

Toruń, dnia 8 maja 2024 r.

WAIb.6220.11.2.2024 AGW

## DECYZJA nr 11.2024

Na podstawie:

- art. 71 ust. 1, art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 84, art. 85 ust. 1 oraz ust. 2 pkt 2 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 (t.j. Dz. U. z 2023 r., poz. 1094 ze zm., dalej: uouioś),
- § 3 ust. 1 pkt 32, 63 i 71 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (t.j. Dz. U. z 2019 r., poz. 1839 ze zm.),
- art. 104, 108 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2024 r., poz. 572; dalej: Kpa);

po rozpatrzeniu wniosku Gminy Miasta Toruń, ul. Wały gen. Sikorskiego 8 w Toruniu, reprezentowanej przez Pana Marcina Zarzyckiego, z dnia: 31 stycznia 2024 r., RPW/9989/2024

### **stwierdzam brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko**

dla „Modernizacja (przebudowa) linii tramwajowej wraz z niezbędną infrastrukturą na trasie linii nr 1 i 5 od ul. Śląskiego do pętli Olimpijska w Toruniu” (dz. nr 35/7, 35/10, 35/25, 35/27, 35/28, 35/31, 35/51, 35/54, 35/55, 35/59, 47, 49/1 z obrębu 58; dz. nr 24/3, 25/4, 26/3, 26/8, 26/16, 35/6, 36/1, 36/11, 37/3, 37/4, 37/6, 41/5, 56/5, 57/1, 57/6, 85/2, 97 z obrębu 59)

Obszar oddziaływania w odległości 100m od granic przedsięwzięcia, o którym mowa w art. 74 ust. 3a pkt 1 uouioś:

obręb 51 – dz. 49/32, 49/62, 51/13, 51/14, 52/2, 53;

obręb 52 – dz. 14, 20, 21, 64/9, 64/10, 64/18, 64/24, 64/27, 64/28, 64/34, 64/35, 64/40, 64/53, 66, 75/26, 75/27, 75/28;

obręb 58 – dz. 18/1, 18/8, 18/9, 30/1, 30/2, 35/11, 35/13, 35/14, 35/15, 35/16, 35/22, 35/30, 35/35, 35/38, 35/40, 35/41, 35/42, 35/44, 35/45, 35/48, 35/49, 35/50, 35/52, 35/53, 35/62, 48/4, 48/15, 48/16, 48/21, 48/26, 48/35, 48/36, 48/37, 49/2, 50/3, 50/6, 50/8, 50/12, 50/13, 50/14, 50/16, 50/18, 50/19, 50/21, 50/22, 50/23, 50/24, 50/25, 91/26, 91/36, 91/40, 91/41, 91/42, 92, 93, 94, 95, 96;

obręb 59 – dz. 1/2 1/5, 2/43, 2/44, 2/53, 2/60, 2/61, 2/62, 15/13, 15/27, 15/32, 15/33, 15/34, 15/35, 17/1, 25/2, 25/3, 26/2, 26/14, 27/1, 27/2, 27/4, 27/5, 29/1, 34/3, 35/4, 35/9, 36/3, 36/12, 37/5, 39/5, 46/3, 46/4, 46/5, 56/5, 56/6, 56/7, 56/10, 56/11, 56/13, 56/17, 56/18, 56/19, 56/20, 56/21, 56/23, 56/24, 56/26, 57/13, 57/14, 57/18, 57/19, 57/20, 57/21, 57/22, 57/23, 57/24, 57/26, 57/30, 57/31, 57/32, 57/34, 57/35, 57/36, 58/24, 58/25, 59/17, 84, 87, 88, 89, 90/5, 94/4, 94/13, 96/1, 96/3, 96/4, 96/6, 96/7, 98, 99, 2007/4, 2007/6, 2011/8, 2012/19.

### **Jednocześnie na podstawie art. 84 ust. 1a uouioś wskazuję:**

1. Istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich, w szczególności:

- 1) W celu minimalizacji i ograniczenia oddziaływań związanych z emisją hałasu, wibracji i zanieczyszczeń do powietrza, prace budowlane prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj. w godzinach 6:00–22:00 (z wyjątkiem prac wymagających ciągłości technologicznej (typu betonowanie).
- 2) Stosować gotowe mieszanki bitumiczne, wytwarzane w wytwórniach poza miejscem zamierzenia.
- 3) W celu ograniczenia emisji pyłów na etapie prac realizacyjnych zraszać teren budowy wodą, w celu ograniczenia wtórnego pylenia w okresie niekorzystnych warunków meteorologicznych (długotrwały brak opadów i wiatr).

- 4) Celem zabezpieczenia gruntu oraz wód podziemnych i powierzchniowych przed zanieczyszczeniem substancjami ropopochodnymi, podczas realizacji inwestycji, używać wyłącznie sprawnego sprzętu i monitorować ewentualne wycieki substancji ropopochodnych, które mogą powstać w wyniku konserwacji lub awarii sprzętu oraz zapewnić dostępność sorbentów. W przypadku wycieku substancji niebezpiecznych, zanieczyszczony grunt lub zużyty sorbent zebrać i przekazać uprawnionym odbiorcom odpadów.
- 5) Zaplecze budowy oraz miejsca składowania materiałów budowlanych lub postoju pojazdów i maszyn zorganizować na terenie utwardzonym lub posiadającym szczelną powierzchnię, a także poza terenami chronionymi akustycznie.
- 6) Place postojowe środków transportu i maszyn budowlanych lokalizować na szczelnej, utwardzonej nawierzchni.
- 7) Zabiegi związane z konserwacją i naprawami maszyn i urządzeń należy wykonywać w miejscach do tego odpowiednio przystosowanych, o podłożu zabezpieczonym przed przedostaniem się do gruntu i wód podziemnych zanieczyszczeń.
- 8) W celu neutralizacji ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych należy na bieżąco usuwać je z wykorzystaniem sorbentów, których odpowiednia ilość powinna być stale zagwarantowana na terenie budowy.
- 9) Należy zapewnić odpowiednią ilość pojemników do selektywnego składowania odpadów w specjalnie wydzielonych dla tego celu miejscach.
- 10) Ścieki bytowe w fazie realizacji inwestycji należy gromadzić w szczelnych zbiornikach, które będą opróżniane przez uprawnione podmioty.
- 11) Wodę na potrzeby funkcjonowania obiektów ujmować z gminnej sieci wodociągowej na warunkach technicznych uzgodnionych z gestorem sieci.
- 12) Wycinkę drzew i krzewów kolidujących z realizacją planowanego przedsięwzięcia prowadzi poza okresem lęgowym ptaków, przypadającym od 1 marca do 31 sierpnia. Prowadzenie przedmiotowych prac w okresie lęgowym jest możliwe wyłącznie pod warunkiem potwierdzenia przez specjalistę przyrodnika - ornitologa braku zasiedlenia objętych planowaną wycinką siedlisk gatunków chronionych. Kontrola zajęcia siedlisk powinna zostać przeprowadzona nie wcześniej niż 2 dni przed rozpoczęciem prac. W przypadku wykrycia lęgów gatunków chronionych wycinka nie może być przeprowadzona do czasu stwierdzenia przez nadzór ornitologiczny wyprowadzenia młodych z gniazda.
- 13) Z uwagi na wycinkę zadrzewień zapewnić wykonanie nasadzeń zastępczych w ilości 2:1 względem ilości usuwanych drzew (2 nowe nasadzenia za każde drzewo usunięte), uwzględniając warunki siedliskowe w miejscu wykonania ww. nasadzeń i wymagania ekologiczne stosowanych do nasadzeń gatunków oraz preferując gatunki rodzime. Przez okres co najmniej 10 lat oraz w razie potrzeby dokonywać nasadzeń uzupełniających, w miejscach obumarłych sadzonek, zapewniając trwałość wykonanych nasadzeń. W przypadku stosowania palików i taśm stabilizujących sadzonki, usunąć je niezwłocznie po przyjęciu się sadzonki i ustabilizowaniu drzewa, celem wyeliminowania zagrożenia wrastania taśm w pień oraz pochylania drzew przez paliki.
- 14) Każdorazowo przed podjęciem prac przeprowadzić kontrolę terenu robót (w tym wykopów) pod kątem uwięzionych w nich małych zwierząt, które w razie konieczności będą wypuszczane w innym, bezpiecznym miejscu.
- 15) Zadrzewienia pozostające w zasięgu prac i niepodlegające usunięciu zabezpieczyć na czas prowadzenia robót przed przypadkowym uszkodzeniem, w tym przed:
  - a) możliwością mechanicznego uszkodzenia, np. poprzez odeskowanie pni drzew,
  - b) fizycznym uszkodzeniem krzewów poprzez wygradzenie obszaru występowania krzewów,
  - c) przesuszeniem bryły korzeniowej, np. poprzez zastosowanie mat ograniczających transpirację oraz prowadzenie wykopów w ich sąsiedztwie krótkimi odcinkami, ograniczając czas otwarcia wykopów,
  - d) mechanicznym uszkodzeniem bryły korzeniowej poprzez prowadzenie prac w bezpośrednim sąsiedztwie systemów korzeniowych drzew i krzewów w sposób ręczny, o ile pozwala na to technologia prac. Powstałe ewentualne uszkodzenia mechaniczne pni i korzeni zabezpieczyć preparatem grzybobójczym.

