwicach zaopiniował inwestycję z uwarunkowaniami:
 - na etapie projektu inwestor winien dokonać uzgodnień branżowych z administratorem rzeki Bytomki, tj. RZGW Gliwice;
 - należy zaprojektować most zgodnie z wytycznymi zawartymi w Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie;
 - na budowę mostu nad rzeką Bytomką wymagane jest uzyskanie pozwolenia wodnoprawnego – zgodnie z art. 122 ustawy Prawo wodne z dnia 18 lipca 2001 r. (Dz.U. Nr 239, poz. 2019 z 2005 r. z późn. zm.);
 - należy ustalić przebieg zarurowanego odcinka rzeki Bytomki i określić jego stan techniczny;
 - w przypadku wykonywania inwestycji nad zarurowanym odcinkiem należy również uzyskać pozwolenie wodnoprawne i uzgodnić z RZGW Gliwice;

- d) ze stanowiska konserwatorskiego – pod kątem ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków oraz dóbr kultury współczesnej – inwestycja została zaopiniowana pozytywnie z następującymi uwagami:
- 1) w obrębie linii rozgraniczających inwestycję znajdują się obiekty ujęte w gminnej ewidencji zabytków, tj. ul. Świętochłowicka nr 7+11, nr 23, nr 40, nr 44 oraz starodrzew ulicy Świętochłowickiej,
 - 2) wskazane jest, aby prowadzić inwestycję w taki sposób, by uniknąć wyburzenia ww. obiektów,
 - 3) w wypadku wycinki starodrzewu należy uwzględnić konieczność odtworzenia pasa zieleni izolacyjnej;
- e) w wypadku konieczności usunięcia drzew lub krzewów z terenu nieruchomości w związku z planowaną inwestycją, należy wcześniej uzyskać zezwolenie, zgodnie z art. 83 i art. 84 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (jednolity tekst Dz.U. Nr 92, poz. 880) Wszelkie warunki, z tym związane należy uzgodnić w Wydziale Środowiska tutejszego Urzędu Miejskiego;
- f) planowana inwestycja nie jest usytuowana na terenie zagrożonym osuwaniem się mas ziemnych.
3. WARUNKI OBSŁUGI W ZAKRESIE INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ I KOMUNIKACJI:
- a) w oparciu o pozytywną opinię Miejskiego Zarządu Dróg i Mostów z siedzibą przy ul. Smolenia 25 w Bytomiu (wg pisma nr DTTI/1902/2621/06 z dnia 11.07.2006 r.) oraz Komisji ds. Bezpieczeństwa Ruchu Kołowego uzgadnia się bez uwag proponowany podział terenu oraz projektowany przebieg drogi;
 - b) postanowieniem nr 019/06 z dnia 17.07.2006 r. (wg pisma nr IR/5542/019/AS/06) Prezydent Miasta Świętochłowice uzgodnił pozytywnie planowaną inwestycję z następującymi uwagami:
 - 1) projekt wykonawczy w zakresie przebudowy ulicy Łagiewnickiej uzgodnić z właściwym Zarządcą Drogi,
 - 2) uzyskać zgodę na prowadzenie robót na terenie Świętochłowic,
 - 3) zatwierdzić w Wydziale Komunikacji Urzędu Miasta Świętochłowice projekt/zmiany docelowej organizacji ruchu,
 - 4) przewidzieć ewentualne wykonanie sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu ulicy Świętochłowickiej w Bytomiu z ulicami: Łagiewnicką i Bytomską w Świętochłowicach;
 - c) pismem nr DT/TTI/985/2006 z dnia 27.06.2006 r. Tramwaje Śląskie S.A. zaopiniowały pozytywnie planowane przełożenie oraz wydzielenie torowiska w ramach planowanej inwestycji. Ponadto inwestycja w części dotyczącej linii tramwajowej powinna zakładać:
 - 1) pełne dwutorowe odgałęzienie w kierunku ul. Zabrzeńskiej na Zamłynie,
 - 2) torowisko wydzielone w technologii proekologicznej. Rozstaw osi toru umożliwiający ustawienie słupów trakcyjnych w międzytorzu,
 - 3) przejazdy w technologii szyny pływającej,
 - 4) sieć trakcyjna wielokrotna (lina nośna L95 + przewód jezdny DJp100) na wysięgnikach z tworzywa i osprzęcie nierdzewnym,
 - 5) trakcja na odcinkach prostych na konstrukcjach wsporczych w międzytorzu,
 - 6) trakcja na łukach i w węzłach na słupach na zewnątrz torowiska,
 - 7) skrzyżowanie torowiska z ulicami zabezpieczone sygnalizacją z priorytetem dla komunikacji tramwajowej,
 - 8) perony przystankowe na odcinkach prostych o spadach poniżej 2‰,
 - 9) przystanki należy lokalizować i wykonać zgodnie z „Wytycznymi do projektowania tramwaju szybkiego”;
 - d) projektowana inwestycja spełniać musi warunki wynikające z przepisów szczegółowych.

