



**REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
W BYDGOSZCZY**

Bydgoszcz, dnia 29 maja 2024 r.

WOO.420.1.2024.ADS.13

**DECYZJA Nr 5/2024**

Na podstawie art. 104 i 108 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2024 r., poz. 572 j.t.), zwanej dalej ustawą Kpa, w związku z art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. p), art. 82 ust. 1 i 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2023 r., poz. 1094 ze zm.), zwanej dalej w skrócie uouioś, a także § 3 ust. 2 pkt 1, w nawiązaniu do § 2 ust. 1 pkt 31 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839 ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 5 stycznia 2024 r., znak: MG/W/017/01/24 (wpływ: 8 stycznia 2024 r.), uzupełnionego w dniu 30 stycznia 2024 r., Dyrektora Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, reprezentowanego przez Dyrektora Oddziału w Bydgoszczy, w imieniu którego wystąpił Pełnomocnik Pan Andrzej Kasprzak z firmy Mosty Gdańsk Sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach,

orzekam:

- I. Brak potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „Rozbudowa węzła Toruń Południe w ciągu autostrady A-1, w ramach zadania pn.: Projekt i budowa drogi ekspresowej S-10 Bydgoszcz – Toruń, odcinek 4 od węzła Toruń Zachód do węzła Toruń Południe”.
- II. Niniejszej decyzji nadaję rygor natychmiastowej wykonalności.

III. Określam, zgodnie z art. 84 ust. 1a uouioś, istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich, w tym w szczególności:

- 1) Prace budowlane prowadzić pod nadzorem przyrodniczym, którego zadaniem będzie w szczególności:
  - a) kontrola wdrażania działań związanych z minimalizacją oddziaływania na środowisko przyrodnicze na etapie budowy;
  - b) kontrola drzew przeznaczonych do wycinki pod kątem zasiedlenia przez gatunki chronione;
  - c) kontrola poprawności wykonania zabezpieczenia drzew i krzewów przed uszkodzeniem;
  - d) koordynacja i nadzór na poprawnością wyznaczania miejsc związanych z lokalizacją placów budowy oraz zaplecza materiałów budowlanych;
  - e) bieżąca kontrola występowania chronionych gatunków roślin, grzybów i zwierząt na obszarze inwestycji;
  - f) podejmowanie działań zaradczych w dodatkowym zakresie, w celu przeciwdziałania zagrożeniom i zniszczeniom siedlisk i gatunków;
  - g) w przypadku stwierdzenia zagrożenia dla chronionych gatunków i ich siedlisk wstrzymywanie prac i określanie dodatkowych działań związanych z ich ochroną oraz zabezpieczeniem, w tym również przesiedleniem;
  - h) bieżąca, codzienna kontrola wykopów i kolein w poszukiwaniu uwięzionych zwierząt, ich wychwytywanie i przemieszczanie na bezpieczny teren.
- 2) W celu ograniczenia oddziaływań związanych z emisją hałasu, drgań i zanieczyszczeń do powietrza, uciążliwe prace budowlane (przede wszystkim prace hałaśliwe oraz związane z wykorzystywaniem ciężkiego sprzętu/transportu), zlokalizowane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem, prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj. w godz. 6:00 – 22:00, z wyjątkiem prac wymagających ciągłości technologicznej (typu betonowanie).
- 3) Zaplecza budowy oraz bazy materiałowe lokalizować w obszarze istniejącego pasa drogowego, z wykluczeniem bezpośredniego sąsiedztwa terenów chronionych akustycznie.

- 4) Prace budowlane prowadzić ze szczególną ostrożnością, aby wykluczyć zanieczyszczenie środowiska wodno – gruntowego.
- 5) Zminimalizować odwodnienie podczas wykonywania prac ziemnych.
- 6) Zapewnić drożność rowów drogowych i infiltracyjnych oraz innych elementów odwodnienia.
- 7) Zapewnić stały dostęp do substancji sorbujących.
- 8) W przypadku sytuacji awaryjnych, tj. wycieki substancji ropopochodnych, punktowo neutralizować przy użyciu odpowiednich sorbentów, a zebrany zanieczyszczony grunt traktować jako odpad niebezpieczny.
- 9) Pojazdy i maszyny utrzymywać w dobrym stanie technicznym, aby zapobiec wyciekom do środowiska wodno – gruntowego.
- 10) Materiały sypkie składować w sposób uniemożliwiający ich wymywanie do cieków i systemów odwadniania.
- 11) Wody opadowe i roztopowe z dróg odprowadzać przyległymi rowami drogowymi do zbiorników sedymentacyjno – infiltracyjnych.
- 12) Zraszać teren budowy, w szczególności drogi technologiczne i dojazdowe, wodą, w celu ograniczenia wtórnego pylenia w okresie niekorzystnych warunków meteorologicznych (długotrwały brak opadów i wiatr).
- 13) Stosować gotowe mieszanki bitumiczne, wytwarzane w wytwórniach poza miejscem inwestycji.
- 14) Wycinkę drzew i krzewów kolidujących z realizacją planowanego przedsięwzięcia, prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, przypadającym od 1 marca do 31 sierpnia lub w dowolnym terminie, po potwierdzeniu maksymalnie na 2 dni przed wycinką przez specjalistę ornitologa braku aktywnych lęgów ptaków w ich obrębie.
- 15) Zadrzewienia pozostające w zasięgu prac i niepodlegające usunięciu, zabezpieczyć na czas prowadzenia robót przed przypadkowym uszkodzeniem, np. poprzez:
  - a) odeskowanie pni drzew,
  - b) wygrodenie obszaru występowania krzewów,
  - c) zastosowanie mat ograniczających transpirację oraz prowadzenie wykopów w ich sąsiedztwie krótkimi odcinkami, ograniczając czas otwarcia wykopów, w celu ochrony bryły korzeniowej przed przesuszeniem,

- d) prowadzenie prac w bezpośrednim sąsiedztwie systemów korzeniowych drzew i krzewów w sposób ręczny, o ile pozwala na to technologia prac. Powstałe ewentualne uszkodzenia mechaniczne pni i korzeni, zabezpieczyć preparatem grzybobójczym,
  - e) organizowanie zaplecza budowy lub miejsc postoju maszyn i składowania materiałów poza zasięgiem rzutu koron drzew.
- 16) Bezpośrednio przed rozpoczęciem prac przeprowadzić kontrolę występowania gatunków chronionych (np. jaszczurki zwinki) na terenie inwestycji. Stwierdzone osobniki odłowić oraz przenieść w bezpieczne miejsce, poza obszarem planowanego prowadzenia prac.
- 17) Każdorazowo przed podjęciem prac w obrębie wykopów, dokonać kontroli obecności zwierząt w ich obrębie. W przypadku obecności fauny, zwierzę lub zwierzęta odłowić, a następnie przenieść poza obszar robót, do siedliska zapewniającego możliwość dalszej wędrówki. Zabezpieczyć skarpy poprzez ich łagodzenie, w przypadku braku takiej możliwości zastosować pochylnię z desek na czas przerw w budowie, w celu umożliwienia opuszczenia pułapki ekologicznej przez zwierzęta.
- IV. W dokumentacji niezbędnej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 uouioś w szczególności w projekcie budowlanym, należy uwzględnić następujące wymagania dotyczące ochrony środowiska:
- 1) W celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania inwestycji na klimat akustyczny podwyższyć istniejący ekran akustyczny typu pochłaniającego w km 0+199 - 0+422 (po stronie prawej), z wysokości 5 metrów do 7 metrów.
  - 2) Oświetlenie terenu inwestycji wykonać z wykorzystaniem źródła światła o niskiej emisji promieniowania UV (np. LED) i lampami skierowanymi w dół.
  - 3) W ramach podwyższenia istniejącego ekranu akustycznego nie stosować powierzchni przezroczystych.
  - 4) Na ogrodzeniu zlokalizowanym w kilometrażu autostrady A1: 0+422 do 0+538, 0+602 do 0+694, 1+195 do 1+483, 1+862 do 1+948 zastosować siatkę zabezpieczającą przed przedostawaniem się małych zwierząt (w tym płazów) na teren inwestycji z uwzględnieniem poniższych warunków:
    - a) siatka o oczkach nie większych niż 0,5 x 0,5 cm,
    - b) wysokość co najmniej 60 cm części nadziemnej,
    - c) szczelnie połączona z gruntem poprzez wkopanie na głębokość co najmniej

10 cm,

- d) górna krawędź siatki odgięta w stronę przeciwną do drogi, pod kątem 45-90°, zalecana długość przewieszki to 10 cm,

V. Określam, zgodnie z art. 84 ust. 1a, w nawiązaniu do art. 82 ust. 1 pkt 2 lit. b) uouioś, unikanie, zapobieganie, ograniczanie oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko:

- 1) Z uwagi na wycinkę drzew i krzewów, zapewnić wykonanie nasadzeń zastępczych, w ilości odpowiadającej skali wycinki, uwzględniając warunki siedliskowe w miejscu wykonania ww. nasadzeń i wymagania ekologiczne stosowanych do nasadzeń gatunków oraz preferując gatunki rodzime. Nasadzenia wykonać w bezpośrednim sąsiedztwie przedmiotowej inwestycji.
- 2) Zapewnić trwałość rekompensaty poprzez systematyczne podlewanie, nawożenie i pielenie wykonanych nasadzeń oraz regularne zastępowanie obumarłych roślin.

