

Toruń, dnia 17 czerwca 2024 r.

WAiB.6220.11.25.2023 AGW.MB

DECYZJA Nr 15 .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. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 63 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, art. 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 Agnieszkę Gęsikowską, z dnia 31 października 2023 r. (data wpływu do organu: 3 listopada 2023 r.), nr w rejestrze organu: RPW/85424/2023,

stwierdzam brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla „Przebudowy (modernizacji) torowiska tramwajowego wraz z niezbędną infrastrukturą w ul. M. Skłodowskiej – Curie w Toruniu”

(dz. nr 381, 382, 383, 380, 371/1, 303, 304, 261, 305, 306, 307, 466/4, 302, 260/1, 260/2, 258, 256/3, 256/6, 253, 254, 317, 251, 249/1, 249/3, 216/2, 214, 204, 202, 200, 217, 308, 218, 309, 310, 311, 312/2, 312/1, 234/1, 232/3, 232/5, 232/2, 319, 231/2, 231/1, 355/5, 314, 315, 316, 313, 219/2, 219/1, 222/1, 222/2, 221/1, 223/1, 225/2, 226, 225/1, 228/1, 229/1, 229/2, 230/1, 320/1 z obrębu 49; dz. nr 74, 76/1, 76/2, 78/2, 78/1, 80/1, 82/1, 80/2, 90/1, 89/4, 90/2, 91/12, 92, 94/2, 91/10, 91/11, 85, 13, 77, 89/3, 89/5, 83, 84, 81, 82/3, 14, 6, 5, 4, 3 z obrębu 50; dz. nr 342/3, 342/2, 342/1, 334/7, 334/6, 334/5, 332/4, 332/3, 333, 337/1, 331/6, 320/4, 324/1, 320/3, 322/1, 314, 313, 306, 307, 299, 292, 293, 181, 182, 150, 149, 153/2, 171/2 z obrębu 47; dz. nr 192/4, 191/4, 194/18 z obrębu 44).

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 wiatru).
 - 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 awarii lub konserwacji oraz zapewnić dostępność sorbentów. W przypadku wycieku substancji niebezpiecznych, należy na bieżąco zanieczyszczony grunt lub zużyty sorbent zebrać i przekazać uprawnionym odbiorcom odpadów.

- 5) Zabiegi związane z konserwacją i naprawami maszyn i urządzeń należy wykonywać w miejscach do tego odpowiednio przystosowanych, o podłożu zabezpieczonym przed przedostawaniem się do gruntu i wód podziemnych zanieczyszczeń.
- 6) Zaplecze budowy oraz miejsca składowania materiałów budowlanych lub postoju pojazdów i maszyn zorganizować na terenie utwardzonym lub posiadającym szczelną powierzchnię, w odległości co najmniej 50m od ciekłu Struga Toruńska, a także poza terenami chronionymi akustycznie.
- 7) Należy zapewnić odpowiednią ilość pojemników do selektywnego składowania odpadów w specjalnie wydzielonych dla tego celu miejscach.
- 8) Ścieki bytowe na etapie realizacji inwestycji należy gromadzić w szczelnych zbiornikach, które będą opróżniane przez uprawnione podmioty.
- 9) Na etapie realizacji zamierzenia zapewnić stały przepływ wody w Strudze Toruńskiej.
- 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.
- 11) 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 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) W ramach przedsięwzięcia zastosować oświetlenie niskoemisyjne pod względem promieniowania UV (np. typu LED) o barwie zbliżonej do naturalnej oraz oprawy kierunkowe (skupiające wiązkę światła ku dołowi), dążąc do spełnienia zasady ULOR=0%.
- 13) 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. nieruchomości.
- 14) Obszar budowy w lokalizacji obiektu istniejącego nad ciekłem – Strugą Toruńską oraz w odległości min. 25m od obiektu, a także na odcinku biegnącym na długości ogrodów działkowych na czas prac budowlanych zabezpieczyć przed ryzykiem wkraczania małych zwierząt (w tym płazów) poprzez zastosowanie tymczasowych wygrodzeń herpetologicznych. Ww. wygrodzenia wykonać z materiału o odpowiednim naciągu (nr. Geowłókniny, grubej folii). Wymiary minimalne wygrodzenia: wysokość części nadziemnej – min. 40cm (zalecana 50cm), głębokość zakopania w gruncie – min. 10cm; odgięcie górnej krawędzi na zewnątrz drogi (w kierunku otaczającego terenu) pod kątem 45-90°, tworzące daszek (przewieszkę) o szerokości min. 5cm (zalecana szerokość ≥ 10 cm). Wolne końce wygrodzeń wykonać w formie U- lub C- kształtnych zawrotek.