4. WYMAGANIA DOTYCZĄCE OCHRONY INTERESÓW OSÓB TRZECICH:

- a) realizacja inwestycji zgodnie z warunkami nin. decyzji nie może naruszyć uzasadnionych interesów osób trzecich, obejmujących w szczególności:
- dostęp do drogi publicznej,
 - ochronę przed pozbawieniem możliwości korzystania z wody, kanalizacji, energii elektrycznej i ciepłej oraz ze środków łączności oraz możliwości dopływu światła dziennego do pomieszczeń przeznaczonych na pobyt ludzi,
 - ochronę przed uciążliwościami powodowanymi przez hałas, wibracje, zakłócenia elektryczne, promieniowanie,
 - ochronę przed zanieczyszczeniem powietrza, wody lub gleby;
- b) należy uzyskać zgody na wejście w teren od właścicieli nieruchomości, przez które przebiega trasa planowanej inwestycji.

5. OCHRONA OBIEKTÓW BUDOWLANYCH NA TERENACH GÓRNICZYCH:

Projektowana inwestycja położona jest poza granicami terenu górniczego.

III. Linie rozgraniczające teren inwestycji:

Linie rozgraniczające, w granicach których przebiega inwestycja liniowa oraz pas terenu niezbędny do zajęcia pod jej realizację, a także linie ustalające zasady podziału wyznaczone zostały na mapach kolorem niebieskim. Mapy te stanowią załącznik nr 1 do nin. decyzji.

Zgodnie z art. 63 ust. 2 i 4 powołanej wyżej ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym niniejsza decyzja nie rodzi praw do terenu oraz nie narusza prawa własności i uprawnień osób trzecich. Wnioskodawcy, który nie uzyskał prawa do terenu nie przysługuje roszczenie o zwrot nakładów poniesionych w związku z otrzymaną decyzją ustalającą warunki lokalizacji inwestycji celu publicznego.

Zgodnie z art. 65 powołanej wyżej ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym niniejsza decyzja wygaśnie, co zostanie stwierdzone odrębną decyzją, jeżeli inny wnioskodawca uzyska pozwolenie na budowę lub dla tego terenu uchwalony zostanie plan miejscowy, którego ustalenia będą inne niż w wydanej decyzji.

UZASADNIENIE

Postępowanie zostało przeprowadzone w oparciu o przepisy rozstrzygające o konieczności uzyskania decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego – na podstawie ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U. Nr 80, poz. 717 z późn. zm.), ustawy o gospodarce nieruchomościami (jednolity tekst z 2004 r. Dz.U. Nr 261, poz. 2603 z późn. zm.), ustawy – Kodeks postępowania administracyjnego (jednolity tekst z 2000 r. Dz.U. Nr 98, poz. 1071 z późn. zm.) oraz przepisów odrębnych.

Z wnioskiem o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego zwróciła się Pani Ewa Filipek (adres do korespondencji: 41-902 Bytom, ul. Parkowa 2), działającej na podstawie pełnomocnictwa Inwestora, tj. Gminy Bytom.

Mając na uwadze zapis art. 6 pkt 1 cytowanej powyżej ustawy o gospodarce nieruchomościami – *wydzielanie gruntów pod drogi publiczne i drogi wodne, budowa i utrzymywanie tych dróg, obiektów i urządzeń transportu publicznego, części lotniczych lotnisk oraz służących do kierowania, kontroli, nadzoru i zabezpieczenia ruchu lotniczego, w tym rejonów podejść, a także łączności publicznej i sygnalizacji* – inwestycję zakwalifikowano jako inwestycję celu publicznego.

URZĄD MIEJSKI W BYTOMIU

Wydział Gospodarki Komunalnej i Inwestycji

Referat Inwestycji i Nadzoru

Za zgodność z oryginałem

Bytom, dnia 8.11.2006 r.

