

Toruń, dnia 15 maja 2024 r.

WAiB.6220.11.24.2023 AGW

DECYZJA nr 14 .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 (tekst jednolity Dz. U. z 2023 r., poz. 1094 ze zmianami, dalej: uouioś),
- § 3 ust. 1 pkt 63 oraz § 3 ust. 2 pkt 2, w związku z § 3 ust. 1 pkt 31, pkt 32, pkt 34 lit. b), pkt 35 lit. b) oraz pkt 58 lit. b) rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (tekst jednolity Dz. U. z 2019 r., poz. 1839 ze zmianami; dalej: rozporządzenie z dnia 10 września 2019 r.),
- art. 104, 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity Dz. U. z 2024 r., poz. 572; dalej: Kpa);

po rozpatrzeniu wniosku Gminy Miasta Toruń, ul. Wały gen. Sikorskiego 8 w Toruniu, reprezentowanej przez Panią Agnieszkę Gęsikowską, z dnia: 3 listopada 2023 r., nr w rejestrze tut. organu RPW/85416/2023, uzupełnionego w dniu 1 grudnia 2023 r., RPW/92550/2023,

stwierdzam brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko

dla „budowy zajezdni tramwajowo – autobusowej przy ul. Legionów w Toruniu” (dz. nr 149, 150, 227, 228, 229, 230, 231, 243, 244, 246, 248, 249, 279, 280, 281, 282, 283, 286, 287, 288, 151/2, 242/11, 242/7, 247/1, 247/3, 247/4, 250/2, 274/3, 277/2, 284/2, 285/1, 285/2, 367/3, 420/4, 421/2, 424/2, 242/10, 253, 242/9, 274/2, 274/1, 278/1, 367/2, 364, 278/2, 277/1, 252, 151/1, 250/1, 422, 423, 284/1, 290/3, 239, 367/1, 275/4, 289, 290/4, 240/1, 216, 173/34, 219, 275/5, 275/4, 276, 366, 273, 240/2, 242/6, 242/1, 420/7, 421/1 z obrębów 38; dz. nr 21/4, 21/5, 22 z obrębów 33); obszar oddziaływania w odległości 100m od granic przedsięwzięcia, o którym mowa w art. 74 ust. 3a pkt 1 uouioś: zgodnie z załączoną do wniosku mapą ewidencyjną.

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) Zaplecze budowy oraz miejsca składowania materiałów budowlanych lub postoju pojazdów i maszyn zorganizować na terenie utwardzonym, posiadającym szczelną powierzchnię, także poza terenami chronionymi akustycznie.
 - 5) W celu 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.

- 6) Zarówno na etapie realizacji, jak i użytkowania, teren przedsięwzięcia wyposażać w odpowiednią ilość sorbentów do neutralizacji ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych.
- 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) Ścieki bytowe w fazie realizacji inwestycji należy gromadzić w szczelnych zbiornikach, które będą opróżniane przez uprawnione podmioty.
- 9) Należy zapewnić odpowiednią ilość szczelnych pojemników do selektywnego składowania odpadów w specjalnie wydzielonych dla tego celu miejscach.
- 10) 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. Kontrole te prowadzić mogą, np. pracownicy uprzednio przeszkoleni w zakresie zoologicznym.
- 11) Zadrzewienia pozostające w zasięgu prac i mogące ulec naruszeniu 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 wyгородzenie 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.
- 12) Wycinkę drzew i krzewów kolidujących z realizacją planowanego przedsięwzięcia ograniczyć do niezbędnego minimum i prowadzić 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 odpowiadającej skali wycinki, uwzględniając warunki siedliskowe w miejscu wykonania ww. nasadzeń i wymagania ekologiczne stosowanych do nasadzeń gatunków oraz preferując gatunki rodzime. Nasadzenia wykonać na terenie inwestycji, a w przypadku braku możliwości, w jej sąsiedztwie, np. w miejscu ustalonym z Gminą Miasta Toruń.
- 14) Prowadzić monitoring udatności wprowadzonych nasadzeń drzew i krzewów przez okres co najmniej 3 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.
- 15) Przesadzenie zadrzewień wykonać w sposób uwzględniający konieczność ochrony przesadzanych drzew i krzewów wraz z bryłą korzeniową oraz zrealizować przy sprzyjających warunkach atmosferycznych.
- 16) W przypadku nieprzyjęcia się przesadzonych roślin, np. stwierdzonego w ramach prowadzonego monitoringu i/lub pielęgnacji w ramach gwarancji, zapewnić wykonanie nasadzeń zastępczych w skali min. 1:1.
- 17) Zapewnić przeprowadzenie kontroli obiektów przewidzianych do rozbiórki przez specjalistę przyrodnika – ornitologa oraz chiropterologa pod kątem obecności siedlisk lęgowych gatunków ptaków oraz schronień i siedlisk nietoperzy. Kontrola zajęcia siedlisk powinna zostać przeprowadzona nie wcześniej niż 2 dni przed rozpoczęciem prac. W przypadku wykrycia lęgów ptaków, prace rozbiórkowe nie mogą być przeprowadzone do czasu

stwierdzenia przez nadzór ornitologiczny wyprowadzenia młodych z gniazda. W przypadku stwierdzenia siedlisk bądź schronień nietoperzy, prace rozbiórkowe nie mogą być przeprowadzone do czasu zakończenia okresu wykorzystania obiektu przez stwierdzone gatunki.

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) Na węzłach rozjazdowych oraz przed łukami torowymi o promieniach $R \leq 150,00$ m, zastosować smarownice torowe.
 - 2) Na drogach wchodzących w zakres przedsięwzięcia (poza terenem zajezdni tramwajowo-autobusowej) zastosować tzw. cichą nawierzchnię obniżającą hałas o minimum 2 dB.
 - 3) Ścieki bytowe odprowadzać na etapie eksploatacji przedsięwzięcia do miejskiej sieci kanalizacji sanitarnej. Ścieki pochodzące z działalności gastronomicznej uprzednio podczyszczać w separatorze tłuszczu.
 - 4) Ścieki przemysłowe odprowadzać do miejskiej sieci kanalizacji sanitarnej, po uprzednim podczyszczeniu w osadniku i separatorze substancji ropopochodnych.
 - 5) Wody opadowe i roztopowe z torowisk tramwajowych oraz powierzchni utwardzonych odprowadzać do miejskiej kanalizacji deszczowej. Wody z powierzchni utwardzonych w obrębie stacji paliw uprzednio podczyszczać w osadniku i separatorze substancji ropopochodnych.

Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Przedsięwzięcie polega na budowie nowej zajezdni tramwajowo-autobusowej przeznaczonej do obsługi nowoczesnego taboru tramwajowego i autobusowego wraz z włączeniem do istniejącej sieci infrastruktury tramwajowej i drogowej. Obszar inwestycji ograniczony jest ul. Legionów od zachodu, ul. Wielki Rów od południa i ul. Inżynierską od północy. Od strony wschodniej w stanie istniejącym znajduje się ciąg pieszy – droga gruntowa łącząca ul. Inżynierską z ul. Wielki Rów.

Uzasadnienie

W dniu 3 listopada 2023 r. do tut. organu wpłynął wniosek Gminy Miasta Toruń, ul. Wały gen. Sikorskiego 8 w Toruniu, reprezentowanej przez Panią Agnieszkę Gęsikowską, 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 z dnia 10 września 2019 r. jako przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, wymienione w:

- § 3 ust. 1 pkt 63 – „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. 2 pkt 2 – „przedsięwzięcia polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w ust. 1, z wyłączeniem przypadków, w których ulegająca zmianie lub powstająca w wyniku rozbudowy, przebudowy lub montażu część realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia nie osiąga progów określonych w ust. 1, o ile zostały one określone; w przypadku gdy jest to druga lub kolejna rozbudowa, przebudowa lub montaż, sumowaniu podlegają parametry tej rozbudowy, przebudowy lub montażu z poprzednimi rozbudowami, przebudowami lub montażami, o ile nie zostały one objęte decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach” w związku z:
 - § 3 ust. 1 pkt 31 – „instalacje do przesyłu gazu inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 20 oraz towarzyszące im tłocznie lub stacje redukcyjne, z wyłączeniem gazociągów o ciśnieniu nie większym niż 0,5 MPa i przyłączy do budynków; przy czym tłocznie lub stacje redukcyjne budowane, montowane lub przebudowywane przy istniejących instalacjach przesyłowych nie są

przedsięwzięciami mogącymi znacząco oddziaływać na środowisko”,

- § 3 ust. 1 pkt 32 – „instalacje do przesyłu pary wodnej lub ciepłej wody, z wyłączeniem osiedlowych sieci ciepłowniczych i przyłączy do budynków”,
- § 3 ust. 1 pkt 34 lit. b) – „instalacje do dystrybucji produktów naftowych”,
- § 3 ust. 1 pkt 35 lit. b) – „instalacje do podziemnego magazynowania produktów naftowych”,
- § 3 ust. 1 pkt 58 lit. b) – „garaże, parkingi samochodowe lub zespoły parkingów, w tym na potrzeby planowanych, realizowanych lub zrealizowanych przedsięwzięć, o których mowa w pkt 52, 54, 55-57 i 59, wraz z towarzyszącą im infrastrukturą, o powierzchni użytkowej nie mniejszej niż 1,0 ha na obszarach innych niż wymienione w lit. a”.

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 534/2023.

Obwieszczeniem z dnia 11 grudnia 2023 r. w myśl art. 73 ust. 1 uouioś, strony postępowania zostały poinformowane o wszczęciu postępowania w przedmiotowej sprawie. Do dnia dzisiejszego nie wniesiono żadnych uwag, zastrzeżeń i wniosków odnośnie przedmiotowego przedsięwzięcia.

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 24 kwietnia 2024 r., znak: WOO.4220.1039.2023.OD.6 (wpływ do organu: 24 kwietnia 2024 r., RPW/32987/2024),
- Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie – z dnia 20 grudnia 2023 r., znak: GR.ZZŚ.4901.535.2023.WL (wpływ do organu 21 grudnia 2023 r., RPW/97760/2023), który wziął pod uwagę charakter, skalę i lokalizację przedsięwzięcia, w tym zakres wnioskowanych zmian oraz rozwiązania techniczne chroniące środowisko i 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 19 grudnia 2023 r., znak: N.NZ.40.2.0.29.2023 (wpływ do organu: 27 grudnia 2023 r., RPW/98269/2023), 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 pod pozycjami odpowiednio: 80/2024, 545/2023 i 548/2023.

Informuję, że dla części terenu objętego wnioskiem obowiązują miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego miasta Torunia:

- dla obszaru położonego przy ul. Legionów, Rondzie Czadcy i ul. Wielki Rów w Toruniu, zatwierdzony uchwałą Nr 410/16 Rady Miasta Torunia z dnia 6 października 2016 r. (publ. Dz. Urz. Woj. Kuj.-Pom. z 2016 r., poz. 3527),
- dla obszaru położonego u zbiegu ulic: Legionów i Inżynierskiej, zatwierdzony uchwałą nr 531/04 Rady Miasta Torunia z dnia 22 lipca 2004 r. (publ.: Dz. Urz. Woj. Kuj.-Pom. z 2004 r. Nr 93, poz. 1642),

– dla terenu położonego w rejonie ulic: Grudziądzkiej, Wielki Rów, Legionów oraz linii kolejowej Toruń Wschód – Toruń Północ w Toruniu, zatwierdzony uchwałą nr 104/07 Rady Miasta Torunia z dnia 14 czerwca 2007 r. (publ.: Dz. Urz. Woj. Kuj.-Pom. z 2007 r. Nr 104, poz.577).

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.

Jednocześnie informuję, że działki nr 420/2, 151/2, 252, 253, 219, 173/34 i 216 z obrębu 38, działka nr 22 z obrębu 33 oraz część działek nr 421/1, 151/1, 227 i 228 z obrębu 38 nie są objęte ustaleniami obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

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.

Obszar inwestycji ograniczony jest ul. Legionów od zachodu, ul. Wielki Rów od południa i ul. Inżynierską od północy. Od strony wschodniej w stanie istniejącym znajduje się ciąg pieszy – droga gruntowa łącząca ul. Inżynierską z ul. Wielki Rów.

