



**REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
W BYDGOSZCZY**

Bydgoszcz, dnia 24 stycznia 2023 r.

WOO.420.39.2020.DK.55

DECYZJA nr 2/2023

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2022 r., poz. 2000 ze zm.), zwanej dalej w skrócie Kpa, w związku z art. 71 ust. 1 i ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. t), ust. 1a i 6, art. 82 oraz art. 85 ust. 1 i ust. 2 pkt 1 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 2022 r., poz. 1029 ze zm.), zwanej dalej w skrócie uouioś, a także § 3 ust. 2 pkt 1, w związku z § 2 ust. 1 pkt 29 oraz § 3 ust. 1 pkt 62 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 22 października 2020 r., znak: IOS4-4424-35.14/20, uzupełnionego pismem z dnia 29 października 2020 r., znak: IOS4-4424-35.15/20 (wpływ: 4 listopada 2020 r.) oraz z dnia 17 sierpnia 2021 r., znak: IOS4.452.6.2021.MKo.18. IRE-02195-I (wpływ: 23 sierpnia 2021 r.), uzupełnionego pismem z dnia 3 września 2021 r., znak: IOS4.452.6.2021.MR.20 IRE-02195-I (wpływ: 14 września 2021 r.), PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., reprezentowanych przez Pełnomocników – Panią Ewę Makosz, Dyrektora Biura Ochrony Środowiska (do dnia 23 grudnia 2021 r. włącznie), a następnie Pana Andrzeja Osipów, Dyrektora Regionu Północnego Centrum Realizacji Inwestycji (od dnia 24 grudnia 2021 r.),

orzekam:

- I. Ustalam środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia dla wariantu 1 Zakresu I oraz wariantu 1 Zadania 1, wariantu 1b Zadania 2.1, wariantu 2 Zadania 2.2, wariantu 2 Zadania 3 Zakresu III przedsięwzięcia pn.: „Modernizacja linii kolejowej nr 353 na odcinku Toruń Główny – Toruń Wschodni wraz z infrastrukturą dworcową

oraz budową nowych przystanków kolejowych w Toruniu – Bit City II”, realizowanego w obszarze określonym w załączniku nr 2 do niniejszej decyzji.

II. Określam następujące warunki realizacji przedsięwzięcia:

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Projektowane przedsięwzięcie polega na modernizacji linii kolejowej nr 353 Poznań Wschód – Skandawa (zwanej dalej w skrócie LK353) od km 134,706 do km 142,600, na odcinku Toruń Główny – Toruń Wschodni, wraz z infrastrukturą dworcową i drogową oraz budową nowych przystanków kolejowych w Toruniu.

Ponadto, w ramach zadania prowadzone będą również prace na liniach kolejowych stycznych do LK353, tj. nr 27, 207 i 246 (zwanymi dalej w skrócie kolejno: LK27, LK207 i LK246) oraz w układzie drogowym w pobliżu tych linii.

Planowane prace zostały podzielone na Zakres I, obejmujący głównie linie kolejowe oraz Zakres III, obejmujący głównie układ drogowy:

a) Zakres I obejmuje m.in.:

- budowę drugiego toru LK353 pod Placem Pokoju Toruńskiego w km 137,420 – 137,610 LK353,
- wymianę nawierzchni torów i regulację przyległych torów istniejących na szlaku Toruń Główny – Toruń Miasto w km 136,062 – 136,100 LK353, przyległych do mostu kolejowego im. Ernesta Malinowskiego,
- przebudowę stacji Toruń Miasto w km 137,030 – 137,825 LK353, wraz ze skomunikowaniem stacji przejściem podziemnym z ul. Sowińskiego,
- przebudowę szlaku Toruń Miasto – Toruń Wschodni w km 137,825 – 138,500 LK353,
- modernizację stacji Toruń Wschodni w km 138,500 – 143,670 LK353, wraz z peronami i istniejącym przejściem podziemnym,
- modernizację mostu kolejowego im. Ernesta Malinowskiego w km 136,100 – 137,030 LK353,
- w km 134,706 – 136,062 LK353 (na stacji Toruń Główny): budowę kabla światłowodowego w kanalizacji wtórnej oraz kabla pomiędzy nastawniami TrA stacji Toruń Główny i TrW stacji Toruń Wschodni; budowę nowej sieci kablowej ułożonej w ziemi na szlaku Toruń Główny – Toruń Wschodni; wymianę urządzeń zabezpieczenia na przejeździe w km 136,080 LK353 oraz demontaż i montaż napędów rogatkowych i sygnalizatorów drogowych,

- w km 140,877 – 143,670 LK353, w km 164,135 – 162,128 LK27, w km 1,341 – 1,947 LK207 oraz w km 1,335 – 1,940 LK246: budowę kabli do tarcz ostrzegawczych; zabudowę nowych sygnalizatorów świetlnych i wskaźników; wymianę sieci trakcyjnej; przebudowę urządzeń rogatkowych w km 141,253 LK353 oraz zamianę kategorii przejazdu w km 1,604 LK207 z kategorii B na A oraz powiązanie z urządzeniami stacji Toruń Wschodni,
  - w km 135,794 – 136,062 LK353: wymianę sieci trakcyjnej,
- b) Zakres III został podzielony na 4 zadania i obejmuje m.in.:
- Zadanie 1: budowę ul. Sowińskiego na odcinku od ronda na Placu Pokoju Toruńskiego do mostu kolejowego, na długości około 348 m,
  - Zadanie 2.1: rozbiórkę i budowę nowej kładki Garbaty Mostek nad LK353 w km 138,106, łączącej ul. Chrobrego z ul. Sobieskiego,
  - Zadanie 2.2: budowę węzła przesiadkowego komunikacji miejskiej/podmiejskiej przy dworcu Toruń Wschodni, wraz ze zmianą układu drogowego skrzyżowania ul. Zółkiewskiego i Skłodowskiej-Curie, na długości około 2037 m,
  - Zadanie 3: budowę ciągu pieszo-rowerowego od dworca Toruń Miasto do ul. Dybowskiej, wraz z jednostronną kładką pieszo-rowerową na moście kolejowym im. Ernesta Malinowskiego.