- 16) Prace ziemne rozpocząć poza okresem lęgowym ptaków, przypadającym od 1 marca do 31 sierpnia. Prowadzenie przedmiotowych prac w okresie lęgowym jest możliwe wyłącznie pod warunkiem potwierdzenia przez specjalistę przyrodnika - ornitologa braku zasiedlenia objętych planowaną wycinką siedlisk gatunków chronionych. Kontrola zajęcia siedlisk powinna zostać przeprowadzona nie wcześniej niż 2 dni przed rozpoczęciem prac. W przypadku wykrycia lęgów gatunków chronionych prace nie mogą być przeprowadzone do czasu stwierdzenia przez nadzór ornitologiczny wyprowadzenia młodych z gniazda.
- 17) Przed rozpoczęciem robót przeprowadzić kontrolę terenu przedsięwzięcia przez specjalistę przyrodnika w celu ustalenia aktualnego występowania gatunków chronionych oraz, w razie potrzeby, ustalenia uzupełniających działań minimalizujących i zabezpieczających.
- 18) W ramach zamierzenia zastosować oświetlenie (np. drogowe) niskoemisyjne pod względem promieniowania UV (np. typu LED) oraz o barwie zbliżonej do światła naturalnego, w przedziale 2200-2700K z jednoczesnym zastosowaniem opraw kierunkowych, skupiających wiązkę światła ku dołowi.
- 19) Z uwagi na wprowadzenie roślinności w obrębie torowiska, szczegółowy sposób i zakres jej wykonania ustalić ze specjalistą przyrodnikiem – entomologiem, a na etapie użytkowania zapewnić właściwą pielęgnację (np. odchwaszczanie) ww. roślinności.
- 20) Zestawienie drzew ustalonych do usunięcia:

Lp.	Nr inw.	Nazwa polska
1	186	lipa drobnolistna
2	441	sosna zwyczajna
3	442	sosna zwyczajna
4	443	sosna zwyczajna
5	444	sosna zwyczajna
6	445	brzoza brodawkowata
7	446	brzoza brodawkowata
8	447	sosna zwyczajna
9	448	dąb szypułkowy
10	449	sosna zwyczajna
11	450	brzoza brodawkowata

2. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 uouioś, w szczególności w projekcie zagospodarowania działki lub terenu lub projekcie architektoniczno-budowlanym, w przypadku decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1, 10, 14, 18, 23, 26, 27 i 29 uouioś:
  - 1) Wody opadowe i roztopowe z torowisk tramwajowych oraz nawierzchni drogowych odprowadzać do miejskiej kanalizacji deszczowej. Wody pochodzące z torowisk uprzednio podczyszczać w osadniku, a wody z obrębu smarownic torowych podczyszczać dodatkowo w separatorze substancji ropopochodnych.
  - 2) Zaprojektować tor bezстыkowy (łączenie szyn za pomocą spawania termitowego).
  - 3) Przed łukami torowymi o promieniach  $R \leq 150,00$  m, zastosować smarownice torowe.
  - 4) Na wszystkich odcinkach torowisk podlegających przebudowie zastosować maty antywibracyjne na bazie poliuretanu z wypełnieniem elastomerowym o grubości nie mniejszej niż 25 mm ( $\pm 5\%$ ).
  - 5) Zastosować torowiska z zabudową zieloną na odcinkach, na których nie ma potrzeby łączenia funkcji torowiska tramwajowego z przejazdami, przejściami lub strefami około przystankowymi.
  - 6) Ochronę wibroakustyczną w torowiskach z zabudową zieloną realizować poprzez wkładki elastomerowe otulające szynę (zarówno komory łukowe jak i stopę szyny).
  - 7) Ochronę wibroakustyczną w torowiskach z zabudową betonową realizować jako wypełnienie strefy kanału szynowego żywicą o trwałej elastyczności.

Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Przedsięwzięcie polega na przebudowie (modernizacji) torowiska tramwajowego i infrastruktury przystankowej wraz z wymianą sieci trakcyjnej, budową i przebudową kabli trakcyjnych, budową podstacji trakcyjnej do zasilania trasy tramwajowej, budową instalacji do napełniania piasecznic w tramwajach, przebudową nawierzchni jezdni, chodników i ścieżek rowerowych przyległych do przebudowywanego torowiska tramwajowego oraz przebudową istniejących sieci uzbrojenia terenu w miejscach kolizji z przebudowywanym torowiskiem tramwajowym. Zamierzenie znajduje się w ciągu ulic Szosa Lubicka, Śląskiego i Konstytucji 3 Maja, na odcinku od placu Sybiraków do pętli tramwajowej Olimpijska.

### Uzasadnienie

W dniu 31 stycznia 2024 r. do tut. organu wpłynął wniosek Gminy Miasta Toruń, ul. Wały gen. Sikorskiego 8 w Toruniu, reprezentowanej przez Pana Marcina Zarzyckiego, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia o którym mowa w sentencji niniejszej decyzji.

Przedmiotową inwestycję zakwalifikowano zgodnie z art. 71 ust. 2 pkt 2 uouioś, a także rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (t.j. Dz. U. z 2019 r., poz. 1839 ze zm.):

- § 3 ust. 1 pkt 32 jako: „instalacje do przesyłu pary wodnej lub ciepłej wody, z wyłączeniem osiedlowych sieci ciepłowniczych i przyłączy do budynków”,
- § 3 ust. 1 pkt 63 jako: „linie tramwajowe, koleje linowe z wyłączeniem kolei linowych przeznaczonych do obsługi terenów narciarskich innych niż określone w pkt 49 lub 50 oraz wyciągów o długości nie większej niż 100 m, koleje podziemne, w tym metro, lub inne linie do przewozu pasażerów wraz z towarzyszącą im infrastrukturą”,
- § 3 ust. 1 pkt 71 jako: „rurociągi wodociągowe magistralne do przesyłania wody oraz przewody wodociągowe magistralne doprowadzające wodę od stacji uzdatniania do przewodów wodociągowych rozdzielczych, z wyłączeniem ich przebudowy metodą bezwykopową”,

jako przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Do wniosku inwestor załączył:

1. Kartę informacyjną przedsięwzięcia (dalej: Kip), zawierającą informacje określone w art. 62a ust. 1 uouioś, charakteryzującą zamierzenie.
2. Poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej obejmującą przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, wraz z terenem na który będzie ono oddziaływać (zasięg 100m).

Wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach został zarejestrowany w publicznie dostępnym wykazie danych na stronie wykaz.ekoportal.pl pod pozycją nr 34/2024.

Obwieszczeniem z dnia 20 lutego 2024 r. w myśl art. 73 ust. 1 uouioś, strony postępowania zostały poinformowane o wszczęciu postępowania w przedmiotowej sprawie. Do dnia dzisiejszego nie odnotowano żadnych uwag, zastrzeżeń i wniosków odnośnie przedmiotowego postępowania.

Zgodnie z art. 84 ust. 1 uouioś, organ stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, po przeanalizowaniu dokumentacji oraz uzyskaniu następujących opinii (zgodnie z art. 64 ust. 1 uouioś):

- Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy – z dnia 15 kwietnia 2024 r., znak: WOO.4220.125.2024.OD.3 (wpływ do organu: 15 kwietnia 2024 r., RPW/30465/2024),
- Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie – z dnia 29 lutego 2024 r., znak: GR.ZZŚ.4901.61.2024.WL (wpływ do organu 29 lutego 2024 r., RPW/18122/2024), który wziął pod uwagę charakter, skalę i lokalizację przedsięwzięcia, stwierdził, że nie przewiduje się negatywnego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na stan jednolitych części wód oraz na realizację celów środowiskowych określonych dla nich w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły” przyjętym rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 16 lutego 2023 r. (Dz. U. z 2023 r., poz. 300),
- Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Toruniu – z dnia 28 lutego 2024 r., znak: N.NZ.40.2.0.5.2024 (wpływ do organu: 5 marca 2024 r., RPW/19181/2024), który wziął pod uwagę rodzaj, skalę, usytuowanie i zasięg oddziaływania projektowanej inwestycji, gęstość

zaludnienia na analizowanym terenie oraz emisje i inne uciążliwości, których źródłem będzie planowane zamierzenie, a także czas trwania negatywnych oddziaływań.

We wskazanych powyżej opiniach uznano, że nie ma konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Jednocześnie Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy oraz Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie podały warunki, które zostały uwzględnione w całości w niniejszej decyzji.

Wyżej wymienione dokumenty zostały zamieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych na stronie [wykaz.ekoportal.pl](http://wykaz.ekoportal.pl) pod pozycjami odpowiednio: 76/2024, 45/2024 i 61/2024.

Informuję, że dla części terenu objętego wnioskiem (działki: 24/3, 25/4, 26/3, 26/8, 26/16, 36/1, 85/2, 97 - obręb 59) obowiązują miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego miasta Torunia:

- zmiana miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Torunia, dotycząca terenu położonego wzdłuż ul. Konstytucji 3-go Maja – na odcinku od ul. Ligi Polskiej do ul. Olimpijskiej oznaczonego dotychczas symbolami: J106Kzo, J47MW, J48ZL i J54MW, zatwierdzona uchwałą nr 473/2000 Rady Miasta Torunia z dnia 8 czerwca 2000 r. (publ. Dz. Urz. Woj. Kuj. – Pom. z 2000 r., Nr 51, poz. 431),
- dla obszaru położonego w rejonie ulic: Konstytucji 3 Maja, Olimpijskiej i Kusocińskiego w Toruniu., zatwierdzony uchwałą nr 827/18 Rady Miasta Torunia z dnia 22 marca 2018 r. (publ.: Dz. Urz. Woj. Kuj. – Pom. z 2018 r., poz. 1562),

Jednak odstąpiono od oceny zgodności przedmiotowego zamierzenia z ustaleniami miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, ponieważ stanowi ono inwestycję strategiczną w rozumieniu art. 59a ust. 4 uouioś, tj. linię tramwajową oraz infrastrukturę towarzyszącą, która w myśl art. 80 ust. 2a uouioś nie wymaga stwierdzenia zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami ww. planów, jeżeli zostały one uchwalone.

