



WOJEWODA DOLNOŚLĄSKI

JP
29.02.08
JPD
3.03.08
M

ZARZĄD DRÓG I UTRZYMANIA MIASTA	
Wpł. dnia	29. LUT. 2008
Nr	15613 557

SR.III.AK.6613-5/57/06/07/08

Wrocław, dnia 28 lutego 2008 r.

DECYZJA o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 46a ust. 7 pkt 1 lit. b w związku z art. 378 ust. 2 oraz art. 56 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. z 2008 r. Nr 25. poz. 150) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jedn. Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 z późn. zm.), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 23 listopada 2006 r. Zarządu Dróg i Uporządkowania Miasta we Wrocławiu,

określam

dla planowanego przedsięwzięcia polegającego na budowie trasy tramwajowej we Wrocławiu od ulicy W. Jagiełły do pętli na osiedlu Kozanów, które częściowo przebiega przez tereny zamknięte, kolejowe **następujące warunki środowiskowe w zakresie:**

1. **Wykorzystanie terenu w fazie realizacji**
 - 1.1 Zorganizować place budowy i jego zaplecza z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajęcia terenu, przekształcenia jego powierzchni, a po zakończeniu prac przeprowadzić jego rekultywację.
 - 1.2 Miejsca magazynowania substancji niebezpiecznych nie powinny być lokalizowane na terenie Kępy Mieszczańskiej.
 - 1.3 Ograniczyć czas pracy urządzeń uciążliwych akustycznie w sąsiedztwie terenów zabudowy mieszkaniowej do pory dziennej (6:00-22:00).
 - 1.4 W pobliżu obiektów ujętych w wykazie Zabytków Architektury i Budownictwa Miasta Wrocławia, należy w miarę możliwości ograniczyć pracę ciężkiego sprzętu mechanicznego.
 - 1.5 W sąsiedztwie terenów zabudowy stosować tymczasowe ekrany akustyczne podczas prowadzenia prac szczególnie hałaśliwych.
 - 1.6 Używać wyłącznie sprawnych technicznie maszyn i urządzeń.
 - 1.7 Odpady należy segregować i składować w wydzielonych miejscach w pojemnikach, zapewniając ich sprawny i regularny odbiór przez uprawnione podmioty. Odpady niebezpieczne jakie mogą się pojawiać w ramach robót budowlanych należy segregować i oddzielać od odpadów obojętnych i nieszkodliwych celem wywozu do specjalistycznych przedsiębiorstw zajmujących się utylizacją.
 - 1.8 W przypadku stwierdzenia występowania azbestu w budynkach przeznaczonych do rozbioru należy m.in. izolować od otoczenia obszar prac, ogrodzić teren prac, umieścić tablice ostrzegawcze, zabezpieczyć obiekt przed pyleniem.
 - 1.9 Ścieki socjalno-bytowe z zaplecza budowy należy odprowadzać do szczelnych zbiorników bezodpływowych i wywozić je do najbliższej oczyszczalni.

- 1.10 Podczas transportu oraz składowania należy zabezpieczyć kruszywo przed pyleniem.
- 1.11 Na fragmencie trasy przebiegającym przez Park Zachodni należy wyraźnie oznaczyć trakcję i jej elementy podtrzymujące np. poprzez nadanie im trwałego, jaskrawego koloru.
- 1.12 Wybudowanie między linią tramwajową a Parkiem Zachodnim systemu zasłon (ekranów lub elementów betonowych) obsadzanych zielenią.
- 1.13 Wycinki drzew kolidujących z inwestycją należy dokonać w terminie między 20 sierpnia a 30 września, po zakończeniu sezonu lęgowego ptaków, a przed rozpoczęciem zimowania przez nietoperze.
- 1.14 W obrębie brył korzeniowych drzew lub krzewów na terenach zieleni i zadrzewień, prace ziemne oraz inne prace związane z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego lub urządzeń technicznych, wykonać w sposób najmniej im szkodzący.
- 1.15 W przypadku zniszczenia bluszczu pospolitego, należy zakupić 10 sadzonek bluszczu i posadzić je przy pniach drzew, w miejscu wskazanym przez zarządcę Parku Zachodniego.