Zamierzenie zlokalizowane będzie głównie w obrębach: 0011, 0018, 0019, 0020, 0040-0042, 0044-0046, 0048, 0049, 0055, 0064-0067 w Toruniu, województwo kujawsko-pomorskie. Teren realizacji przedsięwzięcia przedstawia załącznik nr 2 do niniejszej decyzji, tożsamy z załącznikami do wniosku.

2. 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:

- 1) W celu zabezpieczenia gruntu oraz wód podziemnych i powierzchniowych przed zanieczyszczeniem substancjami ropopochodnymi, podczas realizacji inwestycji, używać wyłącznie sprawnego sprzętu i monitorować ewentualne wycieki substancji ropopochodnych, które mogą powstać w wyniku awarii oraz zapewnić dostępność sorbentów. W przypadku wycieku substancji niebezpiecznych, zanieczyszczony grunt lub zużyty sorbent zebrać i przekazać uprawnionym odbiorcom odpadów.

- 2) Prace fundamentowe przy podporach obiektów mostowych w strefie nurtowej oraz zalewowej, wykonywać w osłonie ze ścianek szczelnych i w razie konieczności obniżać zwierciadło wody gruntowej na czas prowadzenia robót.
- 3) Nie prowadzić prac ingerujących w nurt ciekłu Mała Wisłka, w szczególności nie wykonywać w nim nowych podpór na potrzeby ciągu pieszo-rowerowego realizowanego w obrębie mostu im. Ernesta Malinowskiego.
- 4) Zaplecza budowy, w tym bazy sprzętowo-materiałowe oraz miejsca magazynowania odpadów, zlokalizować na terenie utwardzonym i posiadającym szczelną nawierzchnię, w lokalizacji uprzednio ustalonej z nadzorem przyrodniczym oraz jednocześnie:
  - a) poza terenami chronionymi akustycznie,
  - b) poza rezerwatem przyrody Kępa Bazarowa oraz Obszarem Chronionego Krajobrazu Strefy Krawędziowej Kotliny Toruńskiej,
  - c) poza cennymi przyrodniczo siedliskami, w tym poza zidentyfikowanymi siedliskami gatunków chronionych,
  - d) w miejscach niepowodujących dodatkowej ingerencji w ciekły wodne oraz tereny zadrzewione,
  - e) w odległości co najmniej 20 m od zadrzewień,
  - f) poza użytkami leśnymi,
  - g) poza obszarami szczególnego zagrożenia powodzią,
  - h) w odległości minimum 50 m od cieków i zbiorników wodnych oraz ujęć wód podziemnych i powierzchniowych.
- 5) Z lokalizacji zaplecza budowy, w tym baz sprzętowo-materiałowych oraz miejsc magazynowania odpadów, wykluczyć siedliska płazów i gadów zlokalizowane w następujących miejscach:

lp.	lokalizacja według km LK353	strona linii kolejowej
1.	138+038	prawa
2.	139+976	lewa
3.	136+223	prawa
4.	137+623	prawa
5.	135+644	prawa
6.	136+561	lewa
7.	136+371	prawa
8.	140+439	prawa



lp.	lokalizacja według km LK353	strona linii kolejowej
9.	140+300	prawa
10.	139+820	prawa
11.	139+693	prawa
12.	136+135	prawa, lewa
13.	139+453	lewa
14.	135+644	prawa

- 6) Niezanieczyszczone masy ziemne powstałe na etapie realizacji inwestycji, wykorzystać do wypełniania powierzchni przekształconych oraz kształtowania terenu na obszarze budowy lub/i przekazywać do przetwarzania poza teren przedsięwzięcia.
- 7) Badania składu urobku, który powstanie w wyniku pogłębiania koryta Strugi Toruńskiej, ze względu na dopuszczalne poziomy substancji niebezpiecznych zgodnie z przepisami odrębnymi, wykonywać wyprzedzająco, w takim terminie, aby w chwili jego wydobycia znane było (na podstawie wyników tych badań) możliwe docelowe zagospodarowanie (odzysk lub unieszkodliwianie).
- 8) W przypadku wydobycia zanieczyszczonego urobku z pogłębiania, magazynować ten odpad niebezpieczny (o kodzie 17 05 05) przy użyciu zabezpieczeń przed emisją substancji niebezpiecznych do środowiska gruntowo-wodnego lub bezpośrednio ładować (bez magazynowania na terenie budowy) na środki transportu i przekazywać podmiotom uprawnionym do jego przetwarzania.
- 9) Celem zabezpieczenia przed zanieczyszczeniem wód, w czasie wykonywania prac nad ciekami wodnymi (w tym Wisłą, Małą Wiselką, Strugą Toruńską), stosować pomosty robocze i podesty zabezpieczające przed przedostaniem się do wód rzecznych, odpadów oraz materiałów używanych w trakcie prac budowlanych.
- 10) W celu minimalizacji i ograniczenia oddziaływań związanych z emisją hałasu, wibracji i zanieczyszczeń do powietrza, uciążliwe prace budowlane (przede wszystkim prace hałaśliwe oraz związane z wykorzystywaniem ciężkiego sprzętu/transportu) 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).

