

Tramwaje Śląskie S.A.
KANCELARIA
Wpł./Wysł 2016-01-01
L.dz. 1562
Skierowano do DW

DI/492/04.04.16

ul. Parkowa 2
41-902 Bytom

ZEC.6220.87.2015

Bytom, dnia 29 marca 2016 r.

DECYZJA

Działając na podstawie art. 104 §1, §2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jedn.: Dz. U. z 2016 r. poz. 23) oraz art. 39 ust. 1, 2 i 5 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (tekst jedn.: Dz. U. z 2015 r. poz. 1515, z późn. zm.), w związku z art. 71 ust. 1, ust. 2 pkt 2, art. 73 ust. 1, art. 75 ust. 1 pkt 4 oraz ust. 4, art. 84 i art. 85 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jedn.: Dz. U. z 2016 r., poz. 353) - zwanej dalej *ustawą oos*, § 3 ust. 1 pkt 61 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 71),

- po rozpatrzeniu wniosku Pani Renaty Sawickiej-Nowak, Progrek Sp. z o.o., ul. Dekarzy 7C, 30-414 Kraków, posiadającej pełnomocnictwo inwestora: Tramwaje Śląskie S.A., ul. Inwalidzka 5, 41-506 Chorzów, z dnia 9 października 2015 r. (data wpływu: 16 października 2016 r.) w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa obiektu mostowego nad potokiem Julka w Zabrze”, realizowanego na obszarze wydzielonego torowiska tramwajowego na pograniczu miasta Zabrze, na północ od ul. Bytomskiej oraz miasta Bytom, po północnej stronie ul. Stara Cynkownia i ul. Konstytucji, uzupełnionego w zakresie braków formalnych w dniu 23 października 2015 r.,
- po zasięgnięciu opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach

o r z e k a m

realizację przedsięwzięcia i stwierdzam brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, dla planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko pn.:

„Przebudowa obiektu mostowego nad potokiem Julka w Zabrze”

1. Rodzaj i skala przedsięwzięcia:

Planowane przedsięwzięcie, zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 61 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 71) kwalifikuje się do rodzaju przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, jako:

- *linie tramwajowe, koleje napowietrzne lub podziemne, w tym metro, kolejki linowe lub linie szczególnego charakteru, wraz z towarzyszącą im infrastrukturą, używane głównie do przewozu pasażerów.*

Planowane przedsięwzięcie to inwestycja lokalna, położona na terenie miasta Bytom i częściowo na terenie miasta Zabrze, obejmująca: przebudowę torowiska tramwajowego na długości ok. 772 m toru pojedynczego wraz z przebudową odwodnienia, sieci trakcyjnej i obiektu mostowego tramwajowego. Przebudowywany odcinek torowiska tramwajowego znajduje się w sąsiedztwie z nieuporządkowaną zielenią. Głównym celem przedmiotowej inwestycji jest poprawa warunków komunikacyjnych dla pojazdów tramwajowych. Wobec powyższego, realizacja przedmiotowej inwestycji przyczyni się do podniesienia parametrów technicznych i eksploatacyjnych torowiska, zwiększy komfort jazdy, poprawi bezpieczeństwo ruchu.

2. Miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Inwestycja zlokalizowana jest na terenie miasta Bytom (na obszarze ok. 0,21 ha i długości ok. 310 m) oraz częściowo na terenie miasta Zabrze (na obszarze ok. 0,09 ha i długości ok. 90 m). Przebudowa torowiska tramwajowego w ramach niniejszej inwestycji obejmuje wydzielone torowisko tramwajowe położone po północnej stronie jezdni ul. Bytomskiej na granicy miast Zabrze – Bytom oraz położone po północnej stronie jezdni ul. Stara Cynkownia i ul. Konstytucji w Bytomiu:

- początek: ok. 20 m na zachód od obiektu mostowego tramwajowego nad potokiem Julka w Zabrzu,
- koniec: torowisko wtopione w jezdnię z nawierzchnią asfaltową w rejonie skrzyżowania z ul. Konstytucji w Bytomiu.

a) teren realizacji przedsięwzięcia:

Jednostka ewidencyjna: **BYTOM**, Obręb: 0005, Bobrek, działki nr:

- 285/4, arkusz mapy: 3,
- 291/11, arkusz mapy: 3,
- 373/4, arkusz mapy: 3,
- 374/6, arkusz mapy: 3.

Jednostka ewidencyjna: **ZABRZE**, Obręb: 08, Ruda, działki nr:

- 443/51, arkusz mapy: 10,
- 449/44, arkusz mapy: 10,
- 452/54, arkusz mapy: 10,
- 454/54, arkusz mapy: 10.

b) obszar potencjalnego oddziaływania przedsięwzięcia:

Jednostka ewidencyjna: **BYTOM**, Obręb: 0005, Bobrek, działka nr:

- 284/4, arkusz mapy: 3.

