



**FIRMA PROJEKTOWANIA, NADZORU BUDOWLANEGO,
EKSPERTYZ TECHNICZNYCH I KOSZTORYSOWANIA
W BUDOWNICTWIE LĄDOWYM**

“K O L – T R A N S”

40-338 Katowice ul. Korczaka 88/1

tel. (0-32 209-87-00

UMOWA :		
Nr. 87 / 12 / 2008		
ZADANIE:	Przebudowa układu drogowego ulic Łagiewnickiej i Świętochłowickiej w Bytomiu .	
INWESTOR:	Gmina Bytom – Miejski Zarząd Dróg i Mostów 41-902 Bytom ul. Smolenia 35	
OBIEKT:	Projekt wykonawczy Przebudowy torów tramwajowych od km 0,000 do km 1,853 przy założeniu budowy jednego toru z zabudową mijanek . CZĘŚĆ : Torowa i odwodnienie	
USYTUOWANA NA DZIAŁKACH NR:	Załącznik nr 1 i nr 2	
BRANŻA:	Torowa	

WYKONAWCA OPRACOWANIA:			
ZESPÓŁ AUTORSKI:	Nazwisko i imię	Nr uprawnień	Podpis
Projektant	inż. Herisz Zbigniew	UW 948 / 92 w zakresie linie i stacje kolejowe	
Sprawdzający	inż. Rak Andrzej	UW 561 /92 w zakresie linie ,węzły , stacje kolejowe	

Katowice, 02. 2009

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 WYKONAWCZY

PRZEBUDOWA UL. ŁAGIEWNICKIEJ I UL. ŚWIĘTOCHŁOWICKIEJ W BYTOMIU

PRZEBUDOWA TORÓW TRAMWAJOWYCH OD KM 0.000 DO KM 1,853

opracowany na podstawie umowy: 87 / 12 / 2008

sporządzony został zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.

Katowice, luty 2009r.

Projektant

inż. Zbigniew Herisz
uprawnienia budowlane do
projektowania

Nr 948/92/UW Katowice

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

inż. ZBIGNIEW HERISZ
Uprawnienia budowlane do sporządzania
projektów oraz do kierowania
i nadzorowania robót w zakresie:
linii, węzłów i stacji kolejowych
Nr 948/92 UW Katowice
Nr SLK/BD/4785/01



(podpis)

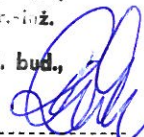
Sprawdzający

inż. Andrzej Rak
uprawnienia budowlane do
projektowania

Nr 561/92/UW Katowice

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

inż. ANDRZEJ RAK
upr. bud. do proj. w spec. konstr.-inż.
w zakresie dróg żelaznych;
kierowania, nadzorowania, kontrol. bud.,
bud. stanu tech. budowli
upr. nr 561/92



(podpis)

SPIS ZAWARTOŚCI OPRACOWANIA

Lp.	Nazwa	Nr strony
1	Strona tytułowa	1
2	Wykaz działek (zał. nr 1 i nr 2	
3	Oświadczenie projektanta i sprawdzającego	2
4	Spis zawartości opracowania	3
5	Opis techniczny	4
6	Rysunki:	
	Plan sytuacyjny w skali 1:500 część I km 0,0 – 0,6	1
	Plan sytuacyjny w skali 1:500 część II km 0,6 – 1,3	2
	Plan sytuacyjny w skali 1: 500 część III KM 1,3 – 1,853	3
	Profil podłużny toru w skali 1:1000/100	4
	Profil podłużny toru w skali 1:1000/100	5
	Układ geometryczny w skali 1:500 km 0,0 – 0,6	6
	Układ geometryczny w skali 1:500 km 0,6- 1,3	7
	Układ geometryczny w skali 1:500 km 1,3 – 1,853	8
	Przekrój normalny skala 1:20 podkłady żelbetowe – 1 tor na szlaku	9
	Przekrój normalny podkłady żelbetowe - 2 tory przy peronach w skali 1:20	10
	Przekrój normalny 1 tor perony z obu stron w skali 1:20	11
	Przekrój normalny podkłady żelbetowe, -przejazd zabudowany płytami typu CBP tramwajowe w skali 1:20	12
	Przekroje poprzeczne nr 1-6 w skali 1:100	13
	Przekroje poprzeczne nr 7-11 w skali 1:100	14
	Przekroje poprzeczne nr 12-18 w skali 1:100	15
	Przekroje poprzeczne nr 19-24 w skali 1:100	16
	Przekroje poprzeczne nr 25-27 w skali 1:100	17
	Przekroje poprzeczne nr 28- 33 w skali 1:100	18
	Szczegół włączenia drenażu do studzienki skala 1 :20	19