- 11) Przed rozpoczęciem robót budowlanych (prac ziemnych) i po ich zakończeniu, przeprowadzić inwentaryzację istniejącego stanu budynków i innych obiektów budowlanych sąsiadujących z planowaną inwestycją, w celu udokumentowania ewentualnego wpływu zaplanowanych prac na ich stan techniczny.
- 12) Prowadzić bieżący monitoring ewentualnego negatywnego wpływu prowadzonych robót na budynki zlokalizowane przede wszystkim bardzo blisko frontu robót budowlanych, w tym zwłaszcza stare budynki, które mogą ulec uszkodzeniu w wyniku oddziaływania ciężkiego sprzętu budowlanego.
- 13) Zraszać teren budowy wodą, w celu ograniczenia wtórnego pylenia w okresie niekorzystnych warunków meteorologicznych (długotrwały brak opadów i wiatr).
- 14) Stosować gotowe mieszanki bitumiczne, wytwarzane w wytwórniach poza miejscem inwestycji.
- 15) Po oddaniu inwestycji do użytkowania, przeprowadzić kontrolne pomiary w zakresie emisji hałasu do środowiska od strony zabudowy chronionej akustycznie, usytuowanej w jej bezpośrednim sąsiedztwie. W przypadku uzyskania ponadnormatywnych wartości pomiarów, Inwestor winien podjąć działania zmierzające do uzyskania właściwych parametrów środowiska.
- 16) W harmonogramie prac budowlanych uwzględnić możliwość kumulowania się oddziaływań w związku z planowanymi i trwającymi zamierzeniami oraz tak planować roboty budowlane, aby możliwie najbardziej ograniczyć negatywny wpływ inwestycji na zdrowie ludzi mieszkających w sąsiedztwie.
- 17) Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia, prowadzić bieżący nadzór nad stanem technicznym systemu odprowadzającego zanieczyszczone wody opadowe i roztopowe, a w razie potrzeby dokonywać na bieżąco prace naprawcze i konserwacyjne, co zapobiegnie ewentualnej infiltracji zanieczyszczonych wód opadowych do gruntu i wód.
- 18) Wszelkie sypkie materiały, np. kruszywo i ziemię z wykopów, gromadzić w wyznaczonych miejscach, w sposób uniemożliwiający ich wymywanie do cieków lub rowów melioracyjnych lub systemów odwodnienia na skutek odpływu wód opadowych.

- 19) Ograniczyć do niezbędnego minimum zajęcie terenu i spływ substancji zanieczyszczających wodę podczas remontu mostu im. E. Malinowskiego.
- 20) W trakcie prowadzenia robót w obrębie cieków zapewnić swobodny przepływ wody.
- 21) Zapewnić drożność rowów odwodnieniowych oraz innych elementów odwodnienia.
- 22) Prace związane z odwodnieniem wokół podpór realizować przy niskich stanach wód.
- 23) Do umocnień dna i brzegów cieków stosować materiały naturalne (głazy, kamień, żwir), tam gdzie tylko pozwala na to reżim technologiczny.
- 24) Inwestycję zrealizować w sposób wykluczający naruszenie rezerwatu przyrody Kępa Bazarowa.
- 25) Na czas prowadzonych prac, wygrodzić teren rezerwatu przyrody Kępa Bazarowa. Wygrodzenie (np. z taśmy ostrzegawczej z jednoczesnym zastosowaniem tablicy informującej o zakazie wstępu) wykonać na odcinku km 136+200 – 136+500 LK353, w sposób niepowodujący ingerencji w obszar ww. rezerwatu przyrody oraz cennych siedlisk przyrodniczych, w tym siedliska 91E0 łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*) i olsy źródliskowe, a po zakończeniu robót, zdemontować, przywracając teren do stanu poprzedniego.
- 26) Prace w obszarze Natura 2000 Dolina Dolnej Wisły PLB040003, realizowane na potrzeby remontu i modernizacji mostu im. E. Malinowskiego:
  - a) prowadzić pod nadzorem przyrodniczym (ornitologicznym),
  - b) rozpocząć poza okresem lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 31 sierpnia, tak aby zniechęcić ptaki do zakładania lęgów,
  - c) w sytuacji zasiedlenia mostu przez ptaki przed rozpoczęciem robót, prace prowadzić po zakończeniu i wyprowadzeniu lęgów przez te gatunki lub (w przypadku gołębia miejskiego) po uzyskaniu decyzji derogacyjnej na podstawie art. 56 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2022 r., poz. 916 ze zm.),
  - d) o ile pozwala na to technologia prac, roboty wykonywać wyłącznie w porze dziennej (od godz. 6:00 do 22:00).

- 27) Prace remontowe mostu im. E. Malinowskiego oraz wiaduktu drogowego w ciągu ul. Żółkiewskiego, jak również prace związane z rozbiórką obiektów kubaturowych (budynków, wiat) prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, przypadającym od 1 marca do 31 sierpnia. Prowadzenie przedmiotowych prac w okresie lęgowym jest możliwe wyłącznie pod warunkiem potwierdzenia, przez specjalistę przyrodnika – ornitologa, braku zajęcia objętych planowaną wycinką siedlisk gatunków chronionych. Kontrola zajęcia siedlisk powinna zostać przeprowadzona nie wcześniej niż 2 dni przed rozpoczęciem prac. W przypadku wykrycia:
- a) lęgów gatunków chronionych innych niż gołąb miejski – prace nie mogą być przeprowadzone do czasu zakończenia i wyprowadzenia lęgów przez te gatunki,
  - b) lęgów gołębia miejskiego – prace nie mogą być przeprowadzone do czasu zakończenia i wyprowadzenia lęgów lub, w przypadku braku takiej możliwości, do czasu uzyskania decyzji derogacyjnej na podstawie art. 56 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (na zniszczenie lęgów i/lub odłowienie piskląt).
- 28) Na etapie realizacji inwestycji, do oświetlenia terenu robót stosować niskoemisyjne pod względem promieniowania źródła światła (np. typu LED), z jednoczesnym wykorzystaniem opraw kierunkowych (skupiających wiązkę światła ku dołowi i niepowodujących jego rozpraszania).
- 29) Wycinkę drzew i krzewów kolidujących z realizacją planowanego przedsięwzięcia prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, przypadającym od 1 marca do 31 sierpnia. Prowadzenie przedmiotowych prac w okresie lęgowym jest możliwe wyłącznie pod warunkiem potwierdzenia, przez specjalistę przyrodnika – ornitologa, braku zajęcia objętych planowaną wycinką siedlisk gatunków chronionych. Kontrola zajęcia siedlisk powinna zostać przeprowadzona nie wcześniej niż 2 dni przed rozpoczęciem prac. W przypadku wykrycia lęgów gatunków chronionych, wycinka nie może być przeprowadzona do czasu stwierdzenia przez nadzór ornitologiczny wyprowadzenia młodych z gniazda.
- 30) Z uwagi na wycinkę zadrzewień, zapewnić wykonanie nasadzeń zastępczych w ilości minimum 219 sztuk drzew oraz 3485 m<sup>2</sup> krzewów, uwzględniając warunki siedliskowe w miejscu wykonania ww. nasadzeń i wymagania

