



Łódź, 25 listopada 2019 r.

REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W ŁODZI

WOOŚ.420.92.2019.PMa.9

DECYZJA Nr 112/2019 z 25 listopada 2019 r. o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2018 r., poz. 2096 ze zm.), zwanej dalej w skrócie k.p.a., art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 19 lipca 2019 r. o zmianie ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2019 r. poz. 1712) w związku z art. 75 ust. 1 pkt. 1 lit l oraz art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 84 i art. 85 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 (Dz. U. z 2018 r. poz. 2081 ze zm.), zwanej dalej w skrócie ustawą ooś, a także § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 61 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 71), po rozpatrzeniu wniosku Miasta Łódź – Zarząd Inwestycji Miejskich, reprezentowanego przez Pełnomocnika, z 14 sierpnia 2019 r., uzupełnionego pod względem formalnym 12 września 2019 r., w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na: „*Przebudowie torowiska w ul. Przybyszewskiego na odcinku od połączenia z projektem przebudowy wiaduktów w ul. Przybyszewskiego do ul. Lodowej*”, a także uwzględniając opinie: Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Łodzi oraz Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu,

orzekam w następujący sposób:

- I. Stwierdzam brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na przebudowie torowiska w ul. Przybyszewskiego na odcinku od połączenia z projektem przebudowy wiaduktów w ul. Przybyszewskiego do ul. Lodowej.**
- II. Określam warunki wykorzystania terenu 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:**
 1. Przedsięwzięcie zrealizować bez wycinki drzew i krzewów.
 2. Prace budowlane związane z użyciem ciężkiego sprzętu budowlanego i transportu ciężkiego prowadzić w porze dziennej.

3. Stosować sprzęt w dobrym stanie technicznym oraz przestrzegać zasady wyłączania silników maszyn w czasie przerw w pracy, maksymalnie ograniczyć czas budowy poszczególnych etapów poprzez odpowiednie zaplanowanie procesu budowlanego.
4. Stosować środki techniczne i organizacyjne mające na celu ograniczenie emisji pyłu z terenu inwestycji, powstającego podczas prowadzenia prac budowlanych, jak i podczas transportu materiałów budowlanych.
5. Wodę na potrzeby socjalne dostarczać beczkowozami lub pobierać z miejskiej sieci wodociągowej, w oparciu o warunki gestora sieci.
6. Ścieki bytowe z placu budowy odprowadzać do szczelnych zbiorników bezodpływowych, a zbiorniki systematycznie opróżniać przez uprawnione podmioty.
7. Wody opadowe i roztopowe z torowiska tramwajowego odprowadzać do istniejącej kanalizacji miejskiej zgodnie z warunkami gestora sieci.
8. Zapewnić zaplecze sanitarne dla pracowników oraz zapewnić niezbędną ilość pojemników, koszy i kontenerów na odpady, co pozwoli wyeliminować tym samym niekontrolowane zrzuty ścieków i odpadów do środowiska w trakcie prowadzenia prac budowlanych.
9. Odpady wytworzone w trakcie budowy należy gromadzić selektywnie, w uporządkowany sposób, w zależności od rodzaju odpadów: w pojemnikach, kontenerach lub luzem w wydzielonych i przystosowanych miejscach, w warunkach odpowiednio zabezpieczonych przed przedostaniem się do środowiska substancji szkodliwych, przed dostępem osób postronnych i zwierząt. Odpady niebezpieczne należy magazynować oddzielnie, w szczelnych pojemnikach, w wydzielonym miejscu zabezpieczonym przed dostępem osób postronnych i zwierząt, w oznakowanych pojemnikach, na szczelnym podłożu.
10. Zaplecze techniczne, miejsca magazynowania materiałów budowlanych i odpadów należy zorganizować w sposób zabezpieczający przed ewentualnym wpływem substancji ropopochodnych na środowisko gruntowo-wodne.
11. Sprzęt i maszyny wykorzystywane podczas realizacji inwestycji powinien spełniać odpowiednie standardy jakościowe, techniczne, wykluczające emisje do wód i do ziemi zanieczyszczeń z grupy ropopochodnych (oleje, smary, paliwo).
12. Stan techniczny środków transportu, sprzętu budowlanego stosowanego w fazie budowy należy na bieżąco monitorować w celu ograniczenia zanieczyszczenia gruntu substancjami ropopochodnymi.
13. W przypadku przedostania się zanieczyszczeń do gruntu lub wód bezzwłocznie podjąć działania zmierzające do usunięcia skutków i przyczyn awarii.