Po przeanalizowaniu wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z Kip, uwzględniono łącznie uwarunkowania związane z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, o których mowa w art. 63 ust. 1 uouioś. Stwierdzając brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia organ uwzględnił skalę przedsięwzięcia, wielkość zajmowanego terenu oraz ich wzajemnych proporcji, powiązania z innymi przedsięwzięciami, a także rodzaj i skalę możliwego oddziaływania inwestycji.

Projekt inwestycji obejmuje: przebudowę infrastruktury tramwajowej i drogowej wraz z niezbędną infrastrukturą na odcinku ulic: Szosa Lubicka od Placu Sybiraków, Śląskiego oraz Konstytucji 3 Maja na odcinku od ulicy Śląskiego do pętli tramwajowej Olimpijska.

Przedmiotowe przedsięwzięcie polega na przebudowie (modernizacji) torowiska tramwajowego i infrastruktury przystankowej wraz z wymianą sieci trakcyjnej, budową i przebudową kabli trakcyjnych, budową podstacji trakcyjnej do zasilania trasy tramwajowej, budową instalacji do napełniania piasecznic w tramwajach, przebudową nawierzchni jezdni, chodników i ścieżek rowerowych przyległych do przebudowywanego torowiska tramwajowego oraz przebudową istniejących sieci uzbrojenia terenu w miejscach kolizji z przebudowywanym torowiskiem tramwajowym.

Inwestycja zlokalizowana jest we wschodniej części miasta, na obszarze dzielnicy Na Skarpie.

Zamierzenie znajduje się w ciągu ulic Szosa Lubicka, Śląskiego i Konstytucji 3 Maja, na odcinku od placu Sybiraków do pętli tramwajowej Olimpijska. Na wymienionym odcinku ul. Szosa Lubicka posiada przekrój uliczny, dwujezdniowy, z 2 pasami ruchu dla każdej jezdni oraz dwutorowe torowisko wydzielone w pasie dzielącym jezdnie. ul. Śląskiego posiada przekrój uliczny, jednojezdniowy, z pojedynczymi pasami ruchu oraz dwutorowe torowisko wydzielone zlokalizowane po zachodniej stronie jezdni. Ulica Konstytucji 3 Maja posiada przekrój uliczny, dwujezdniowy, z 2 pasami ruchu dla każdej jezdni oraz dwutorowe torowisko wydzielone w pasie dzielącym jezdnie.

Słupy trakcyjne i trakcyjno-oświetleniowe zlokalizowane są wewnątrz torowiska (w międzytorzu) na odcinkach szlakowych oraz poza torowiskiem w rejonie skrzyżowań i na terenie pętli tramwajowej Olimpijska.

Konstrukcja torowiska objętego przebudową w przeważającym zakresie wykonana jest jako podsypkowa na podkładach betonowych i częściowo drewnianych.

Przejazdy drogowe w torowisku wykonane są z nawierzchnią płyt betonowych lub z nawierzchnią asfaltową, przejścia dla pieszych wykonane są z nawierzchnią w torowisku z płytek lub kostek betonowych. Wzdłuż peronów tramwajowych w międzytorzu zlokalizowane są wygradzenia, a na części peronów znajdują się wiaty przystankowe oraz wygradzenia od strony jezdni.

Stan torowiska tramwajowego uzasadnia konieczność przeprowadzenia prac modernizacyjnych uwzględniających wymianę wszystkich elementów konstrukcji torowiska i wprowadzenie nowych rozwiązań, ograniczających do minimum procesy eksploatacyjne oraz ograniczających oddziaływanie na otoczenie w postaci wibracji i hałasu. Brak przeprowadzenia modernizacji skutkowałby koniecznością wprowadzenia ograniczeń prędkości dla pojazdów tramwajowych i przeprowadzania częstych uciążliwych dla mieszkańców remontów cząstkowych (odcinkowych).

W zakresie rozpatrywanego odcinka sieć podwieszona jest na konstrukcjach wsporczych posadowionych na zewnątrz i wewnątrz torowiska przy zastosowaniu wysięgników oraz przewieszek pomiędzy słupami trakcyjnymi i trakcyjno-oświetleniowymi. Występują zarówno betonowe jak i stalowe słupy trakcyjne oraz trakcyjno-oświetleniowe.

W chwili obecnej na obszarze projektowanej przebudowy istnieje sieć oświetleniowa, z oprawami zamontowanymi na słupach oświetleniowych i słupach trakcyjno-oświetleniowych.

Tereny zieleni znajdują się na obrzeżach pasa drogowego lub pomiędzy jezdniami, w obrębie pasa drogowego. Na terenie pętli tramwajowej znajduje się gęste zadrzewienie, głównie z sosny. Powierzchnia terenu całego obszaru została silnie zmieniona antropogenicznie w czasie rozbudowy i przebudowy miasta.

Zamierzenie budowlane obejmuje: przebudowę (modernizację) infrastruktury tramwajowej, w tym torowiska tramwajowego, przebudowę (modernizację) sieci trakcyjnej, budowę i przebudowę kabli trakcyjnych, budowę podstacji trakcyjnej do zasilania trasy tramwajowej, budowę instalacji do napełniania piasecznic w tramwajach, przebudowę nawierzchni jezdni, chodników i ścieżek rowerowych oraz nawierzchni utwardzonych na potrzeby obsługi trasy tramwajowej, budowę i przebudowę niezbędnej infrastruktury, w tym przebudowę infrastruktury przystankowej, przebudowę istniejących sieci uzbrojenia terenu, a w szczególności:

- przebudowę (modernizację) torowiska tramwajowego na skrzyżowaniu ul. Szosa Lubicka z ul. Śląskiego – przejazd drogowy wraz z przyległymi odcinkami torowiska,
- przebudowę (modernizację) torowiska tramwajowego w ciągu ul. Konstytucji 3 Maja od skrzyżowania z ul. Śląskiego (od końca peronów przystanku tramwajowego „Śląskiego”, bez tych peronów i bez torowiska wzdłuż tych peronów) do pętli tramwajowej Olimpijska (wraz z torami na tej pętli, z wyłączeniem torów odstawczych w środku tej pętli, na terenie ogrodzonym), wraz z torami ślepych w ciągu ul. Konstytucji 3 Maja w rejonie pętli tramwajowej Olimpijska,
- przebudowę (modernizację) sieci trakcyjnej z wymianą słupów trakcyjnych lub trakcyjno-oświetleniowych oraz kabli zasilających i powrotnych,
- przebudowę peronów tramwajowych wymagających dostosowania do potrzeb osób o ograniczonych możliwościach ruchowych,
- przebudowę przejazdów drogowych, przejść dla pieszych i ścieżek rowerowych przez torowisko tramwajowe, bezpośrednio przyległych do przebudowywanego torowiska tramwajowego,
- przebudowę części skrzyżowań w miejscach przekroczeń torowiska przez jezdnię, w tym wymianę nawierzchni jezdni, w celu dostosowania jej do konstrukcji projektowanego torowiska,
- budowę podstacji trakcyjnej do zasilania trasy tramwajowej,
- budowę instalacji do napełniania piasecznic w tramwajach,
- przebudowę oświetlenia ulicznego wraz z likwidacją latarni oświetleniowych na słupach trakcyjnych i przeniesieniem ich w obręb ciągów pieszych i pieszo-rowerowych.

Głównym założeniem inwestycji jest modernizacja (przebudowa) torowiska tramwajowego, mająca na celu poprawę stanu technicznego torowiska tramwajowego, w tym również ograniczenie drgań i hałasu wytwarzanych podczas poruszania się tramwajów.

Obecna konstrukcja torowiska podsypkowego zastąpiona będzie torowiskiem o konstrukcji bezpodsypkowej z zabudową dostosowaną do dodatkowych funkcji torowiska, przy czym na szlaku zakłada się wykonanie torowiska z zabudową zieloną.

Przebudowie infrastruktury tramwajowej i drogowej towarzyszyć będzie przebudowa infrastruktury towarzyszącej (sygnalizacji świetlnej, kanalizacji deszczowej z systemem odwodnienia torowiska tramwajowego). Ponadto, przebudowie infrastruktury tramwajowej towarzyszyć będzie przebudowa i zabezpieczenie sieci infrastruktury podziemnej kolidującej z torowiskiem tramwajowym (kanalizacji sanitarnej i deszczowej, sieci ciepłych, sieci gazowych, kabli elektroenergetycznych i teletechnicznych).

Na przejazdach drogowo-tramwajowych i przejściach dla pieszych oraz w rejonie peronów tramwajowych przewidziano bezpodsypkową konstrukcję torowiska z prefabrykowanych płyt torowych z systemem elastycznego ciągłego mocowania szyn (za pomocą żywic poliuretanowych). Z uwagi na niekorzystne oddziaływania na styku ogumione koło pojazdu samochodowego/dylatacja między płytami zakłada się zastosowanie wielkogabarytowych dedykowanych płyt torowych w celu zwiększenia trwałości rozwiązania oraz ograniczenia oddziaływań na otoczenie. Płyty torowe należy instalować na matach wibroizolacyjnych podpłytkowych dedykowanych konstrukcją torowisk bezpodsypkowych z materiału na bazie poliuretanu.

Zamierzenie obejmuje również przebudowę przystanków tramwajowych z dostosowaniem ich do obsługi osób niepełnosprawnych.