Zadanie obejmuje budowę nowej zajezdni tramwajowo-autobusowej przeznaczonej do obsługi nowoczesnego taboru tramwajowego i autobusowego wraz z włączeniem do istniejącej sieci infrastruktury tramwajowej i drogowej.

Teren przedsięwzięcia polegającego na budowie zajezdni tramwajowo-autobusowej wynosi około 115700 m².

W stanie istniejącym powierzchnia zabudowy obiektów kubaturowych wynosi około 7500 m², a powierzchnia zabudowy parkingów około 50000 m². Obecnie na terenie przewidzianym pod realizację przedsięwzięcia brak jest torów tramwajowych.

Projektowana w ramach wariantu proponowanego do realizacji oraz alternatywnego powierzchnia zabudowy w zakresie obiektów kubaturowych wynosi około 17800 m², w przypadku parkingów wynosi około 41000 m², w zakresie torowiska tramwajowego wynosi około 12500 m².

Celem przedsięwzięcia jest zwiększenie wykorzystania niskoemisyjnego transportu miejskiego na obszarze miasta Torunia poprzez rozwój i integrację systemów publicznego transportu zbiorowego w mieście.

Cele szczegółowe inwestycji to:

- poprawa stanu technicznego infrastruktury tramwajowej i autobusowej na terenie Torunia,
- zmniejszenie poziomu hałasu ulicznego oraz emisji spalin,
- zwiększenie poziomu bezpieczeństwa ruchu,
- podniesienie poziomu komfortu podróży pasażerów komunikacji tramwajowej i autobusowej,
- uatrakcyjnienie oferty przewozowej,
- zwiększenie liczby pasażerów korzystających z transportu zbiorowego,
- dostosowanie systemu komunikacji zbiorowej (przede wszystkim taboru) do potrzeb osób niepełnosprawnych i starszych,
- zmniejszenie ilości kolizji i wypadków z udziałem taboru,
- poprawa regularności kursowania środków komunikacji zbiorowej,
- poprawienie sprawności funkcjonowania układu transportowo-ulicznego miasta,
- poprawa stanu środowiska naturalnego i zmniejszenie poziomu jego degradacji powodowanej przez pojazdy zmotoryzowane,
- wzrost udziału transportu zbiorowego w przewozach miejskich na terenie miasta.

Wyżej wymienione cele mogą zostać zrealizowane w oparciu o nowoczesną infrastrukturę techniczną nowobudowanej zajezdni oraz sprawną obsługę techniczną taboru tramwajowego i autobusowego. Zajezdnia dostosowana zostanie do obsługi nowego nisko i zeroemisyjnego taboru.

Istniejące zagospodarowanie terenu przedsięwzięcia obejmuje: infrastrukturę tramwajową i drogową na ul. Legionów, zajezdnię autobusową, nieeksploatowane budynki usługowo-magazynowe przeznaczone do rozbiórki, dwustanowiskową stację CNG.

Zdecydowana większość obszaru inwestycji w stanie istniejącym stanowi teren przekształcony, utwardzony betonem, asfaltem lub kostką brukową.

W zakres prac dotyczący budowy hali tramwajowej w zajezdni tramwajowo-autobusowej przy ul. Legionów wchodzi:

- budowa torowiska tramwajowego na terenie zajezdni,
- realizacja tramwajowej sieci trakcyjnej wraz z układem zasilania oraz wyposażenie projektowanych rozjazdów tramwajowych w systemy sterowania i ogrzewania,
- budowa zadaszenia torowiska,
- wykonanie hali warsztatowej mieszczącej myjkę, tokarkę i stanowiska naprawcze wraz z wyposażeniem wraz z II-kondygnacyjnym budynkiem z zapleczem socjalnym, częścią warsztatowo-magazynową oraz biurową,
- budowa budynku garażowego,
- realizacja dróg dojazdowych, wewnętrznych, miejsc postojowych na terenie planowanej zajezdni tramwajowej przy ul. Legionów,
- likwidacja stacji paliw CNG w rejonie planowanej zajezdni tramwajowej,
- budowa odwodnienia dróg i torowiska tramwajowego,
- wykonanie sieci energetycznych,
- budowa oświetlenia drogowego,
- realizacja przyłączy do budynków,
- budowa sieci i urządzeń teletechnicznych,
- przebudowa bądź zabezpieczenie kolizji oraz budowa niezbędnej infrastruktury towarzyszącej, w tym sieci: kanalizacji deszczowej, kanalizacji sanitarnej i ogólnospławnej, wodociągowej, gazowej, ciepłowniczej, teletechnicznej, energetycznej, oraz przyłączy do budynków,
- budowa elementów małej architektury (wiaty, zadaszenia, ławki, śmietniki, elementy systemu informacji pasażerskiej),
- rozbiórka istniejących ogrodzeń i ich odtworzenie,
- rozbiórka istniejących obiektów usługowo-magazynowych,
- rozbiórka istniejącej nieczynnej bocznicy kolejowej,
- zagospodarowanie terenu, wycinka i zabezpieczenie niezbędnej zieleni, nasadzenia.

W zakres prac dotyczący budowy hali autobusowej w zajezdni tramwajowo-autobusowej przy ul. Legionów wchodzi:

- budowa hali obsługowo-naprawczej z warsztatami i przestrzenią garażową dla pojazdów technicznych wraz z częścią socjalno-administracyjną (lub budowa nowego budynku obsługi),
- realizacja budynku obsługi pasażerskiej,
- budowa placu parkingowego do 180 miejsc postojowych dla taboru autobusowego, w tym do 45 miejsc postojowych przystosowanych do ładowania autobusów elektrycznych z wykorzystaniem złącza ładowania Plug-In Combo2 (infrastruktura techniczna) oraz przystosowanych do ładowania poprzez ładowarki pantografowe, zakłada się również zastosowanie pantografowych (wolnostojących) ładowarek,
- budowa zadaszenia wszystkich stanowisk postojowych z wykonaniem instalacji paneli fotowoltaicznych na zadaszeniach,
- budowa magazynów energii,
- wyposażenie wszystkich stanowisk w przyłącza pneumatyczne i elektryczne 230V i 24V,
- budowa placu manewrowego na potrzeby szkolenia kierowców,
- zagospodarowanie terenu zewnętrznego: miejsca parkingowe, miejsca postojowe dla pojazdów w tym: budowa i przebudowa chodników, zjazdów publicznych i indywidualnych, parkingów technicznych,
- budowa 4-stanowiskowej myjni samoobsługowej,
- budowa odwodnienia dróg, sieci energetycznych, oświetlenia drogowego,
- przebudowa istniejącej stacji paliw,

