



FIRMA
ABS - OCHRONA ŚRODOWISKA
SPÓŁKA Z O.O.

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

e-mail: firma.abs@neostrada.pl

www.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 1.300 – do km 1,891 / ul. Krzyżowa /					Kod CPV: 45200000-9
Numery ewidencyjne działek	Wykaz działek wg załącznika nr 1					
Spis zawartości opracowania	Strona nr 3					
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		

4.
EGZ. NR.....

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 1.300 do km 1.891 / UL. KRZYŻOWA /**
opracowany na podstawie umowy: **AKN 342 – 3/2006 z dnia 14.11.2006 r.**

sporządzony został zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.

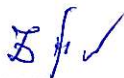
Katowice, wrzesień 2007r.

Projektant

inż. Zbigniew Herisz
uprawnienia budowlane do
projektowania

Nr 948/92/UW Katowice

SLK/BD/4785/01
(nr członkowski izby samorządu
zawodowego)



(podpis)

Sprawdzający

inż. Andrzej Rak
uprawnienia budowlane do
projektowania

Nr 561/92/UW Katowice

SLK/BD/4786/01
(nr członkowski izby samorządu
zawodowego)



(podpis)

15 grudnia 2
Katowice, dnia199....r

Nr ewid. 948/92

STWIERDZENIE PRZYGOTOWANIA ZAWODOWEGO
DO PEŁNIENIA SAMODZIELNYCH FUNKCJI TECHNICZNYCH W BUDOWNICTWIE

Na podstawie § 4 ust.2, § 5 ust.1 pkt 1, § 6, § 7
i § 13 ust.1 pkt. 3 lit. a rozporządzenia Ministra Gospodarki Tereno-
wej i Ochrony Środowiska z dnia 20 lutego 1975r w sprawie samo-
dzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz.U.Nr 8, poz.46
z późn.zm.(Dz.U.Nr 69)91 poz.299) stwierdza się, że:

Obywatel ZBIGNIEW H E R I S Z

..... inżynier budownictwa lądowego

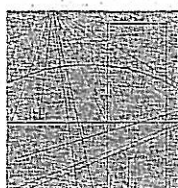
urodzony dnia 23 sierpnia 1947r. w Katowicach
posiada przygotowanie zawodowe upoważniające do wykonywania sa-
modzielnej funkcji projektanta oraz kierownika budowy i robót

.....
w specjalności konstrukcyjno-inżynierskiej w zakresie linii,
węzłów i stacji kolejowych, /
.....

Obywatel ZBIGNIEW H E R I S Z jest upoważniony do :

- 1/ sporządzania projektów budowli linii, węzłów i stacji kolejowych,
peronów, ramp oraz typowych przepustów i mostów,
- 2/ kierowania, nadzorowania i kontrolowania budowy i robót, kierowania
i kontrolowania konstrukcyjnych elementów budowlanych oraz oceniani
i badania stanu technicznego w zakresie budowli linii, węzłów i stac
kolejowych, peronów, ramp oraz typowych przepustów i mostów.





Ś L Ą S K A
O K R Ę G O W A
I Z B A
I N Ż Y N I E R Ó W
B U D O W N I C T W A

Katowice, 18 grudzień 2006 r.

Pan/Pani Zbigniew Herisz

ul. Korczaka 88/1

40-338 Katowice

ZAŚWIADCZENIE

Pan/Pani Herisz Zbigniew

jest członkiem Śląskiej Okręgowej Izby Inżynierów

Budownictwa o numerze ewidencyjnym SLK/BD/4785/01

i posiada wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności
cywilnej.

Niniejsze zaświadczenie jest ważne do dnia 31.12.2007 r.