W rejonie pętli tramwajowej Olimpijska (z uwagi na dużą ilość rozjazdów tramwajowych ze zwrotnicami i łukami torowymi o małych promieniach) zakłada się konstrukcję torowiska na płytach betonowych wykonywanych na placu budowy, z systemem ciągłego oraz punktowego mocowania szyn, z zabudową torowiska nawierzchnią z betonu cementowego a także z zabudową torowiska roślinnością. W miejscach wymagających wykonania zabudowy rozjazdów planuje się ich pełną prefabrykację (dostarczenie rozjazdów z dedykowanymi płytami torowymi). Płyty torowe należy instalować na matach wibroizolacyjnych podpłytkowych dedykowanych konstrukcją torowisk bezpodsypkowych z materiału na bazie poliuretanu.

Zakłada się wykonanie odwodnienia torowiska w postaci drenażu i odwodnienia powierzchniowego zgodnie z warunkami oraz uzgodnieniami z jednostkami miejskimi i rozwiązaniami dokumentacji projektowej.

W miejscach gdzie występują smarownice torowe, przewiduje się zastosowanie podczyszczania wód opadowych przed ich odprowadzeniem do sieci kanalizacji miejskiej.

Na odcinku planowanej przebudowy układu komunikacyjnego przewidziano przebudowę (modernizację) sieci trakcyjnej z wymianą słupów trakcyjnych i trakcyjno-oświetleniowych.

Inwestycja obejmuje również budowę podstacji trakcyjnej na pętli tramwajowej Olimpijska – w południowo-zachodnim narożniku tej pętli – wraz z układem kabli trakcyjnych biegnących od tej podstacji trakcyjnej wzdłuż trasy tramwajowej w ciągu ul. Konstytucji 3 Maja, ul. Śląskiego i ul. Szosa Lubicka, do Placu Sybiraków.

Z uwagi na potrzeby eksploatacji taboru tramwajowego na pętli tramwajowej Olimpijska, planowana jest budowa instalacji do napełniania piasecznic w tramwajach składającej się z kontenera mieszczącego instalację do sprężania powietrza, silosu do magazynowania piasku, dystrybutorów do podawania piasku do tramwaju wraz z zasilaniem tych urządzeń zlokalizowanych wzdłuż toru tramwajowego oraz instalacji do transportu sprężonego powietrza i piasku.

Podstawowe parametry techniczne torowisk tramwajowych:

- trasa tramwajowa dwutorowa,
- na odcinkach szlakowych słupy trakcyjne zlokalizowane w międzytorzu,
- nominalna szerokość toru tramwajowego 1000 mm,
- tor bezстыkowy (łączenie szyn za pomocą spawania termitowego),
- minimalne promienie łuków poziomych  $R=25,00$  m,
- przed łukami torowymi o promieniach  $R \leq 150,00$  m zamontowane zostaną smarownice torowe, zasilane panelami fotowoltaicznymi, z zastosowaniem smarów biodegradowalnych,
- rozjazdy ze zwrotnicami o promieniu min.  $R=50$  m,
- zastosowanie urządzeń wyrównawczych w celu zabezpieczenia torów przed pełzaniem i wyboczeniem.

Podstawowe parametry techniczne układu zasilania trasy tramwajowej:

- napięcie w sieci trakcyjnej - 600V,
- sieć trakcyjna płaska lub łańcuchowa zawieszona na zawiesiach i wysięgnikach jednotorowych,

- zastosowanie stalowych słupów trakcyjnych lub trakcyjno-oświetleniowych,
- nowe punkty zasilające i powrotne sieci trakcyjnej,
- wykonanie modyfikacji istniejącego układu zasilania z uwagi na budowę nowej podstacji trakcyjnej.

Na terenie projektowanego zadania nie występują obszary: wodno-błotne, inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łąkowe oraz ujścia rzek, obszary wybrzeży i środowisko morskie, obszary górskie lub leśne; obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych, obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody, obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, przylegające do jezior, jak również obszary ochrony uzdrowiskowej.

Inwestycja nie należy do kategorii zakładu o zwiększonym, bądź dużym ryzyku pojawienia się awarii przemysłowej, w myśl rozporządzenia Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (tekst jednolity Dz. U. z 2016 r., poz. 138).

Projektowane przedsięwzięcie, zarówno w fazie realizacji, jak i eksploatacji, nie niesie za sobą ryzyka wystąpienia poważnej katastrofy naturalnej z uwagi na lokalizację, używane do przebudowy materiały i technologię robót.

Na podstawie informacji zawartych w przedłożonej przez Inwestora dokumentacji, tut. Organ przeanalizował wpływ inwestycji w kontekście adaptacji do skutków zmian klimatu (efekt cieplarniany). Podczas realizacji wystąpi efektywne wykorzystanie energii związane z optymalizacją prac poprzez wyeliminowanie tzw. „pustych przebiegów”, bliskość zaplecza budowy, wyłączenie silników maszyn i samochodów podczas przerw w pracy.

Na etapie funkcjonowania w zakresie ograniczenia zużycia energii elektrycznej przewiduje się zastosowanie na całym projektowanym odcinku trasy oświetlenia typu LED ograniczającego zużycie energii w stosunku do oświetlenia tradycyjnego o około 70 %. Czynnikiem ograniczającym emisję gazów w skali miasta jest bardzo dobre skomunikowanie trasy tramwajowej z pozostałym układem drogowym miasta powodujące skrócenie średniego czasu podróży mieszkańców w obrębie miasta zachęcając jednocześnie do korzystania z tego środka transportu, a przez to ograniczenia ruchu samochodowego. W związku z powyższym, nie przewiduje się wpływu zamierzenia na klimat.

Realizacja zadania wiąże się z wytwarzaniem m.in. odpadów z budowy z grupy 17 według katalogu odpadów, zawartego w rozporządzeniu Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów (tekst jednolity Dz. U. z 2020 r., poz. 10). Powstawać mogą także odpady komunalne, związane ze sferą bytową pracowników (grupa 20) oraz odpady opakowaniowe (grupa 15).

Odpady będą segregowane oraz magazynowane w szczelnych kontenerach i pojemnikach, w przeznaczonym do tego celu miejscu, a następnie zostaną przekazane uprawnionym podmiotom, które posiadają zezwolenia na odzysk, zbieranie lub unieszkodliwianie odpadów.

Wykonawca robót jest zobowiązany do prowadzenia prawidłowej gospodarki z powstającymi odpadami, zgodnie z ustawą z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2023 r., poz. 1587 ze zm.; dalej: ustawa o odpadach) oraz szczegółowymi aktami wykonawczymi.

Odpady powstające w fazie eksploatacji wynikają przede wszystkim z bieżącego utrzymania infrastruktury.

Rodzaj i ilość wytwarzanych odpadów nie będą miały znaczącego negatywnego wpływu na środowisko przy zachowaniu podstawowych zasad gospodarowania odpadami, tj. hierarchii sposobów postępowania z odpadami zawartej w art. 17 ww. ustawy o odpadach.

Teren realizacji przedsięwzięcia znajduje się poza granicami głównych zbiorników wód podziemnych, obszarami szczególnego zagrożenia powodzią oraz poza strefami ochronnymi ujęć wód na potrzeby zaopatrzenia ludności.

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w obszarze dorzecza Wisły, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (tekst jednolity Dz. U. z 2023 r., poz. 300; dalej: rozporządzenie z dnia 4 listopada 2022 r.).



Zamierzenie znajduje się w obszarze jednolitych części wód podziemnych (dalej: JCWPd) oznaczonych europejskimi kodami:

- PLGW200039, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Zgodnie z rozporządzeniem z dnia 4 listopada 2022 r., stan ogólny tej JCWPd oceniono jako dobry (stan chemiczny: dobry; stan ilościowy: dobry). Rozpatrywana JCWPd jest zagrożona chemicznie ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania dobrego stanu chemicznego i dobrego stanu ilościowego wód podziemnych.
- PLGW200044, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Stan ogólny tej JCWPd oceniono jako dobry (stan chemiczny: dobry; stan ilościowy: dobry). Rozpatrywana JCWPd jest zagrożona chemicznie ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania dobrego stanu chemicznego i dobrego stanu ilościowego wód podziemnych.

Przedsięwzięcie znajduje się w obszarze zlewni jednolitej części wód powierzchniowych (dalej: JCWP) oznaczonej europejskim kodem PLRW20001229199 – „Wisła od Zgłowiączki do Brdy”, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Zgodnie z rozporządzeniem z dnia 4 listopada 2022 r., ta JCWP posiada status silnie zmienionej części wód, której stan ogólny oceniono jako zły (potencjał ekologiczny: słaby; stan chemiczny: dobry). Rozpatrywana JCWP jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia umiarkowanego potencjału ekologicznego oraz zapewnienia drożności cieków dla migracji ichtiofauny na odcinku cieków istotnego Wisła w obrębie JCWP (dla jesiotra); zapewnienia drożności cieków według wymagań gatunków chronionych; zapewnienia drożności cieków dla migracji gatunków o znaczeniu gospodarczym na odcinku cieków głównego Wisła w obrębie JCWP (dla troci wędrownej oraz węgorza europejskiego) i utrzymania dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych.

Na etapie budowy, głównymi przyczynami zanieczyszczenia wód i gleby mogą być spływy deszczowe oraz roztopowe z terenu budowy, a także wypłukiwane zanieczyszczenia z materiałów używanych do budowy.

W celu zabezpieczenia gruntu oraz wód podziemnych i powierzchniowych przed zanieczyszczeniem substancjami ropopochodnymi, podczas realizacji inwestycji używany będzie wyłącznie sprawny sprzęt i monitorowane będą ewentualne wycieki substancji ropopochodnych, które mogą powstać w wyniku awarii.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia, zapewniona zostanie dostępność sorbentów. W przypadku wycieku substancji niebezpiecznych, zanieczyszczony grunt lub zużyty sorbent należy zebrać i przekazać uprawnionym odbiorcom odpadów.