#### UZASADNIENIE

Wnioskiem z dnia 5 stycznia 2024 r., znak: MG/W/017/01/24 (wpływ: 8 stycznia 2024 r.), uzupełnionym w dniu 30 stycznia 2024 r., Dyrektor Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, reprezentowany przez Dyrektora Oddziału w Bydgoszczy, w imieniu którego wystąpił Pełnomocnik Pan Andrzej Kasprzak z firmy Mosty Gdańsk Sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku, zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia pn.: „Rozbudowa węzła Toruń Południe w ciągu autostrady A-1, w ramach zadania pn.: Projekt i budowa drogi ekspresowej S-10 Bydgoszcz – Toruń, odcinek 4 od węzła Toruń Zachód do węzła Toruń Południe”.

Podstawą prawną do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest art. 71 ust. 2 pkt 2 uouioś, w myśl którego realizacja planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, o którym mowa w art. 59 ust. 1 pkt 2 uouioś, jest dopuszczalna wyłącznie po uzyskaniu niniejszej decyzji.

W myśl art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. p) uouioś, organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w przypadku zmian dokonywanych w obiektach kwalifikowanych jako przedsięwzięcia mogące zawsze znacząco oddziaływać na środowisko lub potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, w przypadku których do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach właściwy jest regionalny dyrektor ochrony środowiska, określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 60 pkt 3 uouioś,

jest regionalny dyrektor ochrony środowiska.

Powyższe zadanie zostało zakwalifikowane na podstawie § 3 ust. 2 pkt 1, w nawiązaniu do § 2 ust. 1 pkt 31 ww. rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r., w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, jako przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, tj.:

1. Do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zalicza się również przedsięwzięcia polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w § 2 ust. 1 i niespełniające kryteriów, o których mowa w § 2 ust. 2 pkt 1.
2. Autostrady i drogi ekspresowe.

Zatem zadanie to zaliczono do przedsięwzięć określonych w art. 59 ust. 1 pkt 2 uouioś i poddano procedurze postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko.

Wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następuje przed uzyskaniem decyzji, wymienionych w art. 72 ust. 1 uouioś. W przypadku niniejszego przedsięwzięcia decyzją tą jest decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej oraz decyzja pozwolenie na budowę.

Odstąpiono od oceny zgodności przedmiotowego zamierzenia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, ponieważ stanowi ono inwestycję strategiczną w rozumieniu art. 59a ust. 4 uouioś (analizowana inwestycja dotyczy przebudowy drogi publicznej), która w myśl art. 80 ust. 2a uouioś nie wymaga stwierdzenia zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami ww. planu, jeżeli został on uchwalony.

Informacja o wniosku oraz treść karty informacyjnej przedsięwzięcia, zostały zamieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach, prowadzonym przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy pod nr 28/2024.

W dniu 8 lutego 2024 r., obwieszczeniem znak: WOO.420.1.2024.ADS.2 oraz pismami znaki kolejno: WOO.420.1.2024.ADS.4 i WOO.420.1.2024.ADS.5, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy zawiadomił strony o wszczęciu postępowania administracyjnego oraz wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Toruniu i do Dyrektora Zarządu Zlewni w Toruniu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, o opinię co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Ze względu na liczbę stron w postępowaniu przekraczającą 10, na podstawie art. 74 ust. 3 uouioś, zastosowano art. 49 Kpa, polegający na powiadamianiu stron o prowadzonych w toku postępowania czynnościach przez obwieszczenia.

Obwieszczenie informujące o wszczęciu postępowania i wystąpieniu do ww. Organów, zamieszczono na stronie internetowej oraz na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, a także na tablicy ogłoszeń: Urzędu Miasta Torunia i Urzędu Gminy Wielka Nieszawka, tj. w miejscu realizacji zadania.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Toruniu, w dniu 16 lutego 2024 r., wydał opinię znak: N.NZ.40.2.5.2.2024 (wpływ: 21 lutego 2024 r.), o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, bez ustalania warunków szczegółowych.

Dyrektor Zarządu Zlewni w Toruniu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, pismem z dnia 13 lutego 2024 r., znak: GR.ZZŚ.062.8.2024.AOT, przekazał wniosek o opinię w sprawie, według właściwości do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku. Organ ten, w dniu 23 lutego 2024 r., złożył opinię znak: G.RZŚ.4901.11.2024.WW, w której zawarł następujące warunki:

1. Zaplecze budowy oraz bazę materiałów zlokalizować w obszarze istniejącego pasa drogowego.
2. Prace budowlane prowadzić ze szczególną ostrożnością, aby wykluczyć zanieczyszczenie środowiska wodno – gruntowego.
3. Zminimalizować odwodnienie podczas wykonywania prac ziemnych.
4. Zapewnić drożność rowów drogowych i infiltracyjnych oraz innych elementów odwodnienia.
5. Zapewnić stały dostęp do substancji sorbujących.
6. W przypadku sytuacji awaryjnych, tj. wycieki substancji ropopochodnych, punktowo neutralizować przy użyciu odpowiednich sorbentów, a zebrany zanieczyszczony grunt traktować jako odpad niebezpieczny.
7. Odpady niebezpieczne magazynować w sposób selektywny, w miejscach zabezpieczonych od bezpośredniego wpływu warunków atmosferycznych i dostępu osób postronnych i zwierząt na podłożu utwardzonym w odpowiednio oznakowanych i szczelnych pojemnikach do przechowywania odpadów niebezpiecznych.

8. Odpady powstające w czasie realizacji i eksploatacji inwestycji magazynować selektywnie w wyznaczonych i przystosowanych do tego celu miejscach, aby wykluczyć zanieczyszczenie środowiska wodno – gruntowego.
9. Pojazdy i maszyny utrzymywać w dobrym stanie technicznym, aby zapobiec wyciekom do środowiska wodno – gruntowego.
10. Materiały sypkie składować w sposób uniemożliwiający ich wymywanie do cieków i systemów odwadniania.
11. Wody opadowe i roztopowe z dróg odprowadzać przyległymi rowami drogowymi do zbiorników sedymentacyjno – infiltracyjnych.

Powyższe warunki Organu zostały uwzględnione w sentencji niniejszej decyzji.

Część z nich doprecyzowano, czy uszczegółowiono, aby uniknąć uzyskania warunków nieprecyzyjnych, wieloznacznych, niemierzalnych, nieweryfikowalnych, czy też stanowiących ryzyko dowolnej interpretacji.

Zgodnie z przyjętym orzecnictwem: „Pamiętać należy, iż celem postępowania, w którym wydaje się decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, jest możliwie najlepsze zabezpieczenie środowiska przed negatywnym oddziaływaniem inwestycji. Z tego już chociażby względu postanowienia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach winny być sformułowane w sposób jasny i konkretny” (por. wyrok NSA, sygn. II OSK 2319/10).

Zobowiązania wynikające z innych przepisów prawa, również nie powinny stanowić warunków w niniejszej decyzji. Nie jest ona bowiem wyznacznikiem dla dalszych szczegółowych procesów inwestycyjnych, a wskazuje sposób ochrony środowiska przy realizacji zadania. Stąd odstąpiono od nałożenia warunków polegających na konieczności uzyskania pozwoleń wodnoprawnych, które będą realizowane jak zajdzie taka potrzeba, nawet bez wyraźnego wskazania w niniejszej decyzji.

Po przeanalizowaniu przedłożonej w ramach wniosku KIP, tut. Organ uznał, że dla podjęcia wiążącego rozstrzygnięcia, należy wezwać Pełnomocnika Inwestora do uszczegółowienia danych dotyczących klimatu akustycznego i ochrony powietrza, gospodarki odpadami oraz ochrony przyrody. Dlatego w dniu 21 lutego 2024 r., Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, pismem znak: WOO.420.1.20234.ADS.6, wniósł o uzupełnienie dokumentacji.



Pełnomocnik Inwestora, odpowiadając na pytania zawarte w ww. wezwaniu do uzupełnienia, w dniu 21 marca 2024 r., złożył wyjaśnienia (pismo z dnia 19 marca 2024 r., znak: MG/W/098/03/24), które w swej treści nadal nie zawierało wyczerpujących odpowiedzi na zagadnienia z zakresu ochrony przyrody.

Wobec powyższego, Organ prowadzący postępowanie, wezwaniem z dnia 4 kwietnia 2024 r., znak: WOO.420.1.2024.ADS.9, ponownie zobowiązał Pełnomocnika Inwestora, do uzupełnienia braków.

Wyczerpujące uzupełnienie wpłynęło w dniu 12 kwietnia 2024 r. (pismo z dnia 8 kwietnia 2024 r., znak: MG/W/024/04/2024).

Ponieważ uzupełnienia nie wniosły nowych okoliczności w sprawie, a stanowiły uszczegółowienie przedstawianych danych, nie stwierdzono konieczności ponownego wystąpienia do organów współuczestniczących w procedurze.