Prace w obrębie ww. terenów (odcinków inwestycji) prowadzić pod nadzorem przyrodniczym, do zadań którego należeć będą w szczególności bieżąca kontrola stanu wygrodzeń oraz określenie konieczności ich korekty i napraw, a także kontrola terenu zamierzenia pod kątem występowania gatunków zwierząt i podejmowanie działań w kierunku ich odłowienia i przeniesienia poza zasięg robót.

W przypadku zastosowania elementów przezroczystych (przeziernych), w szczególności w obrębie wiat przystankowych, zabezpieczyć je przed ryzykiem kolizji ptaków kolizji awifauny, np. poprzez:

- a) zastosowanie elementów przeziernych z poziomo zatopionymi czarnymi włóknami poliamidowymi o szerokości nie mniejszej niż 2mm, rozmieszczonymi co 28mm lub
 - b) wyposażenie w barwne pasy, odbijające promienie UV (które są widzialne dla ptaków); pionowe pasy odbijające promieniowanie UV powinny mieć szerokość co najmniej 2cm i być oddalone od siebie nie więcej niż o 10cm lub
 - c) zastosowanie na elementach przeziernych wzoru w postaci białych lub czarnych kropek o średnicy min. 0,8cm w odległości min. 1,4cm od siebie, całkowicie pokrywającego szybę, naniesionego, np. metodą sitodruku lub
 - d) stosowanie folii samoprzylepnej One Way Vision, o strukturze podobnej do plastra miodu (cienkie ściany z przezroczystymi otworami), która tworzy efekt lustra weneckiego.
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 dróg odprowadzić do miejskiej kanalizacji deszczowej.
 - 2) Na węzłach rozjazdowych oraz przed łukami torowymi o promieniach $R \leq 150,00m$ zastosować smarownice torowe.
 - 3) W celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania inwestycji na klimat akustyczny zrealizować na wszystkich jezdniach w zakresie przedsięwzięcia tzw. cichą nawierzchnię drogową o skuteczności redukcji hałasu na poziomie nie mniejszym niż 2dB w stosunku do tradycyjnych nawierzchni bitumicznych takich jak SMA 11.
 - 4) Zastosować torowiska z zabudową zieloną na odcinkach, na których nie ma potrzeby łączenia funkcji torowiska tramwajowego z przejazdami, przejściami lub strefami okołoprzystankowymi.
 - 5) Wodę na potrzeby funkcjonowania obiektów ujmować z gminnej sieci wodociągowej na warunkach technicznych uzgodnionych z gestorem sieci.

Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Przedsięwzięcie polega na przebudowie (modernizacji) torowiska tramwajowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą (sieć trakcyjna, zwrotnice itp.) z dopuszczalną zmianą technologii z klasycznej na bezpodsypkową o łącznej długości ok. 1,6km linii dwutorowej. Zamierzenie zlokalizowane jest w ciągu ul. M. Skłodowskiej – Curie w Toruniu, na odcinku od ul. Wschodniej do początku torowiska, które zostało zmodernizowane w 2014 r., od wysokości ostatnich przystanków tramwajowych w ul. M. Skłodowskiej – Curie (przystanek Elana A) do wjazdu na pętlę Elana.

Uzasadnienie

W dniu 31 stycznia 2024 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. Wniosek po ostatnim wezwaniu Wnioskodawcę przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy został uzupełniony w dniu 16 maja 2024 r. (nr w rejestrze organu: RPW/38196/2024).

Przedmiotową inwestycję zakwalifikowano zgodnie z art. 71 ust. 2 pkt 2 uouioś, a także rozporządzeniem z dnia 10 września 2019 r.:

- § 3 ust. 2 pkt 2 jako: „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

- § 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”,

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 553/2023.

Obwieszczeniem z dnia 18 stycznia 2024 r., znak W AiB.6220.25.2023 AGW4, 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 – postanowienie z dnia 16 maja 2024 r., znak: WOO.4220.58.2024.OD.3 (RPW/38248/2024),
- Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie – opinia z dnia 29 stycznia 2024 r., znak: GR.ZZŚ.4901.23.2024.WL (wpływ do organu 1 lutego 2024 r., RPW/10310/2024), 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 – opinia z dnia 25 stycznia 2024 r., znak: N.NZ.40.2.0.1.2024 (wpływ do organu: 30 stycznia 2024 r., RPW/9474/2024), 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 pod pozycjami odpowiednio: 114/2024, 32/2024 i 31/2024.