Jednostka ewidencyjna: **ZABRZE**, Obręb: 08, Ruda, działki nr:

- 448/51, arkusz mapy: 10,
- 451/44, arkusz mapy: 10.

W obszarze miasta Bytomia przedmiotowy teren położony jest w granicach miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części obszaru Bobrka w Bytomiu, przyjętego uchwałą nr X/119/13 Rady Miejskiej w Bytomiu z dnia 25 lutego 2013 r. i ogłoszonego

w Dzienniku Urzędowym Woj. Śląskiego poz. 2284 z dnia 12 marca 2013 r. Dla wnioskowanego terenu na obszarze miasta Zabrze brak jest obowiązującego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego

3. Przedsięwzięcie nie stoi w sprzeczności z ochroną dziedzictwa kulturowego, zabytków oraz dóbr kultury współczesnej i materialnej a także nie wpływa bezpośrednio i pośrednio na dostępność do złóż kopalin.
4. Przedsięwzięcie nie będzie powodować na terenach akustycznie chronionych przekroczenia dopuszczalnego, równoważnego poziomu dźwięku przenikającego do środowiska, określonego w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (tekst jedn.: Dz. U. z 2014 r. poz. 112).
5. Realizacja przedsięwzięcia będzie zgodna z zasadami określonymi w ustawie z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2013, poz. 21 z późn. zm.).
6. W rejonie inwestycji brak jest obszarów Natura 2000 oraz innych form ochrony przyrody ustanowionych na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (tekst jedn.: Dz. U. z 2015 r., poz. 1651 z późn. zm.).
7. Ze względu na zasięg lokalny inwestycji nie stwierdza się ryzyka transgranicznych oddziaływań przedsięwzięcia.
8. Nie przewiduje się dla tego przedsięwzięcia utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania w rozumieniu art. 135 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jedn.: Dz. U. z 2013 r., poz. 1232 z późn. zm.).
9. W związku z realizacją przedsięwzięcia nie występuje również ryzyko wystąpienia poważnej awarii przemysłowej w rozumieniu art. 248 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jedn.: Dz. U. z 2013 r., poz. 1232 z późn. zm.).
10. Niniejszą decyzją nie nakłada się obowiązku przedstawienia analizy porealizacyjnej w odniesieniu do planowanego przedsięwzięcia.
11. Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Uzasadnienie

Niniejszą decyzję wydaje się na wniosek z dnia 9 października 2015 r. (data wpływu: 16 października 2015 r. przez Panią Renatę Sawicki-Nowak, Progreg Sp. z o.o., ul. Dekarzy 7C, 30-414 Kraków, posiadającą pełnomocnictwo inwestora: Tramwaje Śląskie S.A., ul. Inwalidzka 5, 41-506 Chorzów, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa obiektu mostowego nad potokiem Julka w Zabrzu”, realizowanego na obszarze wydzielonego torowiska tramwajowego na pograniczu miasta Zabrze, na północ od ul. Bytomskiej oraz

miasta Bytom, po północnej stronie ul. Stara Cynkownia i ul. Konstytucji, uzupełniony w zakresie braków formalnych w dniu 23 października 2015 r.

Do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach pełnomocnik inwestora dołączył: kartę informacyjną przedsięwzięcia wymaganą w przypadku przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko wraz z jej zapisem w wersji elektronicznej, mapę ewidencyjną z zaznaczeniem obszaru przedsięwzięcia i jego oddziaływania na środowisko, załącznik graficzny przedstawiający lokalizację przedsięwzięcia w stosunku do terenów sąsiednich, a także wypisy z rejestru gruntów dla terenu inwestycji oraz terenów graniczących z inwestycją.

Właściwość prezydenta do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wynika z art. 75 ust. 1 pkt 4 ustawy ooś.

Zgodnie z art. 71 ustawy ooś, decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach określa środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia. Uzyskanie decyzji jest wymagane dla planowanych:

- 1) przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko;
- 2) przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Rodzaje planowanych przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko oraz przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, a także przypadki, gdy zmiany dokonywane w obiektach są kwalifikowane jako przedsięwzięcia, o których mowa w pkt 1 i 2, określa rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 71).

Wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następuje przed uzyskaniem decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ww. ustawy. Przedmiotowa decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach jest niezbędna do dokonania zgłoszenia wykonania robót budowlanych.

Prezydent Miasta Bytomia wszczął postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na podstawie zawiadomienia nr ZEC.6220.87.2015 z dnia 26 października 2015 r. O wszczęciu postępowania, zostały powiadomione w formie pisemnej, wszystkie strony postępowania posiadające prawa rzeczowe do nieruchomości znajdujących się na terenie realizacji przedsięwzięcia, jak i w zasięgu jego oddziaływania, ustalone na podstawie załączonej do wniosku mapy ewidencyjnej oraz odpowiednio wypisy z rejestru gruntów.