Po uzyskaniu wymaganych opinii oraz uzupełnień Kip, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, w dniu 18 kwietnia 2024 r., znak: WOO.420.1.2024.ADS.10, zawiadomił strony o zakończeniu zbierania materiałów i dowodów oraz o możliwości zapoznania się z aktami sprawy, a także wypowiedzenia się co do ich treści, w ramach prowadzonego postępowania administracyjnego.

Obwieszczenie w tej sprawie, zamieszczono na stronie internetowej oraz na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, a także na tablicy ogłoszeń: Urzędu Miasta Torunia i Urzędu Gminy Wielka Nieszawka, tj. w miejscu realizacji zadania.

Strony postępowania nie wniosły żadnych uwag, ani wniosków.

Organ rozpatrzył sprawę w oparciu o załączone materiały.

Zadanie polega na rozbudowie istniejącego węzła drogowego w ciągu autostrady A1.

Analizowana inwestycja zlokalizowana jest na terenie województwa kujawsko-pomorskiego, w powiecie toruńskim w gminie Wielka Nieszawka oraz na terenie Miasta Torunia.

Zakres prac jest niewielki i dotyczy poszerzenia „na bok” istniejących jezdni. Z uwagi na specyfikę zakresu prac nie przewidziano wariantowania.

Analizowane przedsięwzięcie praktycznie w całości mieści się w zakresie istniejącego pasa drogowego autostrady A1. Konieczne jest zajęcie około 1600 m<sup>2</sup> dodatkowego terenu.

W stanie istniejącym cztery łącznice węzła Toruń Południe: Ł1 (relacja Łódź - Szczecin / Szczecin – Gdańsk), Ł2 (relacja Szczecin – Gdańsk), Ł3 (relacja Łódź - Szczecin) i Ł4 (relacja Gdańsk - Szczecin) pod względem geometrycznym wybudowane są jako łącznice jednokierunkowe dwupasowe typu P3 (szerokość jezdni minimum 9,5 m). Łącznice są wyznaczone za pomocą oznakowania poziomego jako łącznice jednopasowe typu P1. Łącznica Ł5 (relacja Szczecin – Łódź) w stanie istniejącym jest łącznicą typu P1 (szerokość jezdni minimum 6 m).

Pasy włączania i wyłączania w ciągu autostrady A1 są pasami pojedynczymi, o szerokości 3,5 m jak dla łącznic typu P1. W obrębie węzła znajdują się cztery wiadukty przebiegające nad autostradą:

- wiadukt drogowy (droga krajowa nr 91), w km około 151+864,
- wiadukt kolejowy (linia kolejowa nr 18), w km około 152+017,
- wiadukt kolejowy, w km około 152+164,
- wiadukt drogowy (droga S-10), w km około 152+367.

W obrębie węzła Toruń Południe ograniczono prędkość dopuszczalną do 100 km/h. Pas dzielący zapewnia możliwość poszerzenia każdej jezdni autostrady o dodatkowy pas ruchu.

Prognozowany wzrost natężenia ruchu na węźle Toruń Południe determinuje jego rozbudowę, poprzez zastosowanie łącznic P3 wraz z podwójnymi pasami włączania i wyłączania. Poszerzenie jezdni jest projektowane do zewnątrz.

Podwójny pas wyłączania na łącznicę P3, bez zmniejszenia liczby pasów ruchu na jezdni drogi powinien mieć klin o długości nie mniejszej niż 150 m oraz wspólną krawędź pasa wyłączania o pełnej szerokości i jezdni autostrady o długości nie mniejszej niż 400 m. Odcinek powinien mieć dwa pasy ruchu o szerokości nie mniejszej niż 7 m oraz pas awaryjny o szerokości 2 m.

Podwójny pas włączania z łącznicy P3 powinien mieć dwa następujące po sobie odcinki równoległego względem krawędzi jezdni autostrady pasa włączania, każdy o długości nie mniejszej niż 500 m oraz kliny na końcach tych odcinków długości nie mniejszej niż 75 m. Szerokość dwóch pasów ruchu na pierwszym odcinku przyspieszania wynosi 7 m i na drugim odcinku 3,5 m oraz pas awaryjny o szerokości 2 m.

Ponadto, poszerzenia jezdni wymaga łącznica Ł5 na całej jej długości oraz łącznica Ł3 w obrębie nosa, na długości około 80 m. W stanie istniejącym pozostałe łącznice nie ulegają zmianie. Korekty wymaga wyłącznie oznakowanie poziome.

Na obszarze projektowanego zadania występują obszary wodno – błotne oraz obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych – torfowiska / namuliska. Nie występują natomiast ujścia rzek, wybrzeży i środowisko morskie lub górskie, strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych; o krajobrazie mającym znaczenie historyczne lub kulturowe. Analizowany węzeł zlokalizowany jest w całości na terenie Głównego Zbiornika Wód Podziemnych Nr 141 Zbiornik rzeki dolna Wisła.

Analizowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza ustanowionymi strefami ochrony ujęć wód.

Zlokalizowane jest poza obszarami szczególnego zagrożenia powodzią w rozumieniu art. 16 pkt 34 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz. U. z 2023 r., poz. 1478 ze zm.).

Przedmiotowe zamierzenie zlokalizowane zostanie w obszarze dorzecza Wisły, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2023 r., poz. 300 t.j.).

Przedsięwzięcie znajduje się w obszarze jednolitej części wód podziemnych, oznaczonej kodem PLGW200045, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Zgodnie z ww. rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły. Ta JCWPd charakteryzuje się dobrym stanem ilościowym oraz dobrym stanem chemicznym. JCWPd nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Cel środowiskowy dla JCWPd to dobry stan ilościowy i chemiczny.

Ponadto, zamierzenie znajduje się w obszarze zlewni jednolitej części wód powierzchniowych, oznaczonej europejskim kodem RW20001229199 – Wisła od Zgłowiączki do Brdy. JCWP stanowi silnie zmienioną część wód i jest monitorowana. Stan ogólny JCWP określono jako zły (słaby potencjał ekologiczny, stan chemiczny dobry). JCWP jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Cel środowiskowy dla JCWP to umiarkowany potencjał ekologiczny (złagodzone wskaźniki: [przewodność elektrolityczna właściwa w 20°C (maksymalna dopuszczalna wartość w wodzie: do 2740  $\mu\text{S}/\text{cm}$ ); pozostałe wskaźniki - II klasa jakości); zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny na odcinku cieku istotnego Wisła w obrębie JCWP (dla jesiotra); zapewnienie drożności cieku według wymagań gatunków chronionych; zapewnienie drożności cieku dla migracji gatunków o znaczeniu gospodarczym na odcinku cieku głównego Wisła w obrębie JCWP (dla troci wędrownej oraz węgorza europejskiego); dobry

stan chemiczny.

Podczas realizacji przedsięwzięcia planowane jest wykonanie odwodnienia drogi.

Poszerzenia jezdni na węźle Toruń Południe determinują likwidację istniejących krawędzi jezdni wraz z urządzeniami odwodnienia, poboczami i rowami drogowymi. Zakres przebudowy będzie obejmował odtworzenie ścieków zewnętrznych przykrawędziowych z wpustami ściekowymi, rowów drogowych i infiltracyjnych. Urządzenia odwadniające będą dostosowane sytuacyjnie i wysokościowo do projektowanych poszerzeń nawierzchni i zostaną włączone w istniejący system odwodnienia. Woda będzie trafiać do zbiorników sedymentacyjno-infiltracyjnych nr 1 i 3, wykonanych w ramach zadania „Autostrada A1 Toruń – Stryków – Zadanie I, odcinek 1: węzeł Czerniewice – węzeł Odolion (z węzłem Czerniewice) od km 151+900 do km 163+300”.

Odtworzone rowy drogowe będą rowami trawiastymi z warstwą humusową o grubości 15 cm na powierzchni skarp i dna, o przekroju trapezowym, które zbierają wodę z jezdni. W dwóch lokalizacjach zostaną odtworzone rowy infiltracyjne z warstwą filtracyjną w podłożu.

Analizowana inwestycja nie powoduje konieczności ingerencji w koryta cieków naturalnych.

Istotnym źródłem zanieczyszczeń związanym z eksploatacją drogi będą środki chemiczne stosowane do zimowego utrzymania dróg, w skład których wchodzi piasek zmieszany z chlorkiem sodu ( $\text{NaCl}$ ), chlorkiem wapnia ( $\text{CaCl}_2$ ) lub chlorkiem magnezu ( $\text{MgCl}_2$ ). Niewłaściwe stosowanie soli (w dużych ilościach) powoduje uwalnianie jonów chlorkowych do wód roztopowych i zasolenie gleb. Obecnie nie istnieją żadne metody usuwania soli, które dostają się do wód roztopowych wskutek stosowania środków do zwalczania śliskości zimowej. W celu zmniejszenia stężenia chlorków w ściekach drogowych zaleca się w sposób racjonalny stosować środki odladzające, preferować chlorek magnezu i wapnia z uwagi na ich mniejszą szkodliwość.

Zaplecze budowy oraz baza materiałów znajdować się będzie w obszarze istniejącego pasa drogowego. Ze względu na zakres inwestycji nie przewiduje się jej etapowania.