PRZEWODNICZĄCY RADY
ŚLĄSKIEJ OKRĘGOWEJ IZBY INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA

mgr inż. Stefan Czarniecki

12 sierpnia
Katowice, dnia1992....r

Nr ewid. 561/92

STWIERDZENIE PRZYGOTOWANIA ZAWODOWEGO
DO PEŁNIENIA SAMODZIELNYCH FUNKCJI TECHNICZNYCH W BUDOWNICTWIE

Na podstawie § 4 ust.2, § 5 ust.1 pkt 1, § 6 ust.1, § 7
i § 13 ust.1 pkt 3 ^a lit rozporządzenia Ministra Gospodarki Tereno-
wej i Ochrony Środowiska z dnia 20 lutego 1975r w sprawie samo-
dzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz.U.Nr 8, poz.46
z późn.zm.(Dz.U.Nr 69)91 poz.299) stwierdza się, że:

Obywatel ANDRZEJ R A K

..... inżynier budownictwa lądowego

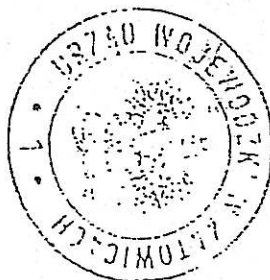
urodzony dnia 19 listopada 1947 r. w Zabkowicach

posiada przygotowanie zawodowe upoważniające do wykonywania sa-
modzielnej funkcji ... projektanta oraz kierownika budowy i robót

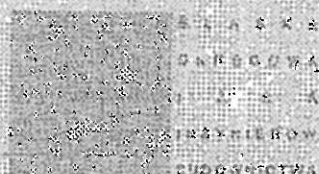
.....
w specjalności konstrukcyjno-inżynierskiej w zakresie linii, węzłów
i stacji kolejowych
.....

Obywatel ANDRZEJ R A K jest upoważniony do :

- 1/ sporządzania projektów budowli linii, węzłów i stacji kolejowych, peronów, ramp oraz typowych przepustów i mostów,
- 2/ kierowania, nadzorowania i kontrolowania budowy i robót, kierowania i kontrolowania konstrukcyjnych elementów budowlanych oraz oceniania i badania stanu technicznego w zakresie budowli linii, węzłów i stacji kolejowych, peronów, ramp oraz typowych przepustów i mostów.



złp. WOJEWODY
Arch. Z. Krawiec
Dyrektor Wydziału Architektury
i Krajobrazu



Katowice, 18 grudnia 2006 r.

Pan/Pani Andrzej Rak

ul. Pawia 4/60

41-209 Sosnowiec

ZASWIADCZENIE

Pan/Pani Rak Andrzej

jest członkiem Śląskiej Okręgowej Izby Inżynierów

Budownictwa o numerze ewidencyjnym SLKIBD/4786/01

i posiada wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności
cywilnej.

Niniejsze zaświadczenie jest ważne do dnia 31.12.2007 r.


Przewodniczący Rady
Andrzej Rak

Wzrost: 170 cm, Ciężar ciała: 75 kg, Data urodzenia: 19.04.1962, Miejsce urodzenia: Katowice

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
	Profil podłużny w skali 1:100 / 1000	2
	Przekrój normalny podkłady żelbetowe skala 1: 20 (rozstaw torów 2,90m)	3
	Przekrój normalny podkłady żelbetowe skala 1:20 (rozstaw torów 3,90 m)	4
	Przekrój normalny podkłady żelbetowe, perony (rozstaw torów 2,90 m)	5
	Przekrój normalny podkłady żelbetowe, perony (rozstaw torów 3,90 m)	6
	Przekrój normalny (pływająca szyna, dwa tory w przejeździe w skali 1:20 (rozstaw torów 2,90 m)	7
	Przekrój normalny (pływająca szyna, dwa tory w przejeździe) w skali 1:20 (rozstaw torów 3,90 m)	8
	Przekroje poprzeczne skala 1: 100	9
	Szczegół włączenia drenu francuskiego do studzienki kanalizacyjnej	10

Załącznik 1

Działki :

Obręb : Łagiewniki

760 /10 ; 809 /23 ; 1038 /23 ; 763 / 23 ; 1040 / 23 N; 1041 / 23 ;776 /26 ; 765 / 23 ;
838 / 23 ; 777 / 26 ; 758 /10 ;759 / 10 ; 771 / 23 ; 769 / 23 ;773/ 23; 774 / 23 .

