



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W ŁODZI**

Łódź, 25 kwietnia 2018 r.

WOOŚ.420.84.2018.ASo.10

**DECYZJA Nr 28/2018
z 25 kwietnia 2018 r.
o środowiskowych uwarunkowaniach**

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. 1 i ust. 6, art. 84 i art. 85 ust. 1 i 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 2017 r., poz. 1405 ze zm.), zwanej dalej 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 ze zm.), art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2017 r., poz. 1257 ze zm.), zwanej dalej w skrócie k.p.a., po rozpatrzeniu wniosku Gminy Miasto Zgierz reprezentowanej przez Pana Bohdana Bączaka – Zastępcę Prezydenta Miasta Zgierza działającego z upoważnienia Prezydenta Miasta Zgierza o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, a także uwzględniając opinię Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Zgierzu oraz Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Warszawie,

stwierdzam:

- I. Brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na przebudowie trasy tramwajowej na odcinku od granicy administracyjnej miasta Łódź (rejon pętli tramwajowej „Helenówek”) do węzła rozjazdowego Kurak (skrzyżowanie ulic Łódzka i 1-ego Maja).**
- II. Integralną częścią niniejszej decyzji jest Załącznik Nr 1 – Charakterystyka przedsięwzięcia.**
- III. 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. Drzewa i krzewy znajdujące się w zasięgu prac maszyn i urządzeń, a nieprzeznaczone do wycinki, należy odpowiednio zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi, zasypaniem, uszkodzeniem oraz składowanym materiałem. W tym celu należy zastosować osłony pni drzew w postaci specjalnych mat lub desek, grupy drzew mogą być zabezpieczone płótem. Prace wykonywane w obrębie brył korzeniowych należy prowadzić ręcznie. W przypadku prac związanych z głębokimi wykopami należy odpowiednio zabezpieczyć system korzeniowy roślin. Prace nie powinny być prowadzone w okresie długotrwałej suszy i upałów.

2. Należy ograniczyć pozostawienie wykopów o stromych brzegach, do których mogłyby wpadać zwierzęta. W przypadku powstania wykopów, które stanowią potencjalne pułapki dla zwierząt, konieczny jest ich regularny monitoring (przynajmniej raz dziennie). Zwierzęta, które znajdują się w pułapce, powinny zostać uwolnione i przeniesione poza teren budowy.
3. Nie należy składować materiałów budowlanych mogących zmienić chemizm gleby lub jej zagęszczenie w obrębie strefy korzeniowej drzew.
4. Teren przeznaczony pod bazy sprzętu, w tym terenowe stacje obsługi i miejsca postoju pojazdów oraz miejsca pracy maszyn i urządzeń należy zabezpieczyć (wyłożyć materiałami izolacyjnymi) przed zanieczyszczeniami spowodowanymi ewentualnymi wyciekami paliw, olejów i smarów.
5. Zaplecze budowy, bazy materiałów, miejsca postojowe oraz miejsca tankowania pojazdów należy wyposażyć w sorbenty służące likwidacji ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych.
6. Place budowy i zaplecza należy zorganizować w sposób zapewniający ochronę gleby, polegającą w szczególności na uwzględnieniu zasady minimalizacji zajęcia terenu i przekształcenia jego powierzchni oraz obowiązku rekultywacji.
7. Warstwę gleby, o naturalnym składzie i strukturze, zdjętą z pasa robót należy odpowiednio zdeponować i po zakończeniu prac ponownie wykorzystać do rekultywacji terenu.
8. W sytuacji awaryjnej (wyciek substancji ropopochodnych: paliwo silnikowe, oleje, smary z pojazdów i maszyn) zanieczyszczenia należy zneutralizować sorbentem i usunąć z obszaru, tym samym zabezpieczając przed potencjalnym zanieczyszczeniem wód i ziemi.
9. Należy zabezpieczyć składowiska materiałów, substancji i wyrobów budowlanych podatnych na rozpuszczanie, wymywanie lub przesiąkanie (migrację wodną) przed infiltracją do gruntu, poprzez uszczelnienie podłoża i zbieranie nadmiaru wód i roztworów substancji i wyrobów budowlanych podatnych na rozpuszczenie.
10. Zanieczyszczony grunt należy przekazywać podmiotom uprawnionym do jego transportu i rekultywacji lub unieszkodliwiania na składowisku odpadów niebezpiecznych.
11. Odpady powstałe na etapie budowy należy gromadzić w specjalnych kontenerach lub wydzielonych i oznaczonych miejscach na placu budowy, w których wydzielone zostaną osobne kontenery lub pojemniki na odpady. Kontenery należy systematycznie opróżniać za pośrednictwem firmy specjalistycznej posiadającej pozwolenie na odzysk lub ich unieszkodliwienie.
12. Miejsca magazynowania odpadów niebezpiecznych należy zabezpieczyć przed dostępem osób postronnych i zwierząt spełniając warunki zgodnie z obowiązującymi przepisami.
13. Tankowanie pojazdów i maszyn pracujących na terenie planowanego przedsięwzięcia należy prowadzić na terenie utwardzonym i uszczelnionym lub poza terenem inwestycji.
14. W przypadku konieczności serwisowania maszyn i sprzętu specjalistycznego na miejscu, w celu minimalizacji negatywnego oddziaływania na środowisko gruntowo-wodne prace naprawcze należy wykonywać na utwardzonym placu (np. płytami betonowymi).
15. Zaplecza budowy należy wyposażyć w szczelne sanitariaty, a ścieki socjalno-bytowe systematycznie wywozić przez specjalistyczne firmy do najbliższych położonych punktów zlewnych bądź do oczyszczalni ścieków.
16. Ograniczyć czas pracy na etapie realizacji inwestycji najgłośniejszych urządzeń i maszyn do pory dziennej, od godziny 6⁰⁰ do godziny 22⁰⁰.
17. Dopuszczalne jest wykonywanie prac, o których mowa powyżej w godzinach nocnych wyłącznie jeżeli wynika to z technologii wykonywania poszczególnych obiektów, gdzie

niezbędna jest np. praca ciągła, lub jeżeli wynika to z ustaleń z innymi organami lub instytucjami.