Realizacja przedsięwzięcia będzie wiązała się z wykorzystaniem wody przez pracowników do celów socjalnych. Woda na ww. potrzeby będzie zapewniona przez wynajęte w tym celu firmy. Szacuje się, iż średnie zużycie wody do celów socjalnych przez jednego pracownika fizycznego na dobę wynosi ok.  $0,06 \text{ m}^3$ , a także do utrzymania właściwej wilgotności gruntu nasypowego, do wytwarzania betonów - zależnie od przyjętej organizacji

robót jak również do zwilżania walców przy układaniu nawierzchni.

Uznano, iż przyjęte założenia chroniące środowisko, zabezpieczą wody w sposób zapewniający wyeliminowanie ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych zawartych w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły.

Tym samym przeanalizowano warunki ustalone dla ww. inwestycji przez Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie.

W związku z powyższym, uwzględniając charakter, skalę i lokalizację, nie przewiduje się negatywnego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na stan jednolitych części wód oraz na realizację celów środowiskowych, określonych dla nich w ww. Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły.

W fazie realizacji inwestycji powstawać będą odpady z następujących prac:

- niewielkich robót ziemnych,
- usuwania nawierzchni z istniejącej jezdni,
- ułożenia nawierzchni,
- wycinki drzew i krzewów,

a także odpady związane z zapleczem sanitarnym placu budowy.

W związku z organizacją placu budowy i zaplecza socjalnego, oprócz ww. odpadów powstanie jeszcze pewna ilość odpadów socjalno-bytowych (kod 20 03 04) – szlamy ze zbiorników bezodpływowych, służących do gromadzenia nieczystości, nie zaliczanych do odpadów niebezpiecznych oraz odpady komunalne (szklane i plastikowe butelki, puszki, papier oraz odpady organiczne).

Miejsca magazynowania odpadów zostaną zlokalizowane na terenie placu budowy lub zapleczy budowy. Odpady podlegać będą segregacji.

Odpady niebezpieczne oraz sypkie magazynowane będą selektywnie, w pojemnikach i kontenerach, zależnie od ilości i gabarytów.

Odpady takie jak: Żelazo i stal o kodzie 17 04 05, Mieszaniny metali o kodzie 17 04 07, Gleba i ziemia, w tym kamienie zawierające substancje niebezpieczne (zanieczyszczone olejami mineralnymi) o kodzie 17 05 03\*, będą magazynowane na placach składowych, zabezpieczonych (uszczelnionych) tak, aby odcieki nie przedostawały się do gruntu i wód podziemnych. Podłoże będzie zabezpieczone 10 cm podsypką z piasku i wywiniętą folią. W przypadku przedostania się substancji do podsypki, zostanie ona zebrana wraz z substancją chemiczną.

Pozostałe rodzaje odpadów, będą gromadzone na powierzchniach utrwalonych, z dala od drzew nie przeznaczonych do wycinki.

Odpady komunalne będą magazynowane w kontenerach lub pojemnikach o adekwatnej do budowy pojemności oraz regularnie opróżniane.

Wszystkie powstające na placu budowy oraz na jej zapleczach odpady będą przekazywane firmom posiadającym stosowne uprawnienia w zakresie ich gospodarowania, wymagane przepisami prawa.

Do wytworzonego destruktu o kodzie 17 03 02, zastosowanie będą miały przepisy rozporządzenia Ministra Klimatu z dnia 8 listopada 2021 r. w sprawie określenia szczegółowych kryteriów stosowania warunków utraty statusu odpadów dla odpadów destruktu asfaltowego (Dz. U. z 2021 r., poz. 2067 ze zm.).

W przypadku, jeśli któryś z powyższych warunków nie zostanie spełniony, destruktu asfaltowy nie utraci statusu odpadów, a dalsze postępowanie z nim będzie analogiczne, jak dla innych odpadów:

- magazynowany będzie selektywnie, w pojemnikach, które będą ustawiane na uszczelnionym podłożu tak, aby odcieki w przypadku ewentualnego uszkodzenia pojemnika/kontenera nie przedostawały się do gruntu i wód podziemnych. Podłoże będzie zabezpieczone 10 cm podsypką z piasku i wywiniętą folią – w przypadku przedostania się substancji do podsypki, zostanie ona zebrana wraz z substancją chemiczną;
- zostanie przekazany do odzysku przez uprawnioną firmę.

Odpad ten może być również wykorzystany poza instalacjami, przy czym wymaga to spełnienia łącznych warunków przeprowadzenia odzysku, zawartych w ww. rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 11 maja 2015 r. w sprawie odzysku odpadów poza instalacjami i urządzeniami.

Jeżeli odpady destruktu nie mogą być wykorzystane zgodnie z ww. rozporządzeniem, wówczas odpady destruktu zaklasyfikowane pod kodem 17 03 02 przewiduje się do zagospodarowania w ramach budowy, jako dodatek do nowych mieszanek mineralno-asfaltowych. Destruktu może być wykorzystany w odpowiednich instalacjach, co stanowi recykling odpadu zdefiniowany w art. 3 ust. 1 pkt 23 z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2023 r., poz. 1587 t.j.). Jest to zasadniczy kierunek wykorzystania tego strumienia odpadów. Natomiast, jeżeli żadna z powyższych form zagospodarowania odpadów nie będzie możliwa, odpady destruktu zostaną przekazane uprawnionemu odbiorcy posiadającemu

zezwolenia na ich zagospodarowanie, w celu ich dalszego wykorzystania.

W sytuacji braku możliwości wykorzystania całego wytworzonego w ramach realizacji inwestycji destruktu o kodzie 17 03 01\*, Wykonawca będzie zobowiązany do jego przekazania uprawnionemu odbiorcy odpadów, w celu jego unieszkodliwienia.

Eksploatacja drogi przyczyni się do powstawania następujących rodzajów odpadów:

- typowe odpady komunalne (makulatura, szkło, tworzywa sztuczne, metale) powstające podczas użytkowania drogi (np. w wyniku wyrzucania z przejeżdżających pojazdów);
- odpady związane ze ścieraniem się nawierzchni;
- oleje odpadowe i odpady ciekłych paliw;
- odpady związane z czyszczeniem poboczy – gruz, ziemia, humus;
- elementy gumowe, np. pochodzące z kół pojazdów;
- szkło pochodzące z szyb pojazdów;
- tworzywa sztuczne – fragmenty zderzaków samochodowych, listew, obudowy lamp pojazdów;
- metale różne, np. ze znaków drogowych;
- farby i lakiery pochodzące zarówno z malowania poziomego, jak i oznakowania pionowego, lakiery samochodowe;
- drewno;
- odpady związane z utrzymaniem jezdni – szczególnie w okresie zimowym.

Ponadto, istnieje możliwość powstawania innych opadów w wyniku wypadków i zdarzeń losowych (poważnych awarii). Można wśród nich wymienić:

- odpady wykazujące właściwości niebezpieczne (kod 16 81 01\*),
- odpady inne niż wymienione w 16 81 01 (kod 16 81 02).

Miejsca czasowego magazynowania odpadów zostaną zlokalizowane na terenie rejonu Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, bądź w miejscach wyznaczonych przez uprawnioną firmę, która będzie utrzymywała drogę na zlecenie jej Zarządcy. Odpady podlegać będą segregacji.

Odpady niebezpieczne oraz sypkie magazynowane będą selektywnie, w pojemnikach i kontenerach, zależnie od ilości i gabarytów.

Odpady planuje się magazynować na placach składowych, zabezpieczonych (uszczelnionych) tak, aby odcieki nie przedostawały się do gruntu i wód podziemnych. Podłoże będzie zabezpieczone 10 cm podsypką z piasku i wywiniętą folią. W przypadku

przedostania się substancji do podsypki, zostanie ona zebrana wraz z substancją chemiczną.

Faza budowy związana będzie z niezorganizowaną emisją substancji do powietrza atmosferycznego, której źródłem będą przede wszystkim silniki maszyn budowlanych, pojazdów dowożących materiały i wywożących odpady oraz pył powstający w trakcie prac. Wymienione uciążliwości będą miały charakter przejściowy i wystąpią jedynie w okresie prowadzenia prac realizacyjnych i ustaną z chwilą zakończenia realizacji inwestycji. Zakładając, że rozbudowa będzie się odbywała przy zachowanym ruchu pojazdów po jednym pasie ruchu, emisje zanieczyszczeń pyłowych i gazowych charakterystycznych dla emisji komunikacyjnych z maszyn budowlanych i transportowych będą stanowiły ułamek emisji ogólnej z rozbudowywanego odcinka drogi. Nie będą one miały istotnego wpływu na stan sanitarny powietrza atmosferycznego. Przewidziano zastosowanie rozwiązań organizacyjnych i technicznych pozwalających na ograniczenie oddziaływania na powietrze atmosferyczne, m.in.: stosowanie w miarę możliwości gotowych mieszanek, zraszanie placu budowy i dróg dojazdowych w okresie suszy.

W czasie realizacji źródłami hałasu będą głównie maszyny i urządzenia stosowane w pracach budowlanych oraz pojazdy samochodowe dowożące materiały budowlane oraz wywożące odpady.