Podpis *M. Kus* *iksp- A44V*

Zgodnie z art. 53 ust. 1 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U. nr 80, poz. 717 z późn. zm.) strony zawiadomiono o wszczęciu postępowania w drodze obwieszczenia oraz ogłoszenia w internetowym serwisie informacyjnym Urzędu Miasta w Bytomiu. Pisemnym zawiadomieniem o wszczęciu postępowania w sprawie został powiadomiony wnioskodawca, wszyscy właściciele oraz użytkownicy wieczysti nieruchomości, przez które przebiega inwestycja, ustaleni na podstawie ewidencji gruntów.

W dniu 26.06.2006 r. otrzymano opinię Wydziału Geodezji i Gospodarki Nieruchomościami tut. Urzędu w sprawie ochrony gruntów rolnych, dotyczących wyłączenia z postępowania działek nr 773/23 i 774/23, stanowiących użytek rolny klasy RIVb. Zgodnie z art. 61 ust. 1 pkt 4 nie jest możliwe ustalenie lokalizacji celu publicznego dla inwestycji jw. na terenie obejmującym ww. działki, ponieważ w ramach obowiązujących do 2003 r. miejscowych planów ogólnych zagospodarowania przestrzennego miasta Bytomia, nie były one objęte zgodą na zmianę sposobu użytkowania gruntów rolnych. W związku z powyższym na podstawie art. 9 cytowanej wyżej ustawy – Kodeks postępowania administracyjnego pismem z dnia 03.08.2006 r. przekazano pełnomocnikowi inwestora kopię ww. pisma w sprawie wyłączenia działek. W odpowiedzi pismem z dnia 09.08.2006 r. pełnomocnik inwestora wniósł o wyłączenie ww. działek z postępowania.

W określonym przepisami terminie Pan Janusz Pędracki, zamieszkały w Katowicach przy ul. Łopianowej 48, będący stroną w niniejszym postępowaniu, pismem z dnia 17.08.2006 r. wniósł zastrzeżenia do planowanego przełożenia linii tramwajowej na odcinku wzdłuż ulicy Łagiewnickiej, w związku z prowadzoną w tym rejonie działalnością gospodarczą. Zdaniem strony przełożenie linii tramwajowej utrudni wjazd na teren posesji. Na podstawie art. 9 kpa pismem z dnia 28.08.2006 r. kopię pisma z uwagami strony przekazano pełnomocnikowi Inwestora. W odpowiedzi w dniu 06.09.2006 r. otrzymano pismo od pełnomocnika inwestora informujące o przekazaniu wniosku Pana Janusza Pędrackiego projektantowi – celem przeanalizowania zawartych w nim uwag na etapie opracowywania projektu budowlanego.

Zgodnie z art. 10 cytowanej wyżej ustawy Kodeks pismem z dnia 13.09.2006 r. poinformowano strony o zgromadzeniu materiałów dotyczących postępowania w sprawie jw. oraz o możliwości wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań. Z prawa tego skorzystało Bytomskie Przedsiębiorstwo Komunalne, z siedzibą w Bytomiu przy Placu Kościuszki 11 (będące stroną w niniejszym postępowaniu), które pismem z dnia 02.10.2006 r. zgłosiło konieczność przebudowy przepustu na Rowie Granicznym w ciągu ulicy Łagiewnickiej ze względu na zły stan techniczny i ograniczoną przepustowość. Również Opera Śląska, z siedzibą przy ul. Moniuszki 21-23 w Bytomiu (także będąca stroną w niniejszym postępowaniu), pismem z dnia 03.10.2006 r. poinformowała o konieczności skomunikowania poprzez trzy odrębne wjazdy działki nr 5662/633 zlokalizowanej przy ulicy Łagiewnickiej (działka ta jest własnością Opery Śląskiej). Na podstawie art. 9 cytowanej wyżej ustawy – Kodeks postępowania administracyjnego, pismem z dnia 09.10.2006 r. kopie obu pism z uwagami stron oraz załącznikami przekazano pełnomocnikowi Inwestora. W odpowiedzi w dniu 16.10.2006 r. otrzymano pismo od pełnomocnika inwestora, który poinformował w nim o uwzględnieniu przebudowy przepustu w zakresie zadania inwestycyjnego oraz o przekazaniu wniosku Opery Śląskiej projektantowi – celem przeanalizowania zawartych w nim uwag na etapie opracowywania projektu budowlanego.