Wykaz działek, na których zlokalizowana jest przebudowa torowiska tramwajowego.

Obręb: Bytom (m. Bytom) Ark. 7

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

Obręb: Rozbark (m. Bytom) Ark. 1d 21

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

Obręb: Łagiewniki Ark. 6 d 3

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

Obręb: Łagiewniki Ark. 6 d 4

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

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 .

1. NAZWA ZAMIERZENIA INWESTYCYJNEGO

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

„Przebudowa torów tramwajowych od km. 0,000 – km. 1,853

2. ZAMAWIAJĄCY

Gmina Bytom – Miejski Zarząd Dróg i Mostów 41-902 Bytom ul Smolenia 35.

3. CEL OPRACOWANIA

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa układu drogowego ulic Łagiewnickiej i ul. Świętochłowickiej w Bytomiu. Przebudowa ulic pociąga za sobą konieczność przełożenia linii tramwajowej poza drogę na stronę zachodnią. Polega ona na przełożeniu torów tramwajowych na odcinku od kilometra 0,000 do kilometra 1,853 (kilometracji roboczej).

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

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

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

4. PODSTAWA OPRACOWANIA

Projekt wykonawczy opracowano na podstawie umowy Nr 87 / 12 / 2008 zawartej pomiędzy Gminą Bytom – Miejski Zarząd Dróg i Mostów 41-902 Bytom ul Smolenia 35 , a Firmą Projektowania ,nadzoru budowlanego, ekspertyz technicznych i kosztorysowania w budownictwie lądowym „ Kol - Trans ” 40-338 Katowice Korczaka 88/1 .

Dane wyjściowe :

Projekt wykonawczy został sporządzony w oparciu o następujące dane:

Projekty budowlane :

Projekt budowlany „ Przebudowy torów tramwajowych od km 0,000 – 1,300 ”

Um. Nr AKN 342 - 3 / 2006 z dnia 14 11 2006

Projekt budowlany „ Przebudowy torów tramwajowych km 1,300 – 1,891 / ul. Krzyżowa /

Projekty budowlane opracowane były przez Firmę ABS – OCHRONA ŚRODOWISKA SPÓŁKA z o . o 40-189 Katowice ul . Wierzbowa 14 i uzyskały pozwolenie na budowę .

Notatka służbowa spisana w Miejskim Zarządzie Dróg i Mostów w Bytomiu w dniu 04 12 2008 r .

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 Gierałtowiec ul. Ogrodowa 7.

5. PROJEKT WYKONAWCZY PRZEBUDOWY UKŁADU DROGOWEGO UL. ŁAGIEWNICKIEJ W BYTOMIU.

OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

5.1. Istniejące tory w planie .

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

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

Od km 0.700 przechodzi w linię jednotorową.

Odcinek linii jednotorowej przecina ul. Łagiewnicką w km 1.030.

W km 1.075 rozjazdem zwyczajnym przechodzi w linię dwutorową.

Na odcinku od km 1,300 – km 1,853 przebiega równoległe do ulicy Łagiewnickiej. W kilometrze 1,318 nad torami znajduje się wiadukt drogowy .

Tory tramwajowe krzyżują ponadto ul. Szyby Rycerskie w km 1,574 oraz ul. Spacerowa w km około 1,853 .