18. Roboty budowlane należy organizować w taki sposób, aby urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu nie pracowały jednocześnie.
19. Należy stosować pojazdy i sprzęt w dobrym stanie technicznym.
20. Roboty budowlane należy organizować w taki sposób, aby zminimalizować ilość osób narażonych na hałas o poziomie ponadnormatywnym.
21. Pracę silników maszyn spalinowych i samochodów budowy ograniczać do minimum.
22. Teren placu budowy oraz drogi dojazdowe zwłaszcza w okresie bezdeszczowym zraszać.
23. Materiały sypkie przeładowywać i magazynować w sposób, który eliminuje pylenie.
24. Cięcie elementów betonowych takich jak np. krawężniki, płyty itp. należy wykonywać metodą "na mokro".
25. Wody opadowe z odwodnienia wykopów po deszczach nawalnych poddawać podczyszczeniu w osadniku, a następnie odprowadzać na pobliskie tereny nieutwardzone.
26. Wody opadowe z terenu torowiska odprowadzać do gruntu poprzez drenaż rozsączający pełny.
27. Wody opadowe z przystanków tramwajowych odprowadzać na przyległe tereny zielone oraz do istniejących rowów.
28. Zastosować odpowiednią konstrukcję torowiska (nowe szyny, sprężyste posadowienie i mocowanie szyn).
29. Zastosować wypełnienie przestrzeni międzytorowej tłucznem kamiennym sposobem „po główkę szyny” w celu ograniczenia oddziaływań akustycznych oraz nie tworzenia bariery dla drobnych zwierząt (gryzoni, jeży, płazów).
30. Po oddaniu inwestycji do eksploatacji, cały odcinek torowiska poddać szlifowaniu początkowemu mającemu na celu usunięcia nierówności i zdjęcie warstwy odwęglonej powstającej w procesie produkcji.
31. W czasie dalszej eksploatacji zapewnić systematyczne szlifowanie szyn w torze (prewencyjne toru na bieżąco oraz korekcyjne – w miarę potrzeb w momencie zidentyfikowania zużycia falistego szyn).
32. W czasie dalszej eksploatacji zapewnić okresowe podbijanie toru podsypkowego (prewencyjne toru na bieżąco oraz korekcyjne – w momencie zidentyfikowania potrzeby poprawienia położenia toru).

UZASADNIENIE

7 marca 2018 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi wpłynął wniosek Gminy Miasto Zgierz reprezentowanej przez Pana Bohdana Bączaka – Zastępcę Prezydenta Miasta Zgierza działającego z upoważnienia Prezydenta Miasta Zgierza, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na przebudowie trasy tramwajowej na odcinku od granicy administracyjnej miasta Łódź (rejon pętli tramwajowej „Helenówek”) do węzła rozjazdowego Kurak (skrzyżowanie ulic Łódzka i 1-ego Maja).

Do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dołączono: kartę informacyjną przedsięwzięcia w trzech egzemplarzach wraz z zapisem na informatycznym nośniku danych, mapę z zaznaczonym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz przewidywanym terenem na który przedsięwzięcie będzie oddziaływać, informację o braku miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla działek inwestycyjnych, poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej obejmującej teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz przewidywany teren na który przedsięwzięcie będzie oddziaływać oraz wypisy z rejestru gruntów dla terenu, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz przewidywanego terenu, na który przedsięwzięcie będzie oddziaływać.

Przedmiotowy wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia był w pełni kompletny, czyniąc zadość przepisom prawa i tutejszy Organ mógł przystąpić do jego rozpatrywania.

Zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt. 1 lit 1 oraz ust. 6 *ustawy oos* organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia będącego przedmiotem niniejszego postępowania administracyjnego jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi zaś organem opiniującym jest Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Warszawie oraz Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Zgierzu.

W związku z powyższym 9 marca 2018 r., pismem znak: WOOŚ.420.84.2018.ASo Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi zawiadomił strony postępowania poprzez obwieszczenie, że wszczęto postępowanie zmierzające do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na przebudowie trasy tramwajowej na odcinku od granicy administracyjnej miasta Łódź (rejon pętli tramwajowej „Helenówek”) do węzła rozjazdowego Kurak (skrzyżowanie ulic Łódzka i 1-ego Maja). Obwieszczenie było zamieszczone na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Łodzi i wywieszono na tablicy ogłoszeń w Regionalnej Dyrekcji Ochrony w Łodzi oraz w Urzędzie Miasta Zgierza i Urzędzie Miasta Łodzi.

W karcie informacyjnej planowanego przedsięwzięcia nie zawarto wszystkich niezbędnych informacji potrzebnych do wydania postanowienia co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. W związku z powyższym pismem z 9 marca 2018 r., znak: WOOŚ.420.84.2018.ASo.3 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi wezwał Wnioskodawcę do uzupełnienia informacji zawartych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia. 14 marca 2018 r. do siedziby tutejszego Urzędu wpłynęło uzupełnienie do przedmiotowej sprawy.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi pismem z 16 marca 2018 r., znak: WOOŚ.420.84.2018.ASo.4 zwrócił się do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Zgierzu (zwany dalej PPIS w Zgierzu) oraz Dyrektora Zarządu Zlewni Wód Polskich w Łowiczu z prośbą o wydanie opinii w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia zgodnie z art. 64 *ustawy oos*, przedkładając razem z pismem wymagane prawem załączniki.

O wystąpieniu do PPIS w Zgierzu oraz Dyrektora Zarządu Zlewni Wód Polskich w Łowiczu strony postępowania zostały zawiadomione obwieszczeniem z 16 marca 2018 r., znak: WOOŚ.420.84.2018.ASo.5. Obwieszczenie było zamieszczone na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Łodzi i wywieszono na tablicy ogłoszeń w Regionalnej Dyrekcji Ochrony w Łodzi oraz w Urzędzie Miasta Zgierza i Urzędzie Miasta Łodzi.

W związku z uznaniem się przez Dyrektora Zarządu Zlewni w Łowiczu za organ niewłaściwy do wydania przedmiotowej opinii ze względu na realizację części inwestycji na terenie zamkniętym (część działki nr ewid 449, obręb 118 miasto Zgierz), wniosek RDOŚ w Łodzi został przekazany zgodnie z właściwością do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Warszawie.

27 marca 2018 r. do RDOŚ w Łodzi wpłynęła opinia Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Zgierzu z 26 marca 2018 r., znak: PPIS-Zg-ZNS-440/9/76/2018. W ww. piśmie PPIS w Zgierzu przedstawił opinię zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt. 2 i art. 78 ust. 1 pkt. 2 *ustawy oos*, w której stwierdził, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie zachodzi potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, m. in. z uwagi na fakt, iż na podstawie informacji przedstawionych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia i jej uzupełnieniach można stwierdzić, że inwestycja nie będzie negatywnie oddziaływać na środowisko naturalne i zdrowie ludzi.

29 marca 2018 r. do RDOŚ w Łodzi za pośrednictwem platformy e-PUAP wpłynęło pismo

Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Warszawie z 29 marca 2018 r. znak: WA.RZŚ.436.1.26.2018.IK, zawierające opinię o braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowej inwestycji, wskazując jednocześnie na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunków i wymagań, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 1 lit. b ustawy ooś oraz nałożenie obowiązku działań, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 2 lit. b ustawy ooś

Ze względu na brak podpisu certyfikatem kwalifikowanym powyższej przesyłki, 30 marca 2018 r. ponownie przekazano ww. opinię Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Warszawie opatrzoną certyfikatem kwalifikowanym. Oryginał powyższego pisma wpłynął do tut. Urzędu 5 kwietnia 2018 r.