Zamierzenie inwestora jest zgodne z przepisami odrębnymi, działając więc zgodnie z art. 56 cytowanej wyżej ustawy należało orzec jak w sentencji decyzji.

Decyzja została wydana na podstawie informacji zawartych we wniosku złożonym przez inwestora, przy czym organ uznał te informacje za wystarczające dla podjęcia niniejszego rozstrzygnięcia.

URZĄD MIEJSKI w BYTOMIU

Wydział Gospodarki Komunalnej i Inwestycji

Referat Inwestycji i Nadzoru

ul. Parkowa 2

Za zgodność z oryginałem

Bytom, dnia 8. 11. 2006 r.

Podpis: M. 11. 11. 2006 r.



Zař. nr 3

URZĄD MIEJSKI W BYTOMIU
UL. PARKOWA 2
41-902 BYTOM
www.um.bytom.pl

WYDZIAŁ ARCHITEKTURY
Tel. (032) 28-36-207; 28-36-262
Tel./fax (032) 28-15-906

Tramwaje Śląskie S.A.
KANCELARIA

Wpł./Wysł. 2006-06-21

L.dz. 3262
Skierowano do ...

Bytom, dn. 12.06.2006 r.

Tramwaje Śląskie S.A.

40-042 Katowice, ul. Wita Stwosza 31

PREZESYDENT M. BYTOMIA

ul. Parkowa 2
41-902 Bytom

AAP.73310-11/06

W związku ze złożonym wnioskiem w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego dla inwestycji pn.: „przebudowa ulicy Łagiewnickiej i Świętochłowickiej wraz z ustaleniem zasad podziału”, zwracamy się z prośbą o zaopiniowanie przedmiotowej inwestycji pod kątem przebiegu linii tramwajowej.

Inwestycja zlokalizowana jest w rejonie ulic Łagiewnickiej i Świętochłowickiej w Bytomiu oraz ulicy Łagiewnickiej w Świętochłowicach.

Szczegółowa charakterystyka inwestycji:

1. Ustalenie zasad podziału.
2. Przebudowa ulicy Łagiewnickiej (od wiaduktu kolejowego i skrzyżowania z ulicą Zabrzeńską do skrzyżowania z ulicą Krzyżową):
 - przebudowa pasa drogowego ulicy Łagiewnickiej (przewidywana długość planowanej drogi około 1.800,0 mb);
 - wydzielenie trzypasmowej jezdni o przekroju ulicznym (szer. w liniach rozgraniczających 30,0 m, szer. jezdni 10,0 m);
 - budowa skanalizowanych skrzyżowań z ulicami: Bernardyńską i przedłużeniem ulicy Chrzanowskiego;
 - przebudowa linii tramwajowej:
 - wydzielenie poza jezdnię dwutorowego torowiska tramwajowego,
 - przełożenie torowiska na odcinku ok. 850,0 mb (od ulicy Zabrzeńskiej do ulicy Szyby Rycerskie) na prawą stronę (jadąc w kierunku Łagiewnik);
 - budowa ścieżek rowerowych i chodników (po stronie przeciwnej linii tramwajowej);
 - budowa uzbrojenia dla planowanej przebudowy drogi (odprowadzenie wód opadowych, oświetlenie, sygnalizacja świetlna, tramwajowa sieć trakcyjna, itp).
3. Przebudowa ulicy Świętochłowickiej (od skrzyżowania z ulicą Krzyżową do granic miasta Bytomia):
 - przebudowa pasa drogowego ulicy Świętochłowickiej (przewidywana długość planowanej drogi około 1.050,0 bm);
 - wydzielenie trzypasmowej jezdni o przekroju ulicznym (szer. w liniach rozgraniczających 30,0 m, szer. jezdni 10,0 m);
 - budowa skanalizowanych skrzyżowań z ulicami: Krzyżową, Św. Piotra i Ostatnią w Bytomiu oraz Łagiewnicką w Świętochłowicach;
 - przebudowa linii tramwajowej (wydzielenie poza jezdnię dwutorowego torowiska tramwajowego);
 - budowa parkingów dla samochodów osobowych w rejonie ulicy Ostatniej;
 - budowa ścieżek rowerowych i chodników (po stronie przeciwnej linii tramwajowej);
 - budowa uzbrojenia dla planowanej przebudowy drogi (odprowadzenie wód opadowych, oświetlenie, sygnalizacja świetlna, tramwajowa sieć trakcyjna, itp).