III. Integralną częścią niniejszej decyzji jest Załącznik Nr 1 – Charakterystyka przedsięwzięcia.

UZASADNIENIE

14 sierpnia 2019 r., do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi (zwanego dalej w skrócie RDOŚ w Łodzi) wpłynął wniosek Miasta Łódź – Zarządu Inwestycji Miejskich, reprezentowanego przez Pełnomocnika, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia polegającego na „*Przebudowie torowiska w ul. Przybyszewskiego na odcinku od połączenia z projektem przebudowy wiaduktów w ul. Przybyszewskiego do ul. Lodowej*”.

Ww. wniosek zawierał braki formalne, które zostały uzupełnione przez pełnomocnika pismem z 12 września 2019 r. na wezwanie RDOŚ w Łodzi z 21 sierpnia 2019 r., znak:

WOOŚ.420.92.2019.PMa. W związku z powyższym wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia stał się kompletny czyniąc zadość przepisom prawa i tutejszy Organ mógł przystąpić do jego rozpatrywania.

RDOŚ w Łodzi zawiadomił strony postępowania przez obwieszczenie z 18 września 2019 r., o wszczęciu postępowania oraz poinformował o organach uczestniczących w prowadzonym postępowaniu. Obwieszczenie było zamieszczone na stronie Biuletynu Informacji Publicznej RDOŚ w Łodzi i wywieszone na tablicy ogłoszeń w RDOŚ w Łodzi oraz w Urzędzie Miasta Łodzi.

Pismem z 23 września 2019 r., znak: WOOŚ.420.92.2019.PMa.4, RDOŚ w Łodzi wystąpił o opinie Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Łodzi oraz Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu, w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia, informując o tym strony postępowania obwieszczeniem z 23 września 2019 r., znak: WOOŚ.420.92.2019.PMa.5, obwieszczonym jak wyżej.

4 października 2019 r. do RDOŚ w Łodzi wpłynęło pismo Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Łodzi z 2 października 2019 r. znak: PPIS.ZNS.440.92.2019.648.MK, zawierające w swej treści opinię o braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia.

24 października 2019 r. do RDOŚ w Łodzi wpłynęło pismo Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu z 24 października 2019 r. znak: PO.ZZŚ.5.435.424.2019.AC, zawierające w swej treści opinię o braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia.

RDOŚ w Łodzi poinformował strony postępowania poprzez obwieszczenie z 25 października 2019 r., znak: WOOŚ.420.92.2019.PMa.7, o opinii ww. organów, a także zgromadzonym materiale dowodowym oraz siedmiodniowym terminie do wypowiedzenia się co do zebranych dowodów, materiałów i zgłoszonych żądań oraz zapoznania się z aktami ww. sprawy. Obwieszczenie było zamieszczone na stronie Biuletynu Informacji Publicznej RDOŚ w Łodzi i wywieszone na tablicy ogłoszeń RDOŚ w Łodzi oraz Urzędzie Miasta Łodzi. Do dnia wydania decyzji nie wpłynęły żadne uwagi ani wnioski stron postępowania.

Zakres przedmiotowego przedsięwzięcia ustalono na podstawie wniosku Inwestora o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z załącznikami, w tym kartą informacyjną przedsięwzięcia. Na podstawie zgromadzonego materiału dowodowego oraz biorąc pod uwagę opinie organów pomocniczych, a także brak uwag, wniosków czy żądań stron postępowania, orzeczono jak w sentencji. Za odstąpieniem od obowiązku przeprowadzania oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przemawiały argumenty wynikające z uwarunkowań przedstawionych w art. 63 ust. 1 ustawy ooś, o których mowa poniżej.