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 – ŚWIĘTOCHŁOWICE, ŚWIĘTOCHŁOWICE - 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	12
9.	ODWODNIENIE UKŁADU TOROWEGO	14
10.	ZABUDOWA PRZYRZĄDÓW WYRÓWNAWCZYCH	14
11.	OGRANICZENIE WPŁYWU PRĄDÓW BŁĄDZĄCYCH	14
12.	BEZPIECZEŃSTWO WYKONANIA ROBÓT	14
13.	PROJEKTOWANA GRANICA INWESTYCJI	15
14.	BRANŻE WSPÓŁPRACUJĄCE	15
15.	OCHRONA ŚRODOWISKA	15
16.	UWAGI KOŃCOWE	15
17.	WYKAZ NORM I PRZEPISÓW	15
18.	ZAŁĄCZNIKI	16
19.	ZAKRES ROBÓT PODSTAWOWYCH	16

- 1. NAZWA ZAMIERZENIA INWESTYCYJNEGO**
Przebudowa układu drogowego ul. Łagiewnickiej i ul. Świętochłowickiej w Bytomiu.
„Przebudowa torów tramwajowych od km 1,300 – km 1,891
- 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 1,300 do kilometra 1,891 (kilometracji roboczej).
Projektowana przebudowa torowiska pozwala na poszerzenie istniejącej ul. Łagiewnickiej i Świętochłowickiej oraz pełną jej modernizację .
- 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 równoległe do ul. Łagiewnickiej na odcinku od km 1.300 - km 1.891.

W kilometrze 1. 318 nad torami znajduje się wiadukt drogowy.

Tory tramwajowe krzyżują ponadto ul. Szyby Rycerskie w km 1,574, oraz ul. Spacerową w km 1,823. Przy torach zlokalizowane są dwa przystanki tramwajowe:

W km 1,300 dwa zewnętrzne perony z płyt typu EPT

W km 1.750 (dwa zewnętrzne perony z płyt typu EPT (perony przesunięte względem siebie. Dojście do peronów odbywa się przez jezdnie.

Rozstaw torów istniejących jest zmienny i waha się w przedziale 3,90 – 2,90m

Rozstaw torów 3,90m jest na odcinku od km 1.300 - km 1650 dalej 2,90m

Na odcinku od ul. Krzyżowej do ul. Szyby Rycerskie jest jedno torow.

Przejście z dwóch torów istniejących w jeden wykonane jest rozjazdami tramwajowymi KT – 201 o skosie 1:6 (mijanka).

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

Skrzyżowania toru z drogami zabudowane są płytami drogowymi

tramwajowymi typu „EPT”.. W trach na przecięciu z dawną bocznica kolejową pozostało skrzyżowanie tramwajowo kolejowe które wymaga rozbiórki.

6.2. Istniejące pochylenia

Tor nr 1 (Świętochłowice – Bytom) oraz tor nr. 2 (Bytom - Świętochłowice),
Od km 1,300 - km 1,891

3,77‰; 2,35‰; 0,00‰; 15,99‰; 24,43‰; 34,49‰; 35,11‰; 34,70‰; 32,12‰;
31,76‰; 36,77‰; 39,08‰; 32,34 ‰; 42,13 ‰, 30,98 ‰, 35,88‰, 31,11 ‰,
27,37‰, 15,33 ‰, 13,54‰, 13,85 ‰, 17,87‰, 20,51‰, 26,77‰, 27,26 ‰,
25,16‰

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 26 , 27 , 28 , 29 .

Wodę gruntową stwierdzono w otworach o numerach:

nr 26 głębokość zwierciadła wody 1,4m

nr 27 głębokość zwierciadła wody 2,0m / sączenie /

nr 29 głębokość zwierciadła wody 2,1m

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

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

Nasypy zbudowane są materiałów niespoistych, niewysadzinowych (mieszanina 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 1.300 – km 1.891

Przełożona linia tramwajowa będzie dwutorowa o rozstawie osiowym torów wynoszącym **3,90 m** / od km. 1300 do 1,672 i od km 1.672 do km 1.891 **2.90m** od km. 1.672 do km 1.891. Dalej istniejąca linia 2,90 m.

Podyktowane to jest zapewnieniem bezpiecznego prowadzenia ruchu tramwajowego.