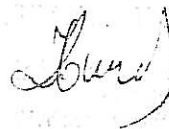
Wnioskodawcą jest:

Gmina Bytom, w imieniu której działa jako pełnomocnik Pani Ewa Filipek,
41-902 Bytom, ul. Parkowa 2 (adres do korespondencji).

W piśmie prosimy powołać się na numer niniejszej sprawy.

Załączniki:

1. kopia wniosku o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego,
2. kopia mapy sytuacyjnej z nakładką ewidencyjną (1 komplet - 5 egz.).
3. kopia koncepcji przebudowy układu drogowego ulic: Łagiewnickiej i Świętochłowickiej.



Otrzymują:

1. adresat j/w;
2. Ewa Filipek, 41-902 Bytom, ul. Parkowa 2 (adres do korespondencji);
3. kopia a/a TW.

10.ogrzewanie.

11.forma architektoniczna budynku:

/tu należy opisać formę projektowanego obiektu: bryłę: prosta, rozczłonkowana; elewację frontową itp./

D. MEDIA I INFRASTRUKTURA TECHNICZNA

1.Szacunkowe zapotrzebowanie na media:

wodam³/miesiąc ścieki do odprowadzeniam³/miesiąc
gazm³/miesiąc energia elektrycznaKW ciepłoKW

2.Sposób odprowadzania lub oczyszczania ścieków:

3.Sposób odprowadzania lub unieszkodliwiania odpadów

4. Zamierzenie inwestycyjne objęte wnioskiem będzie generowało następujący ruch pojazdów:

sam.osobowe...../dobę; sam.dostawcze...../dobę;

Sam.cieżarowe...../dobę

5.Inne potrzeby w zakresie infrastruktury technicznej:

6.Dane charakteryzujące wpływ inwestycji na środowisko i jego wykorzystanie:

/wypełniamy w przypadku braku obowiązku przeprowadzenia postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko/

Dla przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, dla których - zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 24 września 2002 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz poszczególnych kryteriów związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięć do sporządzania raportu o oddziaływaniu na środowisko - obowiązek sporządzenia raportu dla planowanego przedsięwzięcia stwierdza w drodze postanowienia organ właściwy do wydania decyzji, obligatoryjnie należy uzupełnić o następujące informacje:

E. INFORMACJE O PLANOWANYM PRZEDSIĘWZIĘCIU MOGĄCYM ZNACZĄCO ODDZIAŁYWAĆ NA ŚRODOWISKO

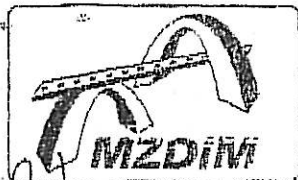
1. Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia :
2. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości lub obiektu budowlanego oraz dane o dotychczasowym sposobie ich wykorzystania i pokryciu szatą roślinną :
3. Rodzaj technologii :
4. Ewentualne warianty przedsięwzięcia :
5. Przewidywana ilość wykorzystywanych :
 - paliw
 - energii
 - wody
 - innych surowców oraz materiałów :
6. Rozwiązania chroniące środowisko :
7. Rodzaj i przewidywana ilość wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko :

Miejsce na opłatę
skarbową

2052906

/podpis inwestora lub pełnomocnika/

4311



Miejski Zarząd Dróg i Mostów

41-902 Bytom, ul. Smolenia 35

Regon 240186989

NIP 626-279-11-85

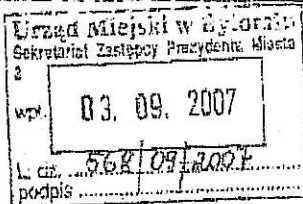
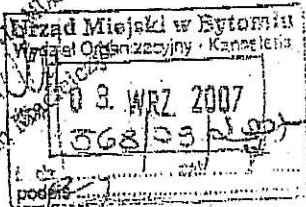
tel. 032-39-69-700

www.mzdim.bytom.pl; e-mail: mzdim@mzdim.bytom.pl

AR

AA, AN, PIN

DSTL/4235/2007



Bytom, dnia 03.09.2007

Zastępca Prezydenta Miasta Bytomia
mgr inż. Marian Maciejczyk
Urząd Miejski w Bytomiu
ul. Parkowa 2
41-902 Bytom

Dot.: wstępnego projektu budowlanego przebudowy ulic Łagiewnickiej i Świętochłowickiej
otrzymanego z Wydziału Realizacji Inwestycji i Remontów.