Planowane przedsięwzięcie należy do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, o których mowa w § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 61 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 71), dla których uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest wymagane i przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko jest fakultatywne.

Planowane przedsięwzięcie polega na przebudowie istniejącego torowiska tramwajowego w ul. Przybyszewskiego na odcinku od wiaduktu kolejowego do ul. Lodowej.

W ramach przedmiotowego przedsięwzięcia zostanie wykonana przebudowa odcinka torowiska tramwajowego wraz z siecią trakcyjną, a także budowa wjazdu dla autobusów z przystanku Przybyszewskiego - Lodowa na ul. Przybyszewskiego w kierunku wschodnim. Całość

prac będzie prowadzona w granicach istniejącego pasa drogowego. Celem całej inwestycji jest poprawa bezpieczeństwa poprzez zmianę geometrii trasy w planie, przeorganizowanie funkcjonowania komunikacji miejskiej i tramwajowej poprzez zaprojektowania wyjazdu dla autobusów, wydzielenie korytarza z istniejącego torowiska tramwajowego na ul. Przybyszewskiego (torowisko zintegrowane z jezdnią dla autobusów miejskich). Inwestycja ma na celu optymalizację ruchu komunikacji miejskiej. Zasadniczo warunki użytkowania terenu nie zmieniają się, gdyż planowane przedsięwzięcie będzie realizowane w śladzie istniejącego torowiska tramwajowego. Zakres prac obejmuje:

- przebudowę torowiska na odcinku ok. 484 m,
- budowę wjazdu dla autobusów z przystanku Przybyszewskiego - Lodowa na ulicę Przybyszewskiego w kierunku wschodnim,
- przebudowę sieci trakcyjnej,
- budowę i przebudowę elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego (np. barierki).

Inwestycja jest w całości zlokalizowana w granicach miasta Łodzi. Pod względem administracyjnym analizowany teren położony jest w dzielnicy Widzew w Łodzi w województwie łódzkim. Teren inwestycji obejmuje następujące działki: obręb W-21 - 629/67, 629/132, 629/41, 629/44, 629/47, 629/121, 629/122, 629/120, 629/101, 629/103, 629/105, 629/131, 629/33, 629/66, 629/21.

W obrębie terenu robót budowlanych nie występuje zieleń w postaci drzew lub krzewów. W ramach realizacji inwestycji nie planuje się wycinki drzew i krzewów.

Zagospodarowanie terenu po realizacji przedsięwzięcia będzie następujące:

- powierzchnia nawierzchni bitumicznej – 75,6 m²,
- powierzchnia torowiska w technologii podlewu ciągłego – 138 m²,
- powierzchnia torowiska w technologii płyt torowych – 1558 m².

Zakresem opracowania objęto torowisko tramwajowe w ciągu ul. Przybyszewskiego pomiędzy wiaduktami przewidzianymi do przebudowy wg. odrębnego projektu oraz węzłem rozjazdowym trójkątnym (pełnym) ze wszystkimi relacjami skrotnymi na skrzyżowaniu ulic Przybyszewskiego/Lodowa. Torowisko zlokalizowane jest w pasie dzielącym, w osi ulicy Przybyszewskiego i wykonane jest w konstrukcji klasycznej na podbudowie z tłucznia kamiennego z zabudową z kruszywa do górnej powierzchni podkładów.

Przedmiotowe torowisko rozpoczyna swój bieg dowiązaniem do torów przewidzianych do przebudowy w ramach projektu „Budowa wiaduktów drogowych i tramwajowego w ulicy Przybyszewskiego w Łodzi nad torami kolejowymi wraz z budową układu drogowego w rejonie tych obiektów”. Dalej, torowisko biegnie równolegle do istniejącej ulicy i w rejonie skrzyżowania ulic Przybyszewskiego/Lodowa, gdzie kończy swój bieg, włączając się do istniejącej geometrii. Wykonanie zintegrowanej nawierzchni torowo – drogowej na przedmiotowym odcinku pozwoli na współdzielenie torowiska tramwajowego oraz przystanku Przybyszewskiego – Lodowa pomiędzy tramwaje oraz autobusy.