Na etapie prac realizacyjnych, w celu ograniczenia oddziaływań związanych z emisją hałasu uciążliwe prace budowlane (przede wszystkim prace hałaśliwe oraz związane z wykorzystywaniem ciężkiego sprzętu/transportu) zlokalizowane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem, będą prowadzone wyłącznie w porze dziennej, tj. w godz. 6:00 – 22:00. Wyjątek stanowić będą prace, których technologia wymaga zachowania ciągłości procesu (np. betonowanie). Ponadto, zaplecze budowy nie zostanie zlokalizowane w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej. Oddziaływania związane z fazą budowy będą krótkotrwałe i przemijające.

Źródłem oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na powietrze atmosferyczne są pojazdy mechaniczne poruszające się po przedmiotowej drodze. Wielkość emisji (m.in.: tlenki azotu, dwutlenek siarki, pył PM10 i PM2,5), a tym samym uciążliwość, zależy przede wszystkim od natężenia i struktury ruchu, to jest ilości pojazdów lekkich (osobowych i dostawczych) i ciężkich (ciężarowe z przyczepami i bez, ciągniki rolnicze, autobusy i inne pojazdy samobieżne) oraz udziału ruchu szczytowego w ruchu dobowym. Ważne są także parametry techniczne jezdni, takie jak szerokość pasa ruchu oraz położenie niwelety w stosunku do otoczenia.



Na potrzeby opracowania, dla rozpatrywanej inwestycji, przeprowadzono obliczenia rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń.

Na podstawie wyników przeprowadzonych obliczeń stwierdzono, że na etapie eksploatacji przedmiotowe zamierzenie nie będzie stanowiło źródła ponadnormatywnej emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego i nie spowoduje przekroczeń standardów jakości środowiska.

W dniu 26 czerwca 2023 r. Sejmik Województwa Kujawsko-Pomorskiego przyjął uchwałę Nr LIX/804/23 w sprawie określenia programu ochrony powietrza w zakresie pyłu zawieszonego PM10, PM2,5 oraz benzo(a)pirenu dla strefy kujawsko-pomorskiej - aktualizacja.

Program ochrony powietrza w zakresie pyłu zawieszonego PM10, PM2,5 oraz benzo(a)pirenu dla strefy kujawsko-pomorskiej – aktualizacja (dalej POP lub Program) stanowi aktualizację obowiązującego dotychczas „Programu ochrony powietrza w zakresie pyłu zawieszonego PM10 oraz benzo(a)pirenu dla strefy kujawsko-pomorskiej” określonego uchwałą Nr XXIII/340/20 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 22 czerwca 2020 r., w zakresie pyłu zawieszonego PM10 oraz benzo(a)pirenu, a także uwzględnia pył zawieszony PM2,5. Został opracowany w związku z odnotowaniem w 2021 r. przekroczenia standardów jakości powietrza – średniodobowego poziomu dopuszczalnego pyłu zawieszonego PM10 oraz średniorocznego poziomu dopuszczalnego pyłu zawieszonego PM2,5 (nowego zanieczyszczenia, którego przekroczenie poziomu dopuszczalnego nie wystąpiło w 2018 r.), a także średniorocznego poziomu docelowego benzo(a)pirenu na terenie strefy.

W dniu 26 czerwca 2023 r. Sejmik Województwa Kujawsko-Pomorskiego uchwalił nowy program ochrony powietrza dla wszystkich stref województwa kujawsko-pomorskiego, w tym m.in. dla strefy miasto Toruń, na terenie której zlokalizowane jest planowane przedsięwzięcie (uchwała nr LIX/805/23 z dnia 26.06.2023 r. w sprawie określenia programu ochrony powietrza w zakresie pyłu zawieszonego PM10, PM2,5 oraz benzo(a)pirenu dla strefy miasto Toruń – aktualizacja).

Program ochrony powietrza w zakresie pyłu zawieszonego PM10, PM2,5 oraz benzo(a)pirenu dla strefy miasto Toruń – aktualizacja (dalej POP lub Program) stanowi aktualizację obowiązującego dotychczas „Programu ochrony powietrza w zakresie pyłu zawieszonego PM10 oraz benzo(a)pirenu dla strefy miasto Toruń” określonego uchwałą XXIII/341/20 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 22 czerwca 2020 r.,

w zakresie benzo(a)pirenu, a także uwzględnia nowe zanieczyszczenie pył zawieszony PM<sub>2,5</sub>. Został opracowany w związku z odnotowaniem w 2021 r. przekroczenia poziomu docelowego benzo(a)pirenu oraz przekroczenia standardu jakości powietrza pyłu zawieszonego PM<sub>2,5</sub> (nowego zanieczyszczenia, którego przekroczenie poziomu dopuszczalnego nie wystąpiło w 2018 r.) na terenie strefy. W 2021 r. w strefie miasto Toruń nie stwierdzono przekroczenia poziomów dopuszczalnych pyłu zawieszonego PM<sub>10</sub>, a więc dla tej substancji Program nie podlega aktualizacji.

Inwestycja położona jest w obu strefach, tj. w strefie kujawsko-pomorskiej oraz w strefie miasta Toruń. Analizowany węzeł Toruń Południe zlokalizowany jest na terenach, na których nie stwierdza się przekroczeń poziomów dopuszczalnych pyłu zawieszonego PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub> ani średniorocznego poziomu docelowego benzo(a)pirenu.

Na etapie funkcjonowania źródłem hałasu związanym z inwestycją będzie ruch pojazdów poruszających się po przedmiotowej drodze.

Zgodnie z przedstawioną dokumentacją, w rejonie zamierzenia znajdują się następujące tereny wymagające ochrony akustycznej:

1. tereny zabudowy mieszkaniowo-usługowej oraz zabudowy zagrodowej, dla których wartości dopuszczalne poziomów hałasu wynoszą:
  - LAeq= 65 dB(A) w godz. 6.00 - 22.00 (pora dzienna);
  - LAeq= 56 dB(A) w godz. 22.00 - 6.00 (pora nocna).
2. tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, dla której wartości dopuszczalne poziomów hałasu wynoszą:
  - LAeq= 61 dB(A) w godz. 6.00 - 22.00 (pora dzienna);
  - LAeq= 56 dB(A) w godz. 22.00 - 6.00 (pora nocna).

Ocenę oddziaływania na klimat akustyczny przeprowadzono w oparciu o modelowanie matematyczne programem komputerowym. Prognozę równoważonego poziomu hałasu wykonano w oparciu o program SoundPLAN wersja 8.2. Do wykonania prognoz przyjęto francuską metodę obliczeniową NMPB Routes-96 (Guide du Bruit). Model obliczeniowy jest zgodny z normą PN-ISO 9613-2:2002.

Zgodnie z przedstawionymi wyjaśnieniami, podstawą do przyjętej prognozy ruchu była prognoza ruchu opracowana w ramach zadania „Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowe z elementami Koncepcji Programowej wraz z materiałami do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: Budowa drogi ekspresowej S-10 na odcinku Bydgoszcz – Toruń”, autor: mgr inż. Krzysztof Musz, data: sierpień 2020 r.,

na podstawie której przeliczono wartości danych o prognozowanym ruchu w analizowanych latach.

Prognozy równoważnego poziomu dźwięku wykonano dla następujących horyzontów czasowych:

- 2027 – wariant realizacyjny – rok oddania do użytku rozbudowanego węzła,
- 2037 – wariant realizacyjny – 10 lat po oddaniu inwestycji do użytku.

Obliczenia wykonano w punktach obserwacji odpowiadających lokalizacji najbliższych terenów chronionych akustycznie. Punkty obserwacji przyjęto przy elewacji budynków mieszkalnych (na wysokości każdej kondygnacji narażonej na hałas) oraz na granicach terenów chronionych akustycznie.

W obliczeniach uwzględniono istniejące ekrany akustyczne zestawione w poniższej tabeli:

Lokalizacja i parametry geometryczne istniejących ekranów akustycznych				
Kilometraż	Strona drogi	Wysokość	Długość ekranu	Rodzaj ekranu
		[m]	[m]	
-0+115 - 0+199	prawa	5	314	Pochłaniający
0+052 - 0+349	lewa	5	300	Pochłaniający
0+199 - 0+422	prawa	5	228	Pochłaniający

Z przeprowadzonej analizy wykonanych obliczeń wynika, iż planowana inwestycja będzie powodowała przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu. Analizując wyniki w receptorach należy zauważyć, że w jednym przypadku (budynek zlokalizowany za istniejącym ekranem) spodziewane przekroczenia poziomów dopuszczalnych hałasu wyniosą maksymalnie do 2 dB.

W związku z powyższym, w celu zminimalizowania oddziaływania fazy eksploatacji zaproponowano podwyższenie istniejącego ekranu w km 0+199 - 0+422 po stronie prawej z wysokości 5 metrów do 7 metrów:

Lokalizacja i parametry geometryczne projektowanych ekranów akustycznych				
Kilometraż	Strona drogi	Wysokość	Długość ekranu	Rodzaj ekranu
		[m]	[m]	
0+199 - 0+422	prawa	7	228	Pochłaniający

Wymagania w zakresie izolacyjności akustycznej ekranów ustalono wg normy PN-EN 1793-2:2018. Dla ekranów akustycznych ustala się izolacyjność DLR nie niższą niż 25 dB.