Na trasie linii tramwajowej zlokalizowane są następujące przystanki tramwajowe:

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

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

W km 1,300 znajdują się dwa zewnętrzne perony z płyt EPT .

W kilometrze 1,750 znajdują się dwa perony zewnętrzne przesunięte względem siebie . / ul Fabryczna / Nawierzchnia tych peronów wykonana jest również z płyt typu EPT .

Rozstaw torów istniejących jest zmienny i waha się w przedziale 2,80 – 2,90 m z wyjątkiem odcinka km 1,300 – 1,650 gdzie wynosi 3,90 m

Na odcinku od ul. Krzyżowej do ul. Szyby Rycerskie linia tramwajowa jest jednotorowa.

Przejście z istniejących dwóch torów istniejących 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 rejonie km. 0.000 pod torami przebiega ciąg kanalizacyjny który wymagać będzie zabezpieczenia . / Projekt budowlany zabezpieczenia kanalizacji znajduje się w obiekcie umowa nr AKN 342 – 3 / 2006 .

Zabezpieczenie w/ w kanalizacji należy wykonać w trakcie przebudowy torowiska tramwajowego .

5.2. Istniejące pochylenia

Tor nr 1 (Świętochłowice – Bytom):

Od km 0.000 - km 1.300:

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

Tor nr 2 (Bytom - Świętochłowice):

Od km. 0.000 – km 1.300

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

Tor nr 1 (Świętochłowice – Bytom) oraz tor nr 2 (Bytom – Świętochłowice)
od km 1,300 – 1,891)

3,77 ‰ , 2,35‰ , 0,00 ‰ , 15,99 ‰ , 24,43 ‰ , 34,49 , 35,11 , 34,7 ‰ , 32,12 ,
31,76‰ , 36,77 , 39,08 ‰ , 32,34 ‰ , 43,13 ‰ , 30,98 , 35,88 , 31,11 ‰ ,
27,37 ‰ , 15,33 , 13,54 , 13,85 , 17,87 , 20,51 ‰ , 26,77 , 27,26 , 25,16 ‰

5.3 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 Gierałtowice ul. Ogrodowa 7 w czerwcu 2007 roku.

Otwory badawcze dla przekładanej linii tramwajowej są następujące:

nr 1, 2, 3, 4, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20.

Wodę gruntową stwierdzono w otworach o numerach:

nr 7 głębokość zwierciadła wody 0,6m

nr 8 głębokość zwierciadła wody 2,0m

nr 12 głębokość zwierciadła wody 1,5m

nr 13 głębokość zwierciadła wody 1,6m

nr 14 głębokość zwierciadła wody 2,7m

nr 16 głębokość zwierciadła wody 0,2m

nr 20 głębokość zwierciadła wody 2,1m

nr26 głębokość zwierciadła wody 1,4 m

nr 27 głębokość zwierciadła wody 2,0 m

nr 29 głębokość zwierciadła wody 2,1m

W rejonach powyższych otworów wody gruntowe związane są z przepuszczalnymi utworami nasypowymi oraz plejstoceniowymi piaskami średnimi.

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

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

Występują one w stanie luźnym do średnio zagęszczonego.

6. PROJEKTOWANA PRZEBUDOWA LINII TRAMWAJOWEJ BYTOM – ŚWIĘTOCHŁOWICE, ŚWIĘTOCHŁOWICE – BYTOM

6.1. Projektowana przebudowa w planie

Zgodnie z założeniami w decyzji lokalizacyjnej nr 33/2006 z dnia 17.10.2006 zaprojektowano przełożenie linii tramwajowej poza ulicę Łagiewnicką od kilometra 0.000 – km 1.300 i od km 1,300 – km 1,853

Przełożona linia tramwajowa zgodnie z projektem budowlanym miała być dwutorowa o rozstawie osiowym torów wynoszącym 2.90m. Projekt budowlany posiada zezwolenie na budowę.

Na odcinku toru tramwajowego w rejonie myjni w projekcie przewidziano zabudowę bariery energochłonnej SP - 6 uniemożliwiającej dojazd do budynków usługowych. Rejon dojazdu do myjni został przebudowany w 2008 roku.