- budowa elementów małej architektury (wiaty, zadaszenia, śmietniki, elementy systemu informacji pasażerskiej, ławki, gabloty),
- budowa przyłączy do budynków, sieci i urządzeń teletechnicznych,
- przebudowa bądź zabezpieczenie kolizji oraz budowa niezbędnej infrastruktury towarzyszącej, w tym sieci: kanalizacji deszczowej, kanalizacji ogólnospławnej, wodociągowej, gazowej, ciepłowniczej, teletechnicznej, energetycznej oraz przyłączy do budynków,
- wykonanie tymczasowych obiektów, na czas prowadzenia robót budowlanych,
- wyburzenia obiektów kubaturowych kolidujących z planowaną inwestycją,
- lokalizacja paliw CNG (relokacja istniejącej stacji z zajezdni tramwajowej),
- przebudowa i rozbudowa układu zasilania dla potrzeb zajezdni tramwajowo-autobusowej,
- rozbudowa istniejącej podstacji trakcyjnej dla potrzeb zajezdni tramwajowo-autobusowej,
- budowa drogi dojazdowej pomiędzy ul. Inżynierską i ul. Wielki Rów,
- zagospodarowanie terenu, wycinka i zabezpieczenie niezbędnej zieleni, nasadzenia.

W wariantcie inwestycyjnym planuje się następujące rozwiązania torowe:

- ilość torów w obrębie hali: 8 torów (7 do obsługi technicznej oraz 1 techniczny tor komunikacyjny),
- liczba torów odstawczych: 6 torów odstawczych,
- lokalizacja hali do obsługi technicznej: w południowo - wschodniej części układu,
- funkcjonalność w zakresie połączeń torów odstawczych z torami na hali i torem technicznym – zapewniono możliwość wjazdu na każdy z torów odstawczych zarówno ze wszystkich torów zlokalizowanych na hali, jak i z toru technicznego,
- możliwość wjazdu z torów odstawczych z powrotem na teren hali, projektuje się dodatkowy tor komunikacyjny umożliwiający przejazd z jednego z torów odstawczych z powrotem na teren hali technicznej,
- nawierzchnia: w obrębie wszystkich torów zajezdniowych projektuje się nawierzchnię bezpodsypkową o zabudowie sztywnej z betonu,
- rodzaj szyn: szyny tramwajowe o profilu 60R2 na odcinkach prostych, szyny tramwajowe o profilu 59R2 ze stali R290 w łukach o promieniu $R \leq 50$ m,
- rozstaw szyn – 1000 mm,
- połączenie ze stanem istniejącym: pełny węzeł trójkątny (połączenie z torami szlakowymi trasy tramwajowej na osiedle Jar); wykorzystanie pozostawionej rezerwy.

W obszarze części autobusowej planuje się zlokalizowanie łącznie około 180 miejsc postojowych. Na przedmiotowym terenie przewiduje się: stanowiska postojowe dla autobusów, w tym dla autobusów elektrycznych z możliwością ładowania, stanowiska postojowe dla samochodów osobowych, plac manewrowy do nauki jazdy, stację benzynową z dostępem dla pojazdów wielkogabarytowych (6 stanowisk w układzie równoległym), stację CNG, myjnię samochodową, dla samochodów osobowych. Przewiduje się przebudowę wewnętrznego układu komunikacyjnego części autobusowej zajezdni – podział na strefę wewnętrzną, dostępną dla pojazdów MZK oraz strefę komercyjną, dostępną również dla użytkowników zewnętrznych.

W obszarze części tramwajowej planuje się stanowiska postojowe dla samochodów technicznych oraz stanowiska postojowe dla samochodów osobowych.

Po wschodniej stronie zajezdni zaprojektowano budowę drogi dostępnej publicznie, zapewniającą możliwość dodatkowego skomunikowania przedmiotowego terenu z południa od strony ul. Wielki Rów oraz od strony ul. Inżynierskiej z północy.

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.

Zamierzenie zlokalizowane jest w północnej części miasta Torunia.

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).

Analizując wpływ inwestycji na klimat ustalono, że jej realizacja nie będzie źródłem ponadnormatywnej emisji do atmosfery gazów cieplarnianych. Prognozuje się, że w wyniku jej realizacji będą powstawały związki (gazy cieplarniane) mające wpływ na klimat związane z transportem, czy pracami budowlanymi. Nie powinno to jednak mieć wpływu ponadnormatywnego i wielkoskalowego. Nie przewiduje się, aby realizacja inwestycji w znaczący sposób wpłynęła na jakość powietrza, a tym samym 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 (tekst jednolity Dz. U. z 2023 r., poz. 1587 ze zmianami; 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 jednolitej części wód podziemnych (dalej: JCWPd) oznaczonym europejskim kodem 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.

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 cieku dla migracji ichtiofauny na odcinku cieku istotnego Wisła w obrębie JCWP (dla jesiotra); zapewnienia drożności cieku według wymagań gatunków chronionych; zapewnienia drożności cieku dla migracji gatunków o znaczeniu gospodarczym na odcinku cieku

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 wyflukiwane 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.

Zarówno podczas realizacji, jak i eksploatacji zamierzenia, 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 lub dowożona beczkowozem.

Zgodnie z uzupełnieniem Kip, woda podczas eksploatacji zamierzenia będzie pobierana z miejskiej sieci wodociągowej i zakłada się zużycie około 5550 m³ wody rocznie, w tym 2000 m³ rocznie na cele socjalno-bytowe (węzeł sanitarny na terenie zajezdni), 1000 m³ rocznie dla potrzeb myjni autobusów i tramwajów, 550 m³ rocznie na cele gastronomiczne i 2000 m³ rocznie na pozostałe cele.

Zakłada się, że woda na potrzeby myjni będzie w możliwie największym stopniu wykorzystywana w obiegu zamkniętym, w celu zmniejszenia poboru 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.