Dla części terenu objętego wnioskiem obowiązują ustalenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego miasta Torunia:

- dla obszaru położonego w rejonie Placu Skarbka, ul. Sobieskiego i linii kolejowej w Toruniu, zatwierdzony uchwałą nr 146/19 Rady Miasta Torunia z dnia 27 czerwca 2019 r. (publ. Dz. Urz. Woj. Kuj. – Pom. z 2019 r., poz. 3885),
- dla terenów położonych w rejonie ulic: Żółkiewskiego, Skłodowskiej - Curie i Wschodniej w Toruniu, zatwierdzony uchwałą nr 112/11 Rady Miasta Torunia z dnia 2 czerwca 2011 r. (publ.: Dz. Urz. Woj. Kuj. – Pom. Nr 165 z 2011 r., poz. 1392),
- dla drogi głównej – „trasy średnicowej”, na odcinku od ul. Wierzbowej do ul. M. Skłodowskiej - Curie w Toruniu oraz części terenów przyległych, zatwierdzony uchwałą nr 867/05 Rady Miasta Torunia z dnia 6 października 2005 r. (publ.: Dz. Urz. Woj. Kuj. – Pom. Nr 121 z 2005 r., poz. 2069),
- dla terenów położonych przy ul. M. Skłodowskiej-Curie i ul. Bukowej w Toruniu, zatwierdzony uchwałą nr 451/12 Rady Miasta Torunia z dnia 13 grudnia 2012 r. (publ.: Dz. Urz. Woj. Kuj. –

Pom. z 2012 r., poz. 3791),

- dla terenu położonego pomiędzy ul. M. Skłodowskiej-Curie z przyległymi terenami od strony północnej, projektowaną trasą średnicową, osiedlem mieszkaniowym Rubinkowo i projektowanym przedłużeniem ul. Olimpijskiej w Toruniu, zatwierdzony uchwałą nr 130/07 Rady Miasta Torunia z dnia 2 sierpnia 2007 r. (publ.: Dz. Urz. Woj. Kuj. – Pom. Nr 107 z 2007 r., poz. 1606),

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.

Planowana inwestycja obejmuje przebudowę torowiska tramwajowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą (sieć trakcyjna, zwrotnice itp.) z dopuszczalną zmianą technologii z klasycznej na bezpodsytkową w ciągu ul. M. Skłodowskiej – Curie w Toruniu, na odcinku od ul. Wschodniej do początku torowiska, które zostało zmodernizowane w 2014 r., od wysokości ostatnich przystanków tramwajowych w ul. M. Skłodowskiej – Curie (przystanek Elana A) do wjazdu na pętlę Elana.

Głównym celem przedsięwzięcia jest poprawa funkcjonowania i bezpieczeństwa komunikacji tramwajowej w Toruniu oraz zwiększenie wykorzystania niskoemisyjnego transportu miejskiego na obszarze miasta Torunia poprzez rozwój i integrację systemów publicznego transportu zbiorowego w mieście.

Szczegółowymi celami przedsięwzięcia są:

- poprawa stanu technicznego infrastruktury tramwajowej na terenie Torunia,
- zmniejszenie poziomu hałasu ulicznego oraz emisji spalin,
- zwiększenie poziomu bezpieczeństwa ruchu,
- podniesienie poziomu komfortu podróży pasażerów komunikacji tramwajowej,
- skrócenie czasu podróży,
- 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,
- polepszenie dostępności komunikacyjnej i zwiększenie atrakcyjności terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie inwestycji,
- 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.

Przedmiotowe przedsięwzięcie polegać będzie na:

- przebudowie układu torowo – drogowego w ul. Marii Skłodowskiej – Curie na odcinku od pl. Skarbka do ul. Wschodniej oraz od ul. Wschodniej do początku torowiska zmodernizowanego w 2014 r., od wysokości ostatnich przystanków tramwajowych w ul. Skłodowskiej – Curie do wjazdu na pętlę Elana, wraz z przebudową i modernizacją odwodnienia torowiska na odcinkach poza peronami, przejazdami drogowymi i rowerowymi oraz przejściami dla pieszych,
- przebudowie istniejącego torowiska klasycznego podsytkowego, dopuszcza się wymianę technologii na bezpodsytkową z zabudową roślinną na odcinkach wydzielonych z jezdni oraz na bezpodsytkową z zabudową betonową w rejonie przejazdów i przejść,