ekologiczne stosowanych do nasadzeń gatunków oraz preferując gatunki rodzime.

- 31) Prowadzić monitoring udatności wprowadzonych nasadzeń roślinności (drzew i krzewów) przez okres co najmniej 3 lat oraz, w razie potrzeby, dokonywać nasadzeń uzupełniających, w miejscach obumarłych sadzonek, zapewniając trwałość wykonanych nasadzeń.
- 32) Drzewa i krzewy (w tym w obrębie terenów leśnych) niepodlegające wycince, zabezpieczyć na etapie realizacji przed uszkodzeniem i zniszczeniem, w szczególności poprzez przyjęcie poniższych rozwiązań:
  - a) wygradzanie systemu korzeniowego drzewa (co najmniej strefy rzutu korony drzew, a optymalnie: rzut korony plus 1 m) oraz czytelne oznaczenie tej strefy tabliczką informacyjną. Ogrodzenie ochronne systemu korzeniowego powinno być widoczne, wysokie (nie niższe niż 2 m) i trwałe,
  - b) ewentualne cięcia korzeni muszą zostać wykonane ostrym narzędziem. Nie zabezpieczać (np. maścią ogrodniczą) ran po cięciach. Przy dużych ubytkach korzeni, nadzór przyrodniczy może zdecydować o rekompensacyjnym cięciu koron,
  - c) w celu zabezpieczenia koron, dopuszcza się uprzedzenie nieuniknionych uszkodzeń drzew wykonaniem prac ograniczających rozmiar uszkodzeń, np. cięć technicznych, których rozmiar nie przekroczy 20% masy asymilacyjnej drzewa w jednym nawrocie,
  - d) w obrębie bryły korzeniowej drzewa prowadzić prace ręcznie, o ile pozwala na to technologia robót, w odpowiednim terminie, np. w czasie spoczynku fizjologicznego roślin,
  - e) przewidzieć potrzebę podlewania drzew i krzewów w okresie długotrwałej suszy bądź w związku z technologią prac budowlanych, np. w przypadku prowadzenia głębokich wykopów, powodujących tzw. lej depresyjny.
- 33) Na odcinkach stwierdzonej migracji płazów oraz sąsiadujących ze zbiornikami wodnymi i siedliskami płazów, przed rozpoczęciem prac związanych z realizacją inwestycji, wykonać tymczasowe wygradzenia herpetologiczne. Powyższe wygradzenia wykonać z lekkiego materiału, zapewniającego odpowiedni jego naciąg, np. agrotkaniny, agrowłókniny

lub grubej folii, o wysokości minimum 50 cm powyżej poziomu gruntu, zagłębionego w grunt na głębokość minimum 10 cm, z zagiętą krawędzią (tzw. przewieszka) o długości 5-10 cm, skierowaną na zewnątrz od terenu robót. Płotki muszą mieć U-kształtne zakończenie w formie tzw. zawrotki.

Powyższe wygradzenia wykonać na odcinkach:

nr linii	km od	km do	strona
353	135+600	135+800	prawa
353	136+100	136+600	prawa, lewa
353	137+550	137+700	prawa
353	137+950	138+100	prawa
353	139+650	139+900	prawa
353	139+900	140+100	lewa
353	140+200	140+500	prawa

Ponadto, w przypadku takiej konieczności, wykonać dodatkowe wygradzenia na odcinkach wyznaczonych przez nadzór przyrodniczy.

Po zakończeniu prac, wygradzenia usunąć, przywracając teren do stanu poprzedniego.

- 34) W toku realizacji przedsięwzięcia zapewnić nadzór przyrodniczy, do zadań którego będą należały w szczególności:
- a) kontrola terenu planowanych robót przed rozpoczęciem prac ziemnych polegających na zdejmowaniu humusu i likwidowaniu zastoisk wodnych,
  - b) bieżąca kontrola terenu robót pod kątem występowania gatunków chronionych i podejmowanie koniecznych działań minimalizujących, w tym odławianie i przenoszenie osobników poza zasięg robót,
  - c) kontrola wykopów pod kątem obecności małych zwierząt – bezpośrednio przed zasypaniem wykopów,
  - d) kontrola obiektów budowlanych i inżynierskich przeznaczonych do przebudowy lub rozbiórki pod kątem zasiedlenia przez gatunki chronione, w tym ptaki i nietoperze,
  - e) kontrola zasiedlenia zadrzewień przewidzianych do wycinki pod kątem zasiedlenia przez gatunki chronione, w tym ptaki i nietoperze,

- f) nadzór sposobu i zakresu podejmowanych prac w zasięgu cennych siedlisk przyrodniczych oraz zabezpieczenia płatów ww. siedlisk i stanowisk chronionych gatunków roślin oraz grzybów,
- g) ustalenie szczegółowej lokalizacji skrzynek lęgowych dla ptaków oraz skrzynek (schronów) dla nietoperzy,
- h) nadzór ichtiologiczny – w przypadku prowadzenia prac w zasięgu cieków Mała Wisłka oraz Struga Toruńska (w sytuacji obecności lustra wody w ww. ciekach),
- i) nadzór nad zabezpieczeniem potencjalnych pułapek ekologicznych dla małych zwierząt, w tym ustalenie szczegółowego sposobu wykonania i lokalizacji wygradzeń ochronnych.