Na podstawie karty informacyjnej przedsięwzięcia ustalono, że przedsięwzięcie kwalifikuje się do rodzaju przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, o których mowa w § 3 ust. 1 pkt 61 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 71) jako: *linie tramwajowe, koleje napowietrzne lub podziemne, w tym metro, kolejki linowe lub linie szczególnego charakteru, wraz z towarzyszącą im infrastrukturą, używane głównie do przewozu pasażerów.*

Zgodnie z art. 75, ust. 4 ustawy ooś - w przypadku przedsięwzięcia wykraczającego poza obszar jednej gminy decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach wydaje wójt, burmistrz, prezydent miasta, na którego obszarze właściwości znajduje się największa część terenu, na którym ma być realizowane to przedsięwzięcie, w porozumieniu z zainteresowanymi wójtami, burmistrzami, prezydentami miast. W związku z powyższym pismami nr ZEC.6220.87.2015 z dnia 2 listopada 2015 r. tut. Organ wystąpił do Prezydenta Miasta Zabrze z wnioskiem o zajęcie stanowiska w sprawie realizacji planowanego przedsięwzięcia wykraczającego poza obszar jednej gminy oraz o ustalenie zgodności

lokalizacji planowanego przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Miasta Zabrze, jeżeli plan ten został uchwalony dla terenu planowanej inwestycji. W odpowiedzi na wniosek Prezydent Miasta Zabrze pismem nr WB.6724.28.2015.AP z dnia 12 listopada 2015 r. potwierdził brak obowiązującego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla terenu inwestycji na obszarze miasta Zabrze oraz pismem nr WE.6220.1.23.2015.KM z dnia 24 listopada 2015 r. zaopiniował pozytywnie ww. przedsięwzięcie w części zlokalizowanej na terenie miasta Zabrze.

Dokonując oceny przedsięwzięcia, przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach organ był zobowiązany, zgodnie z przepisem art. 80 ust. 2 ustawy ooś, do stwierdzenia zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jeżeli plan ten został uchwalony.

W przeprowadzonym postępowaniu tut. Organ ustalił, że na obszarze miasta Bytomia planowane przedsięwzięcie w granicach miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części obszaru Bobrka w Bytomiu, przyjętego uchwałą nr X/119/13 Rady Miejskiej w Bytomiu z dnia 25 lutego 2013 r. i ogłoszonego w Dzienniku Urzędowym Woj. Śląskiego poz. 2284 z dnia 12 marca 2013 r. W planie tym południowy fragment przedmiotowego obszaru położony jest na terenie oznaczonym symbolem 01KDGZT - tereny węzła dróg publicznych klasy G i Z z torowiskiem tramwajowym, natomiast północny fragment ww. obszaru położony jest na terenie o symbolu 01KDZT - tereny dróg publicznych klasy Z z torowiskiem tramwajowym. Dokonując analizy zapisów ww. planu miejscowego tut. Organ stwierdził, iż przedmiotowa inwestycja jest zgodna z jego zapisami, jednak przy realizacji inwestycji konieczne jest zachowanie ustaleń szczegółowych miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części obszaru Bobrka.

W dalszym toku postępowania, na podstawie art. 64 ust.1 pkt 1 ustawy ooś, tut. Organ wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska o opinię, co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby - co do ustalenia zakresu raportu o oddziaływaniu na środowisko - w ramach obowiązku wynikającego z art. 59 ust. 1 pkt 2 ustawy, zgodnie z którym inwestycje zaliczane do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko wymagają przeprowadzenia postępowania w sprawie oceny oddziaływania przedsięwzięcia, jeżeli obowiązek przeprowadzenia tej oceny został stwierdzony na podstawie art. 63 ust. 1 ustawy ooś. Obowiązek ten stwierdza w drodze postanowienia organ właściwy do wydania decyzji. Postanowienie wydaje się również, jeżeli organ nie stwierdzi potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, stosownie do art. 63 ust. 2 ww. ustawy.

W odpowiedzi na wniosek organu z dnia 1 grudnia 2015 r. nr ZEC.6220.87.2015, właściwy w sprawie Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach, pismem z dnia 16 grudnia 2015r. nr WOOŚ.4240.860.2015.JB, działając na podstawie art. 50 §1 (k.p.a.) wezwał do uzupełnienia informacji zawartych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, o następujące kwestie: odniesienia się do planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry, określenie czy koryto przedmiotowego potoku w rejonie przedsięwzięcia jest naturalne czy też silnie zmienione, odniesienie się do kwestii stopnia ingerencji w stan obecnego koryta potoku, określenie czy nastąpi zmiana ukształtowania dna i skarp oraz ich umocnienie, określenie zakresu robót w korycie oraz gabarytów ewentualnych budowli wodnych, wskazanie propozycji rozwiązań chroniących elementy środowiska przyrodniczego oraz informację dotyczącą zastosowanych sposobów skutecznej ochrony fauny i floty na czas wykonywania robót.