- wymianie sieci trakcyjnej wraz z słupami trakcyjnymi na całym odcinku, z przebudową kabli zasilających oraz wyposażeniem projektowanych i wymienianych rozjazdów tramwajowych w systemy sterowania i ogrzewania,
- zastąpieniu istniejących rozjazdów torowych na skrzyżowaniu ulic: Skłodowskiej – Curie i Wschodnia,
- remoncie / modernizacji sygnalizacji świetlnej z utrzymaniem bądź ustanowieniem priorytetu dla tramwajów,
- budowie oświetlenia drogowego wzdłuż torowiska wraz ze zdjęciem oświetlenia ze słupów trakcyjnych na całym wymaganym odcinku,
- przebudowie nawierzchni drogowych w obrębie skrzyżowań z linią tramwajową w celu dostosowania jej do konstrukcji projektowanego torowiska oraz prognozowanego obciążenia ruchem,
- dostosowaniu odwodnienia dróg i torowiska tramwajowego, powierzchni przystanków i peronów,
- przebudowie bądź zabezpieczeniu kolizji oraz budowie niezbędnej infrastruktury towarzyszącej, w tym dla: sieci kanalizacji deszczowej i ogólnospławnej, sieci wodociągowej, gazowej, ciepłowniczej, teletechnicznej, sieci energetycznej oraz przebudowie przyłączy do budynków,
- budowie elementów małej architektury (zielone przystanki, wiaty, zadaszenia, ławki, elementy informacji pasażerskiej),
- zagospodarowaniu terenu: rozbiórka istniejących ogrodzeń i ich odtworzenie, wycinka i zabezpieczenie niezbędnej zieleni, nasadzenia,
- rozbiórce istniejących elementów infrastruktury, m.in. szyn, podkładów, nawierzchni jezdni i ich obramowań, wiat przystankowych, krawężników betonowych.

Wariant realizacyjny zakłada przebudowę torowiska tramwajowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą (sieć trakcyjna, zwrotnice itp.), dopuszcza się zmianę technologii z klasycznej na bezpodsypkową.

Inwestycja zlokalizowana jest w północno-wschodniej części miasta Torunia – w ul. M. Skłodowskiej – Curie na odcinkach od pl. Skarbka do ul. Wschodniej, od ul. Wschodniej do początku torowiska zmodernizowanego w 2014 r., od wysokości ostatnich przystanków tramwajowych w ul. Skłodowskiej – Curie (przystanek Elana A) do wjazdu na pętle Elana. Łączna długość odcinka wynosi ok. 1,6km linii dwutorowej.

Większość obszaru zamierzenia w stanie istniejącym stanowi teren przekształcony, utwardzony betonem, asfaltem lub kostką brukową. W pasie drogowym znajdują się dojazdy do nieruchomości, wygrodzenia. Teren jest silnie zurbanizowany. Dominującym typem zagospodarowania jest infrastruktura drogowa oraz tereny mieszkaniowo-usługowe i usługowe. Wśród obszarów mieszkaniowych najliczniej występują budynki zabudowy wielorodzinnej oraz jednorodzinnej.

Jak wynika z Kip, stosowana technologia będzie technologią typową, stosowaną przy realizacji inwestycji tramwajowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Realizacja inwestycji odbywać się będzie przy użyciu powszechnie stosowanego sprzętu budowlanego i materiałów posiadających wszystkie wymagane prawem certyfikaty, aprobaty i dopuszczenia do stosowania. Wszelkie prace związane z planowanym przedsięwzięciem zostaną wykonane tak, aby spowodować jak najmniejsze uciążliwości dla okolicznych mieszkańców i otaczającego środowiska naturalnego. Przewiduje się zastosowanie nawierzchni torowej zgodnej z Wymaganiami technicznymi dotyczącymi projektowania i budowy torowisk tramwajowych na sieci torowej MZK w Toruniu. Nawierzchnie jezdni bitumicznej z warstwą ścierną wykonaną z mieszanki mineralno-bitumicznej obniżającej hałas. Konstrukcja jezdni i technologia wykonania robót standardowa dla tego typu nawierzchni. Ze względu na obecny wstępny etap projektowy szczegóły rozwiązań konstrukcyjnych zostaną określone na etapie realizacji projektu budowlanego i wykonawczego. Projektowane odwodnienie torowiska przewiduje się w postaci drenażu wgłębnego lub odwodnienia powierzchniowego liniowego (w zależności od typu torowiska) zabudowanego w nawierzchni torowiska tramwajowego z odprowadzeniem wód opadowych i roztopowych do systemu kanalizacji deszczowej. Odwodnienie projektowanych jezdni, chodników zapewnione będzie poprzez nadanie im odpowiednich spadków poprzecznych i podłużnych. Wody opadowe po podczyszczeniu zostaną odprowadzane do systemu kanalizacji deszczowej. W ramach przedsięwzięcia przewidziane jest uzbrojenie terenu w infrastrukturę towarzyszącą niezbędną dla projektowanej trasy. W przypadku kolizji bądź zbliżenia się do