35) Zapewnić zawieszenie w otoczeniu inwestycji skrzynek lęgowych dla ptaków w ilości minimalnej: 104 skrzynki typu A, 78 skrzynek typu B, 52 skrzynki typu D oraz łącznie 26 skrzynek typu E i typu pustułka, zgodnie z poniższym zestawieniem:

lp.	opis lokalizacji	ilość budek				
		typ A	typ B	typ D	typ E /pustułka	suma
1.	zadrzewienia pomiędzy ul. Strzałową i Podgórską	20	15	10	5	50
2.	park na osiedlu Rudak/Stawki	20	15	10	5	50
3.	zadrzewienia wzdłuż południowej granicy rezerwatu Kępa Bazarowa	8	6	4	2	20
4.	zadrzewienia wzdłuż północnej granicy rezerwatu Kępa Bazarowa po lewej stronie mostu kolejowego	5	4	2	1	12
5.	zadrzewienia wzdłuż północnej granicy rezerwatu Kępa Bazarowa po prawej stronie mostu kolejowego	4	3	2	1	10
6.	zadrzewienia wzdłuż prawego brzegu Wisły – osiedle Winnica	4	3	2	1	10
7.	Park Miejski na Bydgoskim Przedmieściu	43	32	22	11	108
suma według typu		104	78	52	26	260

36) Skrzynki lęgowe dla ptaków zawiesić, wykonać i odpowiednio zabezpieczyć przed niekorzystnymi czynnikami atmosferycznymi, w szczególności:

- a) skrzynki lęgowe muszą mieć otwieraną przednią ściankę, aby umożliwić czyszczenie ich wnętrza,

- b) skrzynki lęgowe wykonać solidnie i szczelnie z trocinobetonu lub desek drewnianych grubości 2-4 cm, zabezpieczonych przed deprecjacją drewna impregnatem nieszkodliwym dla ptaków, a zadaszenie skrzynek drewnianych pokryć blachą lub papą,
  - c) zaleca się montaż skrzynek w miejscach, gdzie nie będą one narażone na silne nagrzewanie przez słońce,
  - d) drewniane skrzynki lęgowe wieszane na drzewach muszą posiadać listwy tylne o grubości co najmniej 2,5 cm, z nawierconymi otworami pod gwoździe,
  - e) drewniane skrzynki lęgowe mocować do drzew za pomocą gwoździ lub wkrętów zabezpieczonych przed rdzą,
  - f) optymalne wymiary skrzynki lęgowej typu A przyjąć jako: wysokość przedniej ścianki: 27 cm; wysokość tylnej ścianki: 30 cm; wewnętrzny wymiar dna: 15 x 15 cm; otwór wlotowy powinien być umieszczony na wysokości 19-21 cm od dna skrzynki i mieć średnicę 3,3 cm,
  - g) optymalne wymiary skrzynki lęgowej typu B przyjąć jako: wysokość przedniej ścianki: 38 cm; wysokość tylnej ścianki: 40 cm; wewnętrzny wymiar dna: 15 x 15 cm; otwór wlotowy powinien być umieszczony na wysokości 24-26 cm od dna skrzynki i mieć średnicę 4,7 cm,
  - h) optymalne wymiary skrzynki lęgowej typu D przyjąć jako: wewnętrzny wymiar dna: 17 x 17 cm; głębokość od wlotu do dna od wewnątrz: 27 cm; średnica otworu wlotowego: 85 mm,
  - i) optymalne wymiary skrzynki lęgowej typu E przyjąć jako: wewnętrzny wymiar dna: 25 x 25 cm; głębokość od wlotu do dna od wewnątrz: 50 cm; średnica otworu wlotowego: 15 cm,
  - j) optymalne wymiary skrzynki lęgowej dla pustułki przyjąć jako: wysokość: 37 cm; szerokość: 44 cm; długość: 37 cm; szerokość otworu wlotowego: 40 cm; wysokość otworu wlotowego: 19 cm.
- 37) Zapewnić zawieszenie w otoczeniu inwestycji skrzynek (schronów) dla nietoperzy typu Issel i/lub Strattman w łącznej ilości 58 sztuk, zgodnie z poniższym zestawieniem:



lp.	opis lokalizacji	ilość schronów
1.	zadrzewienia pomiędzy ul. Strzałową i Podgóorską	6
2.	park na osiedlu Stawki	6
3.	zadrzewienia wzdłuż południowej granicy rezerwatu Kępa Bazarowa	6
4.	zadrzewienia wzdłuż północnej granicy rezerwatu Kępa Bazarowa po lewej stronie mostu kolejowego	10
5.	zadrzewienia wzdłuż północnej granicy rezerwatu Kępa Bazarowa po prawej stronie mostu kolejowego	10
6.	zadrzewienia wzdłuż prawego brzegu Wisły – Osiedle Winnica	20

38) Schrony dla nietoperzy zawiesić, wykonać i odpowiednio zabezpieczyć przed niekorzystnymi czynnikami atmosferycznymi, w szczególności:

- a) schrony wykonać solidnie i szczelnie, z trocinobetonu,
- b) optymalne wymiary schronu dla nietoperzy przyjąć jako: 19 cm wysokości; 43 cm szerokości; 3,5 cm długości. Szczelina wlotowa powinna być umieszczona przy dolnej krawędzi schronu oraz mieć wymiary 40 cm szerokości i 1,5 cm długości,
- c) zapewnić chropowatą powierzchnię wewnętrzną schronów dla nietoperzy.