Pełnomocnik inwestora, Pani Renata Sawicka-Nowak, pismem nr RS-N/055/01/2016 z dnia 26 stycznia 2016 r. uzupełniła wniosek, składając pisemne wyjaśnienia wymagane przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach przedstawione w ww. wezwaniu.

Pismem z dnia 4 lutego 2016 r. nr WOOŚ.4240.860.2015.JB, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach wyraził opinię, że nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa obiektu mostowego nad potokiem Julka w Zabrze”. Po zapoznaniu się z przedłożonymi dokumentami ww. Organ stwierdził, że w fazie robót budowlanych przedsięwzięcia nastąpi tymczasowe przekształcenie terenu, który po zakończeniu robót zostanie przywrócony do stanu pierwotnego. W czasie budowy jedynie niektóre prace budowlane powodują emisję hałasu i zanieczyszczeń do powietrza, dlatego też mogące pojawić się uciążliwości w fazie budowy mają charakter chwilowy i nieciągły. Wykonawca prac budowlanych zastosuje działania w celu ochrony środowiska, a wszystkie wykorzystane pojemniki, zużyte środki i materiały oraz narzędzia muszą być zbierane i przekazane do odzysku lub unieszkodliwiania. Inwestycja nie zmieni warunków ruchu na analizowanym odcinku. Projektowana konstrukcja torowiska będzie skutecznie ograniczać emisję hałasu i wibracji od ruchu pojazdów po torowisku. Przedsięwzięcie zlokalizowane będzie na terenie już zainwestowanym, w rejonie istniejącej infrastruktury miejskiej. W pobliżu planowanego przedsięwzięcia nie znajdują się parki narodowe, rezerваты, pomniki przyrody, obszary Natura 2000, które mogłyby zostać narażone na jego oddziaływanie. Po przeanalizowaniu rodzaju, skali i charakteru inwestycji, wielkości zajmowanego terenu, oraz biorąc pod uwagę zakres robót związanych z jej realizacją, prawdopodobieństwo, czas trwania, zasięg oddziaływania oraz odwracalność oddziaływania, a także wykorzystanie zasobów naturalnych, emisję i uciążliwości związane z eksploatacją inwestycji oraz usytuowanie przedsięwzięcia względem obszarów wymagających specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt, ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną w tym obszarów Natura 2000 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach stwierdził, że przedsięwzięcie zarówno na etapie realizacji, jak i funkcjonowania nie będzie zarówno pośrednio, jak i bezpośrednio, oddziaływało negatywnie w sposób znaczący na środowisko i warunki życia ludzi.

W dalszym toku postępowania, tut. Organ dokonał oceny przedsięwzięcia, na podstawie karty informacyjnej przedsięwzięcia oraz ustaleń z Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska.

Jak ustalono, zakres przebudowy obiektu obejmuje naprawę uszkodzeń ustroju niosącego wraz z jego modyfikacją, oraz dostosowaniem geometrii górnych części podpór do nowego kształtu ustroju niosącego. Dodatkowo, w celu poprawy dostępności do poziomu potoku - umocnienia cieku projektuje się obustronne schody skarpowe dla obsługi oraz wymianę umocnienia cieku pod obiektem, gdyż obecne wykazuje cechy rozmycia i osiadania. Przedsięwzięcie obejmować będzie m.in.: przebudowę torowiska tramwajowego wraz z odwodnieniem, przebudowę sieci trakcyjnej, przebudowę obiektu mostowego tramwajowego, zabezpieczenie kolidującego uzbrojenia terenu.

Analizowana inwestycja i zakres przewidywanych prac nie zmieni obecnego sposobu wykorzystania terenu. Planowane prace budowlane związane z realizacją przedmiotowego zadania nie będą oddziaływać negatywnie w zakresie większym, niż na terenach bezpośrednio sąsiadujących z planowaną inwestycją. Etap przebudowy charakteryzuje się powstawaniem hałasu, drgań i spalin, których źródłem są maszyny i urządzenia napędzane silnikami spalinowymi, używane do wykonywania wykopu, montażu i innych prac. Uciążliwości z tym

związane mają charakter krótkotrwały i są ściśle związane z pracami wykonywanymi na danym terenie. Ta emisja zanieczyszczeń ma charakter miejscowy i okresowy – występuje tylko w okresie przebudowy. Po zakończeniu prac całkowicie ustępuje.