Wymagania w zakresie własności pochłaniających ekranów ustalono wg normy PN-EN 1793-1:2017. Proponowane ekrany pochłaniające, muszą być wykonane z materiału pochłaniającego od strony drogi - jednoczłobowy wskaźnik oceny pochłaniania dźwięku  $DL\alpha$  nie może być mniejszy niż 8 dB.

Analizując wyniki obliczeń należy stwierdzić, że zostaną dotrzymane standardy akustyczne po realizacji zabezpieczeń (tzn. podniesieniu wysokości ekranu akustycznego). W żadnym przypadku nie wystąpią przekroczenia poziomów dopuszczalnych hałasu.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane będzie w bezpośrednim sąsiedztwie Obszaru Chronionego Krajobrazu Wydmowy na południe od Torunia gdzie obowiązują uwarunkowania określone przez art. 24 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody (Dz. U. z 2023 r. poz. 1336 ze zm.) oraz uchwałę nr VI/119/19 Sejmik Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 27 maja 2019 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Wydmowy na południe od Torunia (Dz. Urz. Woj. Kuj.-Pom., poz. 3069), w tym zakaz realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu 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.

Zgodnie z art. 24 ust. 2 pkt 3 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, zakazy obowiązujące na terenie obszaru chronionego krajobrazu nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego, co ma zastosowanie w przedmiotowej sprawie.

Realizacja inwestycji wymaga wycinki do 1000 m<sup>2</sup> drzewostanu leśnego, przy czym zaplanowane zostały nasadzenia zastępcze w ilości odpowiadającej skali wycinki (uzgodnione z Nadleśnictwem Gniewkowo), w ramach których preferować należy zastosowanie gatunków rodzimych. Ponadto, zaplanowano także wykonanie nasadzeń drzew wewnątrz wężła w celu uzupełnienia istniejących nasadzeń, posadzonych w ramach budowy autostrady A1.

Celem wyeliminowania zagrożenia niszczenia lęgów gatunków chronionych ptaków wycinkę drzew należy prowadzić poza okresem lęgowym ptaków lub po potwierdzeniu braku lęgów przez specjalistę ornitologa.

Wobec drzew i krzewów nieprzeznaczonych do wycinki zaplanowane zostały zabiegi zabezpieczające przed ich uszkodzeniem.

Celem wyeliminowania ryzyka zabijania małych zwierząt wskazano na konieczność kontrolowania wykopów każdorazowo przed podjęciem prac w ich obrębie.

Wskazano również na konieczność odłowienia i przeniesienia w bezpieczne miejsce poza obszar robót wszystkich zwierząt objętych ochroną, w tym jaszczurki zwinki, stwierdzonych w granicach inwestycji na etapie realizacji przedsięwzięcia.

Ograniczenia dotyczące oświetlenia mają na celu ograniczenie zanieczyszczenia światłem oraz oddziaływania na zwierzęta, w szczególności nietoperze.

W ramach realizacji zadania planowane jest podwyższenie istniejącego ekranu akustycznego, jednak zgodnie z przedłożoną dokumentacją do tego celu nie zostaną zastosowane przezroczyste powierzchnie, co skutecznie zminimalizuje ryzyko kolizji ptaków z projektowanymi ekranami.

W celu minimalizacji ryzyka przedostawania się małych zwierząt, w tym płazów na teren inwestycji, zostaną zamontowane osłony w przygruntowej części ogrodzenia na odcinkach wskazanych w niniejszej decyzji.

Z uwagi na charakter przedsięwzięcia, a także stwierdzone występowanie siedlisk i korytarzy migracji gatunków chronionych, wskazano na konieczność zapewnienia bieżącego nadzoru przyrodniczego w trakcie realizacji inwestycji, wskazując jednocześnie kluczowe obowiązki i zadania ww. nadzoru. Należy uwzględnić, że faktyczny zakres działania nadzoru przyrodniczego należy każdorazowo dostosować do warunków lokalnych, mając na uwadze w szczególności potrzebę ochrony elementów środowiska przyrodniczego.

W wyniku realizacji zadania może nastąpić zniszczenie siedlisk trzmiela rudego *Bombus pascuorum*, trzmiela ziemnego *Bombus terrestris*, jaszczurki zwinki *Lacerta agilis*, co nie będzie miało znacząco negatywnego wpływu na zachowanie populacji ww. gatunków, ponieważ występują one powszechnie na terenie kraju.

Na podstawie przeprowadzonej analizy przedłożonej dokumentacji, w tym karty informacyjnej przedsięwzięcia ustalono, że realizacja i eksploatacja inwestycji nie będzie skutkować niekorzystnym wpływem na środowisko przyrodnicze i krajobraz a przyjęte działania minimalizujące wyeliminują zidentyfikowane zagrożenia względem stwierdzonych elementów środowiska przyrodniczego.

Jednocześnie informuję, że w przypadku jeśli skutkiem robót budowlanych bądź innych prac związanych z realizacją zamierzenia będzie podjęcie czynności objętych zakazami względem gatunków chronionych, wynikającymi z art. 51 i/lub 52 cyt. ustawy o ochronie przyrody, np. niszczenie ich siedlisk lub ostoi, będących obszarem rozrodu, wychowu młodych, odpoczynku, migracji lub żerowania, jak również niszczenie, usuwanie lub uszkodzanie gniazd, inwestor lub wykonawca są zobowiązani do uzyskania zgody

na wykonania czynności podlegających zakazom na zasadach określonych w art. 56 ustawy o ochronie przyrody.

W przypadku jeśli skutkiem robót budowlanych, bądź innych prac związanych z realizacją zamierzenia będzie podjęcie czynności objętych zakazami względem gatunków chronionych, wynikającymi z art. 51 i/lub 52 cyt. ustawy o ochronie przyrody, np. niszczenie ich siedlisk lub ostoi, będących obszarem rozrodu, wychowu młodych, odpoczynku, migracji lub żerowania, jak również niszczenie, usuwanie lub uszkodzenie gniazd, inwestor lub wykonawca są zobowiązani do uzyskania zgody na wykonania czynności podlegających zakazom na zasadach określonych w art. 56 ustawy o ochronie przyrody.

Na etapie sporządzania Kip, Inwestor przeanalizował możliwe do wystąpienia oddziaływania skumulowane. Rozbudowa węzła Toruń Południe jest częścią zadania polegającego na budowie drogi ekspresowej S-10 Bydgoszcz-Toruń, odcinek 4 od węzła Toruń Zachód do węzła Toruń Południe. Obydwie inwestycje będą realizowane w tym samym czasie przez tego samego Wykonawcę. Wykorzystanie tego samego sprzętu oraz organizacja zakresu robót pozwoli na optymalną i szybką realizację. W przypadku, gdyby realizacja innych przedsięwzięć w rejonie planowanego zadania, odbywała się w tym samym czasie, co budowa przedmiotowego przedsięwzięcia, kumulacja będzie dotyczyć wyłącznie rejonu kontaktu obu inwestycji.

Z uwagi na skalę prac budowlanych planowanego przedsięwzięcia, nie przewiduje się kumulowania jakiegokolwiek oddziaływania, które mogłoby spowodować wystąpienie znacznego negatywnego oddziaływania na środowisko.

Analizując oddziaływanie zamierzenia związane ze zmianami klimatu (mitygacja i adaptacja do zmian klimatu) należy wskazać, iż inwestycja z uwagi na swój charakter nie będzie w sposób znaczący wpływać na zmiany klimatu.

Z uwagi na charakter zadania, po zastosowaniu właściwych zabezpieczeń budowlanych, ekstremalne stany pogodowe nie będą zagrażać przedsięwzięciu.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia będzie ono generowało nieznaczące ilości zanieczyszczeń do powietrza, powstałe w wyniku pracy silników maszyn i sprzętu budowlanego, transportem oraz nanoszeniem powłok malarskich. Zjawisko to występować będzie w rejonie odcinka, na którym prowadzone będą prace budowlano-montażowe. Metoda krocząca realizacji inwestycji liniowej planowana do zastosowania przy organizacji robót „rozkłada w czasie” całkowitą emisję zanieczyszczeń do powietrza. Chwilowa i punktowa

emisja zanieczyszczeń nie wpłynie znacząco na roczny bilans emisji gazów cieplarnianych i nie przyczyni się do globalnych zmian klimatu.

Nie wskazuje się, aby realizacja przedsięwzięcia wpłynęła na możliwość pogłębienia zmian klimatu.

Przedsięwzięcie jest przystosowane do zmian klimatu, ponieważ nasilone zjawiska nie mają wpływu na eksploatację.

Przedsięwzięcie jest przystosowane do zmian klimatu, ponieważ nie jest wrażliwe na:

- a) wzrost lub spadek temperatury - instalacje towarzyszące są przystosowane do pracy w dużym zakresie temperatur;
- b) fale chłodu;
- c) nawałne deszcze – w tym przypadku możliwy jest ewentualny wpływ związany ze stabilnością gruntu;
- d) powodzie;
- e) silne wiatry i burze;
- f) susze.

