

Gorzów Wlkp. dnia 12.12.2016 r.

WSR-II.6220.17.2016.WG

DECYZJA

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4 i art. 82 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. 2016 r., poz. 353 ze zm.), art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2016 r., poz. 23 ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 13.05.2016 r. (wpłynął w dniu 17.05.2016 r.) Prezydenta Miasta Gorzowa Wielkopolskiego, reprezentowanego przez pełnomocnika Pana Łukasza Szkudlarka, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. "System zrównoważonego transportu miejskiego w Gorzowie Wlkp." oraz "System zrównoważonego transportu miejskiego w Gorzowie Wlkp. - tabor tramwajowy i infrastruktura techniczna", działając w oparciu o:

- 1) raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia dla zadań pn.: "System zrównoważonego transportu miejskiego w Gorzowie Wlkp." oraz "System zrównoważonego transportu miejskiego w Gorzowie Wlkp. - tabor tramwajowy i infrastruktura techniczna", opracowany w firmie Ekover Łukasz Szkudlarek przez: mgr inż. Wiktoryę Ryng-Duczmał, mgr Annę Jagiełło, mgr Magdalenę Sokołowską, mgr Małgorzatę Kołtowską, mgr Damiana Marciniaka, złożony w dniu 02.09.2016 r. wraz z uzupełnieniem złożonym pismem z dnia 14.10.2016 r.,
- 2) uzgodnienie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim wyrażone w postanowieniu z dnia 10.11.2016 r., znak: WZŚ.4242.32.2016.PT (wpłynęło 10.11.2016 r.),
- 3) opinię Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Gorzowie Wielkopolskim, wyrażoną w piśmie z dnia 28.09.2016 r., znak: NZ-771-74/2-14/16, (wpłynęło w dniu 30.09.2016 r.),
po przeprowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko,

określam

środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia:

I. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Przedmiotem przedsięwzięcia jest realizacja dwóch zadań:

- "System zrównoważonego transportu miejskiego w Gorzowie Wlkp." w ramach którego planuje się budowę oraz przebudowę tras tramwajowych wraz z siecią i podstacjami zasilającymi, budowę punktu przesiadkowego dla pasażerów w okolicy dworca PKP i PKS oraz przebudowę nawierzchni dróg i deptaka, współdzielonych z torowiskiem,
- "System zrównoważonego transportu miejskiego w Gorzowie Wlkp. - tabor tramwajowy i infrastruktura techniczna" w ramach, którego planuje się modernizację zajezdni i zakup nowych wagonów tramwajowych.

Przedsięwzięcie realizowane będzie na obszarze miasta Gorzowa Wielkopolskiego, w jego zachodniej, centralnej i północno-wschodniej części.

Przedsięwzięcie zlokalizowane będzie w obszarze ulic:

- Dobrej (od zajezdni tramwajowej), Kostrzyńskiej (od pętli przy skrzyżowaniu z ul. Dobra), Al. 11 Listopada, Sikorskiego, Dworcowej (do pętli przy dworcu PKP), Warszawskiej, Podmiejskiej, Pomorskiej, Wałczaka (do pętli przy skrzyżowaniu z ul. Szarych Szeregów),

- Bolesława Chrobrego (od skrzyżowania z ul. Sikorskiego), Mieszka I, Kazimierza Wielkiego (do pętli przy skrzyżowaniu z ul. Czarnieckiego),
- Al. Ruchu Młodzieży Niezależnej (od Ronda Ofiar Katynia), Piłsudskiego (od Ronda Piłsudskiego), Górczyńskiej (od Ronda Górczyńskiego do Ronda Niepodległości), Okulickiego (z krańcówką tramwajową za skrzyżowaniem z ul. Szarych Szeregów).

Wyłączeniu z przedmiotowego przedsięwzięcia podlega:

- odcinek linii tramwajowej przy ul. Kostrzyńskiej od skrzyżowania z ul. Dobrą do skrzyżowania z ul. Plac Słoneczny,
- odcinek linii tramwajowej w części ul. Warszawskiej od skrzyżowania z ul. Herberta do skrzyżowania z ul. Dziewięciu Muz,
- odcinek linii tramwajowej wzdłuż ul. Walczaka od skrzyżowania z ul. Górczyńską do pętli przy skrzyżowaniu z ul. Szarych Szeregów.

II. Warunki wykorzystywania 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. Prace budowlane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem, prowadzić wyłącznie w porze dziennej, w godzinach od 7⁰⁰ do 20⁰⁰.
2. Należy zapewnić właściwe gospodarowanie odpadami wytwarzanymi podczas realizacji poprzez selektywne ich magazynowanie w odpowiednich pojemnikach, w wydzielonych miejscach, w sposób zabezpieczający środowisko gruntowo-wodne przed ewentualnymi zanieczyszczeniami oraz przekazywanie odpadów podmiotom uprawnionym do ich dalszego zagospodarowania.
3. Sprzęt wykorzystywany podczas prac budowlanych musi być w pełni sprawny oraz spełniać wymogi dopuszczające go do użytku; rodzaj i stan techniczny sprzętu zastosowanego podczas budowy musi zapewnić ochronę gruntu, wód powierzchniowych i podziemnych przed zanieczyszczeniami, ochronę przed emisją pyłów i gazów do powietrza oraz ochronę przed emisją hałasu do środowiska.
4. Odprowadzać powstające ścieki bytowe z zaplecza budowy do zbiorników kabin przenośnych i okresowo wywozić do najbliższej oczyszczalni ścieków.
5. Usunięcie drzew i krzewów prowadzić poza sezonem wegetacyjnym oraz poza okresem lęgowym ptaków, który obejmuje okres od 1 marca do 15 października.
6. Drzewa i krzewy nieprzeznaczone do wycinki, a narażone na uszkodzenie w trakcie prac budowlanych, skutecznie zabezpieczyć przed uszkodzeniem np. oznakowaniem, wygradzeniem, osłonami przypniowymi, itp.
7. Prace ziemne w obrębie brył korzeniowych drzew nieprzeznaczonych do wycinki prowadzić minimalizując jej uszkodzenia, np. ręcznie, a niemożliwe do uniknięcia uszkodzenia zabezpieczać np. środkami grzybobójczymi.
8. Odsoniętych fragmentów brył korzeniowych drzew nieprzeznaczonych do wycinki, nie narażać na wysuszenie, przemarznięcie np. stosować osłony z mat, tkanin itp.
9. Miejsca odsonięć brył korzeniowych, drzew nieprzeznaczonych do wycinki zasypać żyzną ziemią, by stymulować ich regenerację.
10. Wykopy i elementy instalacji na placu budowy, mogące stanowić pułapki dla zwierząt, zabezpieczać, a uwięzione zwierzęta uwalniać w bezpieczne dla nich miejsce.
11. W przypadku powierzchniowych wycieków paliw, należy zastosować zestaw sypkich sorbentów, zabezpieczyć zebrane odpady w pojemniku oraz przekazać odpady do unieszkodliwienia.

III. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do uzyskania decyzji umożliwiającej realizację przedsięwzięcia:

1. Wody opadowe i roztopowe z terenu przedsięwzięcia w granicach strefy ochrony pośredniej ujęcia wód podziemnych „Centralne” po podczyszczeniu odprowadzać

- do kanalizacji deszczowej, a następnie do odbiorników, tj. rowów melioracyjnych, Stawu Błotnego, rz. Kłodawki, rz. Warty.
2. Torowisko współdzielone z jezdnią wykonać na podbudowie betonowej. Zastosować system, w którym szyny rowkowe mocowane będą w kanałach prefabrykowanych płyt żelbetonowych za pomocą ciągłego zamka gumowo-betonowego.
 3. Torowiska wydzielone z jezdni wykonać na podkładach betonowych przysypanych tłuczniem.
- IV. Stwierdzam konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1, 10, tj. decyzji o pozwoleniu na budowę, decyzji o zatwierdzeniu projektu budowlanego, decyzji o pozwoleniu na wznowienie robót budowlanych, decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, ze szczególnym uwzględnieniem oceny wpływu odwodnienia wykopów budowlanych na ujęcie wody „Centralne”, które prowadzone będą w obszarze ochrony pośredniej tego ujęcia.
- V. Nie stwierdzam konieczności przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1, 10, tj. decyzji o pozwoleniu na budowę, decyzji o zatwierdzeniu projektu budowlanego, decyzji o pozwoleniu na wznowienie robót budowlanych, decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.
- VI. Nakładam obowiązek przedstawienia analizy porealizacyjnej dokonującej porównania ustaleń zawartych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko i w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, z rzeczywistym oddziaływaniem, w oparciu o wykonane pomiary w terminie 3 miesięcy od dnia rozpoczęcia eksploatacji nowych linii tramwajowych, w zakresie oddziaływania emitowanego hałasu na klimat akustyczny. Pomiary wykonać należy w następujących punktach pomiarowych: ul. Narutowicza 23, ul. Narutowicza 25, ul. Komisji Edukacji Narodowej 6D, ul. Zielona Kotlina 65. Analizę porealizacyjną przedstawić Prezydentowi Miasta Gorzowa Wielkopolskiego w terminie 6 miesięcy od dnia rozpoczęcia eksploatacji nowych linii tramwajowych.
- VII. Charakterystyka całego przedsięwzięcia stanowi załącznik Nr 1 do niniejszej decyzji.

Uzasadnienie

Prowadzenie postępowań w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko regulują przepisy ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. 2016 r., poz. 353 ze zm.), zwanej dalej ustawą ooś. Realizacja przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko określonych w art. 71 ust. 2 ustawy ooś wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Postępowanie w przedmiocie wydania ww. decyzji wszczyna się na wniosek podmiotu podejmującego realizację przedsięwzięcia, o czym stanowi art. 73 ust. 1 ustawy ooś, a organem właściwym do wydania decyzji w rozpatrywanym przypadku jest stosownie do art. 75 ust. 1 pkt 4 wójt, burmistrz, prezydent miasta. W decyzji, wydawanej po przeprowadzeniu oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, zgodnie z art. 82 ust. 1 pkt 1-3 cytowanej ustawy określa się:

- rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia,
- warunki wykorzystywania 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,
- wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1, w szczególności

- w projekcie budowlanym, w przypadku decyzji, o których mowa w art. 72 ust.1 pkt 1, 10, 14 i 18,
- wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych, w odniesieniu do przedsięwzięć zaliczanych do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii w rozumieniu ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r.- Prawo ochrony środowiska,
- wymogi w zakresie ograniczania transgranicznego oddziaływania na środowisko w odniesieniu do przedsięwzięć, dla których przeprowadzono postępowanie dotyczące transgranicznego oddziaływania na środowisko,
- w przypadku gdy z oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wynika potrzeba wykonania kompensacji przyrodniczej – konieczność jej wykonania,
- w przypadku gdy z oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wynika potrzeba zapobiegania, ograniczania oraz monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko – obowiązek tych działań,
- w przypadku, o którym mowa w art. 135 ust. 1 ustawy Prawo ochrony środowiska - konieczność utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

Ponadto, zgodnie z art. 82 ust. 1 pkt 4 ustawy oś organ w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przedstawia stanowisko w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko, w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1, 10, 14 i 18. Zgodnie z art. 82 ust. 1 pkt 5 organ może nałożyć na wnioskodawcę obowiązek przedstawienia analizy porealizacyjnej, określając jej zakres i termin przedstawienia. Natomiast charakterystyka całego przedsięwzięcia, stanowi zgodnie z art. 82 ust. 3 te same ustawy załącznik do decyzji.

W dniu 17.05.2016 r. wpłynął wniosek Prezydenta Miasta Gorzowa Wielkopolskiego, reprezentowanego przez pełnomocnika Pana Łukasza Szkudlarka, z dnia 13.05.2016 r., uzupełniony w dniu 31.05.2016 r. i 10.06.2016 r., o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. "System zrównoważonego transportu miejskiego w Gorzowie Wlkp." w ramach którego planuje się budowę oraz przebudowę tras tramwajowych, budowę punktu przesiadkowego dla pasażerów w okolicy dworca PKP i PKS wraz z przebudową nawierzchni dróg i deptaka, współdzielonych z torowiskiem oraz "System zrównoważonego transportu miejskiego w Gorzowie Wlkp. - tabor tramwajowy i infrastruktura techniczna" w ramach którego planuje się modernizację zajezdni i zakup nowych wagonów tramwajowych. Do wniosku załączono w odpowiedniej liczbie egzemplarzy, wymagane przez art. 74 ust. 1 ustawy oś: kartę informacyjną przedsięwzięcia, mapę z naniesionym obszarem oddziaływania. Liczba stron w postępowaniu przekracza 20, stąd nie załączono na etapie składania wniosku poświadczonych przez właściwy organ kopii mapy ewidencyjnej obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie i obejmującej przewidywany obszar, na który będzie oddziaływać to przedsięwzięcie oraz wypisów z rejestru gruntów lub innego dokumentu wydanego przez organ prowadzący ewidencję gruntów i budynków, dla obszaru realizacji przedsięwzięcia i obszaru jego oddziaływania, na podstawie art. 74 ust. 1a i 1b ustawy oś. Wniosek o wydanie decyzji wpisany został do publicznie dostępnego wykazu danych, prowadzonego na podstawie art. 21 ust. 1 ustawy oś pod numerem 68/2016.

W związku z tym, iż liczba stron postępowania przekroczyła 20, powiadomiono strony o prowadzonym postępowaniu przez obwieszczenie z dnia 14.06.2016 r., zamieszczone w Biuletynie Informacji Publicznej, na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Gorzowa Wlkp. oraz w rejonie realizacji przedsięwzięcia, w dniu 15.06.2016 r. Zgodnie z art. 74 ust. 3 ustawy oś zastosowany został art. 49 Kpa, który stanowi, że strony mogą być zawiadamiane o decyzjach i innych czynnościach organów administracji publicznej przez obwieszczenie lub w inny zwyczajowo przyjęty w danej miejscowości sposób publicznego ogłaszania.