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=305m (W1); R=300m (W3); R=150m (W5);
R=155m (W7); R=150m (W8);

Tor relacji Bytom - Świętochłowice:

R=300m (W2); R=305 (W4); R=1000m (W6); R=1005m (W9);
R=155m (W10); R=150m (W11). R= 155m (W 12)

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

7.3. Profil podłużny przebudowywanych torów

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

Projektowane pochylenia są następujące:

4,46‰	na długości	44,82m
2,35‰	na długości	25,58m
7,05‰	na długości	75,20m
29,27‰	na długości	68,34m
33,01‰	na długości	114,80m
37,95‰	na długości	60,35m
40,31‰	na długości	66,73m
16,46‰	na długości	116,25m
24,99‰	na długości	44,81m

Załomy profilu podłużnego wyokraglono łukami pionowymi o promieniu R=2000m , 2500m, 3000m.

7.4. Dokumentacja zdjęciowa



Fot. nr 1. Tory w skrzyżowaniu ul Krzyżowej z Świętochłowicą



Fot. nr 2. Przystanek przy ul Krzyżowej (Bytom – Katowice)



Fot. Nr 3. Przystanek przy ul. Krzyżowej (Katowice – Bytom)



Fot. nr 4. Tory w kierunku Bytomia od ul. Krzyżowej.



Fot. nr 5. Przystanek przed wiaduktem w km 1,300.



Fot. nr 6. Tor od przystanku w kierunku Świętochłowic .

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 tor na podkładach żelbetowych - rozstaw osiowy torów **2,90 m** (rys. nr 3)
- b) Przekrój normalny tor na podkładach żelbetowych - rozstaw torów osiowy **3,90m** (rys. nr 4)
- c) Przekrój normalny tor na podkładach żelbetowych z peronem lewym i prawym. / rozstaw torów 2,90 m. (rys. nr 5)
- d) Przekrój normalny tor na podkładach żelbetowych z peronem lewym i prawym / rozstaw torów 3,90m (rys. nr 6)
- e) Przekrój normalny na płycie „Edilon” z szyną pływającą w obrębie skrzyżowań – przejazd dwa tory rozstaw 2,90m (rys. nr 7);
- f) Przekrój normalny na płycie „Edilon” z szyną pływającą w obrębie skrzyżowań – przejazd przez dwa tory rozstaw 3,90 m (rys. nr 8).

Przekrój normalny rys. nr 3

tory o rozstawie 2.90m na podkładach żelbetowych :

km 1,672 – 1,766

km 1,802 - 1,816

km 1,829 – 1,854

szyna Ri60N

podkład żelbetowy PS-83 z mocowaniem sprężystym SB-4

warstwa kłińca 20/31,5 grub. 110mm / podbicie toru i wypełnienie przestrzeni poza podkładami do elementu oporowego oklejonego matą wygłuszającą

warstwa górna podbudowa z kłińca 20/31.5 grub. 100mm po uwalowaniu mechanicznym

warstwa podbudowy tłuczniowej 31.5/63mm w otulinie z geotekstyli i geosiatki grub. 200mm

warstwa odsączająca grub. min 100mm w otulinie z geotekstyli np. F-4M
tor ograniczony elementem typu L i krawężnikiem betonowym o wymiarach 300mm x 150mm

Przekrój normalny rys. nr 4

tory o rozstawie 3.90m na podkładach żelbetowych :

km 1,300 – 1,380

km 1,420 - 1,567

km 1,582 - 1,672

szyny Ri60N

podkłady żelbetowe PS-83 z mocowaniem sprężystym SB-4

wypełnienie przestrzeni poza podkładami do elementu oklejonego matą wygłuszającą

warstwa wyrównawcza z kłińca 20/31,5 grub. 110mm / podbicie i warstwa górna podbudowa z kłińca 20/31.5 grub. 100mm;

- ✓ wykonanie warstwy dolnej z tłucznia grub. 31.5/63mm w otulinie geotekstylu i geosiatki grub. 200mm;
- ✓ wykonanie warstwy odsączającej z piasku lub pospółki w geotekstylu np. F-4M.