Po przeprowadzeniu analizy dostarczonych materiałów, uwzględniając łącznie uwarunkowania przedstawione w art. 63 ust. 1 ustawy ooś, jak również biorąc pod uwagę opinię PPIS w Zgierzu oraz opinię Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Warszawie, RDOŚ w Łodzi uznał, że nie jest konieczne przeprowadzenie oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko. W związku z tym zgodnie z art. 63 ust. 2 ustawy ooś wydał postanowienie z 30 marca 2018 r. znak: WOOŚ.420.84.2018.ASo.7, w którym stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia oraz wskazał warunki i wymagania konieczne do uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Obwieszczeniem z 30 marca 2018 r. znak: WOOŚ.420.84.2018.ASo.8 RDOŚ w Łodzi poinformował strony postępowania o wydanej przez PPIS w Zgierzu opinii z 26 marca 2018 r. znak: PPIS-Zg-ZNS-440/9/76/2018, wydanej przez Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Warszawie opinii z 29 marca 2018 r. znak: WA.RZŚ.436.1.26.2018.IK, wydanym przez RDOŚ w Łodzi postanowieniu z 30 marca 2018 r. i zgromadzeniu materiału dowodowego z dniem doręczenia powyższego postanowienia oraz możliwości zapoznania się ze zgromadzoną dokumentacją i wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań. Obwieszczenie było zamieszczone na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Łodzi i wywieszane na tablicy ogłoszeń w Regionalnej Dyrekcji Ochrony w Łodzi oraz w Urzędzie Miasta Zgierza i Urzędzie Miasta Łodzi.

W wyznaczonym terminie nie wpłynęły żadne uwagi i 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 oraz jej uzupełnieniem.

Na podstawie zgromadzonego materiału dowodowego, a także z uwagi na brak uwag, wniosków czy żądań stron postępowania, orzeczono jak w sentencji. Za odstępniem od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przemawiały argumenty wynikające z uwarunkowań przedstawionych w art. 63 ust. 1 ustawy ooś, o których mowa poniżej.

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa trasy tramwajowej na odcinku od granicy administracyjnej miasta Łódź (rejon pętli tramwajowej „Helenówek”) do węzła rozjazdowego Kurak (skrzyżowanie ulic Łódzka i 1-ego Maja) w ramach zadania: „Poprawa jakości, funkcjonowania i rozwój oferty systemu transportowego na terenie Gminy Miasto Zgierz”.

Trasa tramwajowa przebiega w ciągu DK 91 (po zachodniej stronie jednojezdniowej, dwupasmowej jezdni) od granicy Zgierza do węzła rozjazdowego Kurak. Na odcinku od granicy administracyjnej przebiega w pasie drogowym otoczonym terenami leśnymi pokonując rzekę Wrząca i docierając do obszaru zurbanizowanego charakteryzującego się regularną zabudową mieszkaniowo-usługową dzielnic miasta: Chełmy i Adelmówek. Trasa tramwajowa przebiega

następnie w terenie zabudowanym w pasie ul. Łódzkiej przecinając w poziomie „0” Linię Kolejową nr 15 przebiegającą na wiadukcie i dalej do węzła rozjazdowego Kurak.

Zadanie obejmuje przedsięwzięcie polegające na przebudowie w ramach istniejącego śladu wyeksploatowanej linii tramwajowej na odcinku o dł. ok. 1,9 km

Zamierzenie inwestycyjne zlokalizowane będzie na poniższych działkach:

- 15/11 obręb 118 Zgierz,
- 449 obręb 118 Zgierz (działka stanowi teren zamknięty),
- 167/3 obręb 130 Zgierz,
- 242 obręb 130 Zgierz.

Teren inwestycji związany z przebudową linii tramwajowej, stanowi powierzchnię 15 000 m² tj. 39,16 % całkowitej powierzchni terenu objętego wnioskiem. Pozostała powierzchnia 23 000 m² (tj. jezdnia, chodniki) ujęta jako teren infrastruktury drogowej pozostaje nie zmieniona. Na terenie tym nie będą prowadzone żadne prace budowlane.

Bilans nawierzchni torowej:

- obszar pomiędzy zewnętrznymi krawędziami pasów bezpieczeństwa (przebudowa tramwaju), w tym powierzchnia torowiska 8800 m² – 15000 m²;
- powierzchnia torowiska podsypkowego – 8050 m²;
- powierzchnia torowiska bezpodsypkowego – 750 m²;
- powierzchnia przebudowywanych przystanków tramwajowych – 600 m²;
- obszar strefy bezpieczeństwa – 5600 m².

W ramach zadania inwestycyjnego nastąpi:

- przebudowa torowiska tramwajowego – długość ok. 1,9 mtp x 2;
- przebudowa tramwajowej sieci trakcyjnej – długość ok. 1,9 mtp x 2;
- przebudowa peronów pasażerskich zapewniających w przyszłości możliwość wykorzystania efektu tzw. „niskiej” podłogi wraz z ich wyposażeniem (wiaty, śmietniki itp.) – 6 sztuk o powierzchni łącznej ok. 660 m².

Przebudowa linii tramwajowej będzie znacząco ograniczać niekorzystny wpływ tramwajów na otoczenie trasy, a zwłaszcza redukować hałas i wibracje od ruchu tramwajów.

W odniesieniu do torowiska tramwajowego przyjęto następujące założenia ogólne, w odniesieniu dla następujących konstrukcji torowiska:

- konstrukcja podsypkowa z zasypką tłuczniową (cała trasa poza przejazdami drogowymi) – o powierzchni ok. 8050 m².
- konstrukcja bezpodsypkowa – na szlaku z wykorzystaniem elementów prefabrykowanych (przejazdy drogowe) – prognozowana o powierzchni ok. 750 m².