Torowisko w granicach opracowania wykonane będzie z prefabrykowanych płyt żelbetowych obramowanych krawężnikiem kamiennym oraz opaską z płyt betonowych. W rejonie dowiązania do stanu istniejącego, gdzie strefa ciszy rozjazdów tramwajowych uniemożliwia zastosowanie klasycznego zbrojenia stałą, zastosowano konstrukcję w technologii tzw. podlewu ciągłego ze zbrojeniem rozproszonym włóknami polipropylenowymi. Rozstaw osi torów jest stały i wynosi 4 m. Sumaryczna długość projektowanego torowiska wynosi 484,419 metrów toru pojedynczego: tor A2 – 241,232 mtp, tor B2 – 243,187 mtp.

Zaprojektowano konstrukcję toru z prefabrykowanych płyt torowych o następujących układzie warstw:

- prefabrykowana płyta torowa o pionowych ścianach bocznych, obejmująca zarówno tory jak i międzytorze, z kanałami szynowymi do ciągłego mocowania szyn rowkowych,
- mata antywibracyjna na bazie poliuretanu (także z boku płyt) o porach częściowo zamkniętych,
- warstwa wyrównawcza – podsypka cementowo – piaskowa,
- podbudowa z betonu ze zbrojeniem rozproszonym włóknami polipropylenowymi,
- podbudowa zasadnicza – mieszanka niezwiązana z kruszywem,
- warstwa ulepszanego podłoża – grunt stabilizowany cementem,
- istniejące wyprofilowane i zagęszczone podłoże gruntowe.

Zaprojektowano konstrukcję torowiska w tzw. podlewie ciągłym o następującym układzie warstw:

- górna podbudowa z betonu ze zbrojeniem rozproszonym włóknami polipropylenowymi,
- warstwa szepna,
- dolna podbudowa z betonu ze zbrojeniem rozproszonym włóknami polipropylenowymi,
- mata wibroizolacyjna poliuretanowa,
- podbudowa zasadnicza – mieszanka niezwiązana z kruszywem,
- warstwa ulepszanego podłoża – grunt stabilizowany cementem,
- istniejące wyprofilowane i zagęszczone podłoże gruntowe.

Torowiska obramowano wyniesionymi krawężnikami granitowymi. Sieć trakcyjna i torowa na przedmiotowym odcinku drogi podlegać będzie wymianie na nową. Słupy trakcyjne zlokalizowane będą na zewnątrz torowiska. Prace będą prowadzone głównie metodą wykopu otwartego, a także zgodnie z uzyskanymi warunkami technicznymi od gestorów sieci.

W ramach zadania inwestycyjnego przewiduje się również budowę wyjazdu dla autobusów z przystanku Przybyszewskiego – Lodowa. Zaprojektowano wyjazd z torowiska tramwajowego na jezdnię ulicy Przybyszewskiego o szerokości 4,6 m ograniczony krawężnikiem betonowym. Zgodnie z założeniami węzła komunikacyjnego, torowisko tramwajowe przystosowane jest do ruchu komunikacji autobusowej. W celu umożliwienia korzystania autobusom ze wspólnego przystanku tramwajowo-autobusowego w ciągu ul. Przybyszewskiego, zaprojektowano przejazdy z ulicy i z torowisk na jezdni. Na projektowanym wyjeździe z istniejącego torowiska zostanie wydzielony wjazd na ulicę Przybyszewskiego za pomocą betonowych barier ochronnych, które mają na celu poprawę bezpieczeństwa włączającym się do ruchu autobusów komunikacji miejskiej. Wyjazd, ograniczony będzie malowaną częścią, wykluczoną z ruchu w postaci pasów.

Technologia wykonania robót budowlanych nie będzie się różniła od typowego zakresu dla tego typu inwestycji. W pierwszej kolejności nastąpi rozbiórka istniejących elementów torowiska oraz drogi, a następnie przygotowanie terenu pod realizację projektowanych nawierzchni i elementów sieci. Po zakończeniu robót budowlanych teren inwestycji zostanie uprzątnięty i przywrócony do stanu sprzed budowy.