Kwalifikacji przedsięwzięcia dokonano w oparciu o rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (t.j. Dz.U. z 2016 r., poz. 71). Zakres przedmiotowego przedsięwzięcia związany z modernizacją istniejącej sieci tramwajowej (12,9 km w ramach całego zadania,

a 10,5 km objętych wnioskiem) i budową nowych jej odcinków o długości ok. 3,32 km wraz z przebudową nawierzchni dróg jest wymieniony w ww. rozporządzeniu wśród przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko w § 3 ust. 2 pkt 2, polegających na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, w związku z § 3 ust. 1 pkt 61 obejmującym linie tramwajowe wraz z infrastrukturą towarzyszącą oraz § 3 ust. 1 pkt 60 obejmującym drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km (inne niż autostrady i drogi ekspresowe oraz drogi o nie mniej niż czterech pasach ruchu i długości nie mniejszej niż 10 km w jednym odcinku). W związku z tym powyższe przedsięwzięcie posiada status „przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko”, dla którego zgodnie z art. 71 ust. 2 pkt 2 ustawy ooś, wymagane jest uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Stosownie do treści art. 59 ust.1 pkt 2 ustawy ooś realizacja planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, jeżeli obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko został stwierdzony na podstawie art. 63 ust. 1 ustawy ooś. Przepis powyższy określa uwarunkowania, jakie należy wziąć pod uwagę w procesie badania potrzeby oceny oddziaływania na środowisko, tj.

- 1) rodzaj i charakterystyka przedsięwzięcia, z uwzględnieniem:
 - a) skali przedsięwzięcia i wielkości zajmowanego terenu oraz ich wzajemnych proporcji,
 - b) powiązań z innymi przedsięwzięciami w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się na obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie,
 - c) wykorzystywania zasobów naturalnych,
 - d) emisji i występowania innych uciążliwości,
 - e) ryzyka wystąpienia poważnej awarii, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii,
- 2) usytuowanie przedsięwzięcia, z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska, w szczególności przy istniejącym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych oraz uwarunkowań miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego – uwzględniające:
 - a) obszary wodno-błotne oraz inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych,
 - b) obszary wybrzeży,
 - c) obszary górskie lub leśne,
 - d) obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych,
 - e) obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody,
 - f) obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone,
 - g) obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne,
 - h) gęstość zaludnienia,
 - i) obszary przylegające do jezior,
 - j) uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej;
- 3) rodzaj i skala możliwego oddziaływania rozważanego w odniesieniu do uwarunkowań wymienionych w pkt 1 i 2, wynikające z:
 - a) zasięgu oddziaływania – obszaru geograficznego i liczby ludności, na którą przedsięwzięcie może oddziaływać,
 - b) transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze,
 - c) wielkości i złożoności oddziaływania, z uwzględnieniem obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej,
 - d) prawdopodobieństwa oddziaływania,
 - e) czasu trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania.

Organ działając na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy ooś wystąpił o opinię w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Gorzowie Wielkopolskim pismem z dnia 14.06.2016 r. znak: WSR-II.6220.17.2016.WG oraz do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim pismem z dnia 14.06.2016 r., znak: WSR-II.6220.17.2016.WG.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim pismem z dnia 27.06.2016 r. znak: WOOS-II.4240.222.2016.PT (wpłynęło 29.06.2016 r.) wyraził opinię, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia pn. "System zrównoważonego transportu miejskiego w Gorzowie Wlkp." oraz "System zrównoważonego transportu miejskiego w Gorzowie Wlkp. - tabor tramwajowy i infrastruktura techniczna", którego investorem jest Prezydent Miasta Gorzowa Wielkopolskiego istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, ustalając jednocześnie zakres raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko zgodny z art. 66 ustawy ooś, ze szczególnym uwzględnieniem informacji dotyczących:

- oddziaływania przedsięwzięcia na klimat akustyczny,
- skumulowanego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia z funkcjonującą komunikacją miejską,
- wpływu przedsięwzięcia na ujęcie wód podziemnych „Centralne”, w odniesieniu do rozporządzenia Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Poznaniu w sprawie ustanowienia strefy ochronnej komunalnego ujęcia wody w miejscowości Gorzów Wielkopolski, ujęcie „Centralne”,
- wpływu przedsięwzięcia na osiągnięcie celów środowiskowych określonych w planie gospodarowania wodami w dorzeczu Odry,
- wpływu oddziaływań przedsięwzięcia na klimat.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Gorzowie Wlkp. w piśmie z dnia 22.06.2016 r., znak: NZ-771-45/1-36/16 (wpływ 23.06.2016 r.) opowiedział się za przeprowadzeniem oceny oddziaływania na środowisko, kierując się zasadą przezorności oraz szeroko pojętym interesem społecznym, określając jednocześnie zakres raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko zgodny z art. 66 ustawy ooś, ze szczególnym uwzględnieniem wpływu inwestycji na życie i zdrowie ludzi oraz zagadnień dotyczących uciążliwości jakie mogą wystąpić na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia w zakresie emisji hałasu i zanieczyszczeń do powietrza oraz kumulacji tych oddziaływań, a także analizy możliwych konfliktów społecznych.

Mając na względzie ww. opinie organów, stwierdzające potrzebę przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia, jak też biorąc pod uwagę uwarunkowania wskazane w art. 63 ust. 1 ustawy ooś, w szczególności:

- szeroki zasięg przedsięwzięcia, znaczny obszar jego oddziaływania, istotny jego wpływ na kształt infrastruktury transportu miejskiego w mieście Gorzowie Wielkopolskim, a przez to na klimat akustyczny miasta i pośrednio na stan jakości powietrza;
- położenie planowanych działań w zwartej zabudowie miejskiej, w tym w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej, w strefie ochronnej miejskiego ujęcia wody, w której obowiązuje zakaz „lokalizowania inwestycji potencjalnie znacząco oddziałujących na środowisko, chyba że wykonany raport oddziaływania na środowisko nie wykazał negatywnego wpływu na jakość i ilość wód podziemnych” określony w Rozporządzeniu Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Poznaniu z dnia 19 lutego 2014 r. w sprawie ustanowienia strefy ochronnej komunalnego ujęcia wody w miejscowości Gorzów Wielkopolski, ujęcie „Centralne”, (Dz. Urz. Woj. Lubuskiego z 2014 r., poz. 460, ze zm.), kierując się zasadą przezorności i szeroko pojętym interesem społecznym postanowieniem z dnia 11.07.2016 r. znak WSR-II.6220.17.2016.WG organ stwierdził konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia oraz nałożył na wnioskodawcę obowiązek sporządzenia raportu w zakresie zgodnym z art. 66 ust. 1 ustawy ooś, ze szczególnym uwzględnieniem analizy wpływu planowanego przedsięwzięcia na klimat

akustyczny i jakość powietrza atmosferycznego w mieście oraz wody podziemne ujmowane przez ujęcie miejskie „Centralne” i powierzchniowe będące odbiornikiem wód opadowych oraz analizy odbioru społecznego planowanych rozwiązań.

Informacja o wydaniu postanowienia została wpisana do publicznie dostępnego wykazu danych, prowadzonego na podstawie art. 21 ust.1 ustawy ooś pod nr 255/2016.

Jednocześnie, działając na podstawie art. 63 ust. 5 ustawy ooś, tut. organ postanowieniem z dnia 12.07.2016 r., znak: WSR-I.6220.17.2016.WG zawiesił postępowanie do czasu przedłożenia przez wnioskodawcę raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

O wydaniu ww. postanowień powiadomiono strony przez obwieszczenie z dnia 12.07.2016 r., znak: WSR-II.6220.17.2016.WG, zamieszczone w Biuletynie Informacji Publicznej, na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Gorzowa Wlkp. oraz w rejonie realizacji przedsięwzięcia, w dniu 13.07.2016 r. Zgodnie z art. 74 ust. 3 ustawy ooś zastosowany został art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego.

W dniu 02.09.2016 r. do tut. organu wpłynęło pismo wnioskodawcy z dnia 31.08.2016 r. z załączonym raportem o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko (zwanym dalej raportem). W związku z powyższym Prezydent Miasta Gorzowa Wielkopolskiego postanowieniem z dnia 15.09.2016 r., znak: WSR-II.6220.17.2016.WG podjął zawieszony postępowanie, o czym powiadomił strony postępowania obwieszczeniem z dnia 16.09.2016 r., znak: WSR-II.6220.17.2016.WG, które zostało zamieszczone w Biuletynie Informacji Publicznej, na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Gorzowa Wielkopolskiego oraz w rejonie realizacji przedsięwzięcia, w dniu 16.09.2016 r. i przystąpił do przeprowadzenia oceny oddziaływania. Raport wpisano do publicznie dostępnego wykazu danych, prowadzonego na podstawie art. 21 ust.1 ustawy ooś pod nr 276/2016.

Stosownie do definicji zawartej w art. 3 ust. 1 pkt 8 ustawy ooś, ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko obejmuje w szczególności:

- weryfikację raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko,
- uzyskanie wymaganych ustawą opinii i uzgodnień,
- zapewnienie możliwości udziału społeczeństwa w postępowaniu.

Czynności powyższe stanowią główne determinanty postępowania dowodowego w sprawie. Organ po analizie przedłożonego raportu stwierdził, że dokumentacja ta odpowiada pod względem struktury treści art. 66 ustawy ooś. Ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w tym obszary Natura 2000 została oparta o ustalenia faktyczne, wiedzę z zakresu przedmiotu analizy oraz obliczenia emisji zanieczyszczeń do powietrza i emisji hałasu do środowiska na etapie eksploatacji przedsięwzięcia, zawarte w przedstawionym przez wnioskodawcę raporcie.

Zgodnie z art. 77 ust. 1 pkt 1 ustawy ooś organ pismem z dnia 20.09.2016 r. znak: WSR-II.6220.17.2016.WG zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia, natomiast na podstawie art. 77 ust. 1 pkt 2 wystąpił pismem z dnia 20.09.2016 r. znak: WSR-II.6220.17.2016.WG do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Gorzowie Wielkopolskim o wydanie opinii w tej sprawie.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim, po przeprowadzeniu postępowania wyjaśniającego, postanowieniem z dnia 10.11.2016 r., znak WZŚ.4242.32.2016.PT (wpłynęło 10.11.2016 r.) uzgodnił realizację przedsięwzięcia określając warunki obejmujące działania, jakie należy podjąć na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia tj.;

- prace budowlane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem, prowadzić wyłącznie w porze dziennej, w godzinach od 7⁰⁰ do 20⁰⁰;
- odpady powstające podczas realizacji segregować i gromadzić w pojemnikach lub miejscach do tego przeznaczonych oraz zapewnić ich sukcesywny odbiór bądź zagospodarowanie;
- sprzęt wykorzystywany podczas prac budowlanych musi być w pełni sprawny oraz spełniać wymogi dopuszczające go do użytku; rodzaj i stan techniczny sprzętu

- zastosowanego podczas budowy musi zapewnić ochronę gruntu, wód powierzchniowych i gruntowych przed zanieczyszczeniami, ochronę przed emisją pyłów i gazów do powietrza oraz ochronę przed emisją hałasu do środowiska;
- odprowadzać powstające ścieki bytowe z zaplecza budowy do zbiorników kabin przenośnych i okresowo wywozić do najbliższej oczyszczalni ścieków;
 - usunięcie drzew i krzewów prowadzić poza sezonem wegetacyjnym oraz poza okresem lęgowym ptaków, tj. od 1 marca do 15 października;
 - drzewa i krzewy nieprzeznaczone do wycinki, a narażone na uszkodzenie w trakcie prac budowlanych, skutecznie zabezpieczyć przed uszkodzeniem np. oznakowaniem, wygradzeniem, osłonami przypniowymi, itp.;
 - prace ziemne w obrębie brył korzeniowych drzew nieprzeznaczonych do wycinki prowadzić minimalizując jej uszkodzenia, np. ręcznie, a niemożliwe do uniknięcia uszkodzenia zabezpieczać np. środkami grzybobójczymi;
 - odsłonięte fragmenty brył korzeniowych, drzew nieprzeznaczonych do wycinki, nie narażać na wysuszenie, przemarznięcie np. stosować osłony z mat, tkanin itp.;
 - miejsca odsłoneń brył korzeniowych, drzew nieprzeznaczonych do wycinki zasypać żyzną ziemią, by stymulować ich regenerację;
 - wykopy i elementy instalacji na placu budowy, mogące stanowić pułapki dla zwierząt, zabezpieczać by takich nie stanowiły, a pochwycone zwierzęta uwalniać w bezpieczne dla nich miejsce;
- oraz wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do uzyskania decyzji umożliwiającej realizację przedsięwzięcia, tj.:
- wody opadowe i roztopowe na obszarze strefy pośredniej ujęcia wód podziemnych „Centralne” po podczyszczeniu odprowadzać do kanalizacji deszczowej, a następnie do odbiorników, tj. rowów melioracyjnych, Stawu Błotnego, rz. Kłodawki, rz. Warty;
 - torowisko współdzielone z jezdnią wykonać na podbudowie betonowej; zastosować system, w którym szyny rowkowe mocowane będą w kanałach prefabrykowanych płyt żelbetowych za pomocą ciągłego zamka gumowo-betonowego;
 - torowiska wydzielone z jezdni wykonać na podkładach betonowych przysypanych tłuczniem,

które w całości uwzględnione zostały w sentencji niniejszej decyzji.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim w uzasadnieniu swojego stanowiska stwierdził, iż:

- Zakres przedstawionych informacji o planowanym przedsięwzięciu w raporcie i jego uzupełnieniach jest wystarczający do pełnej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz wykazuje, że przy zastosowaniu odpowiednich rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych, nie wystąpi negatywne oddziaływanie na środowisko.
- Przedmiotowe przedsięwzięcie realizowane będzie na terenie miasta Gorzowa Wielkopolskiego, w województwie lubuskim, w północno-zachodniej Polsce i w ramach dwóch zadań obejmuje: budowę oraz przebudowę tras tramwajowych wraz z siecią i podstacjami zasilającymi, modernizację zajezdni oraz zakup nowego taboru tramwajowego.
- Oddziaływanie przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko w okresie prowadzenia prac budowlanych sprowadzać się będzie do uciążliwości związanych ze wzrostem ruchu samochodów ciężarowych dostarczających materiały budowlane i wywożących odpady oraz z pracą urządzeń i maszyn budowlanych. Wyżej wymienione uciążliwości będą miały charakter czasowy i zostaną wyeliminowane po oddaniu obiektów do użytkowania. Oddziaływanie to można określić jako nieznaczące, krótkotrwałe, lokalne i odwracalne, gdyż w pełni ustanie po ukończeniu prac budowlanych. Jednakże, mając na uwadze, że miejsce realizacji przedsięwzięcia znajduje się w bliskiej odległości od zabudowy mieszkaniowej, prace budowlane powinny być prowadzone w godzinach, w których hałas będzie najmniej uciążliwy dla mieszkańców, określono warunek dotyczący prowadzenia tych prac w porze dziennej.