Bezpodsypkowa konstrukcja torowiska, powinna zapewniać jego trwałość nie mniejszą niż 25 lat dla podbudowy w postaci płyty betonowej i 20 lat dla nawierzchni torowej, bez konieczności okresowej regulacji układu geometrycznego torów, przy dopuszczeniu ewentualnych napraw bieżących dotyczących usuwania zużycia szyn przez szlifowanie lub naprawianie ich zużytych powierzchni i krawędzi tocznej (odpowiednio do rodzaju zużycia). Podsypkowa konstrukcja torowiska, dzięki zastosowanym rozwiązaniom materiałowym i technologicznym, powinna zapewniać jego trwałość nie mniejszą niż 20 lat dla podbudowy w postaci warstwy podsypki i dla nawierzchni torowej, przy założeniu okresowej regulacji układu geometrycznego torów nie częściej, niż co 5 lat oraz przy dopuszczeniu ewentualnych napraw bieżących dotyczących wymiany pojedynczych elementów nawierzchni i usuwania zużycia szyn przez szlifowanie lub napawanie ich zużytych powierzchni i krawędzi tocznej (odpowiednio do rodzaju zużycia). Konstrukcja torowiska powinna skutecznie ograniczać emisję hałasu i wibracji od ruchu pojazdów po torowisku, m.in. poprzez sprężyste posadowienie i mocowanie szyn oraz odpowiednio dobrany

rodzaj zabudowy (w tym nawierzchni drogowej). Torowisko musi być skutecznie odwodnione na odcinkach torów szlakowych i przy przystankach.

W bezpodsytkowych konstrukcjach górna warstwa podbudowy wykonana będzie w postaci płyty betonowej z ciągłym lub punktowym mocowaniem szyn w systemie o następujących właściwościach funkcjonalnych:

- ciągle, sprężyste podparcie szyn rowkowych za pomocą specjalnych podlewów lub profili (gumowych lub z kompozytu poliuretanowego, nakładanych na stopkę szyny);
- wypełnienie komór łukowych szyn wkładkami gumowymi lub prefabrykowanymi profilami z kompozytu poliuretanowego;
- charakterystyki materiałowe profili przyczynowych (otuliny szyny) zapewniać będą szynom skuteczną izolację wibroakustyczną i elektryczną;
- system konstrukcyjny torowiska powinien zapewniać dokładny montaż toru poprzez płynną i stabilną regulację wysokościową i sytuacyjną położenia przęseł torowych lub bloków rozjazdowych;
- system konstrukcyjny powinien zapewniać możliwość wariantowego rozwiązywania zabudowy torowiska.

Konstrukcję bezpodsytkową, której nawierzchnia torowo-drogowa wykonana będzie z prefabrykowanych, żelbetowych płyt tramwajowych cechować będą niżej wymienione, ogólne właściwości:

- szyny tramwajowe rowkowe wysokości 180 mm np. typu 60R2,
- ciągle, sprężyste podparcie i mocowanie szyny wykonane z elastycznego rozwiązania tłumiącego hałas i drgania,
- prefabrykowane płyty torowe z ukształtowanymi odpowiednio podłużnymi kanałami do mocowania szyn,
- prefabrykowane płyty, torowe i międzytorowe, o pionowych ścianach bocznych,
- odwodnienie rowków szyn i nawierzchni drogowej z prefabrykowanych płyt przy pomocy poprzecznych elementów odwadniających zintegrowanych z prefabrykowaną płytą nawierzchni – wody opadowe i roztopowe odprowadzane będą do miejskiej kanalizacji.

W torowiskach zabudowanych zapewniona zostanie izolacja elektryczna szyn poprzez zastosowanie odpowiednich wkładek gumowych i powłoki izolacyjnej naniesionej na szyny tak, aby zostały spełnione wymagania ochrony przed prądami błędzącymi określone w normie PN EN 50122-2:2003.

W przypadku występowania gruntów słabonośnych należy wykonać dodatkowe warstwy stabilizujące podłoże pod konstrukcją torowiska.

Zakłada się pozostawienie przystanków tramwajowych w dotychczasowej lokalizacji

Założenia ogólne do projektu:

- krawędzie peronowe nowych przystanków przyjęto na wysokości 0,22 m ponad poziom główek szyn oraz w odległości 1,25 m od osi toru (na odcinku prostym),
- szerokość platform przystankowych powinna być uzależniona od prognoz liczby pasażerów i zasadniczo nie powinna być mniejsza niż 2,0 m szerokości użytkowej. Parametry platformy powinny być ustalone na etapie szczegółowego projektowania uwzględniając szczegółowe wymagania terenowe oraz funkcjonalne,
- długości platform przystankowych powinna być dostosowana do taboru i częstotliwości ruchu; jako podstawową długość użytkową peronu przyjmuje się 33 m na odcinkach o częstotliwości poniżej 12 składów na godzinę i 66 metrów w przypadku większych częstotliwości kursowania tramwajów,

- dla pokonania różnicy wysokości pomiędzy chodnikiem i peronem zastosowana zostanie pochylnia na całej szerokości peronu przystankowego, o pochyleniu max. 6%.

Zgodnie z przedłożonymi informacjami przedmiotowa inwestycja będzie powiązana pod względem oddziaływania hałasu z DK 91 wzdłuż której przebiega linia tramwajowa. Ze względu na charakter inwestycji, planowane przedsięwzięcie powiązane jest z siecią tramwajową występująca na terenie Miasta Łodzi.

Analizowany odcinek linii tramwajowej ma swój początek na granicy administracyjnej miasta Zgierza. Pierwsze 380 m torów przebiega przez niewątpliwie najcenniejsze siedliska przyrodnicze na całym analizowanym odcinku linii. Całą powierzchnię po obu stronach torów i towarzyszącej drogi krajowej nr 91 zajmuje tu Las Chełmski, budowany w znacznej mierze przez drzewostany liściaste o charakterze zbliżonym do naturalnego. Na tym terenie znajdują się również szlaki migracji większych zwierząt. Dalej teren inwestycji sąsiaduje z zwartą zabudową jednorodzinną z przydomowymi ogrodami, okresowo zalewanymi łąkami i zadrzewieniami oraz ogródkami działkowymi. Ostatni odcinek torów przebiega przez osiedle mieszkaniowe Kurak, z rozwiniętą zielenią wysoką w postaci szpaleru dorodnych drzew. Różnorodność biologiczna terenu przedsięwzięcia jest wysoka, jednakże realizacja przedsięwzięcia nie powinna wpłynąć na nią w sposób negatywny.

Na potrzeby planowanego przedsięwzięcia prognozuje się wykorzystanie normatywnych wielkości w zakresie zużycia wody, materiałów, energii oraz paliw. W fazie realizacji inwestycji wykorzystywane będą typowe dla tego typu prac budowlanych materiały. Materiałochłonność prowadzonej przebudowy nie powinna odbiegać od analogicznych przedsięwzięć o podobnym profilu. Materiały i surowce wykorzystywane będą jedynie w okresie realizacji opisywanego przedsięwzięcia i tylko w niezbędnych ilościach, przewidziane technologią przyjętą do realizacji. Nie naruszają stanu zasobów surowców regionalnych, w tym wody i kruszywa budowlanego. Zastosowane rozwiązania techniczne będą nowoczesne i nie będą stwarzać trwałych i ponadnormatywnych zagrożeń dla środowiska.