39) Dokładną lokalizację skrzynek lęgowych dla ptaków uzgodnić ze specjalistą ornitologiem, a dokładną lokalizację schronów (skrzynek) dla nietoperzy uzgodnić ze specjalistą chiropterologiem (np. w ramach nadzoru przyrodniczego).

40) Zapewnić skuteczność i trwałość kompensacji przez okres co najmniej 15 lat od zamontowania skrzynek, w szczególności poprzez:

- a) utrzymywanie we właściwym stanie technicznym, zapewniającym możliwość zasiedlenia skrzynek przez ptaki i nietoperze,
- b) czyszczenie zamontowanych skrzynek: nie rzadziej niż co 2 lata czyścić zamontowane skrzynki lęgowe dla ptaków (w okresie pomiędzy 15 października a 28 lutego) oraz dla nietoperzy (po wcześniejszym potwierdzeniu braku aktualnego zasiedlenia skrzynki przez nietoperze).

3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska, konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 uouioś, w szczególności w projekcie zagospodarowania działki lub terenu lub projekcie architektoniczno-budowlanym, w przypadku decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1, 10, 14, 18, 23, 26 i 27:

- 1) Wody opadowe i roztopowe z nawierzchni dróg objętych przedsięwzięciem oraz z parkingu przed Dworcem Wschodnim odprowadzać do miejskiej kanalizacji deszczowej, po uprzednim podczyszczeniu w separatorze substancji ropopochodnych i osadniku.
- 2) Ścieki bytowe z nastawni na terenie stacji Toruń Wschodni odprowadzać do miejskiej sieci kanalizacji sanitarnej.
- 3) W celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania inwestycji na klimat wibroakustyczny środowiska, w obrębie torowiska (Zakres I), zastosować:
  - a) maty wibroizolacyjne w nawierzchni bezpodsypkowej w km od 137+071 (tor 1) i 137+064 (tor 2) do km 137+579 (tor 1) i 137+574 (tor 2).

Parametry maty wibroizolacyjnej:  
Zakres wartości modułu sztywności statycznej  $C_{stat}$  [ $N/mm^3$ ] od 0,05 do 0,016 (+/- 20%) (badanie wg normy DIN 45673-5:2010).  
Zakres wartości modułu sztywności dynamicznej  $C_{dyn}$  dla 10 Hz, 0,03 MPa, 20°C [ $N/mm^3$ ] od 0,06 do 0,019 (+/- 20%) (badanie wg normy DIN 45673-5:2010). Wytrzymałość zmęczeniowa jako badana zmiana sztywności po 12,5 mln cykli obciążeniowych nie mniejsza niż 25% (badanie wg normy DIN 45673-5:2010). Nasiąkliwość długotrwała 168 godz. poniżej 15% (badanie wg normy EN 12087:2000). Grubość nominalna mat w zakresie od 23 do 50 mm. Powierzchnie wyrobu jednorodne bez większych uszkodzeń, wyszczerbień, spękań i innych uszkodzeń widocznych gołym okiem, które mogą mieć negatywny wpływ na funkcjonalność maty. Odporność na ogień dla materiału, z którego wykonano maty – minimum klasa A2 (s1, d0) (wg EN 13501-1, EN 13823),
  - b) smarownice torowe w km 137+575 w torze nr 1 oraz w km 136+445 i km 137+850 w torze nr 2 w tokach zewnętrznych łuku  $R < 450$  m. Zastosować smarownice szyn, które nie wymagają zewnętrznego źródła zasilania.
- 4) W celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania inwestycji na klimat akustyczny środowiska, w projektowanego układu drogowego (Zakres III Zadanie 2), zastosować ekran akustyczny znajdujący się przy łącznicy nr 2, o następujących parametrach:

- a) lokalizacja: km początkowy: 0+023 (wg km łącznicy WC L02),  
km końcowy: 0+303 (wg km ul. Żółkiewskiego),
  - b) minimalna wysokość: 3 m,
  - c) minimalna długość: 132 m,
  - d) panele akustyczne o następujących właściwościach:
    - I. elementy do podbudowy ekranów:
      - $DL_R$  – minimalny wskaźnik oceny izolacyjności od dźwięków powietrznych – klasa B3 –  $DL_R > 24$  dB,
      - $DL_\alpha$  – minimalny wskaźnik oceny pochłaniania dźwięku – klasa właściwości pochłaniających A2  $DL_\alpha = 4-7$  dB,
    - II. elementy płytowe:
      - $DL_R$  – minimalny wskaźnik oceny izolacyjności od dźwięków powietrznych – klasa B3 –  $DL_R > 24$  dB,
      - $DL_\alpha$  – minimalny wskaźnik oceny pochłaniania dźwięku – klasa właściwości pochłaniających A4  $DL_\alpha > 11$  dB.
- 5) W miejscach, gdzie stwierdzono prognozowaną wartość równoważnego poziomu hałasu w środowisku bliską dopuszczalnego, zachować rezerwy terenu, które zagwarantują miejsce pod lokalizację niezbędnych zabezpieczeń w przyszłości. Rezerwy terenu pod zabezpieczenia akustyczne zrealizować we wskazanych poniżej lokalizacjach (Zakres I):
- a) od 138+150 do 138+600 po stronie prawej (receptory 213 – 218),
  - b) od 138+950 do 139+050 po stronie prawej (receptor 222).
- 6) Oświetlenie mostu im. E. Malinowskiego ograniczyć do niezbędnego minimum, stosując jednocześnie:
- a) wyłącznie źródła światła LED o barwie światła zbliżonej do naturalnej 4000K, z możliwością redukcji mocy oświetlenia,
  - b) oprawy kierunkowe (skupiające wiązkę światła ku dołowi i niepowodujące rozpraszania światła).
- Nie wprowadzać (w tym na etapie funkcjonowania) dodatkowego oświetlenia tego obiektu mostowego, w tym oświetlenia barwnego oraz w kolorystyce innej niż zbliżona do naturalnej.
- 7) Do oświetlenia kładki Garbaty Mostek zastosować niskoemisyjne pod względem promieniowania źródła światła (np. typu LED),

z jednoczesnym wykorzystaniem opraw kierunkowych (skupiających wiązkę światła ku dołowi i niepowodujących rozpraszania światła).