W związku z będącą na ukończeniu fazą projektową przebudowy ulic Łagiewnickiej i Świętochłowickiej, Miejski Zarząd Dróg i Mostów poczynił starania w celu wyjaśnienia funkcjonowania myjni samochodowej bezpośrednio przy ulicy Łagiewnickiej 11b.

Otóż obecne zagospodarowanie i sposób użytkowania myjni powoduje komplikacje dla poprowadzenia przy budynku myjni dwutorowej linii tramwajowej, zgodnie z koncepcją przebudowy tych ulic. Z Wydziału Architektury otrzymaliśmy pisemne potwierdzenie, że nie posiadają żadnej informacji co do wydania decyzji na zjazd z drogi do tej myjni lub też decyzji na zmianę użytkowania budynku, w którym myjnia się znajduje. Również MZDIM nie otrzymał do dnia dzisiejszego żadnej informacji na powyższy temat od Przedsiębiorstwa Wielobranżowego „Ekowór” z jakim Bytomskie Przedsiębiorstwo Komunalne podpisało umowę na dostawę wody do budynku Łagiewnicka 11b ani też od firmy B&G S. C. Grzegorz Pędracki, Bartłomiej Pędracki, mieszczącej się przy ulicy Łagiewnickiej 11b.

Dodatkowo pojazdy oczekujące na mycie jak i pojazdy manewrujące w celu wjechania na stanowiska do mycia zajmują część pasa drogowego ulicy Łagiewnickiej znajdującej się na działce gruntu o numerze 6365/633 będącej własnością skarbu Państwa w gospodarowaniu Prezydenta Miasta Bytomia (stwierdzono na podstawie obserwacji w terenie i pomiarowej w systemie informacji o terenie odległości pomiędzy budynkiem a granicą działki). Taki sposób korzystania z pobocza i chodnika powoduje pogorszenie stanu bezpieczeństwa na ulicy Łagiewnickiej.

MZDIM uważa, że wobec powyższych faktów należy podjąć decyzję o zaprojektowaniu dwutorowej linii tramwajowej, jak przewidziano w koncepcji przebudowy

Kontakt:

032-39-69-700 sekretariat; 032-39-69-720 księgowość; 032-39-69-730 kadry i płace
032-39-69-740 zamówienia publiczne; 032-39-69-701 dyspozytor; 032-39-69-750 inspektorzy nadzoru
032-39-69-730 dział techniczny; 032-39-69-705 fax

ulicy Łagiewnickiej, natomiast myjnia powinna zostać zlikwidowana lub skomunikowana poprzez zjazd z drogi uzgodniony z Zarządcą Drogi.

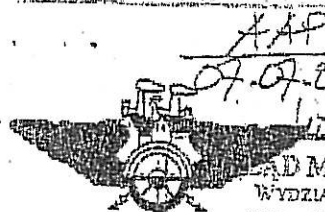
W załączeniu:
kopie pism w przedmiotowej sprawie.

Ba-

Do wiadomości:

Urząd Miejski w Bytomiu - Wydział Realizacji Inwestycji i Remontów, ul. Strzelców Bytomskich.

Kopia:
DTTII .a/a.



TRAMWAJE ŚLĄSKIE S.A.

40-042 Katowice, ul. Wita Stwosza 31

tel.: 0 (prefix) 32 251 27 87, fax: 0 (prefix) 32 251 00 96

www.tram-silesia.pl

NIP: 634-01-25-637 REGON: 270561663

WYDZIAŁ ARCHITEKTURY

Wpłacono 06. LIP. 2006

Sekretariat Zarządu
tel.: 0 (prefix) 32 251 27 87
fax: 0 (prefix) 32 251 00 96

Zakład Komunikacji
Tramwajowej nr 1
ul. Piastowska 29
42-500 Będzin
tel.: 0 (prefix) 32 267 40 16
fax: 0 (prefix) 32 267 73 12

Zakład Usług
Technicznych i Komunikacji
Tramwajowej nr 2
ul. Inwalidzka 5
41-506 Chorzów
tel.: 0 (prefix) 32 246 42 81
fax: 0 (prefix) 32 246 40 34

Zakład Komunikacji
Tramwajowej nr 3
ul. Drzewna 2
41-935 Bytom
tel.: 0 (prefix) 32 286 52 92
fax: 0 (prefix) 32 289 13 87