Zjazdy z ulicy Łagiewnickiej w przyszłości powinny być wyposażone w sygnalizację świetlną wzbudzaną przez tramwaj (**priorytet dla tramwaju**). Ponadto w odrębnym opracowaniu ujęte zostanie zabezpieczenie kanalizacji przed przebudową torów tramwajowych jak również przebudowa przepustu w km.0.853.

W związku z ograniczonymi środkami finansowymi na zlecenie Gminy Bytom - Zarządu Dróg i Mostów w Bytomiu został opracowany projekt wykonawczy realizacji przełożenia linii tramwajowej jednotorowej z mijankami. Projekt wykonawczy przełożenia linii tramwajowej został tak opracowany by było jak najmniej robót straconych w przypadku realizacji budowy drugiego toru. Ograniczono zabudowę przejazdów w szynie pływającej do skrzyżowania z ul. Fabryczną. Pozostałe skrzyżowania z linią tramwajową zabudowane zostaną płytami tramwajowymi typu „CBP”. Realizowana będzie budowa toru nr 2 Bytom – Katowice.

6.2. Projektowana geometria torów

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

Tor relacji Bytom - Katowice

R= 50,00m (W 1) R=502,90m (W2); R=752,90m (W3); R=750m (W4); R=1000m (W5); R =1002,90 m (W6); R = 205 m (W 7) = 300m W (8); R= 305 m (w 9); R = 1000m (W 10); R = 1005 m (W11); R =155 m (W 12); R = 150 m (W13); R = 155 m (W 14)

Szybkość, przechyłkę toru oraz długości krzywych przejściowych podano w zestawieniu tabelarycznym dla poszczególnych łuków (plan sytuacyjny rysunek nr 1, nr 2, nr 3).

6.3. Profil podłużny przebudowywanych torów

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

Projektowane pochylenia są następujące:

6,7‰	na długości	79,00m
23,5‰	na długości	162,00m
12,96‰	na długości	220,69m
20,17‰	na długości	86,77m
37,25‰	na długości	131,54m
9,24‰	na długości	139,83m
20,99‰	na długości	110,03m
45,01‰	na długości	302,92m
5,74 ‰	na długości	40,02m

Założy profilu podłużnego wyokrąglono łukami pionowymi o promieniu
 $R = 4300\text{m}$, $R = 3000\text{m}$, $R = 2900\text{m}$, w km 0,819.93 (z uwagi na zbliżenie do peronu) $R = 2500\text{m}$, $R = 2000\text{m}$,

Dokumentacja zdjęciowa



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



Fot. nr 2. Tory w rejonie budynków



Fot. Nr 3. Skrzyżowanie z ul. Bernardyńską



Fot. nr 4. Dwa tory przed myjnią



Fot. nr 5. Tory w rejonie budynków



Fot. nr 6. Magazyn spożywczy



Fot. nr 7. Myjnia samochodów osobowych



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



Fot. nr 9. Linia jednotorowa



Fot. nr 10. Mijanka istniejąca



Fot. nr 11. Myjnia TIR-ów



Fot. nr 12. Myjnia TIR-ów



Fot. nr 13. Przepust pod drogą i tramwajem



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



Fot. nr 15. Odgałęzienie na dwa tory



Fot. nr 16. Dwa tory (km 1.300)

7. 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 toru / jeden tor na szlaku / szyny Ri 60 na podkładach żelbetowych PS-83, z mocowaniem SB-4, wyciszeniem wkładkami wibroizolacyjnymi i zasypką torowiska kłińcem (rys. nr 9)
- b) Przekrój normalny dwa tory przy peronach / szyny Ri 60 podkłady żelbetowe PS-83, z mocowaniem SB-4, z wyciszeniem wkładkami wibroizolacyjnymi, zasypką torowiska kłińcem oklejeniem elementów oporowych ścianek peronowych matami wibroizolacyjnymi (rys nr 10)
- c) Przekrój normalny jeden tor z peronami po obu stronach (rys nr 11)
- d) Przekrój normalny jeden tor szyny Ri 60 na podkładach żelbetowych PS-83, mocowaniem SB-4, zabudowa przejazdu płytami typu „CBP” tramwajowymi (rys nr 12)