Szacunkowe zapotrzebowanie na energię, paliwa, wodę oraz materiały w trakcie przebudowy, *będzie przedstawiać się w następujący sposób: stal – ok. 3 000 Mg, beton – ok. 2 000 Mg, żwir – ok. 30 000 Mg, piasek – ok. 8 000 Mg, materiały uszczelniające – ok. 150 Mg, woda – ok. 8,6 m³/d, energia elektryczna – ok. 100 kW, olej napędowy – ok. 20 m³/rok, bitum – ok. 900 Mg, kruszywo łamane – ok. 2 000 Mg.

Szacunkowe zużycie energii elektrycznej na potrzeby eksploatacji przedmiotowej linii tramwajowej wyniesie ok. 1300 MWh w skali roku.

Wszystkie użyte do budowy materiały, paliwa i energia będą wykorzystywane zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami, ze szczególnym zwróceniem uwagi na odzysk materiałów i surowców w trakcie gospodarki materiałowej, w tym gospodarki odpadami.

Mając na uwadze zakres inwestycji, lokalizację oraz charakter prac można stwierdzić, że przedsięwzięcie nie będzie wpływać na różnorodność biologiczną.

Realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia nie będzie towarzyszyć wycinka drzew oraz krzewów. Drzewa zlokalizowane w otoczeniu przedmiotowego przedsięwzięcia nie powinny odnieść szkody w wyniku przeprowadzenia inwestycji, a te, które będą szczególnie narażone na niekorzystny wpływ powinny być w czasie budowy odpowiednio zabezpieczone.

Przedmiotowa inwestycja powodować będzie emisję zanieczyszczeń do środowiska, zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji. Jednakże na podstawie informacji zawartych w karcie informacyjnej można stwierdzić brak możliwości wystąpienia oddziaływania o znacznej wielkości, intensywności i złożoności.

W trakcie trwania prac budowlanych będą występować przede wszystkim chwilowe i zmienne w czasie uciążliwości w postaci hałasu oraz emisji do powietrza. Podwyższony poziom hałasu będzie związany z pracą maszyn i sprzętu oraz transportem materiałów budowlanych. Emitowany hałas będzie miał charakter nieciągły, jego natężenie będzie podlegać zmianom w poszczególnych etapach budowy, w zależności od przebiegu prac i udziału poszczególnych maszyn i urządzeń budowlanych w trakcie realizacji przedsięwzięcia. Prace prowadzone będą w porze dziennej, przy użyciu sprawnego sprzętu posiadającego aktualne przeglądy techniczne i certyfikaty dopuszczające do użytku, co pozwoli na ograniczenie uciążliwości akustycznej placu budowy w porze nocnej. Ponadto przestrzegana będzie zasada wyłączania silników w czasie przerwy w pracy, a także podjęte będą odpowiednie działania, by uniknąć rozsypywania się materiałów pylistych na terenie budowy i drogach dojazdowych, a składowiska kruszyw i piasku będą osłaniane przed działaniem wiatru.

Przebudowa i eksploatacja torowiska tramwajowego będzie przyczyną powstawania emisji zanieczyszczeń charakterystycznych dla tego typu inwestycji. W zakresie oddziaływania na klimat przedmiotowa inwestycja wiązać będzie się z pośrednią emisją związaną ze zużyciem energii elektrycznej. Z racji, iż w ramach przedmiotowej inwestycji przywrócony ma zostać ruch tramwajów, realizacja inwestycji skutkować będzie ograniczeniem emisji gazów cieplarnianych. Przebudowa przedmiotowej linii tramwajowej wpisywać będzie się w długoterminowe cele strategiczne Programu ochrony powietrza dla województwa łódzkiego. Modernizacja linii tramwajowych oraz ogólne wzmocnienie komunikacji zbiorowej będzie miało na celu zachęcenie społeczeństwa do rezygnacji z pojazdów indywidualnych i wyboru transportu niskoemisyjnego. Zatem można stwierdzić, iż realizacja inwestycji będzie wiązała się z łagodzeniem zmian klimatu.

W trakcie eksploatacji inwestycji powstawać będą głównie oddziaływania akustyczne z torowiska tramwajowego. Dla najbliższych terenów zabudowy podlegających ochronie akustycznej – zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna i zagrodowa, wartości dopuszczalne poziomów hałasu dla pory dziennej wynoszą 61 dB, a dla pory nocnej 56 dB. Dla zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej, wartości dopuszczalne poziomów hałasu dla pory dziennej wynoszą 65 dB, a dla pory nocnej 56 dB. Z przeprowadzonych obliczeń wynika, że budynki podlegające ochronie akustycznej zlokalizowane w otoczeniu przedmiotowej inwestycji nie będą narażone na ponadnormatywne oddziaływania akustyczne związane z funkcjonowaniem linii tramwajowej, nie przewiduje się wyposażenia drogi w urządzenia ochrony akustycznej.

Powstające ścieki bytowe na etapie realizacji inwestycji gromadzone będą w przenośnych urządzeniach sanitarnych z bezodpływowymi, szczelnymi zbiornikami, systematycznie opróżnianymi przez uprawnione, specjalistyczne firmy i wywożone samochodami asenizacyjnymi do punktu zlewnego. Etap eksploatacji przedsięwzięcia nie będzie wiązał się z powstawaniem ścieków socjalno-bytowych.

Wody opadowe i roztopowe z powierzchni torowiska odprowadzane będą do gruntu poprzez drenaż rozsączający pełny. Wody z przystanków tramwajowych będą odprowadzane na przyległe tereny zielone oraz do istniejących rowów.

Etap realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia będzie się wiązał również z powstawaniem pewnej ilości odpadów. W trakcie realizacji inwestycji (prac budowlanych) przewiduje się, że mogą powstawać następujące ilości i rodzaje odpadów:

Kod odpadu	Nazwa odpadu	Sposób magazynowania	Prognozowana ilość w Mg
15 01 10*	Opakowania zawierające pozostałości substancji niebezpiecznych lub nimi zanieczyszczone	Wytworzone odpady czasowo będą magazynowane selektywnie w szczelnych, szczelnie zamykanych pojemnikach odpornych na działanie	0,090
15 02 02*	Sorbenty, materiały filtracyjne (w tym		0,100

	filtry olejowe nieujęte w innych grupach), tkaniny do wycierania (np. szmaty, ścierki) i ubrania ochronne zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi (np. PCB)	chemiczne magazynowanych odpadów w magazynie odpadów niebezpiecznych.	
17 04 02	Aluminium	Odpady czasowo magazynowane będą selektywnie w oznakowanych pojemnikach, kontenerach zamykanych, ustawionych na utwardzonym podłożu	0,300
17 04 05	Żelazo, stal	Odpady czasowo magazynowane będą na wydzielonym oznakowanym stanowisku.	10,000
17 04 07	Mieszanki metali	Odpady czasowo magazynowane będą selektywnie w oznakowanych pojemnikach, kontenerach zamykanych, ustawionych na utwardzonym podłożu	2,000
17 05 03*	Gleba i ziemia w tym kamienie zawierające substancje niebezpieczne	Odpady wywożone pojazdami ADR w szczelnych pojemnikach Odpady nie będą czasowo magazynowane w miejscu ich wytworzenia.	~ 1,000
17 05 04	Gleba i ziemia w tym kamienie inne niż wymienione w 17 05 03*	Odpady bezpośrednio po wydobyciu będą ładowane na podstawione samochody i wywożone poza teren inwestycji do odzysku zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 11 maja 2015 roku w sprawie odzysku odpadów poza instalacjami i urządzeniami (Dz. U. z 2015 poz. 796) tj. poprzez R5	~7700,000
17 04 11	Kable inne niż wymienione w 17 04 10	Odpady czasowo magazynowane będą selektywnie w oznakowanych pojemnikach, kontenerach zamykanych, ustawionych na utwardzonym podłożu	3,000
20 03 01	Niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne	Odpady magazynowane będą w zamykanym pojemniku	0,200

* Powstające odpady będą zagospodarowane zgodnie z powszechnie i aktualnie obowiązującymi przepisami. Zgodnie z treścią karty informacyjnej przedsięwzięcia, poszczególne rodzaje odpadów będą selektywnie zebrane i niezwłocznie po powstaniu przekazane będą wyspecjalizowanym firmom zewnętrznym, posiadającym wymagane prawem stosowne zezwolenia na ich transport oraz zbieranie, odzysk czy unieszkodliwienie odpadów danego rodzaju.

Odpowiednią ochronę gleb i powierzchni ziemi na etapie prac budowlanych zapewnić może odpowiednio utrzymany reżim technologiczny polegający na zabezpieczeniu placu budowy, powierzchni baz materiałowych i zaplecza budowy, oraz maszyn i urządzeń.

Na etapie eksploatacji przewidziano powstawanie następujących ilości odpadów:

Kod odpadu	Nazwa odpadu	Prognozowana ilość w Mg
16 02 13*	Zużyte urządzenia zawierające niebezpieczne elementy inne niż wymienione w 16 02 09 do 16 02 12	0,050
16 02 14	Zużyte urządzenia inne niż wymienione w 16 02 09 do 16 02 13	0,010
16 02 16	Elementy usunięte z zużytych urządzeń inne niż wymienione w 16 02 15	0,010
17 01 01	Odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów	7,000
17 01 07	Zmieszane odpady z betonu, gruzu ceglanego, odpadowych materiałów ceramicznych i elementów wyposażenia inne niż wymienione w 17 01 06	5,000
17 02 02	Szkło	0,050
17 02 03	Tworzywa sztuczne	0,010
17 03 02	Asfalt inny niż wymieniony w 17 03 01	2,000

17 04 05	Żelazo i stal	0,200
17 04 07	Mieszanki metali	1,000
17 04 11	Kable inne niż wymienione w 17 04 10	0,050
20 02 01	Odpady ulegające biodegradacji	3,000
20 03 01	Niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne	0,500
20 03 03	Odpady z czyszczenia ulic i placów	1,000
20 03 06	Odpady ze studzienek kanalizacyjnych	3,000

Powstające odpady (za wyjątkiem odpadów o kodach 20 02 01 oraz 20 03 06) będą magazynowane poza terenem inwestycji w zamkniętych pojemnikach, kontenerach lub luzem, w sposób zabezpieczający środowisko przed niekontrolowanym rozprzestrzenianiem i skażeniem.

Należy podkreślić, iż sposób postępowania oraz dalsze zagospodarowanie odpadów wytworzonych na etapie realizacji i eksploatacji planowanego przedsięwzięcia będzie zgodne z zasadami gospodarowania odpadami i wymaganiami ochrony środowiska.

Z uwagi na skalę inwestycji, etap budowy i związane z nim uciążliwości powinny być odwracalne, krótkotrwałe, związane z prowadzeniem prac budowlanych i mieć zasięg lokalny. Po zakończeniu robót teren inwestycji zostanie uporządkowany oraz doprowadzony do stanu pierwotnego.

Na etapie funkcjonowania przedsięwzięcia źródłem emisji będą poruszające się po torowisku pojazdy. Przedmiotowa inwestycja przyczyni się do usprawnienia rozwiązań komunikacyjnych względem stanu istniejącego oraz zwiększenia znaczenia transportu publicznego w rejonie Zgierza. Przekształcenie krajobrazu terenu inwestycji dotyczyć będzie głównie odnowienia infrastruktury tramwajowej. Granica pasa drogowego zostanie zachowana, aby ograniczyć wpływ na przyległe tereny zielone i budynki. Rewitalizacja infrastruktury będzie mogła przyczynić się do złagodzenia krajobrazu drogi i torowiska w stanie istniejącym (będącej w znacznym stopniu zniszczoną).

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

Z uwagi na rodzaj i skalę inwestycji oraz mając na uwadze chwilowy i przemijający charakter oddziaływań na etapie realizacji (które ustaną wraz z zakończeniem prac), stosunkowo krótki okres trwania budowy, a także brak znaczących, istotnych oddziaływań i emisji (przede wszystkim emisji gazów cieplarnianych) na etapie użytkowania przedsięwzięcia można stwierdzić, że z punktu widzenia klimatu, jako zjawiska globalnego wpływ, jaki będzie wywierać przedmiotowa inwestycja na ten komponent nie będzie znaczący.

Przedsięwzięcie na etapie budowy i funkcjonowania nie będzie stanowić zagrożenia dla zdrowia ludzi, w tym zagrożenia wynikającego z emisji.

W odniesieniu do obszarów wodno-błotnych lub innych obszarów o płytkim występowaniu wód podziemnych, należy zaznaczyć, że inwestycja przecina koryto rzeki Wrzącej, jednakże prace budowlane w obrębie kolizji nie będą ingerować w obiekt mostowy ani w koryto cieku oraz będą wykonywane bez użycia ciężkiego sprzętu. Zaproponowane w karcie informacyjnej rozwiązania chroniące środowisko oraz skala inwestycji pozwalają stwierdzić, że przedsięwzięcie nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na wody podziemne.

Przedmiotowe przedsięwzięcie leży poza obszarami wybrzeży i środowiskiem morskim oraz poza obszarami górskimi. Część inwestycji na odcinku od granicy administracyjnej miasta do ul. Sosnowej przebiega przez tereny leśne.