- W celu wyeliminowania potencjalnych zagrożeń dla wód powierzchniowych i podziemnych w trakcie realizacji inwestycji, należy stosować w pełni sprawny sprzęt budowlany spełniający wymogi dopuszczające go do użytku.
- Z koniecznością ochrony wrażliwego środowiska gruntowo-wodnego wiąże się również obowiązek prowadzenia gospodarki odpadami, na etapie realizacji przedsięwzięcia, w sposób zapewniający ochronę środowiska, stąd sformułowany został warunek dotyczący sposobu postępowania z odpadami na tym etapie.
- W celu wyeliminowania potencjalnych zagrożeń dla wód powierzchniowych i podziemnych na obszarze strefy pośredniej ujęcia wód podziemnych „Centralne”, spowodowanych zanieczyszczonymi spływami opadowymi z przejazdów tramwajowych oraz ulic z wbudowanym torowiskiem w jezdnię, koncepcja planowanej inwestycji we wszystkich wariantach przewiduje rozwiązania zgodne z wytycznymi rozporządzenia Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Poznaniu z dnia 19 lutego 2014 r. w sprawie ustanowienia strefy ochronnej komunalnego ujęcia wody w miejscowości Gorzów Wielkopolski, ujęcie „Centralne” (Dz. U. Woj. Lub. z 2014 r. poz. 460, ze zm.). W trakcie eksploatacji przewiduje się gromadzenie, podczyszczanie oraz odprowadzanie ścieków opadowych i roztopowych, powstających w trakcie użytkowania inwestycji, za pośrednictwem sieci kanalizacji do odbiorników, tj. rowów melioracyjnych, Stawu Błotnego, rz. Kłodawki, rz. Warty, co zostało uwzględnione w wymaganiach określonych do uwzględnienia w dokumentacji do uzyskania decyzji umożliwiającej realizację przedsięwzięcia.
- Na podstawie wyników obliczeń wykonanych w raporcie można stwierdzić, że dzięki realizacji inwestycji emisja zanieczyszczeń na terenie Gorzowa Wielkopolskiego zmniejszy się o 482 kg CO, 396 kg NO_x, 50,8 kg PM. Przewiduje się, że redukcja emisji związana z realizacją inwestycji będzie jeszcze większa, gdyż przy wyliczeniach nie wzięto pod uwagę następujących elementów:
 - ✓ redukcji emisji związanej ze zmianą środka transportu z pojazdów osobowych na komunikację tramwajową,
 - ✓ redukcji emisji zanieczyszczeń pochodzących z komunikacji miejskiej, co związane będzie z systematyczną wymianą autobusów na nowe o lepszych parametrach emisyjnych.
- Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia jednym ze źródeł oddziaływań na środowisko będzie hałas pochodzący od linii tramwajowej. Przedłożona analiza oddziaływania akustycznego wykonana została w programie Sound Plan (którego moduł oparty jest na niemieckiej metodzie obliczeniowej Schall03), zgodnym z obowiązującą normą PN-ISO-9613-2 „Akustyka – tłumienie dźwięku podczas propagacji w przestrzeni otwartej”, która wskazana jest w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 30 października 2014 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów wielkości emisji oraz ilości pobieranej wody (Dz. U. z 2014 r. poz. 1542). Stanowi zatem metodykę referencyjną, o której mowa w art. 12 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2016 r. poz. 672, ze zm.). Jak wykazuje przeprowadzone modelowanie inwestycja na etapie eksploatacji nie będzie powodować przekroczeń dopuszczalnych norm hałasu na terenach chronionych akustycznie. Dodatkowo modelowanie wykazuje redukcję hałasu w miejscach, w których w stanie aktualnym dochodzi do przekroczenia norm przy zabudowie mieszkaniowej. Wykonane obliczenia w receptorach usytuowanych na elewacjach budynków, w których w chwili obecnej dochodzi do przekroczeń wykazują redukcję poziomu hałasu poniżej wartości dopuszczalnych. W miejscach budowy nowej linii tramwajowej również nie stwierdzono przekroczeń norm akustycznych. Wobec powyższego można stwierdzić, że planowana inwestycja przy zastosowaniu warunków dotyczących założonych konstrukcji torowisk nie będzie źródłem hałasu powodującym przekroczenia dopuszczalnych norm na terenach chronionych akustycznie, a w miejscach gdzie torowisko jest przebudowywane można spodziewać się redukcji hałasu pochodzącego z ruchu tramwajowego i pozwoli na dotrzymanie norm określonych prawem.
- Na trasie przebiegu planowanych prac modernizacyjnych i budowy nowego odcinka torowiska układy ekosystemów i zasoby przyrody związane są z przewadze z pasami

- zieleni, rozdzielającymi poszczególne trakty komunikacyjne: jezdnię, chodnik, torowisko oraz sąsiedztwo parków i parkingów. Przeważa zieleń niska, to jest koszone trawniki, a pojedynczo lub w skupieniach i szpalerach występują krzewy ozdobne i drzewa. Taka postać przyrody, zorganizowana na piętrze producentów roślinności synantropijnej, jest powszechna, powtarzalna i możliwa do odtworzenia, a z perspektywy ochrony przyrody stanowi istotny przyczółek dla przyrody i komfortu jego mieszkańców.
- Trasa modernizacji i budowy będzie przebiegała w obszarze antropogenicznie przekształconym obecnego śladu dróg, głównie w centrum miasta, w sąsiedztwie zwartej zabudowy, w którym różnorodność biotyczna i funkcjonowanie ekosystemów najbliższego sąsiedztwa zostały ograniczone do zbiorowisk siedlisk synantropijnych, głównie ruderalnych. Ponad 80% marszruty będzie realizowana w sąsiedztwie zabudowy, a jedynie większe skupiska parkowe sąsiedztwa istniejących dróg dla linii tramwajowych to: Park im. Mikołaja Kopernika, Park Górczyński. Niezabudowane są jedynie tereny porzuconych pól tzw. terenu obwodnicy Północnej i te wyróżniają się od przewagi krajobrazu zurbanizowanego, gdzie walory i zasoby przyrodnicze oraz relacje ekosystemów pozostają pod silnym wpływem ludzkiej działalności, a ograniczone są do potencjału siedlisk ruderalnych, pielęgnowanej zieleni przydrożnej.
 - Trasa modernizacji i budowy sieci tramwajowej przebiega poza obszarowymi formami ochrony przyrody. Najbliższe to: Obszar Chronionego Krajobrazu „4 – Dolina Warty i Dolnej Noteci”, obszar Natura 2000 Ujście Noteci PLH080006 oraz rezerwat przyrody Gorzowskie Murawy. W terenie przedsięwzięcia, na obecnym etapie sprawy, nie wykazano obecności siedlisk lub gatunków, które współtworzyłyby taki rodzaj układów ekologicznych, z chronionymi siedliskami i gatunkami najbliższych form ochrony przyrody, których przekształcenie mogłoby przyczynić się do zmiany kluczowych procesów, struktur, powiązań i realizacji ekosystemów tych obszarów, zagrażających ich celom ochrony.
 - W części dotyczącej opisu zasobów przyrody i ochrony przyrody, raport charakteryzuje miejsce przedsięwzięcia jako teren o niewielkiej wartości przyrodniczej. Będzie ono podjęte w terenie antropogenicznie przekształconym i użytkowanym istniejących ulic, w których pasy rozdzielające są niekiedy jedynym lub największym przyczółkiem przyrody w mieście. Z tej perspektywy jej wartość jest znaczna, a w wielu wypadkach może być niemożliwa do odtworzenia, z powodu zajęcia terenu.
 - Nie wykazano obecności nielicznych i rzadkich, reprezentantów gatunków chronionych, dla których przedsięwzięcie mogłoby stanowić zagrożenie stanu ochrony gatunków i siedlisk.
 - Zaproponowane działania minimalizujące, które zostały przedłożone przez inwestora, w odniesieniu do roślin i zwierząt sygnalizują obowiązek prawnej ochrony przyrody. Ponadto, określony warunek ustalający termin usunięcia drzew i krzewów, poza sezonem wegetacyjnym oraz okresem lęgowym ptaków, jest istotny dla akceptacji społecznej tego działania, które zwykle wzbudza szereg emocji. Zapisy dotyczące ochrony i ostrożności prowadzonych prac, w odniesieniu do drzew i krzewów nieprzeznaczonych do wycinki, mają istotny wymiar dla ich pielęgnowania, co w obszarze miasta jest istotne dla zachowania terenów i elementów zieleni miejskiej oraz jest bardziej ekonomiczne niż nowe nasadzenia i ich niepewna udatność. Zabezpieczenie placu budowy przed przypadkowym pochwytywaniem i uśmiercaniem zwierząt w wykopach, elementach instalacji jest obecnie standardem na budowach, a w mieście ma szczególny wymiar, ze względu na akceptację przedsięwzięcia wśród mieszkańców.
 - Zgodnie z aktualizacją Planu Gospodarowania Wodami planowane przedsięwzięcie znajduje się w obrębie JCWPd Nr 33 o kodzie europejskim PLGW600033, która charakteryzuje się słabym stanem chemicznym i dobrym stanem jakościowym, natomiast pod względem ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych została sklasyfikowana jako zagrożona. Celem środowiskowym jest osiągnięcie dobrego stanu chemicznego, utrzymanie dobrego stanu ilościowego, jakość wód do spożycia nie powinna ulegać pogorszeniu. Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w obrębie jednolitych części wód powierzchniowych JCWP o nazwie „Warta od Noteci do ujścia” i kodzie europejskim PLRW6000211899 oraz „Kłodawka” o kodzie europejskim PLRW60001718929.

Wymieniona JCWP „Warta od Noteci do ujścia” została wskazana jako silnie zmieniona część wód o złym stanie - ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych jest niezagrażona. Natomiast JCWP „Kłodawka” została wskazana jako silnie zmieniona część wód o złym stanie - ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych jest niezagrażona. Realizacja inwestycji nie wpłynie na nie osiągnięcie celów środowiskowych. Projektowana inwestycja wiąże się z modernizacją i budową kanalizacji deszczowej ujmującej wody opadowe i wody roztopowe z powierzchni dróg oraz torowiska. Dodatkowo częściowo, w szczególności na obszarze strefy pośredniej ochrony ujęcia wód podziemnych, przewiduje się także montaż urządzeń oczyszczających wody.

- Obserwowane obecnie zmiany klimatu mają charakter lokalny i związane są przede wszystkim z wprowadzanymi przez człowieka zanieczyszczeniami do środowiska oraz zmianami ukształtowania i zabudowy terenu. Bezpośrednie emisje gazów cieplarnianych powodowanych przez działania towarzyszące inwestycji – ruch komunikacyjny podczas eksploatacji inwestycji, będą miały charakter lokalny i nie wpłyną na zmiany klimatu. Przedsięwzięcie, zarówno w fazie realizacji jak i eksploatacji nie będzie wpływało na zmiany klimatu w rejonie inwestycji, a także nie zmieniają się warunki klimatu lokalnego i warunki bioklimatyczne w zakresie skutków krótko-, średnio- czy długoterminowych.
- Ponadto, wymiana taboru tramwajowego na nowy, o mniejszej energochłonności, przyczyni się do redukcji zapotrzebowania na energię elektryczną i tym samym zmniejszy pośrednią emisję gazów cieplarnianych (na jeden pociągokilometr) pochodzących z sektora energetycznego. Zgodnie z planowanym kształtowaniem się zużycia energii elektrycznej – trakcyjnej przedstawionej przez MZK w Gorzowie Wlkp. nowy tabor tramwajowy będzie zużywał o 15% mniej energii niż obecny. Spowoduje to spadek zużycia energii o ok. 280 000 kWh, przy istniejącej długości sieci tramwajowej. Kolejny etap polegający na budowie nowego odcinka sieci tramwajowej spowoduje wzrost pociągokilometrów, a co za tym idzie zwiększy się zapotrzebowanie na prąd.
- Reasumując realizacja całości inwestycji spowoduje zwiększenie zapotrzebowania na prąd o ok. 200 000 kWh. Jednocześnie jednak wraz ze wzrostem pociągokilometrów komunikacji tramwajowej zmniejszy się ilość wozokilometrów komunikacji autobusowej, co pozwoli na redukcję emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze spalania paliw.
- Planowane przedsięwzięcie położone jest częściowo na terenie strefy ochrony pośredniej ujęcia „Centralne”, która została ustanowiona rozporządzeniem Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Poznaniu z dnia 19 lutego 2014 r. w sprawie ustanowienia strefy ochronnej komunalnego ujęcia wody w miejscowości Gorzów Wielkopolski, ujęcie „Centralne” (Dz. U. Woj. Lub. z 2014 r. poz. 460, ze zm.). Jak wykazała przeprowadzona ocena oddziaływania na środowisko, w tym analiza raportu, realizacja planowanego przedsięwzięcia oraz zastosowane rozwiązania chroniące środowisko na etapie jego eksploatacji nie naruszają zakazów obowiązujących na terenie strefy ochrony pośredniej. Niemniej jednak w związku z przedstawieniem nazbyt ogólnych informacji dotyczących oceny wpływu odwodnień wykopów budowlanych na terenie ochrony pośredniej ujęcia wody „Centralne”, nałożono obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w sprawie wydania decyzji zezwalającej na realizację przedsięwzięcia.
- Wykorzystanie zasobów naturalnych, czy wystąpienie poważnej awarii przemysłowej nie dotyczą planowanego przedsięwzięcia. Przedsięwzięcie nie jest również wymienione, wśród przedsięwzięć określonych w art. 135 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2016 r. poz. 672, ze zm.), dla których mogą być tworzone obszary ograniczonego użytkowania. Inwestycja nie będzie również oddziaływała w sposób transgraniczny na środowisko.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Gorzowie Wlkp. w opinii sanitarnej z dnia 28.09.2016 r. znak: NZ-771-74/2-14/16 (wpływ 30.09.2016 r.) pozytywnie zaopiniował pod względem wymagań higieny środowiska warunki realizacji planowanego przedsięwzięcia, określając środowiskowe uwarunkowania dla jego realizacji:

- prace budowlane należy prowadzić w porze dnia tak, aby stanowiły jak najmniejszą

uciążliwość akustyczną;

- rodzaj i stan techniczny sprzętu używanego podczas prac budowlanych musi zapewnić ochronę gruntu, wód powierzchniowych i podziemnych przed zanieczyszczeniem oraz ochronę powietrza przed emisją pyłów, gazów oraz hałasu do otoczenia;
- powstające podczas budowy odpady należy gromadzić selektywnie w wydzielonym miejscu lub bezpośrednio po powstaniu wywozić poza teren prac budowlanych - wg rodzajów odpadów scharakteryzowanych w punkcie raportu dotyczącym gospodarowania odpadami;
- z uwagi na fakt, iż część obszaru objętego opracowaniem (odcinek torowiska od skrzyżowania ul. Sikorskiego z ul. Chrobrego, ul. Mieszka I i ul. Kazimierza Wielkiego do pętli tramwajowej znajdującej się przy skrzyżowaniu ul. Kazimierza Wielkiego z ul. Czarnieckiego) znajduje się w strefie pośredniej ujęcia wody „Centralne” (ustanowionej na mocy Rozporządzenia Dyrektora Zarządu Gospodarki Wodnej w Poznaniu z dnia 19 lutego 2014 r. w sprawie ustanowienia strefy ochronnej komunalnego ujęcia wody w miejscowości Gorzów Wielkopolski, ujęcie „Centralne”, przy zagospodarowaniu tego terenu należy uwzględnić warunki wynikające z działu III rozdział 2 ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 469 ze zm.);
- w obszarze inwestycji położonym w strefie pośredniej ochrony wód podziemnych „Centralne” należy zastosować urządzenia oczyszczające wody opadowe i roztopowe;
- pomiędzy terenem zabudowy mieszkalnej przy ul. Okulickiego, a torowiskiem należy zastosować barierę dźwiękochłonną np. w postaci ekranu akustycznego;
- po rozpoczęciu eksploatacji nowych odcinków linii tramwajowej należy wykonać analizę porealizacyjną w zakresie emisji hałasu;
- w trakcie eksploatacji inwestycji pojazdy tramwajowe, torowisko tramwajowe wraz z infrastrukturą towarzyszącą należy utrzymywać w dobrym stanie technicznym tak, aby zapewnić mieszkańcom jak najlepszy klimat akustyczny;
- w praktyce należy stosować się ściśle do wytycznych techniczno-organizacyjnych określonych w raporcie dla w/w przedsięwzięcia na etapie jego realizacji, eksploatacji i likwidacji.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Gorzowie Wlkp. w uzasadnieniu swojego stanowiska scharakteryzował przedmiot przedsięwzięcia i przyjęte rozwiązania jego realizacji wymieniając, iż:

- Planowane przedsięwzięcie realizowane będzie na terenie miasta Gorzowa Wielkopolskiego i obejmuje dwa zadania: budowę oraz przebudowę tras tramwajowych wraz z siecią i podstacjami zasilającymi, modernizację zajezdni oraz zakup nowego taboru tramwajowego. Przebudowa oprócz wymiany torowiska będzie również obejmowała przebudowę lub budowę odwodnienia. Dodatkowo na odcinkach modernizowanych zostanie wykonana modernizacja sieci zasilającej tabor tramwajowy, która obejmie między innymi wymianę okablowania i słupów oraz w poszczególnych miejscach zmianę lokalizacji przyłączenia sieci trakcyjnej z budynków na słupy. Przebudowa tras tramwajowych przewiduje również przebudowę nawierzchni jezdni w miejscach, gdzie tory tramwajowe nie są wydzielone, tj. torowiska tramwajowe jest współdzielone z jezdnią. Planowana w ramach przedsięwzięcia budowa nowych linii tramwajowych będzie prowadzona w drogowym pasie zieleni rozgraniczającym jezdnie. Jedynie na ul. Okulickiego torowisko tramwajowe będzie zlokalizowane po zachodniej stronie jezdni. Krańcówka tramwajowa zlokalizowana będzie za skrzyżowaniem ul. Okulickiego z ul. Szarych Szeregów.
- Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest w granicach terenu ochrony pośredniej istniejącej strefy ochronnej, utworzonej na podstawie Rozporządzenia Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Poznaniu z dnia 19 lutego 2014 r. w sprawie ustanowienia strefy ochronnej komunalnego ujęcia wody w miejscowości Gorzów Wielkopolski, ujęcie „Centralne” (zmienionego rozporządzeniem z dnia 7 czerwca 2016 r.). Jedynym odcinkiem, przewidzianym do modernizacji w ramach wariantu inwestorskiego, znajdującym się w obrębie terenu ochrony pośredniej

ujęcia Centralnego jest odcinek torowiska od skrzyżowania ul. Sikorskiego z ul. Chrobrego, wzdłuż ul. Chrobrego, ul. Mieszka I i ul. Kazimierza Wielkiego do pętli tramwajowej znajdującej się przy skrzyżowaniu ul. Kazimierza Wielkiego z ul. Czarnieckiego.

Inwestor przewiduje budowę nowego torowiska tramwajowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą na odcinku drogi od Ronda Ofiar Katynia, poprzez Al. Ruchu Młodzieży Niezależnej do Ronda Marszałka Józefa Piłsudskiego poprzez ul. Piłsudskiego, ul. Górczyńską (od Ronda Górczyńskiego do Ronda Niepodległości) i ul. Okulickiego za skrzyżowaniem z ul. Szarych Szeregów. Torowisko w tym wariantcie przebiegać będzie w znacznej mierze między jezdniami drogi, co wpłynie na minimalizację uciążliwości związanych z budową, a w trakcie eksploatacji zminimalizuje wpływ linii tramwajowej na klimat akustyczny okolicy. Jedynie na odcinku zlokalizowanym w ul. Okulickiego z powodów terenowych torowisko będzie realizowane po zachodniej stronie jezdni (w pasie drogowym).

Dzięki realizacji inwestycji większa liczba mieszkańców dzielnic północnych Gorzowa Wielkopolskiego zyska dostęp do komunikacji tramwajowej. Przedsięwzięcie umożliwi też połączenie siecią tramwajową północnych (najgęściej zaludnionych) osiedli Gorzowa Wielkopolskiego. Tak rozbudowana sieć będzie stanowiła alternatywę dla komunikacji autobusowej i pozwoli zredukować liczbę autobusów komunikacji miejskiej, co z kolei pozytywnie wpłynie na ilość zanieczyszczeń emitowanych ze środków transportu, jak i na poprawę płynności jazdy. Dodatkowo trasa tramwajowa na większej części swojego przebiegu będzie zlokalizowana w zielonym pasie rozdziału między jezdniami, dzięki czemu w godzinach szczytu nie będzie podatna na „korki”.

Ponieważ modernizowane i nowo budowane torowisko będzie miało różny przebieg (raz będzie wydzielone, raz będzie poprowadzone w jezdni) konieczne jest dostosowanie technologii wykonania torowiska w zależności od jego lokalizacji. Inwestor przyjął do realizacji wariant polegający na mocowaniu szyn do podkładów strunobetonowych, w przypadku torowiska wydzielonego, gdzie podtorze prowadzone jest w specjalnym wykopie, w którym po ułożeniu warstwy izolującej prowadzi się rury odwadniające, następnie nanosi się warstwę piasku, który stanowi warstwę filtracyjną. Na takim podłożu przygotowuje się nawierzchnię torową, której pierwszym etapem jest wysypanie tłucznia jako podsypki. Następnie układa się podkłady, do których mocowane są szyny tramwajowe. Po zamocowaniu szyn następuje zasypanie przestrzeni między podkładami a tłuczniem. W przypadku torowiska współdzielonego z jezdnią, przyjęto wykonanie torowiska na podbudowie betonowej. Przyjęto zastosowanie systemu szyny w otulinie ERS. Torowisko w systemie ERS spełnia nie tylko kryterium trwałości konstrukcji nawierzchni obciążonej zarówno ruchem tramwajowym, jak i ruchem samochodowym oraz wibroizolacyjności, ale również wymagania co do równości i szorstkości nawierzchni stanowiącej jezdnię dla samochodów. Eliminację nierówności jezdni uzyskuje się dzięki betonowej podbudowie wykonywanej na miejscu przebudowy. System szyny w otulinie ERS jest rozwiązaniem polegającym na mocowaniu szyn na konstrukcji bezpodsypkowej, która zastępuje klasyczne systemy przytwierdzania szyn. Prefabrykowana wylewana na mokro płyta żelbetowa lub konstrukcja stalowa z wyodrębnionymi podłużnymi kanałami szynowymi zastępuje tłuczeń, podkłady lub mostownice. Szyny mocowane są w kanałach szynowych masą zalewową na bazie żywicy poliuretanowej, a ciągle podparcie szyny zapewnia przekładka podszynowa umieszczona pod jej stopką. Dzięki wysokiej przyczepności masy zalewowej do betonu i stali zbędne jest bezpośrednie przytwierdzenie szyn do płyty lub konstrukcji stalowej. System szyny w otulinie ERS zapewnia ciągle podparcie szyny, sprężyste przenoszenie obciążeń od pojazdów szynowych, tłumienie drgań oraz hałasu wywołanych ich przejazdem. Jest to technologia trwała, łatwa w montażu i utrzymaniu oraz tania.

Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia, swoją funkcjonalnością oraz przeznaczeniem wpisuje się w ogólny obraz Gorzowa Wielkopolskiego, a także otaczający krajobraz. Wymiana i rozbudowa sieci tramwajowej oraz wymiana taboru tramwajowego, modernizacja zajezdni i budowa nowej infrastruktury towarzyszącej, częściowa wymiana nawierzchni jezdni oraz deptaka spowoduje ożywienie tkanki

miasta, poprawi estetykę otoczenia, a jednocześnie wpłynie pozytywnie na miejskie walory krajobrazowe. Budowa ekranu akustycznego przy ul. Okulickiego wkomponuje się w otaczające zagospodarowanie terenu nie stanowiąc dysonansu krajobrazowego.

Analiza i ocena skutków, jakie mogą wyniknąć dla poszczególnych elementów środowiska z realizacji planowanej inwestycji zawarta w raporcie wykazała, że:

- ✓ w trakcie realizacji przedsięwzięcia wystąpią oddziaływania na środowisko w postaci zajęcia terenu pod inwestycję, emisji gazów, pyłów i hałasu do otoczenie, możliwości incydentalnego zanieczyszczenia gruntu oraz wód gruntowych substancjami ropopochodnymi, przemieszczaniem i składowaniem mas ziemnych, a także wytwarzaniem odpadów. Oddziaływania te będą krótkotrwałe i ustąpią po zakończeniu prac budowlanych. Aby ograniczyć te uciążliwości inwestor przewiduje właściwą organizację prac, zastosowanie w pełni sprawnego sprzętu budowlanego oraz prawidłową gospodarkę odpadami.
- ✓ w fazie eksploatacji przedsięwzięcia mogą wystąpić niekorzystne oddziaływania w postaci emisji hałasu, pyłów do atmosfery oraz odprowadzanych wód opadowych i roztopowych (wycieki paliw, olejów i innych płynów z pojazdów, konserwacja szyn tramwajowych, awarie i kolizje pojazdów, stosowanie chlorków w środkach zimowego utrzymania dróg oraz środki używane do konserwacji torowisk).

W podsumowaniu Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Gorzowie Wielkopolskim stwierdził, iż wziął pod uwagę informacje zawarte w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, a w szczególności wyniki przedstawionych analiz w zakresie rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń oraz hałasu, z których wynika, że standardy jakości środowiska określone w obowiązujących przepisach prawa zostaną zachowane. W związku z powyższym uznał, że realizacja i eksploatacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie powinna mieć znaczącego wpływu na zdrowie i życie ludzi oraz poszczególne elementy środowiska, przy uwzględnieniu wytycznych określonych w raporcie oraz uwarunkowań określonych w sentencji wydanej opinii. Organ nie uwzględnił jednak warunków realizacji przedsięwzięcia określonych przez Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Gorzowie Wielkopolskim dotyczących budowy ekranu akustycznego pomiędzy terenem zabudowy mieszkaniowej przy ul. Okulickiego a planowanym torowiskiem, gdyż przedstawione w raporcie analizy rozprzestrzeniania się hałasu powodowanego eksploatacją planowanego przedsięwzięcia wykonane w oparciu o zalecaną metodykę obliczeniową nie wykazały przekroczeń w zakresie hałasu tramwajowego. Niewielkie przekroczenia może powodować hałas drogowy, mający przeważający udział w oddziaływaniach skumulowanych. Ze względu na niewielką skalę tych przekroczeń nie uznano za zasadne stwierdzenie konieczności budowy ekranów na tym etapie. Jednakże dla weryfikacji wyników modelowania oddziaływania akustycznego nałożono na podstawie art. 82 ust. 1 pkt 5 ustawy o oś na wnioskodawcę obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie emisji hałasu. Analiza porealizacyjna pozwoli na skonfrontowanie, na podstawie wyników przeprowadzonych pomiarów emisji hałasu, wielkości prognozowanych oddziaływań na tereny chronione akustycznie, przedstawionych w raporcie oraz w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z oddziaływaniami, które wystąpią w rzeczywistości po realizacji przedsięwzięcia i wskaże na konieczność lub brak zastosowania środków minimalizujących w postaci np. budowy ekranów. Pozostałe warunki zostały uwzględnione w sentencji niniejszej decyzji.