Zakład Komunikacji
Tramwajowej nr 4
ul. Chorzowska 150
44-100 Gliwice
tel.: 0 (prefix) 32 270 43 11
fax: 0 (prefix) 32 270 37 02

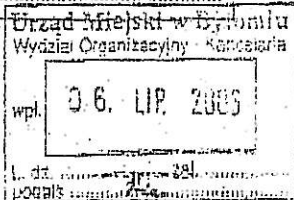
Zakład Komunikacji
Tramwajowej nr 5
ul. 1-go Maja 152
40-237 Katowice
tel.: 0 (prefix) 32 256 36 61
fax: 0 (prefix) 32 255 57 46

Centralna Dyspozytornia
tel.: 0 (prefix) 32 251 90 39
fax: 0 (prefix) 32 257 96 00

ING Bank Śląski S.A.
o/Katowice
08105012141000000700013792

Bank Przemysłowo-Handlowy
PBK S.A. o/Gliwice
07106000769000320000754007

Tramwaje Śląskie
Spółka Akcyjna
z siedzibą w Katowicach
wpisana do
Krajowego Rejestru Sądowego
przez Sąd Rejonowy
w Katowicach
Wydział Gospodarczy
pod nr KRS 0000145278,
o kapitale akcyjnym
wynoszącym 95.000.000 PLN.



URZĄD MIEJSKI W BYTOMIU WYDZIAŁ ARCHITEKTURY

ul. Parkowa 2

41-902 BYTOM

Katowice, dnia 27.06.2006r

L.dz. DT / TTI / 385 / 2006

Doręczy: inwestycji pn.: "przebudowa ulicy Łagiewnickiej
(Świętochłowickiej) wraz z ustaleniem zasad podziału".

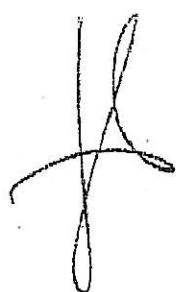
W odpowiedzi na pismo AAP.73310-11/06 z dnia 12.06.2006r. informuję,
że Tramwaje Śląskie S.A. przychylają się do zaproponowanego przełożenia oraz
wydzielenia torowiska w ramach przedstawionej inwestycji.

Jednocześnie informuję, że inwestycja w części dotyczącej linii tramwajowej
powinna zakładać:

1. Pełne dwutorowe odgałęzienie w kierunku ul. Zabrzeżskiej na Zamłyniu.
2. Torowisko wydzielone w technologii przekłogicznej. Rozstaw osi toru umożliwiający ustawienie słupów trakcyjnych w międzytorzu.
3. Przejazdy w technologii szyny pływającej.
4. Słup trakcyjny - wielokrotny (linia nośna L95 + przewód jezdy DJp100) na wysięgnikach z tworzywa i osprzęcie nierdzewnym.
5. Trakcja na odcinkach prostych na konstrukcjach wsporczych w międzytorzu.
6. Trakcja na łukach i w węzłach na słupach na zawieszonych torowiskach.
7. Skrzyżowania torowiska z ulicami zabezpieczone sygnalizacją z priorytetem dla komunikacji tramwajowej.
8. Perony przystankowe na odcinkach prostych o spadkach poniżej 2‰.
9. Przystanki należy lokalizować i wykonać zgodnie z "Wytycznymi do projektowania tramwaju szybkiego"

10. Na odcinku Łąglewniki Targowisko – przystanek dla linii 17-tej przewidzieć na odcinku prostym, dwutorowym przy posesji nr 23, umożliwiając przesiadania pasażerów linii 7 i 17.
11. Rozgałęzienie linii 7 i 17 wykonać dwutorowo, umożliwiając manewrowanie tramwajem w przypadku zakłóceń w komunikacji.

Proponowane zmiany lub inne rozwiązania należy ponownie uzgodnić z Tramwajami Śląskimi S.A.



PREZES ZARZĄDU
Dyrektor Zarządu

Jerzy J. Kowalski

Bytom, dnia 10.08.2007.