istniejących sieci uzbrojenia, na etapie opracowywania projektu budowlanego i wykonawczego zostaną uzyskane od właścicieli i zarządców sieci warunki techniczne, na podstawie których zostaną określone odpowiednie środki zabezpieczenia lub przebudowy sieci. Ze względu na obecny etap projektowy nie wyklucza się istnienia innych sieci koniecznych do przebudowy. Fizyczna likwidacja obiektów zostanie zlecona specjalistycznej firmie, która przejmie obowiązek właściwego postępowania z powstającymi wówczas odpadami. Projektowane przedsięwzięcie spowoduje konieczność rozbiórki istniejących elementów infrastruktury m.in. szyn, podkładów drewnianych, podkładów strunobetonowych, nawierzchni jezdni i ich obramowań, wiat przystankowych, krawężników betonowych itp. Wszelkie prace zostaną wykonane z zastosowaniem rozwiązań minimalizujących uciążliwości dla okolicznych mieszkańców i otaczającego środowiska (rozdział 5). Ze względu na charakter i zakres prac roboty wykonane będą z użyciem ciężkiego sprzętu, a część z nich realizowana będzie w sposób ciągły (z uwagi na wymagania procesu technologicznego) z przerwami wynikającymi tylko z przyczyn technologicznych. Występować będą również roboty prowadzone ręcznie bez użycia hałaśliwych maszyn. Poziomy dźwięku, drgania, emisja zanieczyszczeń do powietrza, pył oraz błoto, generowane na analizowanym etapie, mogą być odbierane jako uciążliwe dla użytkowników nieruchomości znajdujących się w pobliżu przedmiotowej inwestycji. Należy jednak pamiętać, że oddziaływanie to jest przejściowe i całkowicie ustaje z chwilą zakończenia prac. Uciążliwości i niedogodności fazy budowy są trudne do skwalifikowania oraz określenia zasięgu ich występowania. Czynnikiem decydującymi są: warunki meteorologiczne, etap budowy, rodzaj zastosowanych maszyn i urządzeń. Szczegóły dotyczące technologii robót budowlanych zostaną określone na etapie opracowania projektu budowlanego i wykonawczego oraz zostaną dostosowane do specyfiki prac i okresów realizacji.

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, wyłączanie silników maszyn i samochodów podczas przerw w pracy.

Realizacja zamierzenia, 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 przewiduje się, aby realizacja zamierzenia w znaczący sposób wpłynęła na klimat. Podczas użytkowania analizowanej trasy tramwajowej nastąpi poprawa płynności ruchu, co przyczyni się do poprawy efektywności energetycznej, poprzez zmniejszenia zużycia paliw, a w konsekwencji – do redukcji emisji gazów cieplarnianych, co spowoduje ograniczenie kosztów zewnętrznych pochodzących z transportu. 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 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 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:

- PLGW200044, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, stan ogólny tej JCWPd oceniono jako dobry (stan chemiczny: dobry; stan ilościowy: dobry). Rozpatrywana jednolita część wód podziemnych 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 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 wyplukiwane 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 lub dowożona beczkowiezem.

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.

Zgodnie z uzupełnieniem Kip, wody opadowe i roztopowe z torowisk tramwajowych oraz nawierzchni dróg objętych opracowaniem będą odprowadzane do miejskiej kanalizacji deszczowej. W razie stwierdzenia takiej potrzeby, wody te będą podczyszczane przed odprowadzeniem do ww. kanalizacji, np. w osadnikach i separatorach substancji ropopochodnych. Wody z nawierzchni jezdni będą odprowadzane do miejskiej kanalizacji deszczowej na warunkach wydanych przez zarządcę kanalizacji.