Na podstawie analizy całości zebranego w niniejszej sprawie materiału dowodowego na okoliczność rodzaju i zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko, w tym zdrowie ludzi oraz obszary Natura 2000, jak też na cele środowiskowe zawarte w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry, organ dokonał następujących ustaleń:

1. Przedmiotem przedsięwzięcia objętego wnioskiem są zadania obejmujące:
 - „System zrównoważonego transportu miejskiego w Gorzowie Wlkp.” w ramach którego planuje się budowę oraz przebudowę tras tramwajowych wraz z siecią

- i podstacjami zasilającymi oraz budowę punktu przesiadkowego, w okolicy dworca PKP i PKS;
- „System zrównoważonego transportu miejskiego w Gorzowie Wlkp. – tabor tramwajowy i infrastruktura techniczna” w ramach którego planuje się modernizację zajezdni i zakup nowych wagonów tramwajowych.
2. Całość zadania realizowana będzie w obszarze miasta Gorzowa Wielkopolskiego w jego zachodniej, centralnej i północno-wschodniej części i obejmuje:
- przebudowę sieci tramwajowej od zajezdni przy skrzyżowaniu ul. Dobrej z Kostrzyńską, wzdłuż ul. Kostrzyńskiej, Al. 11 Listopada, ul. Sikorskiego wraz z częścią ul. Dworcowej do pętli przy dworcu PKP, wzdłuż ul. Warszawskiej, ul. Podmiejskiej, ul. Pomorskiej i ul. Walczaka przez Rondo Gdańskie, aż do pętli tramwajowej przy skrzyżowaniu ul. Walczaka z ul. Szarych Szeregów, a także od skrzyżowania ul. Sikorskiego z ul. Chrobrego, wzdłuż ul. Chrobrego, ul. Mieszka I, ul. Kazimierza Wielkiego, aż do pętli tramwajowej zlokalizowanej przy skrzyżowaniu ul. Kazimierza Wielkiego z ul. Czarnieckiego;
 - rozbudowę sieci tramwajowej wraz z infrastrukturą towarzyszącą, w drogowym pasie zieleni rozgraniczającym jezdnie na odcinku od Ronda Ofiar Katynia poprzez Al. Ruchu Młodzieży Niezależnej, do Ronda Piłsudskiego, dalej ul. Piłsudskiego do Ronda Górczyńskiego, ul. Górczyńską do Ronda Niepodległości i w zachodniej stronie jezdni, w pasie drogowym ul. Okulickiego, z zakończeniem krańcówką tramwajową za skrzyżowaniem z ul. Szarych Szeregów;
 - modernizację zajezdni tramwajowej zlokalizowanej przy skrzyżowaniu ul. Kostrzyńskiej z ul. Dobrą;
 - budowę punktu przesiadkowego w okolicy dworca PKP i PKS przy ul. Dworcowej,
 - przebudowę podstacji zasilających, zlokalizowanych w rejonie dworca PKP przy ul. Składowej, przy ul. Kostrzyńskiej na terenie zajezdni tramwajowej oraz przy skrzyżowaniu ul. Czereśniowej i ul. 9 Maja.
3. Wyłączeniu z zakresu przedmiotowego przedsięwzięcia podlega odcinek sieci tramwajowej wzdłuż ul. Kostrzyńskiej, od skrzyżowania z ul. Dobrą do skrzyżowania z ul. Plac Słoneczny, odcinek wzdłuż ul. Warszawskiej od ul. Herberta do ul. Dziewięciu Muz oraz odcinek wzdłuż ul. Walczaka od skrzyżowania z ul. Górczyńską do pętli przy skrzyżowaniu z ul. Szarych Szeregów.
4. Zakres prac objętych przedsięwzięciem to:
- a) budowa nowych torowisk tramwajowych – wykonanych na podkładach betonowych przysypanych tłuczniem;
 - b) budowa sieci energetycznej zasilającej nowe odcinki tras tramwajowych;
 - c) modernizacja torowiska tramwajowego - wykonanego na podkładach betonowych przysypanych tłuczniem na odcinkach wydzielonych z drogi lub wykonanego na podkładach z płyt żelbetowych (z wyodrębnionymi kanałami szynowymi z ciągłym zamkiem gumowo-betonowym), tłumiących hałas i wibracje, na odcinkach torowiska współdzielonego z jezdnią;
 - d) modernizacja i wykonanie przystanków tramwajowych wyposażonych w instalację systemu monitoringu wizyjnego i systemu informacji pasażerskiej, wiaty, oświetlenia peronów, wygradzenia chroniące pasażerów, biletomaty, stojaki rowerowe, instalację elektroenergetyczną lub ogniwa fotowoltaiczne do zasilania zainstalowanych systemów i urządzeń;
 - e) modernizacja i wykonanie peronów przystankowych o szerokości użytkowej min. 3,5 m, długości użytkowej min 30 m (do 60 m), wysokości 2,2 m, o nawierzchni z płyt betonowych z pasem technicznym z kostki brukowej, wyposażonych w wiaty przystankowe, wygradzenia, ławki, skrzynie na piasek, stojaki rowerowe, system informacji pasażerskiej oraz monitoring zasilany z sieci elektroenergetycznej lub z odnawialnych źródeł energii;
 - f) modernizacja sieci zasilającej tabor tramwajowy – wymiana okablowania i słupów oraz częściowa zmiana lokalizacji przypięcia sieci trakcyjnej np. z budynków na słupy;

- g) przebudowa oraz budowa odwodnienia, infrastruktury podziemnej i nadziemnej, oświetlenia;
 - h) wymiana nawierzchni jezdni na odcinkach gdzie torowisko jest współdzielone z jezdnią tj.: ul. Sikorskiego od skrzyżowania z ul. Jancarza, skrzyżowania ul. Sikorskiego i ul. Dworcowej, ul. Dworcowej od pętli do ul. Sikorskiego, skrzyżowania ul. Sikorskiego i ul. Chrobrego, skrzyżowania ul. Chrobrego i ul. Jagielly, ul. Mieszka I, skrzyżowania ul. Mieszka I z ul. Roosevelta i ul. Kazimierza Wielkiego, fragmentu ul. Kazimierza Wielkiego przy przystanku „Kilińskiego”, ul. Warszawskiej, ul. Podmiejskiej do Ronda Solidarności, Ronda Ofiar Katynia, przy przejazdach przez torowisko w ul. Walczaka;
 - i) przebudowa deptaka na odcinku ul. Chrobrego od skrzyżowania z ul. Wybickiego i ul. Jagielly do ul. Mieszka I, gdzie torowisko współdzielone jest z deptakiem;
 - j) modernizacja zajezdni obejmująca: termomodernizację istniejącej hali tramwajowej wraz z przebudową stropu i ścian wewnętrznych, rozbudowę istniejącej hali tramwajowej, budowę myjni do mycia ciśnieniowego części i podzespołów tramwajowych; budowę myjni do mycia podzespołów tramwajowych wielkogabarytowych; budowę myjni mechanicznej do mycia tramwajów; likwidację istniejącej myjki; budowę instalacji do zapiaszczenia, budowę pomostu do przeglądów i napraw aparatury na dachach tramwajów, likwidację istniejących lokalnych pomostów przeglądowych, budowę urządzenia dźwigowego do przenoszenia aparatury i urządzeń montowanych/demontowanych na dachach wagonów, likwidację istniejącego urządzenia dźwigowego;
 - k) przebudowa torowiska na terenie zajezdni;
 - l) wdrożenie systemu informacji pasażerskiej, w tym dynamicznej informacji na przystankach i w pojazdach, w internecie i w urządzeniach mobilnych;
 - m) zakup 14 nowych wagonów tramwajowych, niskopodłogowych, dwu lub trzymodułowych, dwukierunkowych;
 - n) przebudowa podstacji zasilających trasy tramwajowe, która obejmować może remont budynków, wymianę zespołów prostownikowych, rozdzielnic prądu stałego, prądu przemiennego, wyprowadzenie linii kablowych do zasilania trakcji i linii kablowych powrotnych, przystosowanie układu zdalnego sterowania;
 - o) usunięcie drzew i krzewów kolidujących z inwestycją.
5. Przedsięwzięcie realizowane będzie w obszarze miejskim, na terenie całkowicie przekształconym, w znacznej części o zwartej zabudowie. Tereny występujące w otoczeniu to typowa zabudowa miejska o różnych funkcjach, np.: tereny zabudowy mieszkaniowej, tereny usług publicznych, komercyjnych i handlu wielkopowierzchniowego, tereny obiektów edukacyjnych, rekreacyjnych i zieleni miejskiej. Lokalizacja planowanego przedsięwzięcia jest zgodna z ustaleniami obowiązujących na tym terenie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.
 6. Liniowy charakter przedsięwzięcia powoduje jego duży zasięg, od części zachodniej miasta poprzez centrum, w kierunku północnym i północno-wschodnim. Planowana łączna długość budowanych i modernizowanych tras tramwajowych całości zadania wynosić będzie ok. 16,19 km, w tym długość nowej sieci tramwajowej to ok. 3,32 km, natomiast przedmiotowym wnioskiem objęto ok. 10,5 km tras modernizowanych i 3,32 km tras budowanych.
 7. Przedsięwzięcie realizowane będzie etapowo. Pierwszy etap przewiduje modernizację ok. 7,1 km torowiska w złym stanie technicznym i budowę nowych odcinków o długości ok. 3,32 km, dalsze etapy to modernizacja pozostałych odcinków sieci tramwajowej w mieście.
 8. Stan techniczny istniejącej obecnie w granicach miasta sieci tramwajowej i jej infrastruktury towarzyszącej (przystanki tramwajowe, tablice informacyjne, ogrodzenia, oświetlenie, chodniki przy przystankach) jest zły. Torowiska są w znacznej części zniszczone, zdeformowane bez właściwego odwodnienia, podobnie jak przylegające do nich fragmenty dróg. Stan techniczny samych tramwajów również jest niezadowalający. Wiek taboru tramwajowego, eksploatowanego na terenie miasta, powoduje dużą awaryjność pojazdów. Sieć trakcyjna jest w złym stanie technicznym

i kwalifikuje się do naprawy. Stan ten ma niekorzystny wpływ na klimat akustyczny w obszarze lokalizacji przedsięwzięcia, na ograniczoną sprawność tego środka komunikacji, co obniża jego atrakcyjność w zestawieniu z komunikacją indywidualną, która jest źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza. Obecny zły stan techniczny infrastruktury tramwajowej i nawierzchni drogowej w jej otoczeniu negatywnie oddziałuje na stan środowiska w rejonie przedsięwzięcia.

9. W raporcie dokonano analizy trzech wariantów lokalizacyjnych realizacji przedsięwzięcia. Wariant I (wybrany do realizacji przez inwestora) przewiduje budowę nowego torowiska wraz z infrastrukturą towarzyszącą na odcinku drogi od Ronda Ofiar Katynia, poprzez Al. Ruchu Młodzieży Niezależnej do Ronda Marszałka Józefa Piłsudskiego, poprzez ul. Piłsudskiego, ul. Górczyńską (od Ronda Górczyńskiego do Ronda Niepodległości) i ul. Okulickiego do skrzyżowania z ul. Szarych Szeregów. Wariant II przewiduje budowę nowego torowiska tramwajowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą na odcinku od Ronda Ofiar Katynia, poprzez Al. Ruchu Młodzieży Niezależnej do Ronda Marszałka Józefa Piłsudskiego, następnie poprzez ul. Piłsudskiego, ul. Górczyńską do istniejącej trasy tramwajowej w ul. Walczaka. Wariant III przewiduje likwidację trasy tramwajowej do Osiedla Piaski i zastąpienia komunikacji tramwajowej ekologicznymi, elektrycznymi autobusami. Warianty technologiczne realizacji inwestycji związane były z metodami wykonania torowiska. W pierwszym wariantcie technologicznym rozpatrywano wykonanie torowiska na podbudowie żelbetonowej, w drugim zaś na podkładach betonowych przysypanych tłuczniem. Inwestor przyjął do realizacji wariant mieszany, polegający na mocowaniu szyn do podkładów strunobetonowych zasypanych tłuczniem, ułożonych w wykopie z warstwą izolacyjną i rurami odwadniającymi, warstwą filtracyjną, w przypadku torowiska wydzielonego, natomiast w przypadku torowiska współdzielonego z drogą, przyjęto wykonanie torowiska na podbudowie betonowej, z zastosowaniem systemu szyny w otulinie ERS, które spełnia nie tylko kryterium trwałości konstrukcji nawierzchni obciążonej zarówno ruchem tramwajowym jak i ruchem samochodowym oraz wibroizolacyjności, ale również wymagania co do równości i szorstkości nawierzchni stanowiącej jezdnię dla samochodów. Analiza porównawcza wariantów realizacji przedsięwzięcia dokonana metodą wskaźnikową w odniesieniu do poszczególnych elementów środowiska z uwzględnieniem nowopowstających oddziaływań jak również redukcję oddziaływań aktualnych wykazała, że najkorzystniejszym dla środowiska jest wariant inwestorski. W związku z jego realizacją wystąpi największe prawdopodobieństwo redukcji źródeł zanieczyszczeń ze spalania paliw w pojazdach i poprawa płynności ruchu w mieście.
10. Teren realizacji przedsięwzięcia położony jest poza obszarami wybrzeży, nie stanowi obszaru przylegającego do jezior, obszaru górskiego, leśnego ani ochrony uzdrowiskowej.
11. Trasa modernizacji i budowy sieci tramwajowej przebiega poza obszarowymi formami ochrony przyrody, wymagającymi specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt oraz ich siedlisk, w tym obszarami sieci Natura 2000. Najbliżej położone od planowanego przedsięwzięcia obszary Natura 2000 to: Obszar o Znaczeniu Wspólnotowym (OZW) — PLHO80058 „Murawy Gorzowskie” zlokalizowany w odległości ok. 400 m, położony po stronie północno-zachodniej oraz obszar o znaczeniu Wspólnotowym Natura 2000 PLH 080006 „Ujście Noteci” i obszar specjalnej ochrony ptaków PLB080002 „Dolina Dolnej Noteci” zlokalizowane w odległości ok. 150 m, rozciągające się po stronie południowo - wschodniej. Pozostałymi obszarami chronionymi położonymi najbliżej planowanego przedsięwzięcia są: Obszar Chronionego Krajobrazu „4 - Dolina Warty i Dolnej Noteci” (odległość ok. 150 m) i rezerwat przyrody Gorzowskie Murawy (odległość ok. 400 m). W rejonie przedsięwzięcia na obecnym etapie sprawy, nie wykazano obecności siedlisk lub gatunków, które współtworzyłyby taki rodzaj układów ekologicznych z chronionymi siedliskami i gatunkami najbliższych form ochrony przyrody, których przekształcenie mogłoby przyczynić się do zmiany kluczowych procesów, struktur, powiązań i relacji ekosystemów tych obszarów, zagrażając ich celom ochrony.
12. Na trasie przebiegu planowanych prac modernizacyjnych i budowy nowego odcinka torowiska układy ekosystemowe i zasoby przyrody związane są z przewadze z pasami

zieleni, rozdzielającymi poszczególne trakty komunikacyjne: jezdnię, chodnik, torowisko oraz sąsiedztwo parków i parkingów. Przeważa zieleń niska, tj. koszone trawniki, a występują pojedynczo lub w skupieniach i szpalerach krzewy ozdobne i drzewa. Trasa modernizacji i budowy będzie przebiegała w obszarze antropogenicznie przekształconym, w sąsiedztwie zwartej zabudowy, w którym różnorodność biotyczna i funkcjonowanie ekosystemów najbliższego sąsiedztwa zostały ograniczone do zbiorowisk siedlisk synantropijnych, głównie ruderalnych. Przeważająca większość przebiegu tras przedsięwzięcia będzie realizowana w sąsiedztwie zabudowy, a jedyne większe skupiska parkowe sąsiedztwa istniejących dróg dla linii tramwajowych to: Park im. Mikołaja Kopernika, Park Górczyński, Park Wiosny Ludów. W sąsiedztwie inwestycji występują też pomniki przyrody. Oddziaływanie na przyrodę będzie się wiązało z wykonaniem niezbędnej do realizacji wycinki lub przesadzeniem drzew i krzewów kolidujących z zakresem prac. Przewidywane jest jednak wykonanie nasadzeń zastępczych, w ilości zgodnej z ilością wyciętych drzew i krzewów, wzdłuż powstających torowisk, co pozwoli na rekompensatę strat. Ponadto wykonanie usunięcia drzew i krzewów poza sezonem wegetacyjnym i okresem lęgowym ptaków oraz zabezpieczenie drzew i krzewów zlokalizowanych w pobliżu prowadzonych prac, a nieprzeznaczonych do wycinki oraz zabezpieczenie placu budowy przed przypadkowym pochwytywaniem zwierząt w wykopach, zgodnie z warunkami określonymi w sentencji decyzji zminimalizuje straty zieleni miejskiej i zwierząt oraz stwarza szansę większej akceptacji społecznej.