Przekrój normalny rys. nr 10

(tory o rozstawie 2.90m z peronami)

km 0.0 – 0.0+36,91

Przekrój normalny rys nr 9

km 0.0 + 68, 57 do 1,853 jeden tor szyn Ri 60 na podkładach żelbetowych PS-83, mocowaniem SB-4, z wyciszeniem

Przekrój normalny rys nr 11

Jeden tor szyny Ri 60 podkłady żelbetowe PS-83 , mocowanie sprężyste z wyciszeniem i peronami

W związku z trudnymi warunkami geotechnicznymi przyjęto przekrój normalny ze wzmocnieniem geotekstylem i geosiatką dla uniknięcia wymiany gruntu .

- ✓ warstwa górna podbudowa z kłińca 20/21.5 grub. 110mm;
- ✓ warstwa podbudowy tłuczniowej 31.5/63mm 200mm w otulinie z geotekstyli i geosiatki
- ✓ warstwa odsączająca z pospółki w geotekstyli np. F-4M;
- ✓ peron od strony drogi szerokość 2.50m;
- ✓ peron od strony toru nr 2 szerokość 3.50m;
- ✓ długość peronów – 30m plus zejścia 5,0 m
- ✓ nawierzchnia peronu z kostki brukowej „Behaton” od strony toru 1.00m (kolor czerwony); 1,50 lub (2,50) kolor szary na podsypce cementowo-piaskowej 1:8 grub. 8cm;
- ✓ kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie grub. 150mm;
- ✓ uzupełnienie nasypu pospółką.

Przekrój normalny rys. nr 12

(przekrój normalny w rejonie przejazdów);

- ✓ warstwa wyrównawcza z kłińca o granulacji 2/5 grub. 100mm;
- ✓ warstwa górna podbudowy z kłińca o granulacji 20/31.5mm grub. 100 mm;
- ✓ wykonanie warstwy dolnej podbudowy z tłucznia o granulacji 31.5/63mm w geotekstyli i geosiatce grub. warstwy 200mm;
- ✓ wykonanie warstwy filtracyjnej z piasku lub pospółki w geotekstyli F-4M;
- ✓ zabudowa toru płytami typu „ CBP ” tramwajowymi
- ✓ wykonanie uszczelnienia żywicami polimerowymi od strony główek szyn i krawędzi zewnętrznych płyt „ CBP ”
- ✓ za płytami „CBP” 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 2 0/31,5	grub20cm

Poza płytą z obu stron wykonana będzie nawierzchnia asfaltobetonowa po 4,0m na szerokość jezdni . Dalsza część

nawierzchni ujęta została w części drogowej ul Łagiewnickiej lub Świętochłowickiej .

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

(tory na podkładach strunobetonowych PS-83/SB-4 z szyn Ri60)

- ✓ tory ułożone na warstwie podbudowy z kłińca o granulacji 20/31.5mm grub. 110mm (warstwa górna);
 - ✓ warstwa dolna podbudowy z tłucznia kamiennego 31.5/63mm grub. 200mm w geotekstyli i geosiatce;
 - ✓ warstwa odsączająca z piasku lub pospółki w geotekstyli np.F-4M
- Tory zasypane będą pomiędzy elementami oporowymi lub krawężnikami drogowymi kłińcem 20/31.5mm.
Torowisko ograniczone będzie elementami oporowymi i krawężnikiem drogowym na ławie betonowej.

8. ODWODNIENIE UKŁADU TOROWEGO

Tory odwodnione będą przy pomocy drenu francuskiego.

Projektowany dren francuski zlokalizowano w odległości 1.45m od osi toru przełożonego. Pozwoli to na dobudowę drugiego toru w późniejszym terminie. Projektowany spadek torowiska w kierunku drenu francuskiego przyjęto 2%.