Oddziaływania skumulowane planowanego przedsięwzięcia z przedsięwzięciami już funkcjonującymi (ruchem samochodowym w ciągu ul. Przybyszewskiego) dotyczyć będą głównie emisji hałasu do środowiska. Nie mniej jednak, planowane przedsięwzięcie nie spowoduje wprowadzenia nowych źródeł hałasu. Modernizacja torowiska pozwoli na obniżenie oddziaływania akustycznego istniejącego torowiska, a także pozwoli przez to na obniżenie oddziaływania akustycznego w ujęciu skumulowanym.

Zużycie surowców wystąpi głównie na etapie realizacji przedsięwzięcia, tj. podczas przebudowy torowiska. Na potrzeby planowanego przedsięwzięcia prognozuje się wykorzystanie normatywnych wielkości w zakresie zużycia wody, materiałów, paliw oraz energii. W fazie realizacji przedsięwzięcia wykorzystywane będą typowe dla tego typu prac budowlanych materiały takie jak: beton konstrukcyjny, cement, kruszywa mineralne, drobnowymiarowe elementy betonowe i kamienne oraz inne elementy wykończenia, poza tym: paliwa do napędu pojazdów samojezdnych, energia elektryczna do zasilania urządzeń elektrycznych oraz niewielkie ilości wody. Ilości wykorzystanych surowców do przebudowy torowiska będą wynikały z przedmiaru robót i nie będą w żadnej mierze wykaczały poza ilości przewidziane technologią przyjętą do realizacji, nie naruszają również stanu zasobów surowców regionalnych, w tym wody i kruszywa budowlanego. Na etapie eksploatacji torowiska będzie występować jedynie zapotrzebowanie na energię elektryczną zasilającą tramwaj (ok. 8 kWh/pkm).

Na terenie inwestycji oraz w obszarze jej oddziaływania nie stwierdzono chronionych gatunków roślin, zwierząt i grzybów. Mając na uwadze niewielki zakres inwestycji, lokalizację oraz charakter prac można stwierdzić, że przedsięwzięcie nie będzie wpływać istotnie na różnorodność biologiczną.

Faza realizacji przedsięwzięcia jest związana z krótkotrwałym wpływem na środowisko. Będą to przejściowe uciążliwości o zasięgu lokalnym. W okresie budowy zmieni się zagospodarowanie i ukształtowanie terenu. Na etapie planowanej budowy, w trakcie prac budowlanych, emisje do środowiska będą miały charakter przejściowy i będą to emisje związane głównie z zanieczyszczeń do powietrza i hałasu oraz wytwarzaniem odpadów związane z wykonywaniem prac budowlanych. Prowadzenie wszystkich prac będzie odbywać się zgodnie z przepisami prawa budowlanego, prawa ochrony środowiska i ustawy o odpadach. Wszystkie prace zostaną wykonane przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu i maszyn posiadających aktualne badania techniczne oraz materiałów posiadających wymagane atesty do stosowania w budownictwie drogowym.

Etap eksploatacji będzie związany z hałasem i zanieczyszczeniami powietrza pochodzącymi od pojazdów poruszających się po przedmiotowym torowisku. Wody opadowe będą odprowadzane tak jak dotychczas - poprzez istniejącą miejską sieć kanalizacji, zgodnie z warunkami gestora sieci.

Prace budowlane związane z przedmiotowym przedsięwzięciem wiążą się z powstawaniem zanieczyszczeń emitowanych do powietrza atmosferycznego. Emisja zanieczyszczeń będzie spowodowana przez zanieczyszczenie powietrza spalinami pochodzącymi głównie z maszyn i pojazdów dostarczających i przemieszczających materiały budowlane. W trakcie robót budowlanych emisja zanieczyszczeń ma charakter czasowy i lokalny – ulega zmianie w zależności od miejsca i fazy realizacji prac budowlanych i znika wraz z zakończeniem tych prac. W obszarze przedsięwzięcia w ujęciu skumulowanym, źródłem zanieczyszczeń do powietrza będzie ruch samochodowy w ciągu ul. Przybyszewskiego. Ruch tramwajowy nie będzie źródłem bezpośredniego zanieczyszczenia powietrza, wobec czego realizacja przedsięwzięcia nie będzie wpływała na pogorszenie się stanu powietrza atmosferycznego na przedmiotowym terenie.