13. Część linii tramwajowych i dróg objętych przedsięwzięciem (tras istniejących) przebiega w obszarze zasilania miejskiego ujęcia wody „Centralne”, jednego z trzech ujęć, będących źródłem zbiorowego zaopatrzenia w wodę miasta Gorzowa Wielkopolskiego. Większość czynnych studni tego ujęcia znajduje się przy ul. Błotnej i ul. Roosevelta. Ujęcie „Centralne” ujmuje poziom wodonośny występujący w utworach czwartorzędowych, o swobodnym zwierciadle wód. Warstwę wodonośną tworzą osady wodnolodowcowe – piaski o różnej granulacji i żwiry. W rejonie ujęcia „Centralne” warstwa ta nie posiada ciągłego nadkładu osadów słaboprzepuszczalnych, mogących tworzyć ekran chroniący przed przenikaniem zanieczyszczeń do wód. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Poznaniu wydał rozporządzenie w sprawie ustanowienia strefy ochronnej komunalnego ujęcia wody w miejscowości Gorzów Wielkopolski, ujęcie „Centralne”, ogłoszone w Dzienniku Urzędowym Województwa Lubuskiego w dniu 19 lutym 2014 r. (Dz. Urz. Woj. Lubuskiego z 2014 r., poz. 460), zmienione rozporządzeniem z dnia 7 czerwca 2016 r. (Dz. Urz. Woj. Lubuskiego z 2016 r., poz. 1215). W strefie tej, której celem jest zahamowanie procesów zanieczyszczenia ujmowanych wód podziemnych, wprowadzono szereg zakazów, ograniczeń i nakazów, m.in.

a) zakaz:

- wprowadzania ścieków do wód lub do ziemi, z wyjątkiem wód opadowych i roztopowych, o których mowa w art. 9 pkt 14 lit c ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne, spełniających warunki lub wymogi zgodnie z obowiązującymi przepisami;
- lokalizowania inwestycji potencjalnie znacząco oddziałujących na środowisko, chyba że wykonany raport oddziaływania na środowisko nie wykazał negatywnego wpływu na jakość i ilość wód podziemnych;

b) nakaz stosowania szczelnych systemów ujmowania wód opadowych i roztopowych wraz z urządzeniami oczyszczającymi przy wykonywaniu oraz modernizacji i przebudowie dróg znajdujących się na terenie ochrony pośredniej ujęcia;

c) ograniczenie na terenie ochrony pośredniej wykonywania odwodnień górniczych, odwodnień obiektów budowlanych lub odwodnień wykopów budowlanych, z wyłączeniem tych, dla których wykonana zgodnie z przepisami odrębnymi dokumentacja hydrogeologiczna wykaże brak negatywnego oddziaływania na ujęcie wód podziemnych.

W ramach realizacji przedsięwzięcia przewiduje się wykonanie przebudowy i budowy odwodnienia torowiska i nawierzchni dróg, z montażem urządzeń podczyszczających

na obszarze terenu strefy ochrony pośredniej i odprowadzaniem do istniejącej sieci kanalizacji deszczowej wprowadzającej ścieki do odbiorników: rowów melioracyjnych, Stawu Błotnego, rzeki Kłodawki, rzeki Warty. Nie będą wykonywane odrębne wyloty odprowadzania wód opadowych i roztopowych do wód lub do ziemi z terenu objętego przedsięwzięciem. Przewidywane jest w ramach realizacji przedsięwzięcia wykonywanie wykopów nie głębszych niż 2-3 m i wystąpienie w związku z tym konieczności prowadzenie ich odwodnienia, stąd jako rozwiązanie minimalizujące negatywny wpływ tych prac na pracę ujęcia wody „Centralne” założono prowadzenie odwodnień za pomocą pomp membranowych, z wykluczeniem igłofiltrów, czy studni drenażowych.

14. Obszar przedsięwzięcia w znacznej części położony jest w zlewni rzeki Warty, która przepływa po południowej stronie analizowanego terenu w odległości ok. 200 m i zgodnie z Planem gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry stanowi Jednolitą Część Wód Powierzchniowych o nazwie Warta od Noteci do ujścia, o europejskim kodzie JCWP PLRW6000211899 oraz w części w zlewni rzeki Kłodawki, o europejskim kodzie JCWP PLRW60001718929, położonych w regionie wodnym Warty, w ekoregionie Równiny Centralne. Zgodnie z ww. Planem, celem środowiskowym dla rzeki Warty i dla rzeki Kłodawki jest osiągnięcie co najmniej dobrego potencjału ekologicznego i co najmniej dobrego stanu chemicznego. Ponadto jest to teren Jednolitych Części Wód Podziemnych o nazwie JCWPd 26 i europejskim kodzie JCWPd PLGW650026 oraz o nazwie JCWPd 35 i europejskim kodzie JCWPd PLGW650035 (w obrębie JCWPd 33 zgodnie z aktualizacją Planu, która przyjęta została rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18.10.2016 r., w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry, ogłoszonym w Dz.U. z 6 grudnia 2016 r., poz. 1967, które wchodzi w życie 14 dni od dnia ogłoszenia) w regionie wodnym Warty, w ekoregionie Równiny Centralne. Zgodnie z Planem dla ww. JCWPd celem środowiskowym jest:

- zapobieganie dopływowi lub ograniczenia dopływu zanieczyszczeń do wód podziemnych,
- zapobieganie pogarszaniu się stanu wszystkich części wód podziemnych oraz poprawa ich stanu,
- zapewnienie równowagi pomiędzy poborem, a zasilaniem wód podziemnych,
- wdrożenie działań niezbędnych dla odwrócenia znaczącego i utrzymującego się rosnącego trendu stężenia każdego zanieczyszczenia powstałego w skutek działalności człowieka,
- osiągnięcie co najmniej wartości progowych, określonych dla klasy III jakości wód podziemnych,
- wg aktualizacji Planu osiągnięcie dobrego stanu chemicznego, utrzymanie dobrego stanu ilościowego i niepogorszenie jakości wód do spożycia.

Biorąc pod uwagę charakter przedsięwzięcia obejmującego modernizację i budowę linii tramwajowych z przebudową dróg, nie związanego bezpośrednio z gospodarką wodno-ściekową oraz zaplanowane na etapie realizacji działania minimalizujące (zaizolowanie nawierzchni zaplecza budowy, wyposażenie w sorbenty, tankowanie pojazdów poza terenem inwestycji, założenie prowadzenia odwodnień wykopów do poziomów nie powodujących zagrożenia wpływu na zasoby ujęcia wód podziemnych „Centralne”, za pomocą pomp membranowych), jak też zastosowanie szczelnego systemu odprowadzania wód deszczowych do miejskiej kanalizacji deszczowej, wyposażenie w urządzenia do podczyszczania wód opadowych odprowadzanych z terenu przedsięwzięcia w obszarze strefy ochrony pośredniej ujęcia wody „Centralne”, wykluczono ryzyko negatywnego wpływu na możliwości osiągnięcia celów środowiskowych określonych dla jednolitych części wód powierzchniowych i podziemnych.

15. Obszar realizacji planowanego przedsięwzięcia znajduje się częściowo w strefach ścisłej i pośredniej ochrony konserwatorskiej, archeologicznej i krajobrazowej. W granicach przedmiotowej inwestycji występują zabytki wpisane do rejestru zabytków, tj.: układ urbanistyczny tzw. Nowego Miasta, aleja lipowa wzdłuż ul. Walczaka, park szpitalny oraz zespół architektoniczny szpitala psychiatrycznego przy ul. Walczaka oraz ujęte

w gminnej ewidencji zabytków: układ urbanistyczny Starego Miasta, cmentarz dla Przedmieścia Młyńskiego obecnie Park „Wolności”, cmentarz ewangelicki obecnie Park Miejski im. Mikołaja Kopernika, Park Miejski im. Wiosny Ludów, cmentarz ewangelicki (ob. nieczynny) przy ul. Kostrzyńskiej, cmentarz ewangelicki (ob. nieczynny) przy ul. Dobrej. W rejonie przedsięwzięcia i jego bezpośrednim sąsiedztwie znajduje się 16 stanowisk archeologicznych. Oddziaływanie na obiekty objęte ochroną zlokalizowane wzdłuż tras linii tramwajowych będzie wynikało głównie z emisji zanieczyszczeń pyłowych i drgań na etapie realizacji przedsięwzięcia. Nie przewiduje się jednak bezpośredniej ingerencji w zabytkową zabudowę terenów miejskich. Zakładane jest dążenie do zachowania drzew zabytkowej alei lipowej na obszarze przedsięwzięcia objętego wnioskiem. Ponadto podjęte zostaną działania zabezpieczające te drzewa przed uszkodzeniem, m.in. poprzez osłonięcie pni drzew osłonami przypniowymi, wprowadzenie zakazu składowania wokół drzewa w obszarze szerokości rzutu korony mas ziemnych, materiałów budowlanych i ciężkiego sprzętu, wykonywanie prac ziemnych w obrębie bryły korzeniowej wyłącznie ręcznie oraz przy zastosowaniu metody bezwykopowej, zabezpieczenie odkrytych korzeni przed wysychaniem, przemarzaniem, oraz uszkodzeniami mechanicznymi. Realizacja przedsięwzięcia przyczyni się do obniżenia poziomu drgań występujących podczas eksploatacji linii tramwajowych i dróg, a co za tym idzie zminimalizuje negatywny wpływ tych oddziaływań na budynki zabytkowe zlokalizowane w rejonie przedsięwzięcia.

16. W związku z realizacją przedsięwzięcia:

- a) wykorzystywane będą m.in.
 - nawierzchnia bitumiczna,
 - kruszywo, tłuczeń kamienny, podbudowy betonowe, płyty żelbetowe, kostka brukowa, rury odwodnieniowe, humus, cement,
 - paliwo na potrzeby pojazdów, maszyn i innego sprzętu,
 - energia do zasilania oświetlenia drogowego, na potrzeby zaplecza budowy technicznej;
- b) wytwarzane będą odpady:
 - niebezpieczne typu:
 - ✓ sorbenty, materiały filtracyjne (w tym filtry olejowe nieujęte w innych grupach), tkaniny do wycierania i ubrania ochronne zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi,
 - ✓ odpady metali zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi, kable zawierające ropę naftową, smołę i inne substancje niebezpieczne - powstające przy pracach rozbiórkowych oraz przebudowie infrastruktury technicznej,
 - ✓ odpady metali zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi,
 - ✓ mieszanki bitumiczne zawierające smołę, powstające w wyniku prowadzonych prac ziemnych związanych z przebudową infrastruktury technicznej,
 - ✓ odpady farb i lakierów zawierających rozpuszczalniki organiczne lub inne substancje niebezpieczne;
 - inne niż niebezpieczne typu:
 - ✓ odpady wyciętych drzew i krzewów,
 - ✓ odpady betonu oraz gruz betonowy, ceglany, odpady asfaltu, żelaza i stali, mieszaniny metali, kabli, materiałów izolacyjnych, urobku z pogłębienia, które powstawać będą w wyniku prowadzenia prac ziemnych, rozbiórkowych oraz związane będą z przebudową infrastruktury technicznej,
 - ✓ opakowania materiałów użytych do budowy, z papieru i tektury, z tworzyw sztucznych, z drewna,
 - ✓ odpady spawalnicze,
 - ✓ odpady komunalne powstające na placu budowy.

Wytwarzane odpady gromadzone będą w specjalnie na ten cel przeznaczonych kontenerach i zbiornikach. Następnie wszystkie odpady przekazywane będą do odzysku lub unieszkodliwiania podmiotom posiadającym zezwolenie na prowadzenie tego rodzaju działalności;

- c) powstawać będą ścieki bytowe, które gromadzone będą w zbiornikach bezodpływowych i okresowo wywożone do oczyszczalni ścieków;
- d) występować będzie emisja niezorganizowana zanieczyszczeń do powietrza, o charakterze przemijającym, powodowana:
 - spalaniem paliw przez pojazdy dowożące materiały budowlane oraz pracujące maszyny i urządzenia, zmianą organizacji ruchu - tlenki azotu, tlenki siarki, tlenek węgla, pył,
 - transportem materiałów budowlanych, pracami związanymi z likwidacją obecnej konstrukcji drogi, przechowywaniem kruszywa, przemieszczaniem mas ziemnych - emisja pyłu.