Na etapie użytkowania inwestycji, powstawać będą ścieki bytowe, w ilości około 2000 m³ rocznie. Będą one odprowadzane do miejskiej sieci kanalizacji sanitarnej.

Ścieki powstające w wyniku działalności gastronomicznej będą odprowadzane w analogiczny sposób, jednak uprzednio zostaną podczyszczone w separatorze tłuszczu.

Podczas eksploatacji przedsięwzięcia powstawać będą również ścieki przemysłowe, pochodzące z myjni, w ilości około 1000 m³ rocznie. Jak wynika z uzupełnienia Kip, ścieki te będą odprowadzane do miejskiej sieci kanalizacji sanitarnej, po uprzednim podczyszczeniu w osadniku i separatorze substancji ropopochodnych.

Zgodnie z uzupełnieniem Kip, wody opadowe i roztopowe z torowisk tramwajowych oraz powierzchni utwardzonych będą odprowadzane do miejskiej kanalizacji deszczowej. Jeśli zajdzie taka potrzeba lub gestor miejskiej kanalizacji deszczowej wskaże taki wymóg, wody te będą uprzednio podczyszczane w osadnikach i separatorach substancji ropopochodnych. Zarówno wody z torowiska, jak i powierzchni utwardzonych objętych opracowaniem będą podczyszczane w układach miejskiej kanalizacji deszczowej, w celu zachowania maksymalnych dopuszczalnych stężeń zawiesiny ogólnej oraz substancji ropopochodnych przed wprowadzeniem do docelowego odbiornika.

Natomiast wody opadowe i roztopowe z powierzchni utwardzonych w obrębie stacji paliw będą podczyszczane w osadniku i separatorze substancji ropopochodnych przed wprowadzeniem do miejskiej kanalizacji deszczowej.

Wody z dachów, jako niezanieczyszczone, mogą być odprowadzane do miejskiej kanalizacji deszczowej, do gruntu lub do zbiorników szczelnych i zakłada się możliwość ich wykorzystania, np. do utrzymania zieleni urządzonej.

Etap realizacji inwestycji będzie się wiązał z wykonaniem wykopów, których głębokość wyniesie do 4,5 m p.p.t. Jak wynika z uzupełnienia Kip, może zajść potrzeba tymczasowego odwadniania wykopów i zakłada się użycie w tym celu igłofiltrów. Wody te będą odprowadzane powierzchniowo na terenie działek inwestycyjnych lub wywożone beczkowozem. Skutki odwadniania wykopów będą odwracalne, tymczasowe i ograniczone powierzchniowo do obszaru prac.

Tym samym nie zakłada się możliwości trwałego naruszenia istniejących warstw wodonośnych. Zakres prowadzonych robót nie spowoduje zakłócenia lub zmiany przepływu wód powierzchniowych i podziemnych.

Omawiane przedsięwzięcie nie przecina jakichkolwiek rzek lub cieków. W pobliżu nie występują jeziora, zbiorniki wodne, rzeki, cieki bądź obszary podmokłe.

W ramach zamierzenia, według uzupełnienia Kip z dnia 11 kwietnia 2024 r., rozbiórce podlegać będzie stacja CNG. Nie zachodzi potrzeba wydobycia z gruntu zbiornika magazynowego CNG, ponieważ takiego nie zrealizowano. Stacja pobiera gaz bezpośrednio z gazociągu. Z kolei w odniesieniu do stacji paliw, nie zajdzie potrzeba wydobywania istniejących podziemnych zbiorników magazynowych paliw, ponieważ będą one nadal wykorzystywane. Przebudowie (lub przebudowie poprzez rozbiórkę i budowę nowego obiektu) podlegać będzie budynek stacji paliw oraz niezbędne instalacje.

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 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 (tekst jednolity Dz. U. z 2015 r., poz. 796), 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 odprowadzana do miejskiej sieci kanalizacji sanitarnej.

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. Omawiane zadanie pozostanie również bez wpływu na wyznaczony dla JCWP cel środowiskowy dotyczący zapewnienia możliwości migracji organizmów wodnych, ponieważ Wisła przepływa w odległości ponad 2,9 km od działek inwestycyjnych, w związku z czym w jej obrębie nie będą prowadzone jakiegokolwiek prace.

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,
- zastosowane zostaną materiały sypkie o odpowiedniej wilgotności. W przypadku, jeżeli materiały sypkie będą charakteryzowały się niską wilgotnością, w celu ograniczenia pylenia podczas przesypu należy zraszać je wodą,
- zraszany będzie 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.

Stanowisko napraw pokolizyjnych przewiduje wyłącznie niezbędne naprawy lakiernicze i blacharskie wynikające z eksploatacji taboru (np. następstwo kolizji, zdarzeń drogowych) Ilości wykorzystywanych surowców będą niewielkie i będą zależne od ilości zdarzeń wymagających napraw lakierniczych i blacharskich oraz wielkości elementów poddawanych naprawom. Przewiduje się, iż naprawy lakiernicze i blacharskie będą źródłem emisji niezorganizowanej.

Na etapie funkcjonowania inwestycji nie przewiduje się ponadnormatywnego oddziaływania w zakresie zanieczyszczeń do powietrza, ze względu na występujący obecnie układ komunikacyjny.

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 czerwca 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.

W chwili obecnej na terenie przewidzianym pod realizację inwestycji funkcjonuje zajezdnia autobusowa Miejskiego Zakładu Komunikacji w Toruniu. Przewidywane natężenie ruchu kołowego w czasie eksploatacji części autobusowej zajezdni pozostanie bez zmian w stosunku do aktualnego ruchu. Po realizacji inwestycji zakłada się, że w ciągu 8 godzin pory dnia łącznie na wjazdach i wyjazdach z terenu zajezdni średnie natężenie pojazdów nie przekroczy 60 pojazdów ciężkich (w tym autobusów) oraz 24 pojazdów lekkich (w tym dostawczych). W przypadku pory nocy zakłada się, że średnie natężenie ruchu pojazdów ciężkich w ciągu każdej godziny pory nocy łącznie na wjazdach i wyjazdach z terenu zajezdni nie przekroczy 45 pojazdów ciężkich (w tym autobusów) oraz 8 pojazdów lekkich (w tym dostawczych). W stanie istniejącym brak w przedmiotowej lokalizacji zajezdni tramwajowej w związku z tym, aktualnie natężenie ruchu nie występuje. Po realizacji zadania zakłada się średnie natężenie ruchu w ciągu 8 godzin pory dnia na poziomie 16 pojazdów szynowych natomiast ciągu każdej 1 godziny pory nocy 4 pojazdów szynowych.