Przyjęto dren francuski o wymiarach 40cmx50cm w otulinie z geotekstyli. Odprowadzenie wody z drenu przewidziano do studzienek kanalizacji deszczowej drogowej zlokalizowanej przy ul. Łagiewnickiej. Połączenie drenu francuskiego ze studzienkami wykonane będzie z rur PCV Ø110mm.

Przed odprowadzeniem wód do zbieracza w drenie francuskim należy ułożyć dren rurowy długości 5,0m (np. typu „ WAWIN ”) zakończony trójnikiem i połączony z zbieraczem

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

W miejsce płytki na dnie rowu może być ułożona płyta ażurowa typu np „JUMB ” Odprowadzenie wód z rowu wykonane będzie do studzienek o średnicy 800 mm z osadnikiem / 40 cm / a dalej zbieraczem pod torami tramwajowymi do kanalizacji deszczowej drogowej (rury Ø110mm PVC-U SN8)

W projekcie przewidziano zabudowę skrzynek odwadniających z których woda odprowadzona będzie do kanalizacji drogowej rurą / zbieracz 110 mm PVC –U SN8 / / km.; 0,807.50 ; 1,090 1,344 , 1,590 /

9. ZABUDOWA PRZYRZĄDÓW WYRÓWNAWCZYCH

W projekcie budowlanym przewidziano zabudowę przyrządów wyrównawczych 4 kpl. w torze. / km 0,600 ; 1,106 ; 1,370 1,649 /

10. OGRANICZENIE WPŁYWU PRĄDÓW BŁĄDZĄCYCH

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

- 1) Łączniki międzyszynowe z linki miedzianej o przekroju co najmniej 90mm² przyspawane do szyn
- 11. BEZPIECZEŃSTWO WYKONANIA ROBÓT**

Roboty związane z przebudową torowiska tramwajowego wymagają nadzoru Służb Specjalistycznych, których urządzenia znajdują się w pasie rozbieranego jak i przebudowywanego torowiska.
- 12. 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 w załącznik przed częścią opisową
(zał. nr1 i nr2)
- 13. BRANŻE WSPÓŁPRACUJĄCE**

Branże teletechniczna, sieć trakcyjna, instalacje elektryczne, instalacje sanitarne i gazowe.
- 14. OCHRONA ŚRODOWISKA**

Projektowana przebudowa przyczyni się do ograniczenia emisji hałasu oraz poprawy bezpieczeństwa ruchu tramwajowego i drogowego.
- 15. UWAGI KOŃCOWE**

Realizacja przebudowy torowiska powinna być skoordynowana z przebudową ul. Łagiewnickiej w Bytomiu.
Wskazana byłaby budowa torowiska tramwajowego na odcinku nie kolidującym z drogą, po wcześniejszym przebrojeniu terenu dla linii tramwajowej i wykonaniu robót drogowych.
Przebudowa torowiska wymaga wycinki drzew i samosiejek (ujęta będzie w robotach przygotowawczych) w oddzielnej dokumentacji .
- 16. 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 typu CBP " tramwajowe Świadectwo dopuszczenia CNTTK .

17. ZAŁĄCZNIKI

- Decyzja nr 33/06 z dnia 17.10.2006r. o ustaleniu lokalizacji celu publicznego Zał. nr 1
- Pismo Prezydenta Miasta Bytomia AAP. 73310 – 11/06 Zał. nr 2
- Notatka służbowa z dnia 04. 12 2008. Zał. nr 3

18. ZAKRES ROBÓT PODSTAWOWYCH

Dla przebudowy torowiska tramwajowego opracowano :
Przedmiar robót oraz kosztorys inwestorski uwzględniający pełny zakres robót.

AAP.73310-11/06

Urząd Miejski w Bytomiu
Wydział Gospodarki Komunalnej
i Inwestycji

wpłynęło

18. PAŹ. 2006

L. dz.

podpis

o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego

DECYZJA Nr 33/06

Bytom, 17.10.2006 r.