Przewidziane działania związane z przewożeniem materiałów sypkich pojazdami zabezpieczonymi plandeką, zabezpieczeniem materiałów sypkich przechowywanych na terenie przed wtórnym pyleniem, zraszaniem wodą placu budowy, ograniczeniem pracy silników spalinowych maszyn i pojazdów na biegu jałowym, ograniczą w znacznym stopniu skalę tych emisji;

- e) emitowany będzie hałas powodowany pracą maszyn i urządzeń budowlanych oraz pojazdów dowożących materiały na plac budowy. W rejonie realizacji przedsięwzięcia występują tereny chronione akustycznie. Biorąc jednak pod uwagę, iż roboty budowlane ograniczane będą do godzin 7⁰⁰ - 20⁰⁰, będą prowadzone w sposób eliminujący gromadzenie pracujących maszyn budowlanych w jednym miejscu, eliminowanie pracy maszyn i urządzeń na biegu jałowym oraz fakt liniowego charakteru przedsięwzięcia, co wiąże się z przemieszczaniem lokalizacji prowadzenia robót, czyli okresowym oddziaływaniem na dany teren, można przypuszczać, że skala emitowanego hałasu na etapie realizacji nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na tereny sąsiednie;
- f) prowadzone prace mogą stanowić zagrożenie uszkodzenia drzew i krzewów zlokalizowanych w sąsiedztwie placu budowy, dlatego konieczne będzie ich zabezpieczenie na czas realizacji przed uszkodzeniem poprzez m.in. osłonięcie pni drzew osłonami przypniowymi, wykonanie osłon z desek wokół krzewów, wprowadzenie zakazu składowania wokół drzewa w obszarze szerokości rzutu korony mas ziemnych, materiałów budowlanych i ciężkiego sprzętu, wykonywanie prac ziemnych w obrębie bryły korzeniowej wyłącznie ręcznie oraz przy zastosowaniu metody bezwykopowej, zabezpieczenie odkrytych korzeni przed wysychaniem, przemarzaniem, oraz uszkodzeniami mechanicznymi;
- g) może wystąpić incydentalne zanieczyszczenie środowiska gruntowo-wodnego powodowane wyciekami substancji ropopochodnych z pojazdów, maszyn czy urządzeń, wykopami budowlanymi pod infrastrukturę drogową i torowisko, składowaniem mas ziemnych i materiałów budowlanych, czasowym odwodnieniem wykopów; dla zabezpieczenia tego elementu środowiska przewidziano zastosowanie wyłącznie sprawnego sprzętu do realizacji prac budowlanych, zaizolowanie nawierzchni zaplecza budowy, zabezpieczenie odpowiedniej ilości sorbentu na wypadek niekontrolowanych wycieków, prowadzenie odwodnień za pomocą pomp membranowych, z wykluczeniem igłofiltrów, czy studni drenażowych;
- h) wystąpią nieznaczne przekształcenia rzeźby terenu, gdyż prace koncentrować się będą głównie wzdłuż istniejącego przebiegu drogi. Oddziaływanie na powierzchnię ziemi i głębę będzie lokalne, w skali większego obszaru ubytki i zniekształcenia środowiska glebowego spowodowane realizacją przedsięwzięcia nie będą stanowiły istotnych przeszkód w jego prawidłowym funkcjonowaniu.

17. Potencjalne oddziaływanie przedsięwzięcia na etapie eksploatacji może być związane z:

- a) możliwością zanieczyszczenia powierzchni torowisk i ulic z wbudowanym torowiskiem w wyniku wycieków paliw, olejów i innych płynów z pojazdów, produktami ścierania opon i nawierzchni, środkami stosowanymi do zimowego utrzymania dróg i konserwacji szyn tramwajowych, które w wyniku opadów przenikać będą do gruntu i wód powierzchniowych. Ujęcie wód opadowych i roztopowych systemem modernizowanej lub nowobudowanej kanalizacji odwadniającej powierzchnie dróg i torowisk, z podczyszczaniem odprowadzanych ścieków do miejskiej kanalizacji

- deszczowej, a następnie do odbiorników (Kłodawka, Warta, Staw Błotny, rowy melioracyjne) przyczyni się do zabezpieczenia środowiska gruntowo - wodnego przed zanieczyszczeniem w obszarze realizacji przedsięwzięcia;
- b) odprowadzaniem ścieków z myjni wagonów tramwajowych do miejskiej kanalizacji sanitarnej;
- c) wytwarzaniem odpadów związanych z obsługą ruchu komunikacyjnego, utrzymaniem drogi w odpowiednim stanie technicznym oraz z dokonywanymi przeglądami, naprawami i konserwacjami pojazdów tj. m.in.:
- niebezpiecznych typu:
 - ✓ odpady farb i lakierów zawierających rozpuszczalniki organiczne lub inne substancje niebezpieczne,
 - ✓ odpady poszlifierskie zawierające substancje niebezpieczne,
 - ✓ syntetyczne oleje hydrauliczne,
 - ✓ mineralne oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe niezawierające związków chlorowcoorganicznych,
 - ✓ syntetyczne oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe,
 - ✓ odpady z czyszczenia piaskowników, separatorów substancji ropopochodnych i studzienek kanalizacyjnych,
 - ✓ rozpuszczalniki i mieszaniny rozpuszczalników,
 - ✓ zużyte urządzenia zawierające niebezpieczne elementy powstające w wyniku konserwacji sieci technicznych,
 - ✓ sorbenty i materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania i ubrania ochronne zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi,
 - ✓ filtry olejowe, okładziny hamulcowe, płyny hamulcowe,
 - ✓ baterie i akumulatory;
 - innych niż niebezpieczne typu:
 - ✓ opakowania z papieru, tektury, tworzyw sztucznych, metali,
 - ✓ odpady organiczne z utrzymania zieleni poboczy oraz zebrane gałęzie i liście z drzew przydrożnych,
 - ✓ odpady z remontów infrastruktury drogowej,
 - ✓ odpady z czyszczenia ulic i placów zimowego utrzymania dróg,
 - ✓ odpady spawalnicze,
 - ✓ odpady z toczenia i pilowania żelaza i stopów,
 - ✓ metale żelazne, nieżelazne, tworzywa sztuczne, szkło,
 - ✓ zmieszane odpady komunalne wytwarzane przez użytkowników drogi, gromadzone w pojemnikach ustawionych na przystankach.

Następnie wszystkie odpady przekazywane będą do odzysku lub unieszkodliwiania podmiotom posiadającym zezwolenie na prowadzenie tego rodzaju działalności;

- d) emisją hałasu komunikacyjnego (drogowego i tramwajowego); realizacja przedsięwzięcia wpłynie na zmianę struktury komunikacyjnej w mieście poprzez zwiększenie atrakcyjności komunikacji zbiorowej, w wyniku rozbudowy sieci linii tramwajowych. Czynniki jakie będą wpływać na poziom emisji w obszarze realizacji przedsięwzięcia to wprowadzenie nowego środka komunikacji na nowych odcinkach linii tramwajowych, poprawa stanu technicznego torowisk istniejących, poprawa stanu nawierzchni dróg, poprawa stanu technicznego taboru tramwajowego. Analiza oddziaływania akustycznego hałasu pochodzącego od linii tramwajowych wykonana zgodnie z obowiązującą metodyką referencyjną wykazała że ten rodzaj źródła hałasu nie będzie powodować przekroczeń na terenach chronionych akustycznie. Natomiast analiza skumulowanego oddziaływania hałasu drogowego wskazuje na poprawę stanu akustycznego na odcinkach przewidzianych do modernizacji; jedynie w okolicy ul. Narutowicza obliczenia wskazują na możliwość występowania przekroczeń norm o około 1,3 dB do 3,6 dB dla pory nocy oraz wartości zbliżone do wartości normatywnych w okolicy ul. Komisji Edukacji Narodowej i Zielona Kotlina;
- e) emisją zanieczyszczeń do powietrza powodowaną transportem samochodowym; realizacja przedsięwzięcia ma na celu zmianę struktury środków komunikacji w mieście, z ruchu pojazdów indywidualnych i autobusowych emitujących

zanieczyszczenia w wyniku spalania paliw na rzecz środków transportu zasilanych z sieci trakcyjnej oraz poprawę płynności ruchu; ponadto realizacja linii tramwajowych wiązać się będzie dodatkowo z poprawą nawierzchni dróg przylegających; działania te przyczynią się do poprawy jakości powietrza w znacznej części obszaru miasta, poprzez zmniejszenie emisji zanieczyszczeń do powietrza, co wykazano na podstawie analizy prognoz wozokilometrów komunikacji autobusowej na przestrzeni lat 2015 - 2020; przewidywane zmniejszenie emisji zanieczyszczeń to ok. 482 kg CO, ok. 396 kg NO_x i ok. 50,8 kg PM; przy uwzględnieniu redukcji emisji związanej ze zmianą pojazdów indywidualnych na rzecz komunikacji zbiorowej można założyć, że zmniejszenie emisji tego rodzaju zanieczyszczeń będzie większe;

- f) niewielką zmianą krajobrazu w związku z realizacją nowych elementów sieci tramwajowej, np. nowych przystanków i nowych odcinków linii; realizacja linii tramwajowej, która jest elementem infrastruktury drogowej prowadzona będzie wzdłuż dróg w zabudowie miejskiej, jest kontynuacją istniejącej struktury komunikacji miejskiej, stąd nie wpłynie w sposób znaczący na zmianę krajobrazu miasta.
18. Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane będzie w części w obszarach, na których przekroczone są standardy jakości powietrza w zakresie pyłu zawieszanego PM10. Realizacja przedsięwzięcia przyczyni się do obniżenia poziomu emitowanego pyłu w rejonie realizacji przedsięwzięcia.
19. Efektem realizacji przedsięwzięcia będzie upłynnienie ruchu oraz uatrakcyjnienie transportu publicznego w tej części miasta w wyniku rozbudowy infrastruktury tramwajowej, co wiązać się powinno z lokalną redukcją emisji zanieczyszczeń z transportu indywidualnego i autobusów, w tym gazów cieplarnianych, mających wpływ na zmianę warunków klimatycznych. Emisje te będą miały charakter lokalny i nie wpłyną na zmiany klimatu. Ponadto, wymiana taboru tramwajowego na nowy, o mniejszej energochłonności, przyczyni się do redukcji zapotrzebowania na energię elektryczną i tym samym zmniejszy pośrednio emisję gazów cieplarnianych (na jeden pociągokilometr) pochodzących z sektora energetycznego. Zgodnie z planowanym kształtowaniem się zużycia energii elektrycznej – trakcyjnej przedstawionej w raporcie, nowy tabor tramwajowy będzie zużywał o 15% mniej energii niż obecny. Spowoduje to spadek zużycia energii o ok. 280 000 kWh, przy istniejącej długości sieci tramwajowej. Kolejny etap polegający na budowie nowego odcinka sieci tramwajowej spowoduje wzrost pociągokilometrów, a co za tym idzie zwiększy się zapotrzebowanie na energię elektryczną. Reasumując realizacja całości inwestycji spowoduje zwiększenie zapotrzebowania na energię elektryczną o ok. 200 000 kWh. Jednocześnie jednak wraz ze wzrostem pociągokilometrów komunikacji tramwajowej zmniejszy się ilość wozokilometrów komunikacji autobusowej, co pozwoli na redukcję emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze spalania paliw.
20. Przeprowadzona w raporcie analiza podatności na zmiany klimatu wykazała szczególne narażenie przedsięwzięcia na ekstremalny wzrost temperatury, ekstremalne opady deszczu, maksymalne prędkości wiatru, lokalne podtopienia i burze. W związku z tym przyjęto następujące rozwiązania:
- sieć trakcyjna w celu uodpornienia na wahania temperatur będzie siecią skompensowaną;
 - w celu uodpornienia torowiska na odkształcenia pod wpływem zmian temperatury, w torowisku ułożonym na podkładach betonowych będą wykonane szczeliny dylatacyjne, natomiast technologia wykonania torowiska wbudowanego w prefabrykaty betonowe uniemożliwia odkształcenia torów pod wpływem wahań temperatury;
 - zakupione nowe wagony tramwajowe będą wyposażone w klimatyzację i otwierane okna;
 - w zakres systemu informacji dla pasażerów wprowadzone zostaną komunikaty o możliwych wylączeniach komunikacji tramwajowej i komunikacji zastępczej, spowodowanych ograniczeniami w dostawie prądu na skutek długotrwałej suszy;
 - w nowobudowanej kanalizacji deszczowej zostaną zapewnione niezbędne parametry do przyjęcia wód opadowych podczas nawalnych deszczy.

21. Bezpośrednie emisje gazów cieplarnianych powodowanych przez działania towarzyszące inwestycji – ruch komunikacyjny podczas eksploatacji inwestycji, będą miały charakter lokalny i nie wpłyną na zmiany klimatu. Przedsięwzięcie, zarówno w fazie realizacji jak i eksploatacji nie będzie wpływało na zmiany klimatu w rejonie inwestycji, a także nie zmieniają się warunki klimatu lokalnego i warunki bioklimatyczne w zakresie skutków krótko-, średnio- czy długoterminowych. Planowane przedsięwzięcie nie będzie miało zatem wpływu na podstawowe procesy klimatyczne, takie jak: obieg ciepła, obieg wody i krążenie powietrza, oraz czynniki geograficzne: układ łądów i wód powierzchniowych, wysokość n.p.m.
22. Przedstawiona w raporcie analiza potencjalnych konfliktów społecznych wynikających z realizacji inwestycji wskazała, że źródłem ich wystąpienia mogą być:
- utrudnienia w organizacji ruchu w mieście na etapie wykonywania prac budowlanych wymagających czasowego wyłączenia istniejących odcinków dróg,
 - wprowadzenie nowego środka komunikacji w istniejącą infrastrukturę drogową.
- Wykazano, że właściwa organizacja prac, system stałej informacji o harmonogramie realizacji przedsięwzięcia i systemie komunikacji zastępczej, pozwoli zminimalizować uciążliwości dla mieszkańców miasta wynikające z utrudnień w ruchu drogowym. W większości nowe odcinki przebiegać będą w pasie między jezdniami drogi, jedynie na ul. Okulickiego przebieg nowej linii tramwajowej jest najbardziej zbliżony do terenów zabudowy mieszkaniowej. Badanie opinii mieszkańców tego rejonu miasta, przeprowadzone przez zespół opracowujący raport wykazało, że część z nich obawia się uciążliwości hałasowej, stąd przewidziano realizację ekranów akustycznych obniżających ten rodzaj oddziaływania.
- Ponadto w celu zapewnienia możliwości udziału społeczeństwa w podejmowaniu decyzji, zgodnie z art. 33 ust. 1 ustawy ooś, organ podał do publicznej wiadomości informację o przeprowadzaniu oceny oddziaływania na środowisko, poprzez wywieszenie obwieszczenia z dnia 21.09.2016 r. znak: WSR-II.6220.17.2016.WG na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Gorzowa Wlkp., w rejonach analizowanego przedsięwzięcia na słupach latarni ulicznych oraz w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miasta Gorzowa Wlkp., informując jednocześnie o możliwości składania uwag i wniosków w okresie 21 dni tj. od dnia 22.09.2016 r. do dnia 13.10.2016 r. W okresie tym nie wpłynęły żadne uwagi ani wnioski dotyczące prowadzonego postępowania, wynikające z udziału społeczeństwa.
23. Oddziaływania na etapie likwidacji przedsięwzięcia będą zbliżone do oddziaływań występujących na etapie realizacji lecz o większej skali, szczególnie w zakresie wytwarzania odpadów.