Na etapie realizacji inwestycji, woda będzie pobierana z miejskiej sieci wodociągowej.

Eksploatacja zamierzenia będzie się wiązać z poborem wody wyłącznie na cele utrzymania zieleni urządzonej oraz zielonego torowiska i zgodnie z Kip, będzie pobierana z miejskiej sieci wodociągowej.

Podczas realizacji przedsięwzięcia zostaną wykorzystane przenośne toalety z bezodpływowym zbiornikiem na ścieki, których opróżnianiem zajmie się specjalistyczna firma, posiadająca stosowne zezwolenie.

Jak wynika z uzupełnienia Kip, w ramach inwestycji nie przewidziano realizacji węzła sanitarnego, np. na pętli tramwajowej, wobec czego podczas eksploatacji zamierzenia nie będą powstawać ścieki bytowe lub przemysłowe oraz nie zajdzie potrzeba poboru wody na cele socjalno-bytowe.

Wody opadowe i roztopowe z torowisk tramwajowych objętych opracowaniem będą odprowadzane do miejskiej kanalizacji deszczowej, po uprzednim podczyszczeniu w osadniku. W rejonie skrzyżowania ul. Szosa Lubicka z ul. Śląskiego oraz pętli tramwajowej Olimpijska, tzn. na odcinku od skrzyżowania ul. Konstytucji 3 Maja z ul. Leonarda Teligi do pętli, wraz z pętlą, z uwagi na zaprojektowane smarownice torowe, wody odprowadzane z torowiska będą dodatkowo podczyszczane także w separatorach substancji ropopochodnych.

Wody z nawierzchni jezdni będą odprowadzane do miejskiej kanalizacji deszczowej, bez uprzedniego podczyszczenia, na warunkach wydanych przez zarządcę kanalizacji.

Zarówno wody z torowiska, jak i nawierzchni dróg objętych opracowaniem będą podczyszczane w układach miejskiej kanalizacji deszczowej, w celu zachowania maksymalnych dopuszczalnych stężeń zawiesiny ogólnej oraz substancji ropopochodnych przed odprowadzeniem do Wisły.

Etap realizacji inwestycji wiąże się z wykonaniem wykopów, których głębokość wyniesie do 1,2 m p.p.t. (torowisko) oraz 2,5 m p.p.t. (przebudowa sieci wodociągowej itp.). Jak wynika z załączonej opinii geotechnicznej wraz z dokumentacją badań podłoża gruntowego opracowanej w sierpniu 2023 r., w wyniku przeprowadzonego rozpoznania geologicznego, stwierdzono występowanie korzystnych parametrów geotechnicznych i mechanicznych dla bezpośredniego posadawienia planowanych obiektów budowlanych. Zwierciadło wód gruntowych właściwych ma charakter swobodny i wody te są związane z utworami niespoistymi. Na terenie badań stwierdzono występowanie wód gruntowych w postaci zwierciadła swobodnego wśród gruntów niespoistych jedynie w 4 spośród 29 wykonanych otworów badawczych, na głębokości 3,2-3,7 m p.p.t.

W związku z powyższym, nie przewiduje się konieczności odwadniania wykopów. W razie zajścia takiej potrzeby, np. w wyniku ponadnormatywnych opadów atmosferycznych, dopuszcza się odprowadzanie tych wód do miejskiej kanalizacji deszczowej, np. po podczyszczeniu w osadniku. Tym samym nie zakłada się możliwości naruszenia istniejących warstw wodonośnych.

Podłoże analizowanego obszaru budują głównie utwory antropogeniczne, niespoiste wodnolodowcowe oraz spoiste lodowcowe i zastoiskowe. Od powierzchni terenu w otworze nr 22 występuje warstwa holocenijskiej gleby o miąższości 0,3 m. W otworach nr 16 i 28 od powierzchni terenu występuje warstwa kruszywa o miąższości 0,4 m. W pozostałych otworach powierzchnię analizowanego obszaru pokrywa warstwa nasypów niekontrolowanych zbudowanych głównie z piasku drobnego próchnicznego, piasku drobnego, piasku średniego, żwiru i kamieni. Miąższość gruntów antropogenicznych jest zróżnicowana. Występują one do głębokości 0,3-2,5 m p.p.t. Bezpośrednio poniżej gruntów antropogenicznych zalegają warstwy piasków i żwirów tarasów nadzalewowych. Reprezentowane są one przez piasek drobny, piasek pylasty, piasek średni i pospółkę (z licznymi domieszkami i przewarstwieniami) w stanie średnio zagęszczonym. Spąg gruntów niespoistych nie został przewiercony do głębokości rozpoznania, tj. 4 m p.p.t. Grunty spoiste rozpoznano jedynie w otworze nr 31 wśród gruntów niespoistych. Wykształcone są one jako zastoiskowe gliny pylaste w stanie twardoplastycznym.

Omawiane przedsięwzięcie nie przecina jakichkolwiek rzek lub cieków.

Zgodnie z Kip, tymczasowe zaplecze budowy oraz miejsca składowania materiałów budowlanych lub postoju pojazdów i maszyn zostaną zorganizowane na terenie utwardzonym lub posiadającym szczelną nawierzchnię, co znacznie ograniczy ryzyko zanieczyszczenia środowiska wodno-gruntowego.

Ponadto, w związku z prowadzeniem prac dotyczących przebudowy sieci metodami bezwykopowymi, np. przewiertem sterowanym, mogą powstawać odpady o kodzie 01 05 04 – płuczki i odpady wiertnicze z odwiertów wody słodkiej. Zapisy art. 30 ust. 1 ww. ustawy o odpadach, zakazują, poza wyjątkami dopuszczonymi przez ustawodawcę, odzysku lub unieszkodliwiania odpadów poza instalacjami i urządzeniami spełniającymi określone wymagania. Wykorzystanie płuczek wiertniczych i innych odpadów wiertniczych (z grupy 01 05) stanowi odzysk odpadu zdefiniowany w art. 3 ust. 1 pkt 14 tej ustawy, a w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 11 maja 2015 r. w sprawie odzysku odpadów poza instalacjami i urządzeniami (Dz. U. z 2015 r., poz. 796 t.j.), brak jest dopuszczenia jakiegokolwiek formy odzysku tych odpadów poza instalacjami i urządzeniami do tego przeznaczonymi, wobec czego odpady należy przekazać do dalszego ich zagospodarowania poprzez odzysk lub unieszkodliwienie.

Zgodnie z uzupełnieniem Kip, próby szczelności poszczególnych rurociągów zostaną wykonane z wykorzystaniem wody, która następnie będzie wywożona do miejskiej oczyszczalni ścieków.

Z uwagi na rodzaj, zakres i lokalizację przedsięwzięcia stwierdza się, że przy zastosowaniu rozwiązań opisanych w Kip, jego realizacja i eksploatacja nie wpłynie negatywnie na ryzyko nieosiągnięcia celów środowiskowych zawartych w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia, prace budowlane, w szczególności praca ciężkiego sprzętu, wykonywanie prac ziemnych oraz transport materiałów budowlanych, spowodują okresowe uciążliwości, takie jak: podwyższony poziom hałasu oraz emisję zanieczyszczeń do powietrza. Dla zminimalizowania ww. oddziaływań:

- wszystkie prace w sąsiedztwie terenów zabudowy mieszkaniowej będą wykonywane wyłącznie w porze dziennej, z wyjątkiem prac wymagających ciągłości technologicznej (typu betonowanie),

- materiały pyłące oraz masy bitumiczne będą transportowane samochodami, których skrzynia ładunkowa wyposażona zostanie w oponczę lub inne zabezpieczenie ograniczające pylenie materiału oraz emisję oparów asfaltu,
- należy stosować materiały sypkie o odpowiedniej wilgotności. W przypadku, jeżeli materiały sypkie będą charakteryzowały się niską wilgotnością, w celu ograniczenia pylenia podczas przesyłu należy zraszać je wodą,
- zraszać teren budowy wodą, w celu ograniczenia wtórnego pylenia w okresie niekorzystnych warunków meteorologicznych (długotrwały brak opadów i wiatr).

Wszelkie uciążliwości związane z etapem realizacji mają charakter okresowy i ustąpią z chwilą zakończenia budowy. Biorąc pod uwagę odcinkowy charakter zadania inwestycyjnego, lokalizacja źródeł dźwięku i zanieczyszczeń powietrza będzie zmienna w czasie oraz ograniczona przestrzennie.

W celu ograniczenia emisji substancji do powietrza, na etapie eksploatacji planuje się:

- systematyczne czyszczenie torowisk poprzez zamiatanie i zraszanie ograniczające emisję wtórną pyłów,
- w dużej części zastosowanie torowisk zielonych dla których istotne jest uzupełnianie ubytków po okresie zimowym,
- oszczędne stosowanie mieszanek uszorstniających w sąsiedztwie torowisk zielonych.

W dniu 26 czerwca 2023 r. Sejmik Województwa Kujawsko-Pomorskiego uchwalił nowy program ochrony powietrza dla wszystkich stref województwa kujawsko-pomorskiego, w tym m.in. dla strefy miasto Toruń, na terenie której zlokalizowane jest planowane przedsięwzięcie (uchwała nr LIX/805/23 z dnia 26.06.2023 r. w sprawie określenia programu ochrony powietrza w zakresie pyłu zawieszonego PM10, PM2,5 oraz benzo(a)pirenu dla strefy miasto Toruń – aktualizacja).