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

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

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

obejmującego następujące działki:

Obwód: ROZBARK (m. Bytom):

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

Obwód: BYTOM (m. Bytom):

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

Obwód: ZAMŁYNIE (m. Bytom):

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

Obwód: SZOMBIERKI (m. Bytom):

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

Obwód: ŁAGIEWNIKI (m. Bytom):

Ark. 1d1: 2876/13;

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

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

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

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

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.

Obreń: 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 zarurowanego odcinka rzeki Bytomki i określić jego stan techniczny;
 - w przypadku wykonywania inwestycji nad zarurowanym odcinkiem należy również uzyskać pozwolenie wodnoprawne i uzgodnić z RZGW Gliwice;

- d) ze stanowiska konserwatorskiego – pod kątem ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków oraz dóbr kultury współczesnej – inwestycja została zaopiniowana pozytywnie z następującymi uwagami:
- 1) w obrębie linii rozgraniczających inwestycję znajdują się obiekty ujęte w gminnej ewidencji zabytków, tj. ul. Świętochłowska nr 7÷11, nr 23, nr 40, nr 44 oraz starodrzew ulicy Świętochłowskiej,
 - 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 Świętochłowskiej w Bytomiu z ulicami: Łagiewnicką i Bytomską w Świętochłowicach;
- c) pismem nr DT/TTI/985/2006 z dnia 27.06.2006 r. Tramwaje Śląskie S.A. zaopiniowały pozytywnie planowane przełożenie oraz wydzielenie torowiska w ramach planowanej inwestycji. Ponadto inwestycja w części dotyczącej linii tramwajowej powinna zakładać:
- 1) pełne dwutorowe odgałęzienie w kierunku ul. Zabrzańskiej na Zamłynie,
 - 2) torowisko wydzielone w technologii proekologicznej. Rozstaw osi toru umożliwiający ustawienie słupów trakcyjnych w międzytorzu,
 - 3) przejazdy w technologii szyny pływającej,
 - 4) sieć trakcyjna wielokrotna (lina nośna L95 + przewód jezdný 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 „Wytocznymi do projektowania tramwaju szybkiego”;
- d) projektowana inwestycja spełniać musi warunki wynikające z przepisów szczegółowych.

4. WYMAGANIA DOTYCZĄCE OCHRONY INTERESÓW OSÓB TRZECICH:

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

5. OCHRONA OBIEKTÓW BUDOWLANYCH NA TERENACH GÓRNICZYCH:

Projektowana inwestycja położona jest poza granicami terenu górniczego.

III. Linie rozgraniczające teren inwestycji:

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

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

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

UZASADNIENIE

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

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

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

URZĄD MIEJSKI w BYTOMIU
Wydział Gospodarki Komunalnej i Inwestycji

Za zgodność z oryginałem
Bytom, dnia 8.11.2006 r.
w l. 2 14 2006 AKA

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

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

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

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

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

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

URZĄD MIEJSKI w BYTOMIU
Wydział Gospodarki Komunalnej i Inwestycji
Referat Inwestycji i Nadzoru
ul. Parkowa 2

Za zgodność z oryginałem
Bytom, dnia 28.11.2006 r.
Podpis M. Klem 1450. AKN

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

E. INFORMACJE O PLANOWANYM PRZEDSIĘWZIĘCIU MOGĄCYM ZNACZĄCO ODDZIAŁYWAĆ NA ŚRODOWISKO

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

Miejsce na opłatę
skarbową

2.05.2006

/podpis inwestora lub pełnomocnika/



Zof nr 3

URZĄD MIEJSKI W BYTOMIU

UL. PARKOWA 2

41-902 BYTOM

www.um.bytom.pl

WYDZIAŁ ARCHITEKTURY

Tel. (032) 28-36-207; 28-36-262

Tel./fax (032) 28-15-906

Tramwaje Śląskie S.A.
KANCELARIA

Wpł/Wysł: 2006-06-21

L.dz. 3262

Składano do ...

Bytom, dn. 12.06.2006 r.