Przekrój normalny rys. nr.5

Tory o rozstawie 2,90m z peronami (km 1,766 – 1,802)

Nawierzchnia torów z szyn Ri60N na podkładach strunobetonowych jak w przekroju nr 3 z wyjątkiem ograniczenia torowiska elementami porowymi typu L 600x400x70mm. Element oporowy oklejony matą wibroizolacyjną. Peron od strony jezdni ul Łagiewnickiej zaprojektowano szerokości 2,50 m natomiast po drugiej stronie peron szerokości 3,50 m.

Długość peronów przyjęto 35,00m. Wysokość peronów $h = 150\text{mm}$ nad główką szyny.

Nawierzchnię peronów należy wykonać z kostki „Behaton”.

Od strony toru 0,50m (kolor czerwony) pozostałą część kolor szary. Kostkę należy ułożyć na podsypce cementowo piaskowej 1: 8 grub. 8cm.

Dopuszcza się inne materiały stosowane pod kostkę betonową. Pod częścią podsypki należy wykonać podbudowę z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie grubości 150mm. Na krawędzi peronu od strony skarpy należy wykonać zabezpieczenie np. barierą Sp 6 na całej długości.

Przekrój normalny rys. nr 6 .

Zakres przekroju km 1,380 – 1,420 .

Tory o rozstawie 3,90 m z peronami jak wyżej. Długość peronów przyjęto 39,00m. Wysokość peronu 150mm nad główką szyny. Nawierzchnia peronu jak w przekroju nr 5 .

Przekrój normalny rys. nr7

(tory o rozstawie 2.90m na żelbetowej płycie „Edilon” przejazdowej z szyną pływającą (dwa tory w obrębie przejazdu tramwajowego);
km 1,816 – 1,829

- ✓ 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 geotekstylu i geosiatce grub. warstwy 200mm;
- ✓ wykonanie warstwy filtracyjnej z piasku lub pospółki w geotekstylu np. F-4M;
- ✓ między płytami „Edilon” oraz za płytą wykonana będzie nawierzchnia drogowa 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.

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 rys nr 8

(tory o rozstawie 3,90 m) na żelbetowej płycie „Edilon” przejazdowej z szyną pływającą (dwa tory w obrębie przejazdu tramwajowego.)

km 1,567 – 1,582

Przekrój torowiska jak wyżej lecz dla rozstawu między osiami torów 3,90 m.

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 geotekstyliu.

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

W projekcie przewidziano zabudowę skrzynek odwadniających z których woda odprowadzona będzie do kanalizacji drogowej rurą / zbieracz 110 mm PVC –U SN8 // 1.344, km 1,590 /

10. ZABUDOWA PRZYRZĄDÓW WYRÓWNAWCZYCH

W projekcie budowlanym przewidziano zabudowę przyrządów wyrównawczych po 2 kpl. w każdym torze (km 1,370 i 1,649).

11. OGRANICZENIE WPLYWU 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 międzytokowe 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 robieranego 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 4, stanowiącej załącznik przed częścią opisową (zał. nr 1)

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 po wcześniejszym przebrojeniu terenu dla linii tramwajowej i wykonaniu robót drogowych.

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

Przebudowa torowiska w płycie „Edilon” wykonana będzie w obrębie skrzyżowań z drogami.

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-92/H-93440 Szyny tramwajowe z rowkiem.
- 10) PN-67/S-04001 Drogi samochodowe. Metody badań mas mineralno-bitumicznych.
- 11) BN-74/8934-06 Drogi samochodowe. Nawierzchnie z mas bitumicznych otaczanych na gorąco.
- 12) PN-S-96022/1974 (PN-74/S/96022) Drogi samochodowe i lotniskowe. Nawierzchnia z betonu asfaltowego.
- 13) PN-B-11114/1996 Kruszywa mineralne. Kruszywa do nawierzchni kolejowych i drogowych.
- 14) Płyty „EDILON” Świadectwo dopuszczenia CNTTK.