W oparciu o powyższe ustalenia, Prezydent Miasta Bytomia stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko, na podstawie postanowienia nr ZEC.6220.87.2015 z dnia 17 lutego 2016 r.

Jednocześnie, na podstawie zebranych dowodów i materiałów Organ ustalił, że na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dane na temat przedsięwzięcia są wystarczające, by w pełni ocenić oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia na środowisko na etapach jego realizacji oraz eksploatacji, zatem przedmiotowe informacje stały się podstawą do wydania niniejszej decyzji.

W niniejszej sprawie zgodnie z art. 10 § 1 k.p.a. Organ zapewnił stronom czynny udział na każdym etapie prowadzonego postępowania. O możliwościach zapoznania się z aktami sprawy oraz składania uwag i wniosków wszystkie strony były informowane na podstawie pisemnego zawiadomienia. Ponadto, w niniejszym postępowaniu zastosowano odpowiednio przepisy art. 35 § 5 i art. 36 kodeksu postępowania administracyjnego.

Pismem nr ZEC.6220.87.2015 z dnia 3 marca 2016 r., Prezydent Miasta Bytomia zawiadomił strony postępowania o zebranych dowodach i materiałach przed wydaniem decyzji oraz o możliwości wypowiedzenia się, co do zebranych dowodów i zgłoszonych żądań wniosku, w terminie siedmiu dni od dnia doręczenia zawiadomienia. Zarówno w toku postępowania, jak i przed wydaniem decyzji, żadna ze stron postępowania nie wniosła uwag ani zastrzeżeń w odniesieniu do realizacji planowanego przedsięwzięcia.

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie stanowi zgody na realizację inwestycji, a jedynie określa środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia. W przypadku, gdy nie została przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach właściwy organ stwierdza brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, zgodnie z art. 84 ust. 1 ustawy ooś.

Zgodnie z art. 72 ust. 3 ustawy ooś, decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w ust. 1, oraz zgłoszenia, o którym mowa w ust. 1a. Złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia następuje w terminie 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, z zastrzeżeniem ust. 4 i 4b.

Złożenie wniosku, stosownie do art. 72 ust. 4 ww. ustawy, może nastąpić w terminie 10 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, o ile strona, która złożyła wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, lub podmiot, na który została przeniesiona ta decyzja, otrzymali, przed upływem terminu, o którym mowa w ust. 3, od organu, który wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, stanowisko, że realizacja planowanego przedsięwzięcia przebiega etapowo oraz, że aktualne są warunki realizacji przedsięwzięcia określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub postanowieniu, o którym mowa w art. 90 ust. 1, jeżeli było wydane. Zajęcie stanowiska następuje w drodze postanowienia uwzględniającego informacje na temat stanu środowiska i możliwości realizacji warunków wynikających z decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

W tym stanie rzeczy i prawa należało orzec jak w sentencji.

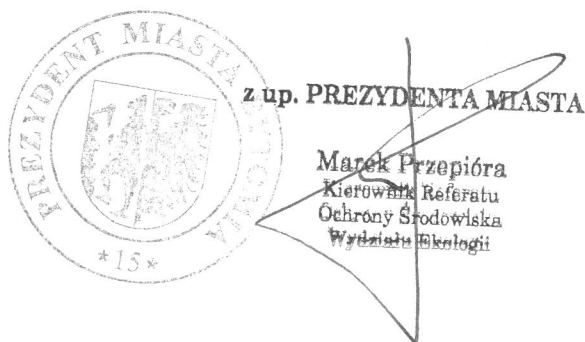
Pouczenie

Od niniejszej decyzji służy zainteresowanym stronom prawo wniesienia odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Katowicach za pośrednictwem Prezydenta Miasta Bytomia, w terminie czternastu dni od daty jej doręczenia.

Załącznik do decyzji:

- Charakterystyka przedsięwzięcia.

Za wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach
pobrano opłatę skarbową w kwocie: 205,00 zł
<słownie: dwieście pięćdziesiąt złotych>
Natalia Gronowska - podinspektor



Otrzymują:

1. Renata Sawicka - Nowak, PROGREG Sp. z o.o., ul. Dekarzy 7C, 30-414 Kraków;
2. Prezydent Miasta Bytomia, ul. Parkowa 2, 41-902 Bytom;
3. Gmina Bytom reprezentowana przez Prezydenta Miasta Bytomia – AN w miejscu;
4. Skarb Państwa reprezentowany przez Prezydenta Miasta Bytomia – AN w miejscu;
5. Prezydent Miasta Zabrze, ul. Powstańców Śląskich 5-7, 41-800 Zabrze;
6. Skarb Państwa reprezentowany przez Prezydenta Miasta Zabrze;
7. Tramwaje Śląskie S.A., ul. Inwalidzka 5, 41-506 Chorzów.