Jak wynika z uzupełnienia Kip, konieczna może być częściowa wymiana gruntów organicznych na spoiste. W razie takiej potrzeby, wykopy będą tymczasowo odwadniane i zakłada się odpompowywanie wody bezpośrednio z dna wykopu, zastosowanie drenażu lub wykonanie szczelnej obudowy wykopu, np. grodzic. Wody z odwodnienia zostaną odprowadzane do miejskiej kanalizacji deszczowej. Ewentualne odwadnianie wykopów będzie ograniczone powierzchniowo i czasowo, a jego skutki będą tymczasowe i odwracalne. Tym samym nie zakłada się możliwości trwałego naruszenia istniejących warstw wodonośnych.

Omawiane przedsięwzięcie przecina ciek Struga Toruńska poprzez obiekt mostowy, jednak zgodnie z uzupełnieniem Kip, na każdym etapie prac zostanie zapewniony przepływ wody w Strudze Toruńskiej.

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 wywożona do miejskiej oczyszczalni ścieków. Tymczasowe zaplecze budowy oraz miejsca składowania materiałów budowlanych lub postoju pojazdów i maszyn zostaną zorganizowane na terenie utwardzonym lub posiadającym szczelną nawierzchnię, w odległości co najmniej 50m od cieku Struga Toruńska, co znacznie ograniczy ryzyko zanieczyszczenia środowiska wodno-gruntowego.

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 oponczkę lub inne zabezpieczenie ograniczające pylenie materiału oraz emisję oparów asfaltu,

- stosowane będą 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,
- teren budowy będzie zraszany 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 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, PM_{2,5} oraz benzo(a)pirenu dla strefy miasto Toruń – aktualizacja).

Program ochrony powietrza w zakresie pyłu zawieszonego PM₁₀, PM_{2,5} 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 PM_{2,5}. Został opracowany w związku z odnotowaniem w 2021 r. przekroczenia poziomu docelowego benzo(a)pirenu oraz przekroczenia standardu jakości powietrza pyłu zawieszonego PM_{2,5} (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 PM_{2,5} oraz benzo(a)pirenu.

Źródłami hałasu związanymi z planowaną inwestycją jest ruch tramwajowy. W otoczeniu modernizowanych fragmentów linii tramwajowej, dominującym źródłem hałasu jest ruch samochodowy. Istniejąca infrastruktura drogowa stanowi obecnie źródło ponadnormatywnych oddziaływań długookresowych, natomiast istniejąca infrastruktura tramwajowa nie jest przyczyną powstawania przekroczeń wartości dopuszczalnych wskaźników długookresowych hałasu. Z uwagi, że przedsięwzięcie nie wpływa na ruch drogowy, źródło to uwzględniono w osobnych obliczeniach, w ramach oddziaływań skumulowanych.

Po realizacji planowanego zadania, zakłada się iż natężenie ruchu na przedmiotowych odcinkach linii tramwajowej oraz drogach nie ulegnie zmianie. Z analizy mapy akustycznej miasta Torunia wynika, że dla stanu istniejącego na terenie zabudowy chronionej w rejonie przedsięwzięcia występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu powodowanego przez ruch drogowy.

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 akustycznie oraz na granicach terenów chronionych akustycznie.

Przekroczenia dopuszczalnych wartości emisji hałasu na terenach chronionych akustycznie są wynikiem oddziaływania hałasu drogowego. Najwyższe wartości możliwych przekroczeń poziomów dźwięku prognozuje się dla budynków zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie planowanej infrastruktury komunikacyjnej.

Skutecznym rozwiązaniem ograniczającym emisję hałasu w otoczeniu inwestycji może być zastosowanie na nowoprojektowanych odcinkach dróg tzw. cichej nawierzchni o skuteczności

redukcji hałasu na poziomie nie mniejszym niż 2 dB w stosunku do tradycyjnych nawierzchni bitumicznych takich jak SMA 11.

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. Zgodnie z dokumentacją, stwierdza się możliwość występowania przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu związanych z eksploatacją infrastruktury drogowej.

Modernizacja torowiska poprawi aktualny stan klimatu akustycznego na analizowanym obszarze. Planowane do modernizacji odcinki torowiska charakteryzują się znaczącym zużyciem, a tym samym zwiększoną emisją hałasu m.in. w następstwie drgań powstających na styku kół z szynami. Wymiana torowiska ograniczy w znaczący sposób ww. efekt. Dodatkowo, zastosowanie nowych technologii konstrukcji torowiska w tym systemów przytwierdzenia szyn pozwoli na utrzymanie torowiska w dobrym stanie technicznym przez dłuższy okres eksploatacji. Należy jednocześnie zwrócić uwagę, że planuje się zastosowanie 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 – zwiększony stopień pokrycia terenu bezpośrednio pod poruszającymi się pojazdami szynowymi, powierzchniami pochłaniającymi w istotny sposób wpływa na ograniczenie zasięgu propagacji fali akustycznej. Nie planuje się zastosowania mat wibroakustycznych, z uwagi na zmianę technologii torowiska, która przyczyni się do ograniczenia zasięgu propagacji fali akustycznej. Inwestycja nie pogorszy aktualnego stanu klimatu akustycznego lecz poprzez zaplanowane w ramach zamierzenia działania, może znacząco wpłynąć na spadek emisji hałasu w analizowanym obszarze.