Z karty informacyjnej nie wynika, by przedsięwzięcie znajdowało się na obszarze ochronnym zbiorników wód śródlądowych i w strefie ochronnej ujęć wód.

Teren przeznaczony pod przedmiotowe przedsięwzięcie położony jest poza obszarami objętymi ochroną na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2018 r., poz. 142 ze zm.). Najbliżej położonymi formami ochrony przyrody w obrębie inwestycji są:

- Zespół przyrodniczo-krajobrazowy Dolina Sokołówki – w odległości około 2 km,
- Park Krajobrazowy Wzniesień Łódzkich – w odległości około 2,5 km,
- rezerwat przyrody Las Łagiewnicki – w odległości około 3,1 km,
- rezerwat przyrody Grądy nad Lindą – w odległości około 5,5 km,
- Zespół przyrodniczo-krajobrazowy Sucha dolina w Moskulach – w odległości około 6,8 km.

Planowana do realizacji inwestycja nie sąsiaduje bezpośrednio z obszarami Natura 2000. Najbliżej położonym obszarem Natura 2000 jest obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Grądy nad Lindą PLH100022 w odległości około 5,5 km. Z uwagi na rodzaj, charakterystykę, skalę inwestycji oraz odległość nie będzie miała znaczącego negatywnego oddziaływania na cele ochrony, przedmioty ochrony, integralność obszarów i spójność europejskiej sieci ekologicznej Natura 2000. Z karty informacyjnej przedsięwzięcia wynika, że inwestycja realizowana jest na obszarze, na którym standardy jakości środowiska mogą zostać przekroczone, jednakże sama inwestycja nie powoduje przekroczeń, może wręcz przyczynić się do ich zmniejszenia wpływając na redukcję ruchu indywidualnych pojazdów samochodowych.

Inwestycja leży poza obszarem o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne.

Gęstość zaludnienia dla Miasta Zgierza wynosi zgodnie z danymi Banku Danych Lokalnych (GUS) na rok 2016 1 345 osób/km².

Przedmiotowe przedsięwzięcie leży poza obszarami przylegającymi do jezior.

Z karty informacyjnej nie wynika, by przedsięwzięcie realizowane było w obrębie uzdrowisk i obszarów ochrony uzdrowskiej.

Przedmiotowy teren znajduje się na obszarze dorzecza Wisły, w granicach jednolitych części wód podziemnych JCWPd oznaczonych nr 63. W analizowanym przypadku nie przewiduje się oddziaływań na jednolite części wód podziemnych z uwagi na fakt, iż analizowana inwestycja, a przede wszystkim jej przyszła eksploatacja nie wiąże się z poborem wód podziemnych poprzez ujęcia głębinowe. W związku z inwestycją nie nastąpi naruszenie równowagi pomiędzy poborem wód, a ich zasilaniem. Również w wyniku dokonanych zmian w infrastrukturze nie przewiduje się emisji zanieczyszczeń do warstw wodonośnych, które ewentualnie mogłyby się do nich przedostawać. Teren inwestycji znajduje się w granicach jednolitej części wód powierzchniowych JCWP Bzura od źródeł do Starówki (europejski kod: PLRW200017272138). Sposób gospodarki wodno-ściekowej dla analizowanego terenu jest prawidłowy w istniejących warunkach lokalizacyjnych. Zgodnie z przedłożonymi informacjami inwestycja przecina koryto rzeki Wrzącej, jednakże prace budowlane w obrębie kolizji nie będą ingerować w obiekt mostowy ani w koryto ciekłu oraz będą wykonywane bez użycia ciężkiego sprzętu.

Biorąc pod uwagę charakter inwestycji, stwierdza się, że nie wpłynie ona na istniejące stosunki wodne, a planowane przedsięwzięcie nie będzie miało wpływu na dotychczasowy zasięg korzystania z wód i nie będzie stanowić zagrożenia dla osiągnięcia celów środowiskowych określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2016 r., poz. 1911).

Planowane przedsięwzięcie nie będzie oddziaływać na obszary geograficzne i znaczną liczbę ludności. Z uwagi na charakter i niewielką skalę przedsięwzięcia zasięg oddziaływania będzie niewielki.

Dla planowanego przedsięwzięcia brak jest transgranicznego oddziaływania na środowisko ze względu na skalę i położenie w centralnej Polsce.

Projektowane przedsięwzięcie nie spowoduje wystąpienia oddziaływań o znacznej wielkości lub złożoności. Na podstawie informacji zawartych w karcie informacyjnej stwierdzono brak

możliwości wystąpienia znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w fazie realizacji i eksploatacji.

W trakcie realizacji przedsięwzięcia nie przewiduje się znaczącego oddziaływania planowanej inwestycji na środowisko, prawdopodobieństwo oddziaływania będzie niewielkie. W karcie informacyjnej zaproponowano rozwiązania chroniące środowisko, których zastosowanie zminimalizuje prawdopodobieństwo wystąpienia znaczących oddziaływań. Nie przewiduje się ponadnormatywnego oddziaływania na środowisko.

Przedmiotowe przedsięwzięcie na etapie budowy oddziaływać będzie okresowo i krótkotrwale, zaś na etapie eksploatacji oddziaływanie będzie długotrwałe o charakterze ciągłym, jednakże oddziaływanie to nie będzie powodować zagrożenia jakości środowiska, jeśli inwestycja będzie przeprowadzona zgodnie z zamierzeniami inwestora przedstawionymi w karcie informacyjnej ww. przedsięwzięcia.

Ze względu na charakter inwestycji, planowane przedsięwzięcie powiązane jest z siecią tramwajową występująca na terenie Miasta Łodzi. Pod względem oddziaływań może nastąpić kumulacja hałasu z drogą DK91 wzdłuż której biegnie torowisko. Należy jednak zaznaczyć, iż projektowana inwestycja nie spowoduje znaczącej emisji do powietrza a zatem nie będzie ponadnormatywnie oddziaływać na środowisko, jak również nie spowoduje znacznego wzrostu emisji hałasu do środowiska pochodzącej ze środków transportu. Ponadto z karty informacyjnej nie wynika, by oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia mogło w sposób istotny kumulować się z oddziaływaniem innych inwestycji.

Biorąc powyższe pod uwagę orzeczono jak w sentencji.

Pouczenie

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi, w terminie 14 dni od dnia doręczenia 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 oraz za dokument stwierdzający udzielenie pełnomocnictwa, gdyż zgodnie z art. 7 pkt 3 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (t. j. Dz. U. z 2016 r., poz. 1827) jednostka planująca realizację przedsięwzięcia zwolniona jest z przedmiotowej opłaty.