- 8) Na etapie funkcjonowania zamierzenia, zachować możliwość przejścia małych zwierząt, w tym herpetofauny, poprzez:
  - a) pozostawienie szczelin pomiędzy stopą szyny a górną krawędzią warstwy tłucznia o wysokości około 5 cm (dotyczy Zadania 2 i Zadania 3),
  - b) wykonanie nawierzchni bezpodsypkowej z systemem bloków EBS (dla Zadania 1).
4. Przedsięwzięcie polegające na przebudowie i modernizacji linii kolejowej oraz układu drogowego nie spełnia warunków, o których mowa w rozporządzeniu 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 (Dz. U. z 2016 r., poz. 138 t.j.), zatem nie określam wymogów w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych.
5. Nie określam wymogów w zakresie ograniczania transgranicznego oddziaływania na środowisko, ponieważ planowane przedsięwzięcie ma charakter lokalny i nie będzie oddziaływać na środowisko w zakresie transgranicznym, zgodnie z art. 113-117 uouioś.
6. Gotowość instalacji do wychwytywania dwutlenku węgla w przypadku instalacji do spalania paliw w celu wytwarzania energii elektrycznej, o elektrycznej mocy znamionowej nie mniejszej niż 300 MW – nie dotyczy.
- III. Nie stwierdzam konieczności wykonania kompensacji przyrodniczej.
- IV. Nie nakładam obowiązku unikania, zapobiegania, ograniczania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.
- V. Nie nakładam obowiązku monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.
- VI. Nie stwierdzam konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.
- VII. Nie stwierdzam 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 uouioś.

VIII. Nakładam obowiązek przeprowadzenia analizy porealizacyjnej:

1. Wykonać analizę porealizacyjną, po upływie 1 roku od rozpoczęcia eksploatacji układu komunikacyjnego, w zakresie badań rozprzestrzeniania się hałasu w środowisku. Pomiary wartości poziomów hałasu wykonać w celu zbadania dotrzymania poziomów dopuszczalnych na całym terenie objętym ochroną. Punkty pomiarowe zlokalizować przed elewacją budynków mieszkalnych i budynków o innej funkcji chronionej oraz na granicy terenu chronionego. Pomiary przeprowadzić przede wszystkim na terenach chronionych, zlokalizowanych w następującej lokalizacji:

a) Zakres I przedsięwzięcia:

- działka ewid. nr 56 obręb 0055 Toruń (receptor 220),
- działka ewid. nr 48 obręb 0055 Toruń (receptor 219),
- działka ewid. nr 4/1 i 4/2 obręb 0055 Toruń (receptor 216),
- działka ewid. nr 10 obręb 0055 Toruń (receptor 213),
- działka ewid. nr 363/3 obręb 0049 Toruń (receptor 62 i 247),
- działka ewid. nr 151/8 obręb 0011 Toruń (receptor 25 i 222),

b) Zakres III przedsięwzięcia:

- działka ewid. nr 53 obręb 0056 Toruń,
- działka ewid. nr 56/3 obręb 005656 Toruń.

Przed wykonaniem badań, dokonać ponownej identyfikacji terenów chronionych przed hałasem, w celu ustalenia aktualnego stanu zagospodarowania terenu w sąsiedztwie przedmiotowego układu komunikacyjnego oraz ewentualnej weryfikacji punktów pomiarowych. Badania należy dokonać według metodyk i wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2022 r., poz. 2556 ze zm.). Z uwagi na fakt, iż w rejonie narażonym na negatywne oddziaływanie hałasu, budynki mieszkalne położone są na granicy pasa drogowego, wykonać również badania sprawdzające dotrzymanie właściwych warunków akustycznych wewnątrz tych budynków. Uzyskane wyniki należy przedstawić w terminie 18 miesięcy od rozpoczęcia eksploatacji inwestycji, Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, celem weryfikacji przyjętej w raporcie koncepcji technologicznej.

## UZASADNIENIE

Wnioskiem z dnia 22 października 2020 r., znak: IOS4-4424-35.14/20, uzupełnionym pismem z dnia 29 października 2020 r., znak: IOS4-4424-35.15/20 (wpływ: 4 listopada 2020 r.) oraz z dnia 17 sierpnia 2021 r., znak: IOS4.452.6.2021.MKo.18. IRE-02195-I (wpływ: 23 sierpnia 2021 r.), przedkładającym raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko i uzupełnionym pismem z dnia 3 września 2021 r., znak: IOS4.452.6.2021.MR.20 IRE-02195-I (wpływ: 14 września 2021 r.), PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., reprezentowane przez Pełnomocników – Panią Ewę Makosz, Dyrektora Biura Ochrony Środowiska (do dnia 23 grudnia 2021 r. włącznie), a następnie Pana Andrzeja Osipów, Dyrektora Regionu Północnego Centrum Realizacji Inwestycji (od dnia 24 grudnia 2021 r.), wystąpiły do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia pn.: „Modernizacja linii kolejowej nr 353 na odcinku Toruń Główny – Toruń Wschodni wraz z infrastrukturą dworcową oraz budową nowych przystanków kolejowych w Toruniu – Bit City II”.