2. Wykorzystanie terenu w fazie eksploatacji

- 2.1 Podjąć wszelkie działania techniczne i organizacyjne zmierzające do ograniczenia hałasu powodowanego eksploatacją rozbudowywanego układu (droga+torowiska), mające na celu dotrzymanie standardów jakości środowiska akustycznego na terenach otaczających inwestycję np. poprzez zastosowanie cichego torowiska z podkładami wibroakustycznymi.
- 2.2 Prowadzić okresowe pomiary poziomu hałasu z częstotliwością co 5 lat.
- 2.3 Drzewa rosnące wzdłuż trasy powinny być poddawane cięciom pielęgnacyjnym, które pozwolą utrzymać je w dobrej kondycji.
- 2.4 Nie dopuścić do przekroczenia maksymalnej możliwości magazynowej urządzeń służących do odprowadzania i oczyszczania wód opadowych i czyścić je 2 razy do roku w okresie wiosennym i jesiennym.
- 2.5 Czyszczenie ww. urządzeń zlecić firmie posiadającej odpowiednie zezwolenia na transport i utylizację odpadów niebezpiecznych.

3. W projekcie budowlanym należy uwzględnić następujące wymagania dotyczące ochrony środowiska

- 3.1 Odprowadzanie wód opadowych z drogi szczelnym systemem kanalizacji deszczowej. Przed zrzutem do odbiornika, wody należy poddać wstępnemu oczyszczeniu w studzienkach z osadnikami i separatorach substancji ropopochodnych,
- 3.2 Separator substancji ropopochodnych powinien być dostosowany do powierzchni objętej systemem odprowadzania odcieków.
- 3.3 Do projektu budowlanego należy dołączyć inwentaryzację zieleni i jej waloryzację oraz opis postępowania z drzewami na etapie realizacji inwestycji,
- 3.4 Należy uwzględnić wykonanie ekranów akustycznych:
 - przy skrzyżowaniu ul. Popowickiej z ul. Białowieską (północna strona ul. Popowickiej), za linią tramwajową, w odległości 10 m od krawędzi jezdni, w przekroju budynku nr 49-61, długość ekranu 155 m,
 - przy skrzyżowaniu ul. Popowickiej z ul. Białowieską (południowa strona ul. Popowickiej), długość ekranu 75 m,

- 3.5 Dokonać szczegółowej analizy możliwych do zastosowania rozwiązań indywidualnych prowadzących do obniżenia poziomu hałasu np. zmiana funkcji budynku, wymiana stolarki okiennej.
- 3.6 Wprowadzić nasadzenia zieleni izolacyjnej w rejonie inwestycji, we wszystkich miejscach gdzie są ku temu warunki techniczne, a w innym przypadku należy umieścić gazony z zielenią zimozieloną.
- 3.7 Na odcinku III tzn. na odcinku od Obwodnicy Śródmiejskiej do ul. Kozanowskiej - rejon kościoła Św. Jadwigi wprowadzić rezerwę terenu po północnej stronie projektowanego torowiska tramwajowego na całej długości odcinka z wyłączeniem skrzyżowań na zasłonę (ekran lub element betonowy).

4. Analiza porealizacyjna

Wykonać analizę realizacyjną w zakresie klimatu akustycznego na terenach wymagających ochrony przed hałasem po upływie 1 roku od oddania trasy tramwajowej do użytkowania i przedstawić ją wojewodzie w terminie 18 miesięcy od dnia oddania inwestycji do użytkowania.

Uzasadnienie

Wnioskiem z dnia 23 listopada 2006 r. Zarządu Dróg i Uporządkowania Miasta we Wrocławiu (były: Zarząd Dróg i Komunikacji we Wrocławiu) wniósł do Wojewody Dolnośląskiego o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia polegającego na budowie Trasy tramwajowej od ulicy Władysława Jagiełły do pętli na osiedlu Kozanów we Wrocławiu.

Obwieszczeniem z dnia 12 grudnia 2006 r. znak: SR.III.6613-5/57-2/AK/06 strony postępowania zostały poinformowane o wszczęciu postępowania, czym organ wypełnił dyspozycję art. 10 i 61 Kpa.