W trakcie trwania robót budowlanych mogą występować okresowe przekroczenia norm hałasu związane z pracą maszyn i urządzeń oraz ciężkiego sprzętu budowlanego. Jednakże wpływ ten będzie miał charakter krótkotrwały i będzie się cechował niskim poziomem uciążliwości. Podczas wykonywania prac budowlanych uciążliwości związane z hałasem minimalizowane będą poprzez wykonywanie prac w porze dziennej, wykorzystywaniem nowoczesnych maszyn charakteryzujących się mniejszymi mocami akustycznymi i wyposażone w elementy zmniejszające emisję hałasu. Ponadto ze względu na charakter przedsięwzięcia czyli roboty liniowe hałas nie będzie zlokalizowany w jednym miejscu przez dłuższy czas. Źródłem emisji hałasu do środowiska,

podczas eksploatacji torowiska, będą poruszające się po niej pojazdy. Nie przewiduje się negatywnego wpływu przedsięwzięcia na tereny chronione akustycznie z uwagi na poprawę stanu technicznego istniejącego torowiska.

Podczas prac budowlanych związanych z realizacją przedsięwzięcia powstawały będą głównie odpady zaliczane do kategorii odpadów innych niż niebezpieczne. Wśród prognozowanych w fazie budowy powstających odpadów będą odpady należące do grupy 13, 15, 16, 17 i 20. Wytwórcą odpadów będzie wykonawca robót budowlanych, z którym Wnioskodawca podpisze stosowną umowę i na nim będzie spoczywał obowiązek prowadzenia właściwej gospodarki odpadami. W przeciwnym wypadku wytwórcą odpadów będzie Wnioskodawca planowanego przedsięwzięcia. Przed przystąpieniem do wykonywania prac budowlanych należy wyznaczyć i odpowiednio przystosować miejsce gromadzenia i czasowego magazynowania powstających w trakcie budowy odpadów.

W przypadku realizacji i użytkowania przedmiotowego przedsięwzięcia należy wykluczyć ryzyko wystąpienia poważnych awarii lub katastrof naturalnych i budowlanych.

Ponadto z karty informacyjnej wynika, że planowana inwestycja realizowana będzie poza obszarami wodno-błotnymi oraz o płytkim zaleganiu wód podziemnych.

Przedmiotowe przedsięwzięcie leży poza obszarami wybrzeży, obszarami góorskimi i leśnymi.

Na obszarze planowanej inwestycji nie występują strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych.

Ze względu na rodzaj, skalę i usytuowanie przedsięwzięcia można stwierdzić, iż nie będzie ono powodować transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Najbliższe obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2018 r. poz. 142 ze zm.) to m.in.: użytek ekologiczny „Mokradła przy Pomorskiej” w odległości 2,5 km, Zespół Przyrodniczo-Krajobrazowy Źródła Neru w odległości ok. 5,6 km, Rezerwat przyrody Polesie Konstantynowskie w odległości ok. 6,5 km.

Ze względu na niewielki zakres przebudowy torowiska, z zachowaniem dotychczasowego natężenia ruchu, nie przewiduje się oddziaływania inwestycji na ww. formy ochrony przyrody. Dodatkowo inwestycja zlokalizowana jest poza obszarami bytowania płazów, korytarzami ekologicznymi, a także, że na terenie planowanej inwestycji nie występują gatunki roślin, zwierząt i grzybów podlegające ochronie prawnej.

Przedmiotowe przedsięwzięcie położone jest w obszarze jednolitej części wód podziemnych JCWPd 72 o kodzie PLGW600072 oraz w obszarze jednolitej części wód powierzchniowych JCWP o kodzie RW6000171832189. Przedsięwzięcie znajduje się w zasięgu GZWP nr 401.