Do wiadomości:

ZEC - aa.

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

pn.: „Przebudowa obiektu mostowego nad potokiem Julka w Zabrze”

Przedsięwzięcie obejmować będzie m.in.:

- przebudowę torowiska tramwajowego wraz z odwodnieniem,
- przebudowę sieci trakcyjnej,
- przebudowę obiektu mostowego tramwajowego,
- zabezpieczenie kolidującego uzbrojenia terenu.

Inwestycja zlokalizowana jest na terenie miasta Bytom (na obszarze ok. 0,21 ha i długości ok. 310 m) oraz częściowo na terenie miasta Zabrze (na obszarze ok. 0,09 ha i długości ok. 90 m). Przebudowa torowiska tramwajowego w ramach niniejszej inwestycji obejmuje wydzielone torowisko tramwajowe położone po północnej stronie jezdni ul. Bytomskiej na granicy miast Zabrze – Bytom oraz położone po północnej stronie jezdni ul. Stara Cynkownia i ul. Konstytucji w Bytomiu.

Zakres przebudowy torowiska wyznaczają:

- początek – torowisko w odległości ok. 20 m na zachód od obiektu mostowego tramwajowego nad potokiem Julka w Zabrze,
- koniec - torowisko wtopione w jezdnię z nawierzchnią asfaltową, w rejonie skrzyżowania torowiska z ul. Konstytucji w Bytomiu.

Przedmiotowa inwestycja obejmuje również przebudowę sieci trakcyjnej dostosowaną do projektowanego układu torowego. Podniesienie standardu technicznego torów tramwajowych wraz z podniesieniem standardu urządzeń sieci trakcyjnej poprawi płynność i bezpieczeństwo ruchu tramwajowego w następstwie wykonania lepszej geometrii układu torowego.

Zakres przebudowy sieci trakcyjnej wyznaczają:

- początek: istniejące słupy trakcyjne posadowione w odległości ok. 150 m od potoku Julka po stronie miasta Zabrze,
- koniec: istniejące słupy trakcyjne posadowione przed torowiskiem wchodzącym w ulicę Stara Cynkownia po stronie miasta Bytom.

Wykonanie inwestycji będzie wiązało się z użyciem typowego sprzętu budowlanego wykorzystywanego przy pracach torowych (dźwig, koparka, podbijarka torowa). Dowóz materiałów, surowców oraz wywóz odpadów będzie odbywał się pojazdami ciężarowymi po wyznaczonych do tego celu drogach.

Technologia prac budowlanych będzie typowa dla inwestycji torowych, nie będzie się różnić od technologii stosowanych przy innych podobnych inwestycjach. Szczegóły zostaną określone w projekcie budowlanym przedsięwzięcia, po jego akceptacji przez Zarządcę Drogi i Inwestora. Przewidywany zakres robót obejmuje wykonanie prac budowlanych w zakresie robót drogowo - torowych, obejmujących roboty przygotowawcze, roboty ziemne, roboty nawierzchniowe oraz prace wykończeniowe. Roboty przygotowawcze obejmują wycinkę drzew i zabezpieczenie zieleni oraz tyczenie geodezyjne. Prace ziemne obejmują ściąganie humusu oraz korytowanie dla podbudów – prace wykonywane w sposób mechaniczny przy pomocy sprzętu budowlanego. Po korytowaniu zostaną wykonane prace związane ze wzmocnieniem podłoża gruntowego do wartości zgodnych z aktualnymi normami i przepisami prawa. Roboty nawierzchniowe oraz wykończeniowe związane będą z pracami mającymi na celu uzyskanie zakładanej funkcji poszczególnych elementów planowanego przedsięwzięcia.

W miejscach kolizji z istniejącym uzbrojeniem infrastrukturalnym zostaną wykonane odpowiednie zabezpieczenia zgodnie z wymaganiami właściciela uzbrojenia oraz normami obowiązującymi w tym zakresie.

Pierwszym krokiem wykonawcy robót po przejściu przezeń terenu przedsięwzięcia będzie wycinka kolidującej zieleni. Następnie zostaną rozebrane nawierzchnie torowe. Przed wykonaniem torowiska i ułożeniem nawierzchni zostaną wykonane prace ziemne, pozwalające na ułożenie podbudowy, a później nawierzchni. Po ukończeniu ww. prac będą ustawiane znaki drogowe, bariery ochronne, itp.

Zakres przebudowy obiektu obejmuje naprawę uszkodzeń ustroju niosącego wraz z jego modyfikacją, oraz dostosowaniem geometrii górnych części podpór do nowego kształtu ustroju niosącego. Dodatkowo, w celu poprawy dostępności do poziomu potoku - umocnienia ciekę projektuje się obustronne schody skarpowe dla obsługi oraz wymianę umocnienia ciekę pod obiektem, gdyż obecne wykazuje cechy rozmycia i osiadania.