W najbliższym sąsiedztwie przedmiotowej inwestycji znajdują się:

- po stronie północnej – równoległe do północnej granicy terenu inwestycji przebiega jednotorowa linia kolejowa nr 246 Toruń Wschodni - Olek, za nią wzdłuż ulicy Inżynierskiej znajduje się zwarta zabudowa o charakterze zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej,
- po stronie zachodniej – bezpośrednio przy granicy terenu zajezdni znajdują się tereny wykorzystywane na cele usługowe, a w odległości około 50 m od granicy zajezdni znajduje się zabudowa wielorodzinna,
- po stronie południowej – najbliższa zabudowa mieszkaniowa znajduje się w odległości około 60 m od inwestycji,
- po stronie wschodniej – dominują tereny wykorzystywane na cele usługowe, najbliższe tereny wymagające ochrony przed hałasem zlokalizowane są ponad 200 m od granicy terenu inwestycji i są to tereny zabudowy rekreacyjno-wypoczynkowej.

W otoczeniu planowanej inwestycji, dominującym źródłem hałasu jest ruch samochodowy, który kształtuje stan klimatu akustycznego w analizowanej lokalizacji.

Przedstawione dla przedmiotowego zadania 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.

W ramach przedstawionej analizy akustycznej, na potrzeby oceny skumulowanego oddziaływania hałasu, przeprowadzono pomiary tła akustycznego, które miały na celu określić aktualny

klimat akustyczny w związku z eksploatacją aktualnej infrastruktury zajezdni MZK oraz innych obiektów przemysłowych znajdujących się głównie po wschodniej stronie terenu przedsięwzięcia.

Wyniki ww. obliczeń akustycznych dla oddziaływania skumulowanego przedmiotowej inwestycji oraz sąsiednich obiektów wskazują na brak występowania przekroczeń wartości dopuszczalnych hałasu w porze nocy. W porze dnia udział emisji hałasu w związku z eksploatacją inwestycji będzie nieznaczący, ponieważ w porze dnia stan klimatu akustycznego w tym rejonie jest zdominowany przez hałas komunikacyjny związany z eksploatacją lokalnej sieci dróg.

Wśród rozwiązań mających na celu maksymalne ograniczenie emisji hałasu w związku z eksploatacją przedmiotowej inwestycji można wymienić:

- założenie maksymalnych prędkości poruszania się pojazdów tramwajowych na terenie zajezdni nie przekraczających 10 km/h,
- wymiana nawierzchni na terenie zajezdni autobusowej,
- zastosowanie smarownic torowych na węzłach rozjazdowych oraz przed łukami torowymi o promieniach $R \leq 150,00$ m,
- na drogach wchodzących w zakres przedsięwzięcia (poza terenem zajezdni tramwajowo-autobusowej) planuje się zastosować tzw. cichą nawierzchnię obniżającą hałas o około 2 dB,
- lokalizacja stanowisk ładujących autobusy elektryczne w wewnętrznej części terenu zajezdni budowa nowej drogi od strony wschodniej zajezdni.

Dodatkowo należy zwrócić uwagę, iż planowana rozbudowa infrastruktury tramwajowej, w przedmiotowym rejonie wpłynie pośrednio na zmniejszenie natężenia pojazdów osobowych, a tym samym upłynnienie ruchu drogowego na analizowanym obszarze.

Obydwa ww. następstwa powstania planowanej infrastruktury mogą znacząco wpłynąć na zmniejszenie, dominującego w tym rejonie hałasu drogowego.

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 zmianami; dalej: ustawa o ochronie przyrody), w terenie o charakterze miejskim, w obrębie istniejącej i funkcjonującej infrastruktury.

Realizacja inwestycji wymaga wycinki zadrzewień, w obrębie których nie stwierdzono występowania siedlisk gatunków chronionych. Nie zaobserwowano także siedlisk gatunków ptaków i nietoperzy w obrębie obiektów przewidzianych do rozbiórki. Jednocześnie, w celu wykluczenia przypadkowego zniszczenia lęgów lub zabicia osobników ww. gatunków, przewidziano działania minimalizujące obejmujące dostosowanie terminu wycinki do okresu lęgowego ptaków oraz kontrolę obiektów do rozbiórki przed rozpoczęciem robót.

Istniejące i niekolidujące z inwestycją zadrzewienia w zasięgu robót zostaną zabezpieczone przed uszkodzeniem na etapie realizacji, co uwzględniono w niniejszym postanowieniu, wskazując przykładowe rozwiązania w ww. zakresie.

Ponadto, część zadrzewień przewidziana została do przesadzenia, co uwzględniono w niniejszej decyzji. Jednocześnie, zgodnie z przedstawionymi wyjaśnieniami do Kip (pismo z dnia 11 kwietnia 2024 r.), przesadzoną zieleń należy objąć 5-letnią pielęgnacją gwarancyjną.

Zgodnie z ww. uzupełnieniem Kip, przewidziano także wykonanie nasadzeń zastępczych w ilości odpowiadającej wycince drzew i krzewów, przy czym część nasadzeń zlokalizowana zostanie poza obszarem działki przewidzianej pod realizację przedsięwzięcia.

Zakres wycinki, przesadzenia i nasadzeń dla obu wariantów inwestycji przedstawiono w poniższej tabeli, według uzupełnienia Kip z dnia 11 kwietnia 2024 r.