Czynnikiem klimatycznym ważnym z punktu widzenia przedmiotowej inwestycji może być niestabilność ziemi (osuwiska). Trasa nie biegnie przez tereny zagrożone ruchami masowymi oraz obszary predysponowane do ruchów masowych ziemi. Wielkość projektowanych obiektów, nie spowoduje istotnych zaburzeń przepływu mas powietrza. Możliwe jest jedynie wystąpienie nieznaczających lokalnych zaburzeń w postaci zmiany kierunku wiatru i wystąpienia zaburzeń w ruchach wznoszących podczas realizacji, jednakże zadanie nie wpłynie negatywnie na ogólne krążenie mas powietrza w atmosferze. Dominujące kierunki oraz siła i prędkość wiatru na analizowanym terenie pozostaną bez zmian. Również biorąc pod uwagę obieg ciepła w środowisku rozpatrywana inwestycja nie będzie mieć wpływu na klimat.

Mając na względzie specyfikę zadania, nie przewiduje się wystąpienia bezpośrednich oddziaływań przedsięwzięcia na klimat.

Planowane zadanie nie stworzy zagrożenia wystąpienia poważnej awarii w rozumieniu przepisu art. 248 ust. 1 cyt. ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska. Ustalono, że na etapie realizacji i eksploatacji nie będą stosowane substancje oraz technologie, które w myśl ww. rozporządzenia Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia

poważnej awarii przemysłowej, stwarzałyby ww. ryzyko.

Ze względu na znaczne oddalenie zamierzenia od granic państwa nie przewiduje się wystąpienia transgranicznych oddziaływań na środowisko.

W dniu 18 kwietnia 2024 r., do tut. Organu wpłynął wniosek Inwestora z tego samego dnia, znak: MG/W/075/04/24, stosownie do art. 108 § 1 Kpa, o nadanie niniejszej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności, ze względu na wyjątkowo ważny interes strony oraz na interes społeczny.

Ponieważ argumenty przedstawione we wniosku stanowiły powielenie danych zawartych w dokumentacji dotyczącej budowy drogi ekspresowej S-10 Bydgoszcz – Toruń, przytoczonych w uzasadnieniu rygoru natychmiastowej wykonalności w ramach decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nr 7/2020 z dnia 24 lutego 2020 r., znak: WOO.4200.1.2016.ADS.44, wydanej dla ww. przedsięwzięcia i uzasadniały wyłącznie cel podjęcia działań zmierzających do uzyskania decyzji dla drogi S-10, uznano za konieczne wezwanie do uzupełnienia w przedmiocie uzasadnienia szczegółowego złożonego wniosku (pismo z dnia 23 kwietnia 2024 r., znak: WOO.420.1.2024.ADS.12).

Stosowne uzupełnienie zostało złożone w dniu 30 kwietnia 2024 r., pismem znak: MG/W/125/04/24.

Nadrzędnym celem projektu jest zwiększenie bezpieczeństwa ruchu podróżnych, przewożonych ładunków oraz ruchu drogowego w obrębie węzła.

Realizacja projektu przyczyni się do powstania trwałej infrastruktury, charakteryzującej się wysokim standardem i jakością. Dzięki realizacji zadania wzrośnie bezpieczeństwo na drodze oraz zmniejszony zostanie negatywny wpływ transportu kołowego na środowisko.

Prace na węźle służą realizacji działań podejmowanych w interesie społecznym, przedkładanym nad interes indywidualny pojedynczych stron postępowania. Zgodnie z art. 6 pkt 1 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2023 r., poz. 344 ze zm.), wydzielenie gruntów pod drogi oraz ich budowa i utrzymanie stanowią cel publiczny. Tym samym, przedmiotowe zamierzenie inwestycyjne stanowi inwestycję celu publicznego, a to świadczy o jego szczególnym charakterze z punktu widzenia ogółu określonego w art. 108 § 1 Kpa mianem interesu społecznego (por. orzeczenie Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego Krakowie z dnia 20 grudnia 2012 r., sygn. akt: II SA/Kr 1535/12).



Projekt służy realizacji celów i zasad polityki transportowej Unii Europejskiej, której priorytetem jest stworzenie jednolitej europejskiej sieci transportowej, wpisując się tym samym w politykę równowagi ekologicznej.

Wyjątkowo ważny interes strony wynika m.in. z tego, że przedsięwzięcie przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa mieszkańców, będących na co dzień uczestnikami ruchu drogowego. Nadanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach rygoru natychmiastowej wykonalności umożliwi szybsze podjęcie działań w celu pozyskania wymaganych w procesie inwestycyjnym decyzji administracyjnych, co jest konieczne dla podjęcia robót budowlanych przedmiotowego zadania.

Przedmiotowe przedsięwzięcie ma ogromne znaczenie dla państwa, regionu i ogółu społeczeństwa. Wpisuje się w istotne cele polityki transportowej Unii Europejskiej, której priorytetem jest stworzenie jednolitej europejskiej sieci transportowej, gdzie transport drogowy stanowi ważny czynnik.

Rozbudowa węzła autostradowego Toruń Południe jest częścią zamierzenia budowlanego pn. „Projekt i budowa drogi ekspresowej S-10 Bydgoszcz-Toruń, odcinek 4 od węzła Toruń Zachód do węzła Toruń Południe”. Dla wskazanego zamierzenia uzyskiwana jest decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej w ramach jednego wniosku procedowanego w Kujawsko-Pomorskim Urzędzie Wojewódzkim. Brak nadania rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia rozbudowy węzła autostradowego będzie skutkowało opóźnieniem w uzyskaniu decyzji ZRID dla całej inwestycji budowy odcinka drogi ekspresowej S-10 od węzła Toruń Zachód, aż do rozbudowywanego węzła Toruń Południe, a co za tym idzie opóźnienia w realizacji inwestycji ostatniego z budowanych odcinków drogi ekspresowej S-10, łączącego drogę ekspresową z autostradą A-1.

Rozpatrywane przedsięwzięcie należy oceniać w kategorii działań na rzecz istotnego interesu społecznego i jednocześnie ważnego interesu strony, związanego z poprawą bezpieczeństwa mieszkańców będących na co dzień uczestnikami transportu drogowego.

Decyzja administracyjna, jako akt stosowania prawa, co do zasady wydawana jest z zamiarem wywołania skonkretyzowanych skutków prawnych, tj. do spowodowania stanu rzeczywistości zgodnego z uprawnieniem lub obowiązkiem podmiotu, którego dane rozstrzygnięcie dotyczy.

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, wydawana na podstawie uouioś, ma na celu określenie środowiskowych uwarunkowań dla realizacji przedsięwzięcia, w tym identyfikację zagrożeń, jakie mogą wystąpić w związku z jego realizacją, oraz sposoby przeciwdziałania tym zagrożeniom. Decyzja ta ustala, czy planowane przedsięwzięcie jest zgodne z przepisami prawa w zakresie ochrony środowiska, nie powoduje jednak żadnych skutków prawno - rzeczowych, w postaci np. utraty praw własności, nie upoważnia również do rozpoczęcia robót budowlanych. Postępowanie administracyjne zmierzające do wydania omawianej decyzji, jak i sama decyzja, mają charakter przygotowawczy, a jednocześnie obligatoryjny do wydania decyzji inwestycyjnych, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy ooś. Innymi słowy, decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach co do zasady ma charakter rozstrzygnięcia wstępnego wobec przyszłego zezwolenia na realizację konkretnego przedsięwzięcia i pełni wobec niego funkcję prejudycjalną.

Zgodnie z art. 108 kpa, decyzji, od której służy odwołanie, może zostać nadany rygor natychmiastowej wykonalności. Istotą instytucji, o której mowa powyżej, jest to, że decyzja staje się wykonalna i stanowi tytuł egzekucyjny, mimo, że nie jest ona ostateczna. Rygor natychmiastowej wykonalności jest nadawany, jeżeli natychmiastowe wykonanie decyzji jest niezbędne ze względu na ochronę zdrowia lub życia ludzkiego lub dla zabezpieczenia gospodarstwa narodowego przed ciężkimi stratami, bądź też ze względu na inny interes społeczny lub wyjątkowo ważny interes strony. Przesłanką wspólną dla wszystkich przypadków nadania rygoru natychmiastowej wykonalności jest konieczność natychmiastowego wdrożenia decyzji w życie.

W przypadku przedmiotowego przedsięwzięcia w grę wchodzi konflikt pomiędzy wartościami konkurującymi ze sobą, przy czym jedną z tych wartości jest rozbudowa węzła drogowego, a z drugiej strony podnosi się bezpieczeństwo mieszkańców, w tym ochronę przed hałasem i zanieczyszczeniem oraz ochronę środowiska.

Konflikt pomiędzy tymi wartościami może być rozstrzygany tylko w kontekście zrównoważonego rozwoju. Jak słusznie zauważył Wojewódzki Sąd Administracyjny w Gorzowie Wielkopolskim, w wyroku z dnia 25 marca 2009 r. II SA/Go 825/08 „Zasada zrównoważonego rozwoju pełni przede wszystkim rolę dyrektywy wykładni. A to wtedy, gdy pojawiają się wątpliwości co do zakresu obowiązków, rodzaju obowiązków i sposobu ich realizacji należy posilkować się zasadą zrównoważonego rozwoju. Pełni ona zatem rolę podobną do zasad współżycia społecznego, czy społeczno-gospodarczego przeznaczenia w prawie cywilnym. W pierwszej kolejności do uwzględniania zasady zrównoważonego

rozwoju obowiązany jest ustawodawca w procesie stanowienia prawa, ale z drugiej strony zasadę tę powinny mieć na uwadze organy stosujące prawo. Niekiedy bowiem stan faktyczny wymaga rozważenia i wyważenia rozwiązań korzystniejszych stosując zasadę zrównoważonego rozwoju” (LEX nr 526352).