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 przekształconym, miejskim.

Zgodnie z dokumentacją, realizacja zamierzenia w wariantcie inwestycyjnym nie wymaga wycinki zadrzewień. Rosnące w zasięgu prac drzewa i krzewy zostaną zabezpieczone przed uszkodzeniem na etapie realizacji, co uwzględniono w niniejszym postanowieniu, wskazując przykładowe rozwiązania w ww. zakresie.

Na podstawie przedłożonej dokumentacji, na wskazanych w uzupełnieniu Kip odcinkach (w sąsiedztwie Strugi Toruńskiej oraz ogrodów działkowych), określono konieczność zastosowania tymczasowych wygradzeń herpetologicznych na etapie realizacji w celu wykluczenia ryzyka przypadkowej śmiertelności drobnej fauny. W niniejszym postanowieniu uszczegółowiono sposób wykonania ww. wygradzeń, uwzględniając dobre praktyki w ww. zakresie.

Ponadto, w celu uniknięcia kolizji awifauny z przezroczystymi elementami (np. wiaty przystankowe) w oparciu o Kip zalecono ich wykonanie w sposób ograniczająco ww. ryzyko kolizji („wzory w postaci białych piktogramów całkowicie pokrywające szybę (sitodruk); nie zaleca się stosowania sylwetki ptaków drapieżnych jako całkowicie nieskuteczną metodę ochrony ptaków przed zderzeniami z przezroczystą infrastrukturą”).

Na podstawie Kip: „do realizacji został wybrany wariant I (inwestycyjny), w którym technologia torowiska na odcinkach wydzielonych z jezdni oparta będzie na klasycznym torowisku podsypkowym (jak w stanie istniejącym) z dopuszczeniem zmiany technologii na nawierzchnię bezpodsypkową z zabudową zieloną, natomiast technologia torowiska na przejazdach i przejściach oparta będzie na torowisku z zabudową sztywną bitumiczną, z kostki brukowej lub z prefabrykowanych płyt betonowych z dopuszczeniem zmiany na nawierzchnię bezpodsypkową z zabudową betonową. 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.

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 ww. ustawy o ochronie przyrody.

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

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

Organ postanowił uznać za zasadny wniosek Inwestora z dnia 16 kwietnia 2024 r. (RPW/30745/2024), uzupełniony w dniu 16 kwietnia 2024 r. (RPW/30783/2024) w sprawie nadania niniejszej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności na podstawie art. 108 § 1 Kpa. Inwestor uzasadnił swój wniosek wskazując na ważny interes społeczny. 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. Termin składania wniosków w powyższym programie przypada na 28 czerwca 2024 r. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach jest niezbędna do złożenia ww. wniosku. 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

.....
(pieczęć imienna i podpis osoby upoważnionej do wydania decyzji)

Załącznik:

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. aa (122/V/2007 t. III (1)), sprawę w Wydziale Architektury i Budownictwa UMT przy ul. Grudziądzkiej 126B prowadzi Magdalena Brończyk tel. 56 6118422, pokój 23

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 45.2024 z dnia 19 czerwca 2024 r., znak: WAiB.6220.11.25.2023 AGW.MB

Charakterystyka przedsięwzięcia

Planowana inwestycja obejmuje przebudowę torowiska tramwajowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą (sieć trakcyjna, zwrotnice itp.) z dopuszczalną zmianą technologii z klasycznej na bezpodsytkową w ciągu ul. M. Skłodowskiej – Curie w Toruniu, na odcinku od ul. Wschodniej do początku torowiska, które zostało zmodernizowane w 2014 r., od wysokości ostatnich przystanków tramwajowych w ul. M. Skłodowskiej – Curie (przystanek Elana A) do wjazdu na pętlę Elana.