Notatka w sprawie projektu budowlanego przebudowy ulic Łagiewnickiej
i Świętochłowickiej

Obecni:

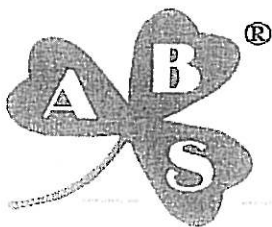
1. Barbar Górecka – „ABS Ochrona Środowiska”,
2. Daniel Chabrowski - „ABS Ochrona Środowiska”,
3. Anna Znamierowska - „ABS Ochrona Środowiska”,
4. Marek Jarosz – Dyrektor MZDiM Bytom,
5. Józef Butrym – Z-ca Dyrektora MZDiM Bytom,
6. Andrzej Prochotta – MZDiM Bytom

Ustalenia:

1. lokalizacja toru tramwajowego przy budynku myjni (Łagiewnicka 11b) na dzień dzisiejszy pozostaje zgodnie z zaproponowanym rozwiązaniem – sprawa nadal podlega wyjaśnieniu,
2. w ramach przewidzianych dodatkowych prac należy:
 - skrzyżowanie ulic Łagiewnicka – Świętochłowicka – Krzyżowa – w ramach decyzji lokalizacyjnej zaprojektować zgodnie z koncepcją Zakładu Inżynierii Ruchu łącznie z docelowym przebiegiem linii tramwajowej; zakres przebudowy skrzyżowania znajdujący się poza wydaną decyzją lokalizacyjną + budowa sygnalizacji świetlnej powinien zostać wykonany w odrębnym opracowaniu projektowym,
 - skrzyżowanie ulic Świętochłowicka – Fabryczna – Ludowa – projekt sygnalizacji świetlnej powinien zostać ujęty w osobnym opracowaniu projektowym.

Na tym notatkę zakończono i podpisano.

1. *Barbara Górecka*
2. *Daniel Chabrowski*
3. *Anna Znamierowska*
4. *Marek Jarosz*
5. *Józef Butrym*
6. *Andrzej Prochotta*



FIRMA
"ABS - OCHRONA ŚRODOWISKA"
SPÓŁKA Z O.O.

40-169 Katowice, ul. Wierzbowa 14, tel. fax. 258 90 15 kom. 0605243370

e-mail: firma abs@neostada.pl abs_os@poczta.onet.pl www.republika.pl/abs_os

L.dzF/ABS/-409/07

Katowice, dnia 4-10-2007r.

Tramwaje Śląskie S.A
41-506 Chorzów ul. Inwalidzka 5

Dotyczy Uzgodnienia projektu budowlanego na:

Podbudowę układu drogowego ulicy Łagiewnickiej i Świętochłowickiej w Bytomiu.
„Przebudowa torów tramwajowych od km 0,00 ÷ km 1,300 Inwestor: Gmina Bytom Parkowa 2, 41-902 Bytom”.

Pismo Tramwajów Śląskich S. A. L dz. DT / TTU / 30019 /07 z dnia 5 09 2007 .

Zwracamy się z uprzejmą prośbą o uzgodnienie przebudowy torowiska tramwajowego na w/w odcinku zgodnie z projektem budowlanym. Przebudowa układu drogowego wymusza zmianę trasy linii tramwajowej polegającą na przełożeniu jej na stronę zachodnią. Proponowana przebudowa torowiska tramwajowego pozwala na likwidację istniejących skrzyżowań

ul. Łagiewnickiej w rejonie ul. Bernardyńskiej oraz w rejonie przekroju nr.25 (km 1,07).

Zaprojektowano położenie torów tramwajowych:

- Odcinek od km 0,00 ÷ 1.100 dwutorowo (rozstaw torów osiowy 2,90m),
- Odcinek od km 1,100 + 1.300 / dwutorowo (rozstaw torów 3,80 m /

Zrezygnowano z odcinka jednotorowego / mijanki / ale wymagać to będzie wyburzenia myjni samochodów osobowych, skupu surowców wtórnych lub zmiany dojazdu do w/w obiektów .

Podyktowane jest to bezpieczeństwem prowadzenia ruchu tramwajowego. Na odcinku tym w projekcie przewidziano ustawienie bariery SP 6 uniemożliwiającej wjazd do w/w obiektów. Przebudowane tory tramwajowe spełniają warunki techniczne tramwaju szybkiego .

Załączniki :

Plan sytuacyjny skala 1:500 rys nr. 1
Plan sytuacyjny skala 1:500 rys nr 2
Profil podłużny skala 1:1000 / 100 rys nr. 3

Z poważaniem:
Firma
"ABS - OCHRONA ŚRODOWISKA"
SPÓŁKA Z O.O.
PIEŁĘB ZAKŁADU
Inż. Barbara Górecka