Ze względu na to, że planowane przedsięwzięcie nie jest zaliczone do zakładów wymienionych w art. 248 ustawy Prawo ochrony środowiska, stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii przemysłowych, w zależności od rodzaju, kategorii i ilości substancji niebezpiecznej znajdującej się w zakładzie, nie określono dla niego wymogów w zakresie przeciwdziałania skutkom takich awarii.

Przewidywane oddziaływanie analizowanego przedsięwzięcia ma charakter lokalny, nie będzie powodować powstawania ponadnormatywnych zanieczyszczeń środowiska, mogących się przemieszczać na dalekie odległości, w związku z czym nie wystąpi możliwość określona w art. 104 ust.1 pkt 1 lit a ustawy ooś, znaczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko, pochodzącego z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej na skutek realizacji planowanego przedsięwzięcia, stąd nie przeprowadzono postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko i nie określono wymogów w zakresie jego ograniczania.

Nie stwierdzono również konieczności utworzenia dla ww. przedsięwzięcia obszaru ograniczonego użytkowania.

Stwierdzono potrzebę przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o pozwoleniu na budowę, decyzji o zatwierdzeniu projektu budowlanego lub decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, gdyż zgromadzone w toku postępowania dane nie pozwoliły wystarczająco ocenić skali oddziaływania na środowisko w zakresie wpływu odwodnień wykopów budowlanych prowadzonych na terenie ochrony pośredniej na ujęcie wody „Centralne”.

Wypełniając obowiązek wynikający z art. 10 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2016 r., poz. 23 ze zm.) powiadomiono strony postępowania obwieszczeniem z dnia 14.11.2016 r., znak: WSR-II.6220.17.2016.WG, które zostało zamieszczone w Biuletynie Informacji Publicznej, na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Gorzowa Wielkopolskiego oraz w rejonie realizacji przedsięwzięcia w dniu 15.11.2016 r., o możliwości zapoznania się ze zgromadzonym materiałem dowodowym i wniesienia uwag i wniosków w sprawie wydania przedmiotowej decyzji, wyznaczając termin do dnia 06.12.2016 r. W terminie tym strony nie wniosły uwag w przedmiotowej sprawie.

Biorąc pod uwagę uzgodnienie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim oraz opinię Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Gorzowie Wielkopolskim, a także fakt, iż przeprowadzona ocena oddziaływania nie wykazała negatywnego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko, należało orzec jak w sentencji niniejszej decyzji.

Pouczenie

Od niniejszej decyzji służy stronom prawo wniesienia odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Gorzowie Wielkopolskim, za pośrednictwem Prezydenta Miasta Gorzowa Wielkopolskiego w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.

Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o której mowa w art. 72 ust.1 ustawy o oś. Złożenie wniosku powinno nastąpić nie później niż przed upływem 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna. Złożenie wniosku może nastąpić w terminie 10 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, jeżeli realizacja planowanego przedsięwzięcia przebiega etapowo oraz nie zmieniły się warunki określone w tej decyzji.

Do zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach stosuje się odpowiednio przepisy o wydaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Informacja o niniejszej decyzji i o możliwościach zapoznania się z jej treścią oraz z dokumentacją sprawy, podlega podaniu do wiadomości publicznej.

Dane o niniejszej decyzji podlegają ujawnieniu w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach www.bip.wrota.lubuskie.pl/umgorzow.

Za wydaną decyzję nie pobrano opłaty skarbowej na podstawie zwolnienia określonego w art. 7 pkt 3 ustawy z dnia 16 listopada 2006r. o opłacie skarbowej (tj. Dz. U. z 2016 r., poz.1827).



z up. PREZIDENTA MIASTA

Natalia Chyża
mgr inż. Natalia Chyża

Otrzymują:

1. Strony w drodze obwieszczenia zamieszczonego w Biuletynie Informacji Publicznej, na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Gorzowa Wlkp. oraz w rejonie realizacji przedsięwzięcia
2. Łukasz Szkudlarek, ul. Średzka 39/lok 1, 54-001 Wrocław – pełnomocnik Prezydenta Miasta Gorzowa Wielkopolskiego
3. a/a

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim, ul. Jagiellończyka 8, 66-400 Gorzów Wielkopolski
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Gorzowie Wlkp., ul. Kosynierów Gdyńskich 27, 66-400 Gorzów Wielkopolski

Załącznik Nr 1

do decyzji z dnia 12.12.2016 r., znak: WSR-II.6220.17.2016.WG o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia pn. "System zrównoważonego transportu miejskiego w Gorzowie Wlkp." oraz "System zrównoważonego transportu miejskiego w Gorzowie Wlkp. - tabor tramwajowy i infrastruktura techniczna"

Charakterystyka przedsięwzięcia

Przedmiotem przedsięwzięcia objętego wnioskiem jest część zadań realizowanych przez inwestora, a obejmujących:

- „System zrównoważonego transportu miejskiego w Gorzowie Wlkp.” w ramach którego planuje się budowę oraz przebudowę tras tramwajowych wraz z siecią i podstacjami zasilającymi oraz budowę punktu przesiadkowego, w okolicy dworca PKP i PKS,
- „System zrównoważonego transportu miejskiego w Gorzowie Wlkp. – tabor tramwajowy i infrastruktura techniczna” w ramach którego planuje się modernizację zajezdni i zakup nowych wagonów tramwajowych.

Całość zadania realizowana będzie w obszarze miasta Gorzowa Wlkp. w jego zachodniej, centralnej i północno-wschodniej części i obejmuje:

- przebudowę sieci tramwajowej od zajezdni przy skrzyżowaniu ul. Dobrej z Kostrzyńską, wzdłuż ul. Kostrzyńskiej, Al. 11 Listopada, ul. Sikorskiego wraz z częścią ul. Dworcowej do pętli przy dworcu PKP, wzdłuż ul. Warszawskiej, ul. Podmiejskiej, ul. Pomorskiej i ul. Walczaka przez Rondo Gdańskie, aż do pętli tramwajowej przy skrzyżowaniu ul. Walczaka z ul. Szarych Szeregów, a także od skrzyżowania ul. Sikorskiego z ul. Chrobrego, wzdłuż ul. Chrobrego, ul. Mieszka I, ul. Kazimierza Wielkiego, aż do pętli tramwajowej zlokalizowanej przy skrzyżowaniu ul. Kazimierza Wielkiego z ul. Czarnieckiego;
- rozbudowę sieci tramwajowej wraz z infrastrukturą towarzyszącą, w drogowym pasie zieleni rozgraniczającym jezdnie na odcinku od Ronda Ofiar Katynia poprzez Al. Ruchu Młodzieży Niezależnej do Ronda Piłsudskiego, dalej ul. Piłsudskiego do Ronda Górczyńskiego, ul. Górczyńską do Ronda Niepodległości i w zachodniej stronie jezdni, w pasie drogowym ul. Okulickiego, z zakończeniem krańcówką tramwajową za skrzyżowaniem z ul. Szarych Szeregów.
- modernizację zajezdni tramwajowej zlokalizowanej przy skrzyżowaniu ul. Kostrzyńskiej z ul. Dobrą,
- budowę punktu przesiadkowego w okolicy dworca PKP i PKS przy ul. Dworcowej,
- przebudowę podstacji zasilających, zlokalizowanych w rejonie dworca PKP przy ul. Składowej, przy ul. Kostrzyńskiej na terenie zajezdni tramwajowej oraz przy skrzyżowaniu ul. Czeresniowej i ul. 9 Maja.

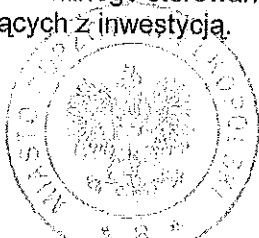
Wyłączeniu z zakresu przedmiotowego przedsięwzięcia podlega odcinek sieci tramwajowej wzdłuż ul. Kostrzyńskiej, od skrzyżowania z ul. Dobrą do skrzyżowania z ul. Plac Słoneczny, odcinek wzdłuż ul. Warszawskiej od ul. Herberta do ul. Dziewięciu Muz oraz odcinek wzdłuż ul. Walczaka od skrzyżowania z ul. Górczyńską do pętli przy skrzyżowaniu z ul. Szarych Szeregów.

Przedsięwzięcie realizowane będzie w obszarze miejskim, na terenie całkowicie przekształconym, w znacznej części o zwartej zabudowie. Tereny występujące w otoczeniu to typowa zabudowa miejska o różnych funkcjach, np.: tereny zabudowy mieszkaniowej, tereny usług publicznych, komercyjnych i handlu wielkopowierzchniowego, tereny obiektów edukacyjnych, rekreacyjnych i zieleni miejskiej. Łączna planowana długość budowanych i modernizowanych tras tramwajowych całości zadania wynosić będzie ok. 16,19 km, w tym długość nowej sieci tramwajowej to ok. 3,32 km, natomiast przedmiotowym wnioskiem objęto ok. 10,5 km tras modernizowanych i 3,32 km tras budowanych.

Przedsięwzięcie realizowane będzie etapowo. Pierwszy etap przewiduje modernizację ok. 7,1 km torowiska w złym stanie technicznym i budowę nowych odcinków (ok. 3,32 km), dalsze etapy to modernizacja pozostałych odcinków sieci tramwajowej w mieście.

Zakres prac objętych przedsięwzięciem to:

- a) budowa nowych torowisk tramwajowych – wykonanych na podkładach betonowych przysypanych tłuczniem;
- b) budowa sieci zasilającej nowe odcinki tras tramwajowych;
- c) modernizacja torowiska tramwajowego - wykonanego na podkładach betonowych przysypanych tłuczniem na odcinkach wydzielonych z drogi lub wykonanego na podkładach z płyt żelbetowych (z wyodrębnionymi kanałami szynowymi z ciągłym zamkiem gumowo-betonowym), tłumiących hałas i wibracje, na odcinkach torowiska współdzielonego z jezdnią;
- d) modernizacja i wykonanie przystanków tramwajowych wyposażonych w instalację systemu monitoringu wizyjnego i systemu informacji pasażerskiej, wiaty, oświetlenia peronów, wygradzenia chroniące pasażerów, biletomaty, stojaki rowerowe, instalację elektroenergetyczną lub ogniwa fotowoltaiczne do zasilania zainstalowanych systemów i urządzeń;
- e) modernizacja i wykonanie peronów przystankowych o szerokości użytecznej min. 3,5 m, długości użytecznej min 30 m (do 60 m), wysokości 2,2 m, o nawierzchni z płyt betonowych z pasem technicznym z kostki brukowej, wyposażonych w wiaty przystankowe, wygradzenia, ławki, skrzynie na piasek, stojaki rowerowe, system informacji pasażerskiej oraz monitoring zasilany z sieci elektroenergetycznej lub z odnawialnych źródeł energii;
- f) modernizacja sieci zasilającej tabor tramwajowy – wymiana okablowania i słupów oraz częściowa zmiana lokalizacji przyłącza sieci trakcyjnej np. z budynków na słupy;
- g) przebudowa oraz budowa odwodnienia, infrastruktury podziemnej i nadziemnej, oświetlenia;
- h) wymiana nawierzchni jezdni na odcinkach gdzie torowisko jest współdzielone z jezdnią tj.: ul. Sikorskiego od skrzyżowania z ul. Jancarza, skrzyżowania ul. Sikorskiego i ul. Dworcowej, ul. Dworcowej od pętli do ul. Sikorskiego, skrzyżowania ul. Sikorskiego i ul. Chrobrego, skrzyżowania ul. Chrobrego i ul. Jagiełły, ul. Mieszka I, skrzyżowania ul. Mieszka I z ul. Roosevelta i ul. Kazimierza Wielkiego, fragmentu ul. Kazimierza Wielkiego przy przystanku „Kilińskiego”, ul. Warszawskiej, ul. Podmiejskiej do ronda Solidarności, Ronda Ofiar Katynia, przy przejazdach przez torowisko w ul. Walczaka;
- i) przebudowa deptaka na odcinku ul. Chrobrego od skrzyżowania z ul. Wybickiego i ul. Jagiełły do ul. Mieszka I, gdzie torowisko współdzielone jest z deptakiem;
- j) modernizacja zajezdni obejmująca: termomodernizację istniejącej hali tramwajowej wraz z przebudową stropu i ścian wewnętrznych, rozbudowę istniejącej hali tramwajowej, budowę myjni do mycia ciśnieniowego części i podzespołów tramwajowych; budowę myjni do mycia podzespołów tramwajowych wielkogabarytowych; budowę myjni mechanicznej do mycia tramwajów; likwidację istniejącej myjki; budowę instalacji do zapiaszczania, budowę pomostu do przeglądów i napraw aparatury na dachach tramwajów, likwidację istniejących lokalnych pomostów przeglądowych, budowę urządzenia dźwigowego do przenoszenia aparatury i urządzeń montowanych/demontowanych na dachach wagonów, likwidację istniejącego urządzenia dźwigowego;
- k) przebudowa torowiska na terenie zajezdni;
- l) wdrożenie systemu informacji pasażerskiej, w tym dynamicznej informacji na przystankach i w pojazdach, w internecie i w urządzeniach mobilnych;
- m) zakup 14 nowych wagonów tramwajowych, niskopodłogowych, dwu lub trzymodułowych, dwukierunkowych;
- n) przebudowa podstacji zasilających trasy tramwajowe, która obejmować może remont budynków, wymianę zespołów prostownikowych, rozdzielnic prądu stałego, prądu przemiennego, wyprowadzenie linii kablowych do zasilania trakcji i linii kablowych powrotnych, przystosowanie układu zdalnego sterowania;
- o) usunięcie drzew i krzewów kolidujących z inwestycją.



z up. *Chyża* PREZYDENTA MIASTA

mgr inż. Natalia Chyża 28