Prace prowadzone będą w następującej kolejności:

- przygotowanie zaplecza budowy,
- wycinka kolidującej zieleni wysokiej oraz wywóz dłużyc, karpiny i gałęzi z terenu budowy;
- zabezpieczenie drzew i krzewów przed uszkodzeniem na czas prowadzenia robót budowlanych;
- zabezpieczenie ruchu drogowego zgodnie z projektem czasowej organizacji ruchu,
- rozbiórka nawierzchni torowych,
- wytyczenie geodezyjne w terenie,
- roboty ziemne – wykopy, przekopy kontrolne, zabezpieczenie istniejącego uzbrojenia,
- prace budowlane – budowa projektowanego uzbrojenia, próba poprawności wykonania przebudowy/zabezpieczenia,
- odbiór robót zanikających,
- wzmocnienie podłoża, wykonanie podbudów pod projektowane torowisko,
- inwentaryzacja geodezyjna zadania inwestycyjnego,
- czynności odbiorowe – częściowe,
- wykonanie nawierzchni torowiska,
- czynności odbiorowe – częściowe,
- plantowanie, humusowanie,
- wprowadzenie projektu stałej organizacji ruchu oraz montaż urządzeń związanych z infrastrukturą drogową (słupy trakcyjne),
- czynności odbiorowe.

Przewidywalna ilość wykorzystywanej wody i innych wykorzystywanych surowców, materiałów, paliw oraz energii:

Do realizacji całego przedsięwzięcia wymagane będzie zużycie określonej ilości surowców mineralnych, materiałów, paliw oraz energii – prognozuje się wykorzystanie ich normatywnych wielkości w zakresie zużycia.

Realizacja inwestycji wymagać będzie wykorzystania surowców mineralnych takich jak piasek i kruszywo oraz gotowych elementów (np. szyny, obrzeża betonowe). Stosowane maszyny budowlane pracujące przy realizacji inwestycji napędzane będą paliwem płynnym – olejem napędowym. Część sprzętu budowlanego może wymagać zasilania energią elektryczną lub sprężonym powietrzem, media te dostarczane będą na plac budowy z przewoźnych agregatów zasilanych olejem napędowym. Realizacja przedsięwzięcia związana będzie z poborem wody wykorzystywanej do prac budowlanych oraz na cele socjalno-bytowe zatrudnionych w fazie budowy pracowników. Podczas prac budowlanych wykorzystywana będzie woda z przewoźnych beczkowsów w ilości od kilkunastu do kilkudziesięciu m³ na cały okres budowy.

Szacunkowe zapotrzebowanie na wykorzystanie energii, paliw i wody w trakcie przebudowy, przy założeniu jednoczesnej realizacji wykonawstwa robót torowych i rozbiórek:

- wody do kilkudziesięciu m³ na miesiąc;
- energii elektrycznej ok. 40-60 kWh/dobę;
- paliwa (oleju napędowego) pobierane z rejestrowanych stacji paliw pow. 300 l/dobę;
- energia cieplna – nie przewiduje się;
- gaz – nie przewiduje się.

Rozwiązania chroniące środowisko:

1. Etap budowy

Prace budowlane prowadzone będą zgodnie z wymogami bezpieczeństwa i higieny pracy. Zastosowane na tym etapie zabiegi mogą mieć jedynie charakter organizacyjny. Proponuje się zastosowanie następujących działań mających na celu ograniczenie lub zapobieżenie negatywnym oddziaływaniom na środowisko realizacji inwestycji:

- w celu ograniczenia emisji hałasu w czasie realizacji inwestycji prace w miarę możliwości będą prowadzone w porze dziennej (od 6:00 do 22:00) oraz poprzez wykorzystanie sprawnych technicznie maszyn o możliwie niskiej emisji dźwięku, a w czasie przerw w pracy przestrzegane będą zasady wyłączania silników – pozwoli na zachowanie dopuszczalnych norm dla okresu odpoczynku i pory nocnej;
- kontrolowanie na bieżąco stanu technicznego maszyn i urządzeń wykorzystywanych przy budowie, tak aby charakteryzowały się korzystnymi własnościami akustycznymi oraz były w pełni sprawne technicznie – zabezpieczy to przed wyciekami oleju, zmniejszy uciążliwość pracującego sprzętu;
- maksymalne skrócenie czasu robót, poprzez sprawne prowadzenie prac budowlanych – ograniczy czas oddziaływania budowy;
- graniczenie szerokości pasa terenu zajętego w trakcie budowy, poprzez oszczędne korzystanie z terenu – ograniczy obszar oddziaływania;
- ograniczenie uciążliwości związanych z funkcjonowaniem placu budowy, poprzez odpowiednią organizację pracy;
- zabezpieczenie odkładanej warstwy humusu (do wykorzystania w końcowym etapie budowy – przy odtworzeniu zieleni);
- wyeliminowanie możliwości niekontrolowanych zrzutów ścieków i odpadów do środowiska w trakcie prowadzenia prac budowlanych, w tym przygotowanie zaplecza socjalnego dla pracowników (przevożne toalety, kontenery na odpady) – wyeliminuje możliwość skażenia środowiska gruntowo-wodnego;
- wprowadzenie selektywnej zbiórki odpadów na etapie ich wytworzenia, w celu skierowania maksymalnej ilości wytworzonych odpadów do odzysku czy unieszkodliwiania, a jedynie w ostateczności odpady kierować na składowisko – ograniczy oddziaływanie wytworzonych odpadów na środowisko, pozwoli wykorzystać odpady zamiast surowców naturalnych;
- szczególną uwagę należy zwrócić na sposób wykorzystania środków mogących doprowadzić do skażenia środowiska, w tym różnych chemikaliów, rozpuszczalników, olejów, smarów, farb. Wszystkie wykorzystane pojemniki, zużyte środki i materiały oraz narzędzia muszą być zbierane i przekazane do odzysku lub unieszkodliwiania;
- zwrócenie uwagi, aby nie tworzyć w czasie prowadzenia prac budowlanych zastoisk wody, które mogłyby stać się miejscami osiedlania się płazów;
- prace ziemne oraz inne prace związane z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego w obrębie bryły drzew lub krzewów należy prowadzić w sposób najmniej szkodzący

drzewom i krzewom, a na czas prowadzenia robót zabezpieczyć okazy niepoddanych wycince drzew i krzewów znajdujących się w najbliższym sąsiedztwie prowadzonych robót budowlanych, stosując ekranowanie lub odeskowanie, zgodnie z procedurami stanowiącymi o zabezpieczaniu drzew na placach budowy oraz o prawidłowym wykonywaniu prac ziemnych określonymi w obowiązujących przepisach prawa. Place składowe materiałów budowlanych i odpadów nie powinny być zlokalizowane w sąsiedztwie drzew.

- dopilnowanie, aby nie powstawały miejsca, do których zwierzęta mogą wpaść bez możliwości wydostania się;
- sprawne organizowanie robót drogowych, między innymi przez odpowiednie sterowanie ruchem drogowym w momencie prowadzenia prac budowlanych, zapewnić mieszkańcom swobodny dostęp do własnych posesji;
- prace prowadzone zgodnie z obowiązującymi przepisami bezpieczeństwa i ochrony przeciwpożarowej;
- po zakończeniu prac budowlanych uporządkowanie terenu budowy.

Inwestycja nie narusza terenów (obiektów) objętych ochroną konserwatorską. W związku z powyższym nie ma konieczności zabezpieczania istniejących dóbr kultury przed negatywnym oddziaływaniem realizacji przedsięwzięcia.

2. Etap eksploatacji:

Zasadnicze korzyści środowiskowe wynikające z zastosowanych rozwiązań projektowych:

- zmniejszenie emisji hałasu do otoczenia od pojazdów szynowych dzięki zastosowaniu z boku szyn dodatkową izolację akustyczną poprzez instalację okładzin - profili przyszynowych gumowych;
- poprawa warunków komunikacyjnych w odniesieniu do stanu istniejącego - dzięki nowej nawierzchni zwiększy się komfort jazdy (komfort podróży pasażerów) i płynność ruchu;
- poprawa estetyki i wizerunku linii tramwajowych w porównaniu do stanu istniejącego;
- zmniejszenie liczby przejazdów komunikacją indywidualną na rzecz transportu zbiorowego;
- redukcja uciążliwości wprowadzanych do środowiska związana z częstymi remontami nawierzchni torowiska będącego obecnie w złym stanie technicznym;
- podniesienie standardu technicznego torów tramwajowych i urządzeń sieci trakcyjnej poprawiającej płynność i bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego;
- ochrona środowiska gruntowo-wodnego - odwodnienie elementów układu drogowego, tj. torowiska, odbywać się będzie do kanalizacji deszczowej. Wobec powyższego nie przewiduje się bezpośredniego odprowadzania wód opadowych do rzeki Odry, co tym samym nie będzie skutkowało pogorszeniem stanu wód powierzchniowych i podziemnych w rejonie planowanej inwestycji. Nie przewiduje się, aby przedmiotowa inwestycja mogła spowodować nieosiągnięcie celów środowiskowych zawartych w planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry.

z up. PREZYDENTA MIASTA

Marek Arzepióra
Kierownik Referatu
Ochrony Środowiska
Wydziełu Ekologii