Przytoczyć też należy fragment uzasadnienia wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 6 czerwca 2006 r., K 23/05 (OTK-A 2006/6/62) „Władze publiczne są bowiem przede wszystkim zobowiązane do prowadzenia polityki zapewniającej bezpieczeństwo ekologiczne współczesnemu i przyszłym pokoleniom”. Sformułowanie to ma charakter typowy dla określenia zadań (zasad polityki) państwa, nie rodzi natomiast bezpośrednio jakichkolwiek praw podmiotowych po stronie jednostki. Pojęcie „bezpieczeństwo ekologiczne” należy rozumieć jako uzyskanie takiego stanu środowiska, który pozwala na bezpieczne przebywanie w tym środowisku i umożliwia korzystanie z tego środowiska w sposób zapewniający rozwój człowieka. Ochrona środowiska jest jednym z elementów „bezpieczeństwa ekologicznego”, ale zadania władz publicznych są szersze – obejmują też działania poprawiające aktualny stan środowiska i programujące jego dalszy rozwój. Podstawową metodą uzyskania tego celu jest – nakazane przez art. 5 Konstytucji – kierowanie się zasadą zrównoważonego rozwoju, co nawiązuje do ustaleń międzynarodowych, w szczególności konferencji w Rio de Janeiro w 1992 r. (por. J. Boć, [w:] Konstytucje Rzeczypospolitej oraz komentarze do Konstytucji RP z 1997 r., pod red. J. Bocia, Wrocław 1998, s. 24 i nast.). W ramach zasad zrównoważonego rozwoju mieści się nie tylko ochrona przyrody, czy kształtowanie ładu przestrzennego, ale także należyta troska o rozwój społeczny i cywilizacyjny, związany z koniecznością budowania stosownej infrastruktury, niezbędnej dla – uwzględniającego cywilizacyjne potrzeby – życia człowieka i poszczególnych wspólnot. Idea zrównoważonego rozwoju zawiera więc w sobie potrzebę uwzględnienia różnych wartości konstytucyjnych i stosownego ich wyważenia”.

Z zaprezentowanego orzecznictwa wynika, że dopuszczalne jest rozstrzyganie konfliktów w duchu zrównoważonego rozwoju w kierunku budowy i modernizacji drogi, jako elementu istotnego z punktu widzenia rozwoju cywilizacyjnego.

Przechodząc do kwestii weryfikacji zasadności nadania wskazanej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności, należy jednoznacznie wskazać, że rozbudowa węzła stanowi zamierzenie inwestycyjne, którego przedmiot i znaczenie należy oceniać w szczególności w kategoriach właściwych - w kontekście postanowień art. 108 § 1 Kpa, zarówno dla „innego

interesu społecznego”, jak i dla „ważnego interesu strony”. W istocie trudno w tym przypadku uciec od takiej konstatacji, zważywszy także na to, że Inwestorem jest Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Bydgoszczy, zamierzająca w ten sposób realizować zadanie należące do sfery zadań własnych zarządcy infrastruktury drogowej, stanowiących zarazem inwestycję celu publicznego. Tej konstatacji szczególnie sprzyjają właściwości konstrukcyjne jednostki GDDKiA, będącej klasycznym wręcz przykładem korporacji prawa publicznego.

Nie dość zatem, że taki podmiot tworzy - w płaszczyźnie osobowej - odpowiednia wspólnota, to jeszcze realizowane w takich warunkach ustrojowych zadania publiczne służą, przede wszystkim zaspokajaniu potrzeb tej wspólnoty.

Opisane uwarunkowania podmiotowo-strukturalne sprawiają, że dochodzi w takim przypadku do swego rodzaju zespolenia interesu społecznego z interesem strony. Inwestor, stanowiący element typowej jednostki zarządzającej, nie tylko stanowi bowiem podmiot prawa nastawiony na realizację interesu społecznego, ale jednocześnie stroną prowadzonego postępowania administracyjnego. Bezsparnie zaś Inwestor o takich prawnych właściwościach i podobnie kwalifikowanym przeznaczeniu, nie może uniknąć kojarzenia z przedsięwzięciami nastawionymi na realizację interesu społecznego (sankcjonowanego rozstrzygnięciami władzy danej jednostki samorządu terytorialnego), które *ex definitione* służą ważnemu interesowi strony, tj. wspólnoty samorządowej, której potrzeby mają być zaspokojone poprzez realizację tego rodzaju inwestycji.

Mając na względzie powyższe okoliczności, należy uznać, że w tym przypadku decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach dotyczy zamierzenia inwestycyjnego, którego przedmiot i znaczenie uzasadniają nadanie jej rygoru natychmiastowej wykonalności. Tym bardziej, że w warunkach lokalizacyjnych za fakt notoryjny należy uznać niezbędnosc szybkiego zmierzania do realizacji inwestycji drogowych. Z ww. przyczyn mamy więc do czynienia ze „stanem nagłej konieczności administracyjnej” (zob. np. J. Borkowski, komentarz do art. 108 Kpa, Kodeks postępowania administracyjnego. Komentarz, B. Adamiak, J. Borkowski, Warszawa 2004, s. 513), bezspornie o znamionach interesu społecznego i na pewno „wyjątkowo” ważnego interesu strony. Nie ulega przy tym wątpliwości, że zwłoka w zmierzaniu do wykonania tego zadania realnie zagraża ww. interesom.

W związku zaś z tym, że do zastosowania przepisów art. 108 § 1 i 2 Kpa, nie jest konieczne wykazanie zagrożenia wszystkich wskazywanych tam dóbr chronionych, zbędnym już jest podejmowanie zamiaru wykazania, że oznaczona na wstępie decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach dotyczy zamierzenia inwestycyjnego, za którego niezwłoczną realizacją przemawiają także względy ochrony zdrowia lub życia ludzkiego.

Z uwagi na przytoczone argumenty, wniosek o nadanie sprawie rygoru natychmiastowej wykonalności, uznano w pełni za uzasadniony, zatem w sentencji niniejszej decyzji Organ wprowadził rygor natychmiastowej wykonalności.

Decyzja podlega natychmiastowemu wykonaniu.

Podstawą do rozstrzygnięcia sprawy była ocena całego materiału dowodowego zgromadzonego w toku postępowania, czym organ spełnił warunki art. 75 § 1, 77 § 1 i art. 80 ustawy Kpa.

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wiąże organy wydające decyzje określające warunki korzystania ze środowiska w zakresie, w jakim ma być uwzględniona przy wydawaniu tych decyzji, a także wydające decyzję, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 (decyzji o pozwoleniu na budowę) i 10 (decyzji o zgodzie na realizację inwestycji drogowej) uouioś.

Biorąc pod uwagę powyższe oraz mając na względzie spełnienie wymogów w zakresie ochrony środowiska, orzeczono jak w sentencji.

#### POUCZENIE

Zgodnie z art. 72 ust. 3 ww. ustawy uouioś decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do decyzji lub zgłoszenia budowy, o których mowa w art. 72. Wniosek ten powinien być złożony nie później niż przed upływem sześciu lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.

Zgodnie z art. 127a § 1 Kpa w trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania. Z dniem doręczenia Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna. Po uzyskaniu zrzeczenia się prawa do wniesienia odwołania, na żądanie

strony, decyzji zostanie nadana klauzula ostateczności.

Zgodnie z ustawą z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2022 r., poz. 2142 ze zm.), Pełnomocnik Wnioskodawcy uiścił opłatę skarbową w wysokości 17 zł za pełnomocnictwo.

Wykonanie warunków decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, które nie zostały uwzględnione w decyzjach, o których mowa w art. 86 uouioś, podlega egzekucji administracyjnej w trybie przepisów o postępowaniu egzekucyjnym w administracji, o ile przedsięwzięcie jest realizowane. W myśl art. 136a uouioś, jeżeli warunki, wymogi oraz obowiązki określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie zostały uwzględnione w decyzjach, o których mowa w art. 86 uouioś, podmiot realizujący, eksploatujący lub likwidujący przedsięwzięcie, podlega karze pieniężnej w wysokości od 500 zł do 1 000 000 zł.

p.o. Regionalny Dyrektor Ochrony  
Środowiska w Bydgoszczy

Marek Machnikowski  
/-podpisano elektronicznie/

Załączniki:

1. Mapa obrazująca lokalizację przedsięwzięcia
2. Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia, zgodnie z art. 82 ust. 2 uouioś

Otrzymuje:

1. Pan Andrzej Kasprzak Pełnomocnik GDDKiA Oddział w Bydgoszczy, Mosty Gdańsk Sp. z o.o., ul. Jaśminowy Stok 12A, 80-177 Gdańsk
2. GDDKiA Oddział w Bydgoszczy
3. Strony postępowania zawiadomienie w trybie art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Toruniu
2. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie

Sprawę prowadzi: p. Anna Deczyńska - Sadowska, tel.: 52 50-65-666, wew. 6044, e-mail: anna.deczyńska@bydgoszcz.rdos.gov.pl