Pismem z dnia 12 grudnia 2006 r. znak: SR.III.6613-5/57-1/AK/06 organ wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego we Wrocławiu celem wydania opinii w sprawie obowiązku sporządzenia obowiązku sporządzenia raportu o ocenie oddziaływania na środowisko i ewentualnego jego zakresu.

Postanowieniem z dnia 16 lutego 2007 r. znak: ZNS-601-1/DS./07 PPIS we Wrocławiu stwierdził obowiązek sporządzenia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w jego pełnym zakresie.

Postanowieniem z dnia 2 marca 2007 r. znak: SR.III.6613-5/57-4/AK/06/07 nałóżł na wnioskodawcę obowiązek sporządzenia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko zawarty.

Przy piśmie z dnia 16 sierpnia 2007 r. znak: IPP.LM.4112-2/57260/06/07 Inwestor przedłożył Raport o ocenie oddziaływania na środowisko.

Obwieszczeniem z dnia 19 września 2007 r. znak: SR.III.6613-5/57-6/AK/06/07 strony postępowania poinformowane zostały o możliwości zapoznania się z Raportem o ocenie oddziaływania na środowisko.

Pismem z dnia 19 września 2007 r. znak: SR.III.6613-5/57-5/AK/06/07 organ zwrócił się do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego we Wrocławiu celem dokonania uzgodnienia środowiskowych uwarunkowań.

Postanowieniem z dnia 8 lutego 2008 r. znak: ZNS-610a-156/DS./07 PPIS uzgodnił środowiskowe uwarunkowania zgody na realizację przedsięwzięcia pod względem wymagań higienicznych i zdrowotnych.

Na podstawie analiz przeprowadzonych w Raporcie o oddziaływaniu na środowisko, określono oddziaływania i potencjalne zagrożenia środowiska związane z realizacją i eksploatacją inwestycji. Przeprowadzone analizy pozwoliły na określenie niezbędnych sposobów zabezpieczających i minimalizujących potencjalne negatywne oddziaływania. Przeprowadzone w Raporcie analizy pozwoliły również, na zdefiniowanie warunków realizacji oraz eksploatacji przedsięwzięcia, które mają zapewnić ochronę środowiska przed ewentualnym negatywnym wpływem inwestycji.

Z uwagi na fakt, iż planowana trasa inwestycji w dużej mierze przebiega przez tereny zabudowy mieszkaniowej, nałożono warunki w celu ochrony mieszkańców przed hałasem. Ekranry zastosowano na odcinkach, gdzie standardy jakości środowiska w zakresie hałasu są przekroczone.

Ze względu na istotne ograniczenia techniczne w realizacji ekranów wynikających z istniejącej sytuacji urbanistycznej, nałożono warunek 3.5 w sentencji.

Zgodnie z art. 56 ust. 4 i 5 *ustawy Prawo ochrony środowiska*, wskazane jest wykonanie analizy porealizacyjnej w zakresie klimatu akustycznego celem sprawdzenia skuteczności wprowadzonych zabezpieczeń akustycznych. W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomu hałasu należy zastosować odpowiednie środki ochrony. W sytuacji, w której standardy w środowisku nie będą mogły być dotrzymane, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

Szczegółowe zasady prowadzenia pomiarów poziomu hałasu, zastosowanie właściwych metodyk referencyjnych, zasady przechowywania i prezentacji wyników określają rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 23 stycznia 2003 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów w środowisku substancji lub energii przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem, portem (Dz.U.Nr 35, poz. 308) oraz rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 17 stycznia 2003 r. w sprawie rodzaju wyniku pomiarów prowadzonych w związku z eksploatacją dróg, linii kolejowych, linii tramwajowych, lotnisk oraz portów, które powinny być przekazywane właściwym organom ochrony środowiska oraz terminów i sposobów ich prezentacji (Dz.U.Nr 18, poz. 164).

Zaprojektowanie zieleni w miejscach określonych w pkt 3.6 sentencji powinno zminimalizować ryzyko przekroczeń dopuszczalnych stężeń NO₂ na odcinkach, gdzie przewidziana jest również rozbudowa drogi.