Program ochrony powietrza w zakresie pyłu zawieszonego PM10, PM2,5 oraz benzo(a)pirenu dla strefy miasto Toruń – aktualizacja (dalej POP lub Program) stanowi aktualizację obowiązującego dotychczas „Programu ochrony powietrza w zakresie pyłu zawieszonego PM10 oraz benzo(a)pirenu dla strefy miasto Toruń” określonego uchwałą XXIII/341/20 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 22 czerwca 2020 r., w zakresie benzo(a)pirenu, a także uwzględnia nowe zanieczyszczenie pył zawieszony PM2,5. Został opracowany w związku z odnotowaniem w 2021 r. przekroczenia poziomu docelowego benzo(a)pirenu oraz przekroczenia standardu jakości powietrza pyłu zawieszonego PM2,5 (nowego zanieczyszczenia, którego przekroczenie poziomu dopuszczalnego nie wystąpiło w 2018 r.) na terenie strefy. W 2021 r. w strefie miasto Toruń nie stwierdzono przekroczenia poziomów dopuszczalnych pyłu zawieszonego PM10, a więc dla tej substancji Program nie podlega aktualizacji.

Na podstawie rocznej oceny jakości powietrza za rok 2018 strefa miasto Toruń ze względu na ochronę zdrowia została zakwalifikowana do klasy C pod kątem pyłu zawieszonego PM10 i benzo(a)pirenu. Zgodnie z roczną oceną jakości powietrza za rok 2021 strefa miasto Toruń została zakwalifikowana do klasy C, w zakresie pyłu zawieszonego PM2,5 oraz benzo(a)pirenu.

Źródłami hałasu związanymi z planowaną inwestycją jest ruch tramwajowy. W granicach zamierzenia odbywa się również ruch drogowy stanowiący dodatkowe źródło hałasu. Z uwagi, iż przedsięwzięcie nie wpływa na ruch drogowy, źródło to uwzględniono w osobnych obliczeniach, w ramach oddziaływań skumulowanych.

Obecne natężenie ruchu tramwajowego wynosi: w porze dziennej, tj. w godzinach od 6:00 do 22:00 – 209 kursów, a w porze nocnej, tj. w godzinach od 22:00 do 6:00 – 25 kursów.

Planowane natężenie ruchu tramwajowego (po modernizacji torowiska) ma wynieść: w porze dziennej, tj. w godzinach od 6:00 do 22:00 – 240 kursów, a w porze nocnej, tj. w godzinach od 22:00 do 6:00 – 29 kursów.

Wskazać przy tym należy, iż zwiększenie ilości kursów będzie powiązane z zakupem nowego, nowoczesnego taboru tramwajowego.

Przedstawione dla linii tramwajowej obliczenia w punktach obserwacji nie wykazały przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu zarówno w punktach obserwacji zlokalizowanych przy budynkach chronionych akustycznie jak i punktach obserwacji znajdujących się na granicach terenów chronionych akustycznie.

Natomiast obliczenia przy uwzględnieniu oddziaływań skumulowanych (linia tramwajowa i drogi główne znajdujące się w zasięgu oddziaływania inwestycji) wykazały przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w punktach obserwacji zlokalizowanych przy budynkach chronionych oraz na granicach terenów chronionych akustycznie zlokalizowanych w pobliżu Szosy Lubickiej. W Kip wykazano przekroczenia wartości dopuszczalnych w porze dnia w 1 punkcie obserwacji do 1,7 dB oraz w porze nocnej w kilku punktach obserwacji do 3,2 dB (tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej).

Przekroczenia dopuszczalnych wartości emisji hałasu na terenach chronionych akustycznie są wynikiem oddziaływania hałasu drogowego. Przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu występują jedynie w okolicy pierwszego odcinka inwestycji, gdzie przebiega jedna z głównych ulic miasta: Szosa Lubicka.

Jak wskazano w Kip, wielkość emisji powodowana przez ruch drogowy, w okolicy skrzyżowania ulic Szosy Lubickiej i Ślaskiego, jest ponad 15 dB wyższa od emisji powodowanej przez tramwaje.

Wyniki obliczeń wykazują, że po przebudowie (modernizacji) linii tramwajowych nie będą występować przekroczenia emisji hałasu powodowane ruchem tramwajowym. We wszystkich punktach obliczeniowych oraz na całej powierzchni terenów chronionych akustycznie będą dotrzymane wartości dopuszczalne emisji hałasu określone dla pory dnia i pory nocy.

Założeniem inwestycji jest wykonanie przebudowy torowiska tramwajowego w standardzie spełniającym nowoczesne wymagania techniczne ukierunkowane na:

- ograniczenie oddziaływań na otoczenie, m.in. poprzez zastosowanie mat wibroizolacyjnych na wszystkich odcinkach torowisk podlegających przebudowie (zaprojektowano maty antywibracyjne wykonane na bazie poliuretanu z wypełnieniem elastomerowym),
- zastosowanie konstrukcji torowiska eliminującej najbardziej uciążliwe dla środowiska roboty eksploatacyjne polegające na mechanicznym podbijaniu torowisk,
- zachowanie trwałości i niezawodności konstrukcji torowej,
- zastosowaniu na możliwie dużym zakresie inwestycji, na odcinkach, na których nie ma potrzeby łączenia funkcji torowiska tramwajowego z przejazdami, przejściami lub strefami okołoprzystankowymi – torowiska z zabudową zieloną – wpływającą pozytywnie na retencję wód opadowych w konstrukcji oraz wytworzenie powierzchni biologicznie czynnej z poprawą estetyki, wpisującej się w szerokie pasy zieleni całej inwestycji. Ochrona wibroakustyczna w torowiskach z zabudową zieloną realizowana będzie poprzez wkładki elastomerowe otulające szynę (zarówno komory łukowe jak i stopę szyny),
- zastosowanie na odcinkach torowisk łączących funkcje przejść, przejazdów lub inne funkcje specjalne wymagające pełnej zabudowy tzw. konstrukcji z szyną w otulinie ERS (Eng. Embedded Rail System) w celu zapewnienia właściwych warunków podparcia i stabilizacji szyny za pomocą dedykowanych żywic systemowych, co zapewnia elastyczną pracę strefy przyszynowej (szyna zalana masą żywiczną) ograniczając niekorzystne oddziaływania. Ochrona wibroakustyczna w torowiskach z zabudową betonową realizowana będzie jako wypełnienie strefy kanału szynowego żywicą o trwałej elastyczności.

Podsumowując, na całym zakresie inwestycji w torowiskach tramwajowych zastosowane zostaną rozwiązania ochrony wibroakustycznej dostosowane do funkcjonalności przedmiotowej infrastruktury.

Planowane przedsięwzięcie jest zlokalizowane poza obszarami chronionymi w myśl ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (tekst jednolity Dz. U. z 2023 r., poz. 1336 ze zm.; dalej: ustawa o ochronie przyrody), w terenie przekształconym, miejskim.

Realizacja inwestycji wymaga wycinki części istniejących zadrzewień – do usunięcia przewidziano 11 drzew, w obrębie których nie stwierdzono występowania siedlisk gatunków chronionych.

Jednocześnie, ze względu na potencjalne znaczenie zadrzewień, np. dla awifauny, przewidziano dostosowanie terminu wycinki do okresu lęgowego ptaków.

Z uwagi na konieczną wycinkę przewidziano wykonanie nasadzeń zastępczych drzew i krzewów, co pozwoli ograniczyć ewentualny wpływ wycinki na dostępność potencjalnych siedlisk lęgowych ptaków. Zgodnie z przedstawionymi wyjaśnieniami, skala wycinki będzie wynosić min. 2:1 względem ilości drzew usuwanych. Do ww. nasadzeń zaleca się stosować gatunki rodzime.

Zgodnie z Kip, rosnące w zasięgu prac drzewa i krzewy zostaną zabezpieczone przed uszkodzeniem na etapie realizacji, co uwzględniono w niniejszej decyzji, wskazując przykładowe rozwiązania w ww. zakresie.

Na podstawie Kip: „do realizacji został wybrany wariant I, który różni się od wariantu II zastosowaniem bezpodsytkowej konstrukcji torowiska oraz zastosowaniem w możliwie dużym zakresie torowiska z zabudową roślinną zamiast torowiska klasycznego tłuczniowego”. W związku z powyższym, w celu wykluczenia ryzyka negatywnego wpływu na entomofaunę, w tym chronione owady zapylające (dla których roślinność kwitnąca stanowi potencjalne siedlisko żerowe) wskazano na konieczność ustalenia sposobu wykonania ww. roślinności w obrębie torowiska ze specjalistą entomologiem.

Zgodnie z uzupełnieniem Kip, w celu ograniczenia skali tzw. zanieczyszczenia światłem, jak również wpływu na zachowanie warunków migracji i żerowania zwierząt (w tym nietoperzy) przewidziano zastosowanie oświetlenia niskoemisyjnego pod względem promieniowania UV, o barwie zbliżonej do naturalnej z jednoczesnym wykorzystaniem opraw kierunkowych.

Zamierzenie nie wiąże się ze zniszczeniem lub naruszeniem terenów leśnych, podmokłych, bagiennych i torfowiskowych. Jednocześnie, na podstawie analizy przedłożonej dokumentacji nie stwierdza się negatywnego wpływu w zakresie zachowania różnorodności biologicznej.

W związku z powyższym, nie stwierdza się znacząco negatywnego oddziaływania na korytarze migracji i obszary chronione, w tym obszary Natura 2000, a ocena oddziaływania na środowisko w zakresie ochrony przyrody i obszarów Natura 2000 nie jest wymagana.

W przypadku jeśli skutkiem robót budowlanych bądź innych prac związanych z realizacją zamierzenia będzie podjęcie czynności objętych zakazami względem gatunków chronionych zwierząt, roślin oraz grzybów, wynikającymi z art. 51 i art. 52 ww. ustawy o ochronie przyrody, Inwestor lub Wykonawca są zobowiązani do uzyskania zgody na wykonanie czynności podlegających zakazom na zasadach określonych w art. 56 ww. ustawy o ochronie przyrody.