18. 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

19. ZAKRES ROBÓT PODSTAWOWYCH

Rozbiórka torów	1100 mb
Rozbiórka rozjazdów KT-201	2kpl.
Rozbiórka skrzyżowania toru tramwajowego z kolejowym	2pl.
Rozbiórka peronów z płyt betonowych	240m ²
Rozebranie przejazdów z płyt EPT	60m ²
Korytowanie / wykop /	3250m ³
Uzupełnienie skarp / nasyp – z gruntu przepuszczalnego /	970m ³
Ułożenie toru na podkładach strunobetonowych	1150 mb
Zabudowa przejazdów w „Edilonie”	60 mb
Wykonanie peronów	500m ²
Zabudowa bariery Sp6	150mb
Zabudowa przyrządów wyrównawczych	4kpl.
Zabudowa skrzynek odwadniających	4kpl
Wykonanie drenu francuskiego	600mb

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:

Obreb: 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.

Obreb: 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.

Obreb: ZAMŁYNIE (m. Bytom):

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

Obreb: SZOMBIERKI (m. Bytom):

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

Obreb: 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;

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 tut. 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 zarzuwanego odcinka rzeki Bytomki i określić jego stan techniczny;
 - w przypadku wykonywania inwestycji nad zarzuwanym 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 odgańlenie w kierunku ul. Zabrzeńskiej na Żamłyniu,

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.

URZĄD MIEJSKI W BYTOMIU

Wydział Gospodarki Komunalnej i Inwestycji

Referat Inwestycji i Nadzoru

ul. Parkowa 2

Za zgodność z oryginałem

Bytom, dnia 8.11.2006r.

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 BUDOWLANÝCH 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.

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. Pismem zawiadomieniem o wszczęciu postępowania w sprawie został powiadomiony wnioskodawca, wszyscy właściciele oraz użytkownicy wieczystości nieruchomości, przez które przebiega inwestycja, ustaleni na podstawie ewidencji gruntów.

W dniu 26.06.2006 r. otrzymano opinię Wydziału Geodezji i Gospodarki Nieruchomościami tuż. 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. przekazało 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

Za zgodność z oryginałem
Bytom, dnia 8.11.2006 r.



Zaś. nr 3

URZĄD MIEJSKI W BYTOMIU
UL. PARKOWA 2
41-902 BYTOM
www.um.bytom.plWYDZIAŁ ARCHITEKTURY
Tel. (032) 28-36-207; 28-36-262
Tel./fax (032) 28-15-906Tramwaje Śląskie S.A.
KANCELARIA

Wpł. Wysł. 2006-06-21

L.dz. 3262
Skierowano do MD DT

PREZYDENT MIASTA BYTOMIA

ul. Parkowa 2
41-902 Bytom
AAP.73310-11/06

Bytom, dn. 12.06.2006 r.

Tramwaje Śląskie S.A.

40-042 Katowice, ul. Wita Stwosza 31

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).

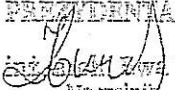
Wnioskodawcą jest:

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.

zup. PREZYDENTA MIASTA
2
mgr inż.  Andrzej Kowalik
Naczelnik
Wydziału Architektury

Otrzymują:

1. adresat i/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...../dobe; sam.dostawcze...../dobe;

Sam.cieżarowe...../dobe

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 ODDDZIAŁYWAĆ 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

2.05.2006

/podpis inwestora lub pełnomocnika/

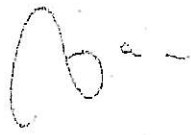
4364

Za zgodność z oryginałem

Bytom, dn. 12.06.2006 r.

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

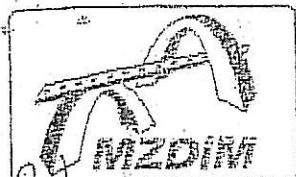
W załączeniu
kopie pism w przedmiotowej sprawie.



Do wiadomości:

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

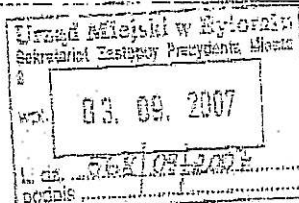
Kopia:
DTTII.a/a.