Mając na uwadze ochronę walorów przyrodniczych terenu, ochronę mieszkańców przed uciążliwością akustyczną i wibracjami w trakcie prowadzenia prac budowlanych, ochronę warunków gruntowo-wodnych rejonu inwestycji, podstawowym działaniem na etapie realizacji inwestycji jest właściwa lokalizacja zaplecza budowy oraz baz składowych i transportowych. Z tym związana jest konieczność zachowania zasady oszczędnego wykorzystania terenu pod ww. tymczasowe przeznaczenie, a następnie jego rekultywacji. Szczegółowe warunki w tym zakresie określono w sentencji w pkt 1.1 – 1.10. Określenie tych warunków jest spełnieniem wymogów określonych art. 75 ustawy Prawo ochrony środowiska.

W bliskiej odległości znajdują się obiekty mieszkalne ujęte w wykazie Zabytków Architektury i Budownictwa Miasta Wrocławia, stąd warunek określony w pkt 1.4 sentencji, mający na celu ograniczenie dużych drgań podłoża oraz zwiększona emisję zanieczyszczeń do powietrza.

W czasie realizacji, budowy i eksploatacji przedmiotowej trasy (droga+torowisko) wytwarzane będą odpady, w tym odpady niebezpieczne. Sposób postępowania z odpadami wytwarzanymi na placu budowy regulują przepisy art. 17 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach (Dz.U.Nr 62, poz. 628 ze zm.). Z uwagi na podejrzenie, iż niektóre obiekty budowlane, przewidziane do rozbiórki mogą posiadać azbest, prace przy nich należy prowadzić w sposób zgodny z rozporządzeniem Ministra Gospodarki, pracy i Polityki Społecznej z dnia 2 kwietnia 2004 r. w sprawie sposobów i warunków

bezpiecznego użytkowania i usuwania wyrobów zawierających azbest (Dz.U.Nr 71, poz. 649) oraz z dnia 23 października 2003 r. w sprawie wymagań w zakresie wykorzystania i przemieszczania azbestu oraz wykorzystywania i oczyszczania instalacji lub urządzeń, w których był lub jest wykorzystywany azbest (Dz.U. z 2003 r., Nr 192, poz. 1876).

Zaplecze budowy zostanie wyposażone w sanitariaty, których zawartość będzie systematycznie usuwana przez uprawnione podmioty.

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia powstawać będą ścieki pochodzące z powierzchni zanieczyszczonej trasy (droga + torowisko). Zastosowanie określonych w pkt 3.1 i 3.2 warunków spowoduje, że planowana inwestycja ograniczy zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego.

Przedsięwzięcie w całości znajduje się poza obszarami Natura 2000 i innymi obszarami chronionymi prawem polskim. Dlatego też nie zalicza się do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na obszary Natura 2000 w rozumieniu art. 51 ust. 1 pkt 3 ustawy Prawo ochrony środowiska.

Nałożony w sentencji decyzji (pkt 1.13) okres dokonania wycinki drzew uwzględnia sezon lęgowy ptaków i jednocześnie okres zimowania nietoperzy.

Warunek pkt 1.14 sentencji jest wypełnieniem art. 75 ustawy Prawo ochrony środowiska.

Warunek zapisany w pkt 3.7 sentencji nałożono w celu minimalizacji śmiertelności ptaków i nietoperzy na skutek zderzeń z przejeżdżającymi pojazdami. Materiały konstrukcyjne i wysokość ekranu należy doprecyzować na etapie projektu budowlanego.

Głównym celem inwestycji jest skomunikowanie centrum Wrocławia z osiedlem Kozanów oraz uzyskanie perspektywicznej możliwości wyprowadzenia trasy tramwajowej na Maślice. W efekcie tych działań uzyska się odciążenie istniejącego układu komunikacyjnego oraz poprawę warunków ruchowych w tym rejonie Wrocławia. Planowana trasa tramwajowa przebiegać będzie przez osiedla Szczepin, Popowice i Kozanów.

Większość planowanej inwestycji położona jest na terenie, na którym nie obowiązują miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego z wyjątkiem dwóch fragmentów trasy. Przedmiotowa inwestycja będzie zrealizowana w oparciu o decyzję lokalizacyjną inwestycji celu publicznego.

Po analizie wariantów rozwiązań przebiegu poszczególnych odcinków trasy, do realizacji wybrano najkorzystniejszy wariant dla środowiska.