Zadanie, ze względu na swój lokalny zasięg, nie wiąże się z oddziaływaniem transgranicznym.

Reasumując uznano, że zastosowanie zaproponowanych w przedłożonej Kip oraz jej uzupełnieniach rozwiązań technicznych i organizacyjnych, zapewni ochronę środowiska na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia.

Tutejszy organ postanowił uznać za zasadny wniosek Inwestora z dnia 12 kwietnia 2024 r. (RPW/30128/2024), uzupełniony w dniu 16 kwietnia 2024 r. (RPW/30783/2024) w sprawie nadania niniejszej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności na podstawie art. 108 Kpa. Inwestor uzasadnił swój wniosek wskazując na ważny interes społeczny. Zadanie objęte niniejszą decyzją przewidziane jest do realizacji ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, w ramach programu Fundusze Europejskie dla Kujaw i Pomorza 2021 – 2027 priorytet 3 Fundusze europejskie na zrównoważony transport miejski. Termin składania wniosków w niniejszym konkursie przypada na okres 9 maja – 18 czerwca 2024 r. Kryterium dostępowym jest uzyskanie ostatecznych decyzji realizacyjnych. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach jest niezbędna do złożenia stosownych wniosków zmierzających do pozyskania tych decyzji. Niepozyskanie środków unijnych uniemożliwi realizację zadania, a w konsekwencji spowoduje brak polepszenia warunków infrastruktury tramwajowej na odcinku przeznaczonym do modernizacji, będącym w złym stanie technicznym..

Wobec powyższego tutejszy organ przychylił się do nadania niniejszej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności.

Na podstawie analizy złożonej dokumentacji wraz z uzupełnieniami oraz po uzyskaniu opinii: Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Toruniu i Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie w Gdańsku, Zarządu Zlewni w Toruniu zgodnie z art. 84 ust. 1 uouioś, organ administracji publicznej orzekł jak w sentencji decyzji brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

## **P o u c z e n i e**

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wiąże organ wydający decyzję, o której mowa w art. 72 ust. 1 uouioś.

Niniejszą decyzję dołącza się do wniosku o wydanie jednej z decyzji wymienionych w art. 72 ust. 1 uouioś. Wniosek ten powinien być złożony przed upływem sześciu lat od dnia, w którym decyzja ta stała się ostateczna.

Od decyzji niniejszej służy stronie prawo wniesienia odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Toruniu za pośrednictwem Prezydenta Miasta Torunia w terminie 14 dni licząc od dnia jej doręczenia.

Z up. Prezydenta Miasta Torunia

Magdalena Piernik  
Z-ca Dyrektora

Wydział Architektury i Budownictwa  
(pieczęć imienna i podpis osoby upoważnionej do wydania decyzji)

Załączniki:

1. Załącznik nr 1 – charakterystyka przedsięwzięcia zgodnie z art. 84 ust. 2 uouioś

Otrzymują:

1. Gmina Miasta Toruń, ul. Wały gen. Sikorskiego 8 – Toruń  
poprzez pełnomocnika: Pana Marcina Zarzyckiego – CONE AMG Sp. z o.o., ul. Zasobna 49 lok. 9 – 04-862 Warszawa
2. Strony postępowania informowane obwieszczeniem
3. a/a 53/V/2008 (16)  
sprawę w Wydziale Architektury i Budownictwa UMT przy ul. Grudziądzkiej 126B prowadzi Aleksandra Góra-Wrzos  
tel. 56 6118421, pokój 303

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, ul. Dworcowa 81, 85-009 Bydgoszcz
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny, ul. Szosa Bydgoska 1 – Toruń
3. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, Zarząd Zlewni w Toruniu, ul. Popieluszki 3 - Toruń

Załącznik do decyzji nr *M*.2024 z dnia *8* maja 2024 r., znak: WAiB.6220.11.2.2024 AGW

### Charakterystyka przedsięwzięcia

Przedmiotowe przedsięwzięcie inwestycyjne polega na: przebudowie (modernizacji) torowiska tramwajowego i infrastruktury przystankowej wraz z wymianą sieci trakcyjnej, budową i przebudową kabli trakcyjnych, budową podstacji trakcyjnej do zasilania trasy tramwajowej, budową instalacji do napełniania piasecznic w tramwajach, przebudową nawierzchni jezdni, chodników i ścieżek rowerowych przyległych do przebudowywanego torowiska tramwajowego oraz przebudową istniejących sieci uzbrojenia terenu w miejscach kolizji z przebudowywanym torowiskiem tramwajowym.

Zakres inwestycji zlokalizowany jest w ciągu ulic Szosa Lubicka, Śląskiego i Konstytucji 3 Maja, na odcinku od placu Sybiraków do pętli tramwajowej Olimpijska. Na wymienionym odcinku ul. Szosa Lubicka posiada przekrój uliczny, dwujezdniowy, z 2 pasami ruchu dla każdej jezdni oraz dwutorowe torowisko wydzielone w pasie dzielącym jezdnie. Ulica Śląskiego posiada przekrój uliczny, jednojezdniowy, z pojedynczymi pasami ruchu oraz dwutorowe torowisko wydzielone zlokalizowane po zachodniej stronie jezdni. Ulica Konstytucji 3 Maja posiada przekrój uliczny, dwujezdniowy, z 2 pasami ruchu dla każdej jezdni oraz dwutorowe torowisko wydzielone w pasie dzielącym jezdnie.

Słupy trakcyjne i trakcyjno-oświetleniowe zlokalizowane są wewnątrz torowiska (w międzytorzu) na odcinkach szlakowych oraz poza torowiskiem w rejonie skrzyżowań i na terenie pętli tramwajowej Olimpijska.

Konstrukcja torowiska objętego przebudową w przeważającym zakresie wykonana jest jako podsypkowa na podkładach betonowych i częściowo drewnianych.

Przejazdy drogowe w torowisku wykonane są z nawierzchnią płyt betonowych lub z nawierzchnią asfaltową, przejścia dla pieszych wykonane są z nawierzchnią w torowisku z płytek lub kostek betonowych. Wzdłuż peronów tramwajowych w międzytorzu zlokalizowane są wygrozdenia, a na części peronów znajdują się wiaty przystankowe oraz wygrozdenia od strony jezdni.

Stan torowiska tramwajowego uzasadnia konieczność przeprowadzenia prac modernizacyjnych uwzględniających wymianę wszystkich elementów konstrukcji torowiska i wprowadzenie nowych rozwiązań, ograniczających do minimum procesy eksploatacyjne oraz ograniczających oddziaływanie na otoczenie w postaci wibracji i hałasu. Brak przeprowadzenia modernizacji skutkowałby koniecznością wprowadzenia ograniczeń prędkości dla pojazdów tramwajowych i przeprowadzania częstych uciążliwych dla mieszkańców remontów cząstkowych (odcinkowych trasy).

W zakresie rozpatrywanego odcinka sieć podwieszona jest na konstrukcjach wsporczych posadowionych na zewnątrz i wewnątrz torowiska przy zastosowaniu wysięgników oraz przewieszek pomiędzy słupami trakcyjnymi i trakcyjno-oświetleniowymi. Występują zarówno betonowe jak i stalowe słupy trakcyjne i trakcyjno-oświetleniowe.

W chwili obecnej na obszarze projektowanej przebudowy istnieje sieć oświetleniowa, z oprawami zamontowanymi na słupach oświetleniowych i słupach trakcyjno-oświetleniowych.

Zamierzenie budowlane obejmuje: przebudowę (modernizację) infrastruktury tramwajowej, w tym torowiska tramwajowego, przebudowę (modernizację) sieci trakcyjnej, budowę i przebudowę kabli trakcyjnych, budowę podstacji trakcyjnej do zasilania trasy tramwajowej, budowę instalacji do napełniania piasecznic w tramwajach, przebudowę nawierzchni jezdni, chodników i ścieżek rowerowych oraz nawierzchni utwardzonych na potrzeby obsługi trasy tramwajowej, budowę i przebudowę niezbędnej infrastruktury, w tym przebudowę infrastruktury przystankowej, przebudowę istniejących sieci uzbrojenia terenu, a w szczególności:

- przebudowę (modernizację) torowiska tramwajowego na skrzyżowaniu ul. Szosa Lubicka z ul. Śląskiego – przejazd drogowy wraz z przyległymi odcinkami torowiska,
- przebudowę (modernizację) torowiska tramwajowego w ciągu ul. Konstytucji 3 Maja od skrzyżowania z ul. Śląskiego (od końca peronów przystanku tramwajowego „Śląskiego”, bez tych peronów i bez torowiska wzdłuż tych peronów) do pętli tramwajowej Olimpijska (wraz z torami na

- tej pętli, z wyłączeniem torów odstawczych w środku tej pętli, na terenie ogrodzonym), wraz z torami ślepyimi w ciągu ul. Konstytucji 3 Maja w rejonie pętli tramwajowej Olimpijska,
- przebudowę (modernizację) sieci trakcyjnej z wymianą słupów trakcyjnych lub trakcyjno-oświetleniowych oraz kabli zasilających i powrotnych,
  - przebudowę peronów tramwajowych wymagających dostosowania do potrzeb osób o ograniczonych możliwościach ruchowych,
  - przebudowę przejazdów drogowych, przejść dla pieszych i ścieżek rowerowych przez torowisko tramwajowe, bezpośrednio przyległych do przebudowywanego torowiska tramwajowego,
  - przebudowę części skrzyżowań w miejscach przekroczeń torowiska przez jezdnię, w tym wymianę nawierzchni jezdni, w celu dostosowania jej do konstrukcji projektowanego torowiska,
  - budowę podstacji trakcyjnej do zasilania trasy tramwajowej,
  - budowę instalacji do napełniania piasecznic w tramwajach,
  - przebudowę oświetlenia ulicznego wraz z likwidacją latarni oświetleniowych na słupach trakcyjnych i przeniesieniem ich w obręb ciągów pieszych i pieszo-rowerowych.