Głównym celem przedsięwzięcia jest poprawa funkcjonowania i bezpieczeństwa komunikacji tramwajowej w Toruniu oraz zwiększenie wykorzystania niskoemisyjnego transportu miejskiego na obszarze miasta Torunia poprzez rozwój i integrację systemów publicznego transportu zbiorowego w mieście.

Szczegółowymi celami przedsięwzięcia są:

- poprawa stanu technicznego infrastruktury tramwajowej na terenie Torunia,
- zmniejszenie poziomu hałasu ulicznego oraz emisji spalin,
- zwiększenie poziomu bezpieczeństwa ruchu,
- podniesienie poziomu komfortu podróży pasażerów komunikacji tramwajowej,
- skrócenie czasu podróży,
- 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,
- polepszenie dostępności komunikacyjnej i zwiększenie atrakcyjności terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie inwestycji,
- 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.

Inwestycja zlokalizowana jest w północno-wschodniej części miasta Torunia – w ul. M. Skłodowskiej – Curie na odcinkach od pl. Skarbka do ul. Wschodniej, od ul. Wschodniej do początku torowiska zmodernizowanego w 2014 r., od wysokości ostatnich przystanków tramwajowych w ul. Skłodowskiej-Curie (przystanek Elana A) do wjazdu na pętlę Elana. Łączna długość odcinka wynosi ok. 1,6 km linii dwutorowej.

Przedmiotowe przedsięwzięcie polegać będzie na:

- przebudowie układu torowo – drogowego w ul. Marii Skłodowskiej – Curie na odcinku od pl. Skarbka do ul. Wschodniej oraz od ul. Wschodniej do początku torowiska zmodernizowanego w 2014 r., od wysokości ostatnich przystanków tramwajowych w ul. Skłodowskiej – Curie do wjazdu na pętlę Elana, wraz z przebudową i modernizacją odwodnienia torowiska na odcinkach poza peronami, przejazdami drogowymi i rowerowymi oraz przejściami dla pieszych,
- przebudowie istniejącego torowiska klasycznego podsytkowego, dopuszcza się wymianę technologii na bezpodsytkową z zabudową roślinną na odcinkach wydzielonych z jezdni oraz na bezpodsytkową z zabudową betonową w rejonie przejazdów i przejść,
- wymianie sieci trakcyjnej wraz z słupami trakcyjnymi na całym odcinku, z przebudową kabli zasilających oraz wyposażeniem projektowanych i wymienianych rozjazdów tramwajowych w systemy sterowania i ogrzewania,
- zastąpieniu istniejących rozjazdów torowych na skrzyżowaniu ulic: Skłodowskiej – Curie i Wschodnia,
- remoncie / modernizacji sygnalizacji świetlnej z utrzymaniem bądź ustanowieniem priorytetu dla tramwajów,
- budowie oświetlenia drogowego wzdłuż torowiska wraz ze zdjęciem oświetlenia ze słupów trakcyjnych na całym wymaganym odcinku,

- przebudowie nawierzchni drogowych w obrębie skrzyżowań z linią tramwajową w celu dostosowania jej do konstrukcji projektowanego torowiska oraz prognozowanego obciążenia ruchem,
- dostosowaniu odwodnienia dróg i torowiska tramwajowego, powierzchni przystanków i peronów,
- przebudowie bądź zabezpieczeniu kolizji oraz budowie niezbędnej infrastruktury towarzyszącej, w tym dla: sieci kanalizacji deszczowej i ogólnospławnej, sieci wodociągowej, gazowej, ciepłowniczej, teletechnicznej, sieci energetycznej oraz przebudowie przyłączy do budynków,
- budowie elementów małej architektury (zielone przystanki, wiaty, zadaszenia, ławki, elementy informacji pasażerskiej),
- zagospodarowaniu terenu: rozbiórka istniejących ogrodzeń i ich odtworzenie, wycinka (jak wynika z uzupełnień Kip dot. wariantu 2) i zabezpieczenie niezbędnej zieleni, nasadzenia,
- rozbiórce istniejących elementów infrastruktury, m.in. szyn, podkładów, nawierzchni jezdni i ich obramowań, wiat przystankowych, krawężników betonowych.

Mając na uwadze stan torowiska tramwajowego uzasadniona jest 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 dalszą degradacją torowiska i przejazdów umożliwiającymi dojazd do nieruchomości oraz koniecznością przeprowadzania uciążliwych dla mieszkańców remontów cząstkowych (odcinkowych trasy).

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.

Z up. Prezydenta Miasta Torunia

 Magdalena Piernik
 Z-ca Dyrektora
 Wydziału Architektury i Budownictwa