ODPIS DECYZJI NR 28/2018

z 25 kwietnia 2018 r.

wydanej w formie dokumentu elektronicznego

Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w Łodzi
Kazimierz Perek

**Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w Łodzi**

Kazimierz Perek

Otrzymują:

1. Strony postępowania – powiadomienie zgodnie z art. 49 k.p.a.

Do wiadomości

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Zgierzu
2. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Warszawie



REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W ŁODZI

Załącznik nr 1 do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi Nr 28/2018 z 25 kwietnia 2018 r. – Charakterystyka przedsięwzięcia.

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa trasy tramwajowej na odcinku od granicy administracyjnej miasta Łódź (rejon pętli tramwajowej „Helenówek”) do węzła rozjazdowego Kurak (skrzyżowanie ulic Łódzka i 1-ego Maja) w ramach zadania: „Poprawa jakości, funkcjonowania i rozwój oferty systemu transportowego na terenie Gminy Miasto Zgierz”.

Trasa tramwajowa przebiega w ciągu DK 91 (po zachodniej stronie jednojezdniowej, dwupasmowej jezdni) od granicy Zgierza do węzła rozjazdowego Kurak. Na odcinku od granicy administracyjnej przebiega w pasie drogowym otoczonym terenami leśnymi pokonując rzekę Wrząca i docierając do obszaru zurbanizowanego charakteryzującego się regularną zabudową mieszkaniowo-usługową dzielnic miasta: Chełmy i Adelmówek. Trasa tramwajowa przebiega następnie w terenie zabudowanym w pasie ul. Łódzkiej przecinając w poziomie „0” Linię Kolejową nr 15 przebiegającą na wiadukcie i dalej do węzła rozjazdowego Kurak.

Zadanie obejmuje przedsięwzięcie polegające na przebudowie w ramach istniejącego śladu wyeksploatowanej linii tramwajowej na odcinku o dł. ok. 1,9 km

Zamierzenie inwestycyjne zlokalizowane będzie na poniższych działkach:

- 15/11 obręb 118 Zgierz,
- 449 obręb 118 Zgierz (działka stanowi teren zamknięty),
- 167/3 obręb 130 Zgierz,
- 242 obręb 130 Zgierz.

Teren inwestycji związany z przebudową linii tramwajowej, stanowi powierzchnię 15 000 m² tj. 39,16 % całkowitej powierzchni terenu objętego wnioskiem. Pozostała powierzchnia 23 000 m² (tj. jezdnia, chodniki) ujęta jako teren infrastruktury drogowej pozostaje nie zmieniona. Na terenie tym nie będą prowadzone żadne prace budowlane.

Bilans nawierzchni torowej:

- obszar pomiędzy zewnętrznymi krawędziami pasów bezpieczeństwa (przebudowa tramwaju), w tym powierzchnia torowiska 8800 m² – 15000 m²;
- powierzchnia torowiska podsypkowego – 8050 m²;
- powierzchnia torowiska bezpodsypkowego – 750 m²;
- powierzchnia przebudowywanych przystanków tramwajowych – 600 m²;
- obszar strefy bezpieczeństwa – 5600 m².

W ramach zadania inwestycyjnego nastąpi:

- przebudowa torowiska tramwajowego – długość ok. 1,9 mtp x 2;
- przebudowa tramwajowej sieci trakcyjnej – długość ok. 1,9 mtp x 2;

- przebudowa peronów pasażerskich zapewniających w przyszłości możliwość wykorzystania efektu tzw. „niskiej” podłogi wraz z ich wyposażeniem (wiaty, śmietniki itp.) – 6 sztuk o powierzchni łącznej ok. 660 m².

Przebudowa linii tramwajowej będzie znacząco ograniczać niekorzystny wpływ tramwajów na otoczenie trasy, a zwłaszcza redukować hałas i wibracje od ruchu tramwajów.

W odniesieniu do torowiska tramwajowego przyjęto następujące założenia ogólne, w odniesieniu dla następujących konstrukcji torowiska:

- konstrukcja podsypkowa z zasypką tłuczniową (cała trasa poza przejazdami drogowymi) – o powierzchni ok. 8050 m².
- konstrukcja bezpodsypkowa – na szlaku z wykorzystaniem elementów prefabrykowanych (przejazdy drogowe) – prognozowana o powierzchni ok. 750 m².

Realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia nie będzie towarzyszyć wycinka drzew oraz krzewów. Drzewa zlokalizowane w otoczeniu przedmiotowego przedsięwzięcia nie powinny odnieść szkody w wyniku przeprowadzenia inwestycji, a te, które będą szczególnie narażone na niekorzystny wpływ powinny być w czasie budowy odpowiednio zabezpieczone.

Wody opadowe i roztopowe z powierzchni torowiska odprowadzane będą do gruntu poprzez drenaż rozsączający pełny. Wody z przystanków tramwajowych będą odprowadzane na przyległe tereny zielone oraz do istniejących rowów.

Przebudowa i eksploatacja torowiska tramwajowego będzie przyczyną powstawania emisji zanieczyszczeń charakterystycznych dla tego typu inwestycji. W zakresie oddziaływania na klimat przedmiotowa inwestycja wiązać będzie się z pośrednią emisją związaną ze zużyciem energii elektrycznej. Z racji, iż w ramach przedmiotowej inwestycji przywrócony ma zostać ruch tramwajów, realizacja inwestycji skutkować będzie ograniczeniem emisji gazów cieplarnianych. Przebudowa przedmiotowej linii tramwajowej wpisywać będzie się w długoterminowe cele strategiczne Programu ochrony powietrza dla województwa łódzkiego. Modernizacja linii tramwajowych oraz ogólne wzmocnienie komunikacji zbiorowej będzie miało na celu zachęcenie społeczeństwa do rezygnacji z pojazdów indywidualnych i wyboru transportu niskoemisyjnego. Zatem można stwierdzić, iż realizacja inwestycji będzie wiązała się z łagodzeniem zmian klimatu.

Przekształcenie krajobrazu terenu inwestycji dotyczyć będzie głównie odnowienia infrastruktury tramwajowej. Granica pasa drogowego zostanie zachowana, aby ograniczyć wpływ na przyległe tereny zielone i budynki. Rewitalizacja infrastruktury będzie mogła przyczynić się do złagodzenia krajobrazu drogi i torowiska w stanie istniejącym (będącej w znacznym stopniu zniszczoną).

Realizacja przedsięwzięcia będzie miała na celu poprawę lokalnych warunków życia ludzi. Ponadto, projektowana infrastruktura zostanie dostosowana do potrzeb osób niepełnosprawnych. Przedmiotowa inwestycja nie będzie swoim zakresem naruszać dóbr materialnych osób trzecich.

**Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w Łodzi**

Kazimierz Perek