Zadanie 1 Wycinki i nowe nasadzenia			
Lp.	Skrócony opis zakresu prac	Wariant 1	Wariant 2
1	Drzewa pojedyncze do wycinki [szt.]	147	145
2	Powierzchnia krzewów i zakrzaczeń samosiejek do wycinki o średnicy pni poniżej 10 cm [m ²]	2256,00	2239,00
3	Powierzchnia grup drzew do wycinki o średnicy pni głównie 10-20 cm [m ²]	732,00	722,00
4	Drzewa do przesadzenia + 5letnia pielęgnacja [szt.]	12	12

Zadanie 1 Wycinka i nowe nasadzenia			
Lp.	Skrócony opis zakresu prac	Wariant 1	Wariant 2
5	Zabezpieczenie zieleni [szt.]	93	95
6	Nasadzenia drzew + 5letnia pielęgnacja [szt.] – teren inwestycji	104	103
7	Nasadzenia drzew +5letnia pielęgnacja [szt.] - inne działki m. Toruń	46	47
8	Nasadzenia krzewów i bylin + 5letnia pielęgnacja [m ²] – teren inwestycji	336,00	726,00
9	Nasadzenia krzewów i bylin + 5letnia pielęgnacja [m ²] – inne działki m. Toruń	2664,00	2274,00

Zgodnie z Kip, stwierdzone siedliska gatunków chronionych, w tym siedliska lęgowe ptaków, nie ulegną zniszczeniu w związku z realizacją przedsięwzięcia.

Z uwagi na możliwe występowanie małych zwierząt, w tym jaszczurki zwinki, przewidziano działania minimalizujące obejmujące kontrolę terenu robót, w szczególności wykopów, na etapie realizacji, co ma na celu wykluczenie przypadkowej śmiertelności fauny.

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 ustawy o ochronie przyrody, Inwestor lub Wykonawca są zobowiązani do uzyskania zgody na wykonanie czynności podlegających zakazom na zasadach określonych w art. 56 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, technologicznych i organizacyjnych, zapewni ochronę środowiska na etapie realizacji oraz eksploatacji zamierzenia.

Organ postanowił uznać za zasadny wniosek Inwestora z dnia 16 kwietnia 2024 r. (RPW/30744/2024), w sprawie nadania niniejszej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności na podstawie art. 108 Kpa. Inwestor uzasadnił swój wniosek wskazując na ważny interes społeczny oraz wyjątkowo ważny interes strony. Zadanie objęte niniejszą decyzją przewidziane jest do realizacji w ramach programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 (FEnIKS) realizowanym przez Centrum Unijnych Projektów Transportu. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stanowi załącznik do niniejszego wniosku. Zgodnie z informacją zamieszczoną na stronie CUPT, termin składania wniosków o dofinansowanie został wyznaczony na dzień 28 czerwca 2024 r. Przedmiotowe zamierzenie jest zamierzeniem znaczącym z punktu widzenia poprawy bezpieczeństwa i komfortu użytkowników oraz funkcjonowania układu transportowego miasta. Realizacja inwestycji wpisuje się również w katalog działań podejmowanych w szeroko rozumianym interesie społecznym poprzez poprawę jakości taboru tramwajowego i autobusowego oraz zwiększenie dostępności do infrastruktury miejskiej. Dysponowanie użyteczną (wykonalną) decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach jest niezbędne do dalszego procesu realizacji projektu, a uzyskanie dofinansowania jest szczególnie istotnym kamieniem milowym realizacji zadania.

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.

Pouczenie

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
Wydziału 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: Panią Agnieszkę Gęsikowską, Databout Sp. z o.o., ul. Batorego 26/11 – 31-135 Kraków
2. Strony postępowania informowane obwieszczeniem
3. a/a 284/V/79 tom II (12)
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 14.2024 z dnia 5 maja 2024 r., znak: WAiB.6220.11.24.2023 AGW

Charakterystyka przedsięwzięcia

Zadanie obejmuje budowę nowej zajezdni tramwajowo-autobusowej przeznaczonej do obsługi nowoczesnego taboru tramwajowego i autobusowego wraz z włączeniem do istniejącej sieci infrastruktury tramwajowej i drogowej.

Teren przedsięwzięcia polegającego na budowie zajezdni tramwajowo-autobusowej wynosi około 115700 m².

W stanie istniejącym powierzchnia zabudowy obiektów kubaturowych wynosi około 7500 m², a powierzchnia zabudowy parkingów około 50000 m². Obecnie na obszarze przedsięwzięcia brak jest torów tramwajowych.

Projektowana w ramach wariantu proponowanego do realizacji oraz alternatywnego powierzchnia zabudowy w zakresie obiektów kubaturowych wynosi około 17800 m², w przypadku parkingów wynosi około 41000 m², w zakresie torowiska tramwajowego wynosi około 12500 m².

Celem przedsięwzięcia jest zwiększenie wykorzystania niskoemisyjnego transportu miejskiego na obszarze miasta Torunia poprzez rozwój i integrację systemów publicznego transportu zbiorowego w mieście.

Istniejące zagospodarowanie terenu przedsięwzięcia obejmuje: infrastrukturę tramwajową i drogową na ul. Legionów, zajezdnię autobusową, nieeksploatowane budynki usługowo-magazynowe przeznaczone do rozbiórki, dwustanowiskową stację CNG.

Zdecydowana większość obszaru inwestycji w stanie istniejącym stanowi teren przekształcony, utwardzony betonem, asfaltem lub kostką brukową.

W zakres prac dotyczący budowy hali tramwajowej w zajezdni tramwajowo-autobusowej przy ul. Legionów wchodzi:

- budowa torowiska tramwajowego na terenie zajezdni,
- realizacja tramwajowej sieci trakcyjnej wraz z układem zasilania oraz wyposażenie projektowanych rozjazdów tramwajowych w systemy sterowania i ogrzewania,
- budowa zadaszenia torowiska,
- wykonanie hali warsztatowej mieszczącej myjkę, tokarkę i stanowiska naprawcze wraz z wyposażeniem wraz z II-kondygnacyjnym budynkiem z zapleczem socjalnym, częścią warsztatowo- magazynową oraz biurową,
- budowa budynku garażowego,
- realizacja dróg dojazdowych, wewnętrznych, miejsc postojowych na terenie planowanej zajezdni tramwajowej przy ul. Legionów,
- likwidacja stacji paliw CNG w rejonie planowanej zajezdni tramwajowej,
- budowa odwodnienia dróg i torowiska tramwajowego,
- wykonanie sieci energetycznych,
- budowa oświetlenia drogowego,
- realizacja przyłączy do budynków,
- budowa sieci i urządzeń teletechnicznych,
- przebudowa bądź zabezpieczenie kolizji oraz budowę niezbędnej infrastruktury towarzyszącej, w tym sieci: kanalizacji deszczowej, kanalizacji sanitarnej i ogólnospławnej, wodociągowej, gazowej, ciepłowniczej, teletechnicznej, energetycznej oraz przyłączy do budynków,
- budowa elementów małej architektury (wiaty, zadaszenia, ławki, śmietniki, elementy systemu informacji pasażerskiej),
- rozbiórka istniejących ogrodzeń i ich odtworzenie,
- rozbiórki istniejących obiektów usługowo-magazynowych,
- rozbiórka istniejącej nieczynnej bocznicy kolejowej,
- zagospodarowanie terenu, wycinka i zabezpieczenie niezbędnej zieleni, nasadzenia.