W bezpośrednim sąsiedztwie planowanej inwestycji znajdują się dwa obiekty, które zostały ujęte w rejestrze zabytków – zespół budynków przy ul. Wejherowskiej (ok. 50 m od planowanej trasy) oraz Cmentarz Żydowski zlokalizowany przy ul. Lotniczej (ok. 50 m od planowanej trasy). W związku z tym w zakresie ochrony zieleni oraz wykonywania robót przy ww. obiektach i na terenach stref ochrony konserwatorskiej (Kępa Mieszczańska) należy uzyskać uzgodnienie Miejskiego Konserwatora Zabytków we Wrocławiu.

Projektowany zakres inwestycji pośrednio dotyczy problemów ochrony środowiska przed zagrożeniami nadzwyczajnymi i sytuacjami awaryjnymi. W sytuacjach awaryjnych przedmiotowy układ komunikacyjny (droga+torowisko) mają zabezpieczać jednostki Państwowej Straży Pożarnej.

Transgraniczne oddziaływanie na środowisko powyższej inwestycji nie występuje.

Analiza oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko na etapie ustalania warunków Środowiska dla planowanej inwestycji nie wykazała konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

Planowane przedsięwzięcie zgodnie z § 3 ust.1 pkt. 56, 57 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257 poz. 2573 z późn. zm.), zaliczane jest do przedsięwzięć, dla których może być wymagane sporządzenie raportu

o oddziaływaniu na środowisko. Zgodnie z art. 46a ust. 7 pkt 1 lit. b oraz art. 46a ust. 9 ustawy Prawo ochrony środowiska organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia, realizowanego w części na terenie zamkniętym, jest wojewoda

Po rozpatrzeniu całości materiału dowodowego zgromadzonego w przedmiotowej sprawie i powyżej powołanego oraz w oparciu o powołane na wstępie przepisy ustawowe, orzeczono jak w sentencji decyzji.

Integralną część decyzji stanowi Załącznik nr 1 przedstawiający charakterystykę całego przedsięwzięcia.

W oparciu o art. 56 ust. 9 ustawy Prawo ochrony środowiska, decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wiąże organy wydające decyzje, o których mowa w art. 46 ust. 4.

Niniejsza decyzja została umieszczona w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach, prowadzonym w Wydziale Środowiska i Rolnictwa Dolnośląskiego Urzędu Wojewódzkiego we Wrocławiu.

Pouczenie

Nowo zbudowany lub przebudowany obiekt budowlany, nie może być oddany do użytkowania, jeżeli nie spełnia wymagań ochrony środowiska (art. 76 ustawy Prawo ochrony środowiska).

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Ministra Środowiska, wniesione za moim pośrednictwem, w terminie 14 dni od dnia doręczenia niniejszej decyzji.

Z up. WOJEWODY DOLNOŚLĄSKIEGO

Stanisław Zięba
DYREKTOR WYDZIAŁU
Środowiska i Rolnictwa

Otrzymują:

1. strony zgodnie z art. 49 kpa
2. Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta
ul. Długa 49, 53-633 Wrocław
3. Biprogeo Projekt Sp. z o.o.
ul. Bukowskiego 2, 52-418 Wrocław
4. Urząd Miasta Wrocławia
Sukiennice 9, 50-107 Wrocław

CHARAKTERYSTYKA INWESTYCJI

Opis planowanego przedsięwzięcia

Opis techniczny w niniejszym rozdziale został oparty na danych dostarczonych przez Projektanta – Biprogeo Projekt Sp. z o.o. z Wrocławia.

Planowane zadanie inwestycyjne zostało podzielone na 6 odcinków:

- **ODCINEK I**, tzn. od ul. Władysława Jagiełły do ul. Gnieźnieńskiej;
- **ODCINEK II**, tzn. w ciągu ulic Długiej – Starogroblowej – Popowickiej od ul. Gnieźnieńskiej do ul. Pałuckiej;
- **ODCINEK III – IV**, tzn. w ciągu ul. Pilczyckiej od ul. Pałuckiej do ul. Gwareckiej;
- **ODCINEK VI**, tzn. od skrzyżowania ul. Kozanowskiej i ul. Pilczyckiej (rejon istniejącej pętli autobusowej) do ul. Gwareckiej (w rejonie ul. Ignuta).
- **ODCINEK VIII** - dodatkowe połączenie trasy tramwajowej na Kozanów z istniejącym obecnie układem komunikacyjnym biegnącym w ul. Legnickiej. Jest to odcinek biegnący w ul. Milenijnej od skrzyżowania z ul. Pilczycką do skrzyżowania z ul. Legnicką