Tramwaje Śląskie S.A.

40-042 Katowice, ul. Wita Stwosza 31

PREZYDENT MIASTA BYTOMIA

ul. Parkowa 2
41-902 Bytom

AAP.73310-11/06

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

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

Szczegółowa charakterystyka inwestycji:

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

Bytom, dnia 04.12.2008r.

Notatka ze spotkania w sprawie wykonania :

1. projektu wykonawczego dla odcinka ulicy Łagiewnickiej objętego projektem budowlanym wykonanym przez „ABS Ochrona Środowiska”(zmiana do 1-go toru),
2. projektu budowlanego i projektu wykonawczego remontu torowiska tramwajowego wraz z siecią trakcyjną na remont istniejącego torowiska na odcinku od km 1,8 + 53,67 do km 2,4 + 78,30

Obecni:

1. Józef Butrym – Z-ca Dyrektora ds. Technicznych MZDiM Bytom
2. Andrzej Smolarski – Kierownik Działu Technicznego MZDiM Bytom
3. Andrzej Prochotta – Z-ca Kierownika Działu Technicznego MZDiM Bytom
4. Grzegorz Dziurok – Inspektor ds. Inwestycji
5. Zbyszek Herisz - projektant
6. Tomasz Poloch - projektant

Ustalenia:

Zakres projektu powinien obejmować wykonanie następujących elementów dokumentacji technicznej:

1. wykonanie projektu 1-go toru tramwajowego wraz z konstrukcją torowiska dla 1 – go toru na odcinkach:
 - od km 0,0+00 do km 0,0+39,91 – projekt linii dwutorowej według projektu wykonanego przez „ABS Ochrona Środowiska”,
 - od km 0,0+39,91 do km 0,1+75,54 – umiejscowić lokalizację rozjazdu (dla mijanki jednotorowej)
 - od km 0,1+75,54 do km 1,8+53,67 – aktualizacja projektu „ABS Ochrona Środowiska” z wykonaniem 1-go toru,
 - od km 1,8+53,67 do km 2,4+78,3 - nowy projekt z zaprojektowaniem 1-go toru,
2. dostosowanie zaprojektowanych przez „ABS Ochrona Środowiska” peronów tramwajowych do 1 – go toru,

3. nawierzchnie na zjazdach z drogi przechodzących przez torowisko i skrzyżowaniach z ul. Młyńską i Spacerową zaprojektować jako nawierzchnię asfaltową lub płyty typu CBP tramwajowe,
4. nawierzchnie na skrzyżowaniu z ul. Fabryczną wykonać w technologii szyny pływającej (edilon)
5. przyjąć przebieg jednego toru w śladzie zaprojektowanego skrajnego, zewnętrznego toru – zaprojektowanego w projekcie „ABS Ochrona Środowiska”,
6. uzupełnienie map z projektu budowlanego o pomiar wysokościowy i geometryczny dla torowiska od km 1,8+53,67 do km 2,4+78,30 przewidzianego do remontu,
7. dla torowiska od km 1,8+53,67 do km 2,4+78,30 należy wykonać badania geotechniczne (6 otworów co 100 m),
8. dla torowiska od km 1,8+53,67 do km 2,4+78,30 należy uwzględnić odwodnienie torowiska,
9. przeprojektowanie zaprojektowanego wcześniej odwodnienia dwóch torów do budowy 1 – toru,
10. do projektowanych zmian należy wykonać kosztorysy inwestorskie i przedmiary robót,
11. projekt należy podzielić na dwie części:
 - od ulicy Zabrzeńskiej do Spacerowej – 1 tor według opracowania „ABS Ochrona Środowiska”
 - od Spacerowej do wysokości ulicy Aptecznej – 1 tor według opracowania na remont torowiska,
12. ofertę cenową na wykonanie wyżej wymienionych prac należy złożyć do dnia 12.12.2008. z podaniem terminu wykonania opracowania.

Na tym notatkę zakończono i podpisano:

1.
2.
3.
4.
5.
6.