Planowana do realizacji inwestycja ze względu na skalę, charakter, zakres przedmiotowego przedsięwzięcia (brak ingerencji w ciek wodny) nie będzie stwarzać zagrożeń dla osiągnięcia celów środowiskowych w jednolitych częściach wód. W karcie informacyjnej przedsięwzięcia przyjęto, że podczas eksploatacji inwestycji wody opadowe pochodzące z przebudowywanego torowiska, nie będą stanowić zagrożenia, dla jakości wód powierzchniowych i podziemnych, w szczególności nie spowoduje zanieczyszczenia tych wód substancjami szczególnie szkodliwymi.

Ponadto należy wskazać, że z informacji zawartych w karcie przedsięwzięcia wynika, że przedsięwzięcie znajduje się poza obszarem o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne.

Na obszarze planowanego przedsięwzięcia nie występują jeziora i inne naturalne zbiorniki wód stojących.

Z karty informacyjnej wynika, że przedmiotowe przedsięwzięcie leży poza obszarem uzdrowisk oraz ochrony uzdrowiskowej.

Z uwagi na niewielką skalę przedsięwzięcia, nie będzie ono oddziaływać na obszary geograficzne i znaczną liczbę ludności.

Gęstość zaludnienia na terenie miasta Łódź wynosi 2337 os./km² wg danych GUS za 2018 r.

Na podstawie informacji zawartych w karcie informacyjnej można stwierdzić brak wystąpienia oddziaływania o znacznej wielkości lub złożoności.

W przypadku fazy realizacji przedsięwzięcia wystąpi krótkotrwale oddziaływanie, nie powodujące jednak trwałego, znacznego pogorszenia się stanu środowiska. Uciążliwości prac budowlanych względem najbliższej zabudowy będą ograniczone w czasie. Planowana inwestycja na etapie eksploatacji, przy prawidłowym jej funkcjonowaniu, nie będzie oddziaływać w sposób uciążliwy na środowisko. Działania, jakie zostaną podjęte na etapie realizacji i funkcjonowania inwestycji zminimalizują uciążliwości względem najbliższej zabudowy.

Po przeprowadzonej analizie przedłożonych materiałów oraz biorąc pod uwagę powyższe uwarunkowania, postanowiono jak w sentencji.

POUCZENIE

Od niniejszej decyzji służy stronie odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi w terminie 14 dni od daty otrzymania decyzji.

W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi. Z dniem doręczenia Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Łodzi oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.

Organ odstąpił od pobrania opłaty skarbowej za wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, gdyż zgodnie z art. 7 pkt 3 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2019 r. poz. 1000 ze zm.) jednostka planująca realizację przedsięwzięcia zwolniona jest z przedmiotowej opłaty.

**Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w Łodzi**

Kazimierz Perek

Otrzymują:

1. Strony postępowania w trybie art. 49 k.p.a.

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Łodzi.
2. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu.

Sprawę prowadzi: Paulina Markowska, tel. 42 66-50-381



REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W ŁODZI

Załącznik nr 1 do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi Nr 112/2019 z 25 listopada 2019 r. – Charakterystyka przedsięwzięcia.

Planowane przedsięwzięcie polega na przebudowie istniejącego torowiska tramwajowego w ul. Przybyszewskiego na odcinku od wiaduktu kolejowego do ul. Lodowej.

W ramach przedmiotowego przedsięwzięcia zostanie wykonana przebudowa odcinka torowiska tramwajowego wraz z siecią trakcyjną, a także budowa wjazdu dla autobusów z przystanku Przybyszewskiego - Lodowa na ul. Przybyszewskiego w kierunku wschodnim. Całość prac będzie prowadzona w granicach istniejącego pasa drogowego. Zakres prac obejmuje:

- przebudowę torowiska na odcinku ok. 484 m,
- budowę wjazdu dla autobusów z przystanku Przybyszewskiego - Lodowa na ulicę Przybyszewskiego w kierunku wschodnim,
- przebudowę sieci trakcyjnej,
- budowę i przebudowę elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego (np. barierki).

Inwestycja jest w całości zlokalizowana w granicach miasta Łodzi. Teren inwestycji obejmuje następujące działki: obręb W-21 - 629/67, 629/132, 629/41, 629/44, 629/47, 629/121, 629/122, 629/120, 629/101, 629/103, 629/105, 629/131, 629/33, 629/66, 629/21.