Lokalizacja inwestycji

Planowana trasa tramwajowa przebiegać będzie przez osiedla Szczepin, Popowice i Kozanów. Projektowana budowa prowadzona będzie wzdłuż ulic Dmowskiego, Długa, Starogroblowa, Popowicka, Pilczycka, Gwarecka i Dokerska.

Rozwiązania ujęte w koncepcji programowo-przestrzennej

Charakterystyka ogólna

Odcinek I

Projektowana trasa tramwajowa (od ul. Jagiełły do ul. Gnieźnieńskiej) usytuowana jest w pasie rozdziału, co wiąże się z koniecznością stosunkowo niewielkiej przebudowy istniejącego układu drogowego (poprawa geometrii drogi, nadanie normatywnych łuków, budowa azyli, itp.).

Odcinek II

Na tym odcinku (tj. od ul. Gnieźnieńskiej do ul. Pałuckiej) dwutorowe torowisko tramwajowe w początkowej fazie (nawiązanie do odcinka I) projektuje się w pasie rozdziału ul. Długiej, następnie (na wysokości działki 4/3, A.M. 15, obręb Stare Miasto), torowisko wyprowadzono poza jezdnię na jej północną stronę.

W ramach opracowania przewiduje się przebudowę istniejącego układu drogowego w niezbędnym zakresie, dostosowując go do projektowanego układu torowego.

Przebieg trasy tramwajowej został ustalony w taki sposób, aby w jak najmniejszym stopniu ingerować w obecny układ drogowy, przy zachowaniu maksymalnego bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu.

Odcinek III i IV

Na odcinku III i IV (od ul. Pałuckiej do skrzyżowania ul. Pilczyckiej/Gwareckiej/Górnicej), torowisko tramwajowe poprowadzono wzdłuż projektowanej drugiej jezdni ul. Pilczyckiej (po północnej jej stronie) i fragmentu ul. Gwareckiej, gdzie zaprojektowano krańcówkę.

Odcinek VI

Inwestycja polega na budowie dwutorowego torowiska tramwajowego obok istniejących jezdni ulicy Kozanowskiej i Dokerskiej wraz z budową krańcówki w ul. Gwareckiej, zapewniającej w przyszłości możliwość kontynuacji trasy tramwajowej w kierunku Maślic.

Przebieg trasy tramwajowej został ustalony w taki sposób, aby w jak najmniejszym stopniu ingerować w obecny układ drogowy, przy zachowaniu maksymalnego bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu.

Przewiduje się utrzymanie dotychczasowych parametrów ulicy Kozanowskiej i Dokerskiej, przy jednoczesnym poprawieniu czytelności układu drogowego i poprawie bezpieczeństwa i przepustowości. Poprawienie tych parametrów uzyskuje się poprzez:

- budowę dodatkowego pasa ruchu w ul. Kozanowskiej, na wlocie skrzyżowania ulic Kozanowska – Pilczycka (zwiększenie przepustowości),
- nadanie normatywnych łuków na skrzyżowaniach wraz z korektą kształtu wysp kanalizujących,
- utworzenie przy północnej krawędzi ul. Dokerskiej pasa do parkowania równoległego (korekta krawężników przy wykorzystaniu istniejącej konstrukcji jezdni),
- wprowadzenie na dwóch skrzyżowaniach sygnalizacji świetlnej, w celu zapewnienia bezpieczeństwa dla ruchu tramwajowego, samochodowego, rowerowego i pieszego,
- zastosowanie sygnalizacji świetlnej przy przejściu dla pieszych i przejeździe dla rowerzystów przez ul. Dokerską.

Ze względu na lokalizację torowiska po północnej stronie ul. Dokerskiej zlikwidowane zostały wjazdy z ul. Dokerskiej na tereny Spółdzielni Mieszkaniowych, zlokalizowanych po stronie północnej.