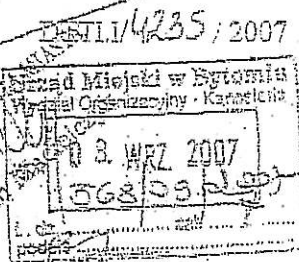
Miejski Zarząd Dróg i Mostów

41-902 Bytom, ul. Smoleńca 35
Regon 240136989 NIP 626-279-11-35
tel. 032-39-69-700

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



Bytom, dnia 03.09.2007



Zastępca Prezydenta Miasta Bytomia
mgr inż. Mariusz 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 „Ekowit” 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, mieszczących się przy ulicy Łagiewnickiej 11b.

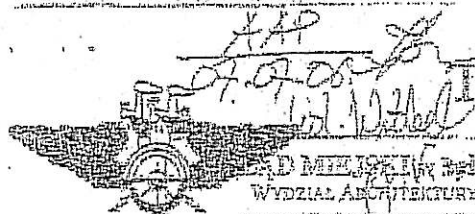
Dodatkowo pojazdy oczekujące na mycie jak i pojazdy manewrujące w celu wjechania na stanowiska do mycia zajmują część pasa drogowego ulicy Łagiewnickiej znajdującej się na działce gruntu o numerze 6365/633 będącej własnością Skarbu Państwa w gospodarowaniu Prezydenta Miasta Bytomia (stwierdzone na podstawie 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.

Przebiegów:

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

Za nr 5

**TRAMWAJE ŚLĄSKIE S.A.**

40-042 Katowice, ul. Wilek Siwosza 31

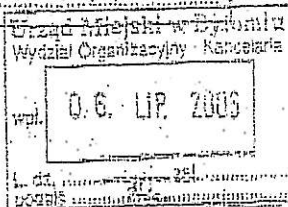
tel.: 0 (prefix) 32 251 27 87, fax: 0 (prefix) 32 251 00 96

www.tram-silesia.pl

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

Wpłynęło 06. LIP 2006

Katowice, dnia 27.06.2006r

Sekretariat Terenów
tel.: 0 (prefix) 32 251 27 87
fax: 0 (prefix) 32 251 00 96Zakład Komunikacji
Tramwajowej nr 1
ul. Piastowska 29
43-500 Będzin
tel.: 0 (prefix) 32 267 40 16
fax: 0 (prefix) 32 267 73 22Zakład 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 34Zakład Komunikacji
Tramwajowej nr 3
ul. Drzewna 2
41-935 Bytom
tel.: 0 (prefix) 32 286 52 93
fax: 0 (prefix) 32 289 13 87Zakład Komunikacji
Tramwajowej nr 4
ul. Chorzowska 150
44-100 Gliwice
tel.: 0 (prefix) 32 270 43 11
fax: 0 (prefix) 32 270 37 02Zakład Komunikacji
Tramwajowej nr 5
ul. 1-go Maja 152
40-237 Katowice
tel.: 0 (prefix) 32 256 36 61
fax: 0 (prefix) 32 256 57 46Centralna Dyspozytornia
tel.: 0 (prefix) 32 251 90 39
fax: 0 (prefix) 32 257 95 00ING Bank Śląski S.A.
o/Katowice
98 105012141000000700013787Bank Przemysłowo-Handlowy
PBG S.A. o/Gliwice
97106003760000032000754007Tramwaje 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

L.dz. DT / TTI / 325 / 2006

Dotyczy: inwestycji pn.: "przebudowa ulicy Łagiewnickiej
i 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 odgańczenie w kierunku ul. Zabrzeńskiej na Zamłyniu.
2. Torowisko wydzielone w technologii proekologicznej. Rozstaw osi toru umożliwiający ustawienie słupów trakcyjnych w międzytorzu.
3. Przejazdy w technologii szyny pływającej.
4. Słup trakcyjny - wielokrotny (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. Skrzyżowania 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"

10. Na odcinku Łęgliwniki Targowisko – przystanek dla linii 17-taj przewidzieć na odcinku prostym, dwutorowym przy posesji nr 23, umożliwiając przesiedlenie 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.

PREZESŁANIE
Dyrektor Maczajny

Jaroslav Zarkowski

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