W ramach realizacji inwestycji nie planuje się żadnych wycinek istniejącego drzewostanu.

Zagospodarowanie terenu po realizacji przedsięwzięcia będzie następujące:

- powierzchnia nawierzchni bitumicznej – 75,6 m²,
- powierzchnia torowiska w technologii podlewu ciągłego – 138 m²,
- powierzchnia torowiska w technologii płyt torowych – 1558 m².

Torowisko w granicach opracowania wykonane będzie z prefabrykowanych płyt żelbetonowych obramowanych krawężnikiem kamiennym oraz opaską z płyt betonowych. W rejonie dowiązania do stanu istniejącego, gdzie strefa ciszy rozjazdów tramwajowych uniemożliwia zastosowanie klasycznego zbrojenia stałą, zastosowano konstrukcję w technologii tzw. podlewu ciągłego ze zbrojeniem rozproszonym włóknami polipropylenowymi. Rozstaw osi torów jest stały i wynosi 4 m. Sumaryczna długość projektowanego torowiska wynosi 484,419 metrów toru pojedynczego: tor A2 – 241,232 mtp, tor B2 – 243,187 mtp.

Zaprojektowano konstrukcję toru z prefabrykowanych płyt torowych o następujących układzie warstw:

- prefabrykowana płyta torowa o pionowych ścianach bocznych, obejmująca zarówno tory jak i międzytorze, z kanałami szynowymi do ciągłego mocowania szyn rowkowych,
- mata antywibracyjna na bazie poliuretanu (także z boku płyt) o porach częściowo zamkniętych,
- warstwa wyrównawcza – podsypka cementowo – piaskowa,
- podbudowa z betonu ze zbrojeniem rozproszonym włóknami polipropylenowymi,
- podbudowa zasadnicza – mieszanka niezwiązana z kruszywem,
- warstwa ulepszanego podłoża – grunt stabilizowany cementem,
- istniejące wyprofilowane i zagęszczone podłoże gruntowe.

Zaprojektowano konstrukcję torowiska w tzw. podlewie ciągłym o następującym układzie warstw:

- górna podbudowa z betonu ze zbrojeniem rozproszonym włóknami polipropylenowymi,
- warstwa szepna,
- dolna podbudowa z betonu ze zbrojeniem rozproszonym włóknami polipropylenowymi,
- mata wibroizolacyjna poliuretanowa,
- podbudowa zasadnicza – mieszanka niezwiązana z kruszywem,
- warstwa ulepszonego podłoża – grunt stabilizowany cementem,
- istniejące wyprofilowane i zagęszczone podłoże gruntowe.

Torowiska obramowano wyniesionymi krawężnikami granitowymi. Sieć trakcyjna i torowa na przedmiotowym odcinku drogi podlegać będzie wymianie na nową. Słupy trakcyjne zlokalizowane będą na zewnątrz torowiska. Prace będą prowadzone głównie metodą wykopu otwartego, a także zgodnie z uzyskanymi warunkami technicznymi od gestorów sieci.

W ramach zadania inwestycyjnego przewiduje się również budowę wyjazdu dla autobusów z przystanku Przybyszewskiego – Lodowa. Zaprojektowano wyjazd z torowiska tramwajowego na jezdnię ulicy Przybyszewskiego o szerokości 4,6 m ograniczony krawężnikiem betonowym. Zgodnie z założeniami węzła komunikacyjnego, torowisko tramwajowe przystosowane jest do ruchu komunikacji autobusowej. W celu umożliwienia korzystania autobusom ze wspólnego przystanku tramwajowo-autobusowego w ciągu ul. Przybyszewskiego, zaprojektowano przejazdy z ulicy i z torowisk na jezdni. Na projektowanym wyjeździe z istniejącego torowiska zostanie wydzielony wjazd na ulicę Przybyszewskiego za pomocą betonowych barier ochronnych, które mają na celu poprawę bezpieczeństwa włączającym się do ruchu autobusów komunikacji miejskiej. Wyjazd, ograniczony będzie malowaną częścią, wykluczoną z ruchu w postaci pasów.

**Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w Łodzi**

Kazimierz Perek