Głównym założeniem inwestycji jest modernizacja (przebudowa) torowiska tramwajowego, mająca na celu poprawę stanu technicznego torowiska tramwajowego, w tym również ograniczenie drgań i hałasu wytwarzanych podczas poruszania się tramwajów.

Obecna konstrukcja torowiska podsypkowego zastąpiona będzie, torowiskiem o konstrukcji bezpodsypkowej z zabudową dostosowaną do dodatkowych funkcji torowiska, przy czym na szlaku zakłada się wykonanie torowiska z zabudową zieloną.

Przebudowie infrastruktury tramwajowej i drogowej towarzyszyć będzie przebudowa infrastruktury towarzyszącej (sygnalizacji świetlnej, kanalizacji deszczowej z systemem odwodnienia torowiska tramwajowego). Ponadto przebudowie infrastruktury tramwajowej towarzyszyć będzie przebudowa i zabezpieczenie sieci infrastruktury podziemnej kolidującej z torowiskiem tramwajowym (kanalizacji sanitarnej i deszczowej, sieci cieplnych, sieci gazowych, kabli elektroenergetycznych i teletechnicznych).

Na odcinkach szlakowych trasy tramwajowej przewidziano bezpodsypkową konstrukcję torowiska z uwzględnieniem elementów ograniczających oddziaływanie:

- specjalnych profili (okładzin szyn) wykonanych z elastomerów ograniczających oddziaływanie w postaci wibracji i hałasu na otoczenie, profile izolacyjne muszą w sposób trwały izolować elementy nawierzchni stalowej toru i zapewniać spełnienie wymagań przepisów w odniesieniu do konduktancji i rezystywności pojedynczego toru;
- mat wibroizolacyjnych podpłytkowych dedykowanych konstrukcją torowisk bezpodsypkowych z materiału na bazie poliuretanu;
- zabudowy zielonej ograniczającej oddziaływanie w postaci hałasu.

Na przejazdach drogowo-tramwajowych i przejściach dla pieszych oraz w rejonie peronów tramwajowych przewidziano bezpodsypkową konstrukcję torowiska z prefabrykowanych płyt torowych z systemem elastycznego ciągłego mocowania szyn (za pomocą żywic poliuretanowych). Z uwagi na niekorzystne oddziaływanie na styku ogumione koło pojazdu samochodowego/dylatacja między płytami zakłada się zastosowanie wielkogabarytowych dedykowanych płyt torowych w celu zwiększenia trwałości rozwiązania oraz ograniczenia oddziaływań na otoczenie. Płyty torowe należy instalować na matach wibroizolacyjnych podpłytkowych dedykowanych konstrukcją torowisk bezpodsypkowych z materiału na bazie poliuretanu.

Zamierzenie obejmuje również przebudowę przystanków tramwajowych z dostosowaniem ich do obsługi osób niepełnosprawnych.

W rejonie pętli tramwajowej Olimpijska (z uwagi na dużą ilość rozjazdów tramwajowych ze zwrotnicami i łukami torowymi o małych promieniach) zakłada się konstrukcję torowiska na płytach betonowych wykonywanych na placu budowy, z systemem ciągłego oraz punktowego mocowania szyn, z zabudową torowiska nawierzchnią z betonu cementowego oraz z zabudową torowiska roślinnością. W miejscach wymagających wykonania zabudowy rozjazdów planuje się ich pełną prefabrykację (dostarczenie rozjazdów z dedykowanymi płytami torowymi). Płyty torowe należy instalować na matach wibroizolacyjnych podpłytkowych dedykowanych konstrukcją torowisk bezpodsypkowych z materiału na bazie poliuretanu.

Zakłada się wykonanie odwodnienia torowiska w postaci drenażu i odwodnienia powierzchniowego zgodnie z warunkami i uzgodnieniami z jednostkami miejskimi i rozwiązaniami



dokumentacji projektowej.

W miejscach gdzie występują smarownice torowe, przewiduje się zastosowanie podczyszczania wód opadowych przed ich odprowadzeniem do sieci kanalizacji miejskiej.

Na odcinku planowanej przebudowy układu komunikacyjnego przewidziano przebudowę (modernizację) sieci trakcyjnej z wymianą słupów trakcyjnych i trakcyjno-oświetleniowych.

Inwestycja obejmuje również budowę podstacji trakcyjnej na pętli tramwajowej Olimpijska – w południowo-zachodnim narożniku tej pętli – wraz z układem kabli trakcyjnych biegnących od tej podstacji trakcyjnej wzdłuż trasy tramwajowej w ciągu ul. Konstytucji 3 Maja, ul. Śląskiego i ul. Szosa Lubicka, do Placu Sybiraków.

Z uwagi na potrzeby eksploatacji taboru tramwajowego na pętli tramwajowej Olimpijska, planowana jest budowa instalacji do napełniania piasecznic w tramwajach składającej się z kontenera mieszczącego instalację do sprężania powietrza, silosu do magazynowania piasku, dystrybutorów do podawania piasku do tramwaju wraz z zasilaniem tych urządzeń zlokalizowanych wzdłuż toru tramwajowego oraz instalacji do transportu sprężonego powietrza i piasku.

Planowane odwodnienie torowiska tramwajowego na odcinkach szlakowych będzie składało się z odwodnienia wgłębne – sączka drenarskiego w zasypce żwirowej otoczonego geowłókniną, podłączonego do studzienek w torowisku. Odprowadzenie wody przewidziano do kanalizacji miejskiej.

Planowane odwodnienie torowiska tramwajowego na odcinkach z zabudową nawierzchnią drogową (między innymi na przejazdach drogowych, przejściach dla pieszych i wzdłuż peronów przystankowych) będzie składało się z odwodnień liniowych zabudowanych w torowisku poprzecznie do torów, a odprowadzenie wody z tego terenu będzie realizowane do kanalizacji miejskiej, na warunkach określonych przez gestora sieci.

W rejonie skrzyżowania ul. Szosa Lubicka z ul. Śląskiego oraz pętli tramwajowej Olimpijska, z uwagi na występowanie smarownic torowych wody odprowadzane z powierzchni torowiska tramwajowego będą podczyszczane w separatorach substancji ropopochodnych przed ich odprowadzeniem do kanalizacji miejskiej.

Podstawowe parametry techniczne torowisk tramwajowych:

- trasa tramwajowa dwutorowa;
- na odcinkach szlakowych słupy trakcyjne zlokalizowane w międzytorzu,
- nominalna szerokość toru tramwajowego 1000 mm,
- tor bezстыkowy (łączenie szyn za pomocą spawania termitowego);
- minimalne promienie łuków poziomych  $R=25,00$  m;
- przed łukami torowymi o promieniach  $R \leq 150,00$  m zamontowane zostaną smarownice torowe, zasilane panelami fotowoltaicznymi, z zastosowaniem smarów biodegradowalnych;
- rozjazdy ze zwrotnicami o promieniu min.  $R=50$  m;
- zastosowanie urządzeń wyrównawczych w celu zabezpieczenia torów przed pełzaniem i wybozczeniem;

Podstawowe parametry techniczne układu zasilania trasy tramwajowej:

- napięcie w sieci trakcyjnej - 600V;
- sieć trakcyjna płaska lub łańcuchowa zawieszona na zawiesiach i wysięgnikach jedno- torowych;
- zastosowanie stalowych słupów trakcyjnych lub trakcyjno-oświetleniowych;
- nowe punkty zasilające i powrotne sieci trakcyjnej;
- wykonanie modyfikacji istniejącego układu zasilania z uwagi na budowę nowej podstacji trakcyjnej.

Podstawowe parametry techniczne peronów:

- perony tramwajowe zostaną dostosowane do potrzeb osób o ograniczonych możliwościach poruszania się poprzez podniesienie ich powierzchni na wysokość 22 cm ponad poziom główki szyny oraz ich wyposażenie w rampy podjazdowe na dojeżdżaniach oraz wiaty i wygrodzienia zapewniające bezpieczeństwo i komfort pasażerów.

Przebudowa sieci uzbrojenia terenu:

- na całym odcinku inwestycji przebudowane zostanie oświetlenie uliczne,
- sieć gazownicza – przewiduje się zgodnie z warunkami wydanymi przez gestora sieci przebudowę sieci na odcinkach o długości łącznej poniżej 0,2 km,
- sieć ciepłownicza – przewiduje się zgodnie z warunkami wydanymi przez gestora sieci

- przebudowę sieci na odcinkach o długości łącznej poniżej 0,1 km.
- kanalizacja deszczowa – przewiduje się zgodnie z warunkami wydanymi przez gestora sieci przebudowę lub renowację bezwykopową sieci na odcinkach o długości łącznej poniżej 1,0 km,
  - kanalizacja sanitarna – przewiduje się zgodnie z warunkami wydanymi przez gestora sieci przebudowę lub renowację bezwykopową sieci na odcinkach o długości łącznej poniżej 0,2 km,
  - sieć wodociągowa – przewiduje się zgodnie z warunkami wydanymi przez gestora sieci przebudowę sieci na odcinkach o długości łącznej poniżej 0,3 km.,
  - sieć energetyczna – przewiduje się zgodnie z warunkami wydanymi przez gestora sieci.

Z up. Prezydenta Miasta Torunia  
  
Magdalena Piernik  
Z-ca Dyrektora  
Wydziału Architektury i Budownictwa