Ścieżki rowerowe i chodniki zlokalizowane po południowej stronie ul. Dokerskiej nie będą wymagały przebudowy.

Po północnej stronie ul. Dokerskiej, ze względu na budowę torowiska tramwajowego, wprowadza się korekty w przebiegu ścieżek rowerowych i chodników, tak, aby zapewnić najlepszą obsługę pasażerów, rowerzystów i pieszych.

Odcinek VIII

Na tym odcinku (od ul. Pilczyckiej do ul. Legnickiej) projektowana trasa tramwajowa usytuowana jest w istniejącym pasie rozdziału ul. Milenijnej aż do ul. Legnickiej, gdzie została wpięta w istniejący układ torowy.

Parametry techniczne

Inwestycję zaprojektowano przy przyjęciu następujących parametrów technicznych:

Odcinek I

- Klasa ulicy Z 2/2,
- Prędkość projektowa $V_p = 50$ km/h,
- Prędkość miarodajna $V_m = 60$ km/h,
- Szerokość pasa ruchu 3,50 m,
- Chodnik o zmiennej szerokości po północnej i południowej stronie,
- Odcinkową ścieżką rowerową o zmiennej szerokości po północnej i południowej stronie ul. R. Dmowskiego i ul. Długiej,
- Pas zieleni oddzielający ścieżkę rowerową od jezdni,
- Dwutorowe torowisko tramwajowe w pasie rozdziału.

Odcinek II

- Klasa ulicy Z 2/2,
- Prędkość projektowa $V_p = 50$ km/h,
- Prędkość miarodajna $V_m = 60$ km/h,

- Szerokość pasa ruchu 3,50 m,
- Chodnik o szerokości 2.00 m i ścieżka rowerowa o szerokości 2.50 m po północnej stronie ODCINKA II,
- Ciąg pieszo jezdny o szerokości 4.00 m z lokalnymi zwężeniami lub poszerzeniami leżący po południowej stronie.
- Boczny pas zieleni oddzielający torowisko od jezdni
- Odcinkową ścieżką rowerową o szerokości 2.50 m po południowej stronie
- Odcinkowy chodnik o zmiennej szerokości 2.50 – 3.50 m z lokalnymi zwężeniami i poszerzeniami usytuowany po południowej stronie
- Dwutorowe torowisko tramwajowe.

Odcinek III i IV

- Klasa ulicy Z 2/2,
- Prędkość projektowa $V_p = 50$ km/h,
- Prędkość miarodajna $V_m = 60$ km/h,
- Szerokość pasa ruchu 3,50 m,
- Chodnik o szerokości 2.00 m i ścieżka rowerowa o szerokości 2.50 m po północnej stronie,
- Odcinkową ścieżką rowerową o szerokości 3.00 m po południowej stronie ulicy,
- Odcinkowy chodnik o zmiennej szerokości 2.50 – 3.00 m z lokalnymi zwężeniami i poszerzeniami usytuowany po południowej stronie ulicy,
- Dwutorowe torowisko tramwajowe.

Odcinek VI

- Klasa ulicy L 1/2,
- Prędkość projektowa $V_p = 50$ km/h,
- Prędkość miarodajna $V_m = 60$ km/h,
- Szerokość pasa ruchu 3,50 m,
- Szerokość pasa do parkowania równoległego: 2,50 m
- Szerokość dwutorowego torowiska: 7,00 m
- Szerokość peronów przystankowych: 3,50 m
- Długość peronów przystankowych: 32,0 m
- Szerokość chodnika: 1,50 i 2,00 m
- Szerokość odcinkowych ścieżek rowerowych: 2,00 m i 2,50 m
- Boczny pas zieleni oddzielający torowisko od jezdni o szerokości 1,00–3,50 m
- Dwutorowe torowisko tramwajowe

Odcinek VIII

- Klasa ulicy GP 2/2,
- Prędkość projektowa $V_p = 70$ km/h,
- Prędkość miarodajna $V_m = 70$ km/h,
- Szerokość pasa ruchu 3,50 m,
- Dwutorowe torowisko tramwajowe

Z up. WOJEWODY DOLNOŚLĄSKIEGO

Stanisław Zięba
DYREKTOR WYDZIAŁU
Środowiska i Rolnictwa