W zakres prac dotyczący budowy hali autobusowej w zajezdni tramwajowo-autobusowej przy ul. Legionów wchodzi:

- budowa hali obsługowo-naprawczej z warsztatami i przestrzenią garażową dla pojazdów

- technicznych wraz z częścią socjalno-administracyjną (lub budowa nowego budynku obsługi),
- realizacja budynku obsługi pasażerskiej,
 - budowa placu parkingowego do 180 miejsc postojowych dla taboru autobusowego, w tym do 45 miejsc postojowych przystosowanych do ładowania autobusów elektrycznych z wykorzystaniem złącza ładowania Plug-In Combo2 (infrastruktura techniczna) oraz przystosowanych do ładowania poprzez ładowarki pantografowe, zakłada się również zastosowanie pantografowych (wolnostojących) ładowarek,
 - budowa zadaszenia wszystkich stanowisk postojowych z wykonaniem instalacji paneli fotowoltaicznych na zadaszeniach,
 - budowa magazynów energii,
 - wyposażenie wszystkich stanowisk w przyłącza pneumatyczne i elektryczne 230V i 24V,
 - budowa placu manewrowego na potrzeby szkolenia kierowców,
 - zagospodarowanie terenu zewnętrznego: miejsca parkingowe, miejsca postojowe dla pojazdów w tym: budowa i przebudowa chodników, zjazdów publicznych i indywidualnych, parkingów technicznych,
 - budowa 4-stanowiskowej myjni samoobsługowej,
 - budowa odwodnienia dróg, sieci energetycznych, oświetlenia drogowego,
 - przebudowa istniejącej stacji paliw,
 - budowa elementów małej architektury (wiaty, zadaszenia, śmietniki, elementy systemu informacji pasażerskiej, ławki, gabloty),
 - budowa przyłączy do budynków, sieci i urządzeń teletechnicznych, przebudowa bądź zabezpieczenie kolizji oraz budowa niezbędnej infrastruktury towarzyszącej, w tym sieci: kanalizacji deszczowej, kanalizacji ogólnospławnej, wodociągowej, gazowej, ciepłowniczej, teletechnicznej, energetycznej, przyłącza do budynków,
 - wykonanie tymczasowych obiektów, na czas prowadzenia robót budowlanych, wyburzenia obiektów kubaturowych kolidujących z planowaną inwestycją,
 - lokalizacja paliw CNG (relokacji istniejącej stacji z zajezdni tramwajowej),
 - przebudowa i rozbudowa układu zasilania dla potrzeb zajezdni tramwajowo-autobusowej,
 - rozbudowa istniejącej podstacji trakcyjnej dla potrzeb zajezdni tramwajowo-autobusowej,
 - budowa drogi dojazdowej pomiędzy ul. Inżynierską i ul. Wielki Rów,
 - zagospodarowanie terenu, wycinka i zabezpieczenie niezbędnej zieleni, nasadzenia.

W wariantcie inwestycyjnym planuje się następujące rozwiązania torowe:

- ilość torów w obrębie hali: 8 torów (7 do obsługi technicznej oraz 1 techniczny tor komunikacyjny),
- liczba torów odstawczych: 6 torów odstawczych, lokalizacja hali do obsługi techniczne: w południowo-wschodniej części układu,
- funkcjonalność w zakresie połączeń torów odstawczych z torami na hali i torem technicznym – zapewniono możliwość wjazdu na każdy z torów odstawczych zarówno ze wszystkich torów zlokalizowanych na hali, jak i z toru technicznego,
- możliwość wjazdu z torów odstawczych z powrotem na teren hali, projektuje się dodatkowy tor komunikacyjny umożliwiający przejazd z jednego z torów odstawczych z powrotem na teren hali technicznej,
- nawierzchnia: w obrębie wszystkich torów zajezdniowych projektuje się nawierzchnię bezpodsypkową o zabudowie sztywnej z betonu,
- rodzaj szyn: szyny tramwajowe o profilu 60R2 na odcinkach prostych, szyny tramwajowe o profilu 59R2 ze stali R290 w łukach o promieniu $R \leq 50$ m,
- rozstaw szyn – 1000 mm,
- połączenie ze stanem istniejącym: pełny węzeł trójkątny (połączenie z torami szlakowymi trasy tramwajowej na osiedle Jar); wykorzystanie pozostawionej rezerwy.

W obszarze części autobusowej planuje się zlokalizowanie łącznie około 180 miejsc postojowych. Na przedmiotowym terenie przewiduje się: stanowiska postojowe dla autobusów, stanowiska postojowe dla autobusów elektrycznych z możliwością ładowania, stanowiska postojowe dla samochodów osobowych, plac manewrowy do nauki jazdy, stację benzynową z dostępem dla pojazdów wielkogabarytowych (6 stanowisk w układzie równoległym), stację CNG, myjnię

samochodową, dla samochodów osobowych. Przewiduje się przebudowę wewnętrznego układu komunikacyjnego części autobusowej zajezdni – podział na strefę wewnętrzną, dostępną dla pojazdów MZK oraz strefę komercyjną, dostępną również dla użytkowników zewnętrznych.

W obszarze części tramwajowej planuje się stanowiska postojowe dla samochodów technicznych oraz stanowiska postojowe dla samochodów osobowych.

Po wschodniej stronie zajezdni zaprojektowano budowę drogi dostępnej publicznie, zapewniającą możliwość dodatkowego skomunikowania przedmiotowego terenu z południa od strony ul. Wielki Rów oraz od strony ul. Inżynierskiej z północy.

Z up. Prezydenta Miasta Torunia

Magdalena Piernik
Z-ca Dyrektora
Wydziału Architektury i Budownictwa