Jak wynika z przedłożonej dokumentacji, Inwestorem (Wnioskodawcą) jest PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., jednak zakłada się, że część zakresu inwestycji (określana jako „Zakres III”) będzie realizowana przez Prezydenta Miasta Torunia.

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 jest dopuszczalna wyłącznie po uzyskaniu niniejszej decyzji.

Jednocześnie, biorąc pod uwagę fakt, iż dla części zakresu omawianego przedsięwzięcia (§ 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko), organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest Prezydent Miasta Torunia, zastosowanie w niniejszym postępowaniu ma również art. 75 ust. 1a uouioś, zgodnie z którym w przypadku gdy wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach obejmuje co najmniej dwa przedsięwzięcia realizowane w ramach jednego zamierzenia inwestycyjnego, dla których właściwe rzeczowo są co najmniej dwa organy, w tym regionalny dyrektor ochrony środowiska, organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest regionalny dyrektor ochrony środowiska.

Po zapoznaniu się z załączoną do wniosku dokumentacją, ustalono, że jest to przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko,

wymienione w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, tj.:

- § 3 ust. 2 pkt 1: „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”, w związku z § 2 ust. 1 pkt 29, tj.: „linie kolejowe wchodzące w skład infrastruktury transportu kolejowego transeuropejskiej sieci transportowej, o której mowa w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylającym decyzję nr 661/2010/UE (Dz. Urz. UE L 348 z 20.12.2013, str. 1, z późn. zm.)”,
- § 3 ust 1 pkt 62: „drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody”.

Uzasadnieniem powyższego jest fakt, iż omawiane zadanie obejmuje przebudowę istniejących linii kolejowych oraz części układu drogowego o długości przekraczającej 1 km.

Zgodnie z aneksem nr 1 do raportu, zastosowania nie ma kwalifikacja wynikająca z § 3 ust. 1 pkt: 7, 31, 32, 58 lit. b, 71 oraz 81 ww. rozporządzenia, ponieważ zakres prac dotyczących m.in. usunięcia kolizji z istniejącymi sieciami oraz powierzchnia planowanego parkingu przed Dworcem Wschodnim nie osiągną określonych w tym rozporządzeniu progów.

Zatem zadanie to zaliczono do przedsięwzięć określonych w art. 59 ust. 1 pkt 2 i stosownie do art. 63 ust. 1 uouioś, poddane zostało procedurze postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko.

Odstąpiono od oceny zgodności przedmiotowego zamierzenia z ustaleniami miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, ponieważ analizowana inwestycja dotyczy linii kolejowej oraz dróg publicznych, które w myśl art. 80 ust. 2 uouioś nie wymagają stwierdzenia zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami ww. planów, jeżeli zostały one uchwalone.

Do wniosku dołączona była m.in. karta informacyjna przedsięwzięcia wraz z zapisem w formie elektronicznej, kopia mapy ewidencyjnej, mapa z zaznaczonym terenem realizacji i obszarem oddziaływania przedsięwzięcia, wraz z zapisem w formie elektronicznej,

pełnomocnictwo oraz dowody wniesienia opłaty skarbowej zarówno za wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, jak i za udzielenie pełnomocnictwa. Wniosek był kompletny.

Informacja o wniosku oraz treść karty informacyjnej przedsięwzięcia, zawierającej dane określone w art. 62a ust. 1 i 2 uouioś, zostały zamieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach, prowadzonym przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy pod nr 1050/2020.

W dniu 6 listopada 2020 r., pismami znak: WOO.420.39.2020.DK.3 i WOO.420.39.2020.DK.4, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy wystąpił kolejno do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Toruniu i do Dyrektora Zarządu Zlewni w Toruniu, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, z wnioskiem o opinię w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

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

Obwieszczenie z dnia 6 listopada 2020 r., znak: WOO.420.39.2020.DK, informujące o wszczęciu postępowania i wystąpieniu do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Toruniu oraz do Dyrektora Zarządu Zlewni w Toruniu, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, zamieszczono na stronie internetowej oraz na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, a także na tablicy ogłoszeń w Urzędzie Miejskim w Toruniu.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Toruniu, pismem z dnia 20 listopada 2020 r., znak: N.NZ.40.2.0.40.2020 (wpływ: 27 listopada 2020 r.), wyraził opinię, że dla omawianego przedsięwzięcia istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, a zakres raportu powinien obejmować w szczególności kwestie dotyczące ochrony: środowiska przed hałasem, powietrza atmosferycznego, wód podziemnych i gruntu, a także wpływu na zdrowie ludzi.

Dyrektor Zarządu Zlewni w Toruniu, pismem z dnia 23 listopada 2020 r., znak: GD.ZZŚ.5.052.34.2020.WL, przekazał według właściwości ww. wniosek o opinię Dyrektorowi Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, pismem z dnia 11 grudnia 2020 r., znak: GD.RZŚ.435.417.2020.MBC.1 (wpływ: 14 grudnia 2020 r.),



wezwał tutejszy Organ do uzupełnienia karty informacyjnej przedsięwzięcia m.in. o doprecyzowanie informacji z zakresu prowadzenia prac w obrębie rzeki Wisły i Strugi Toruńskiej, danych o lokalizacji zaplecza budowy oraz o zabezpieczeniach przed wyciekami substancji ropopochodnych.

Organ prowadzący postępowanie, pismem z dnia 15 grudnia 2020 r., znak: WOO.420.39.2020.DK.7, przekazał ww. wezwanie Pełnomocnikowi Inwestora, wraz z prośbą o zajęcie stanowiska. Uzupełnienie dokumentacji wpłynęło w dniu 14 stycznia 2021 r., pismem z dnia 13 stycznia 2021 r., znak: IOS4-4424-35.18/20, w związku z czym, pismem z dnia 15 stycznia 2021 r., znak: WOO.420.39.2020.DK.10, zostało przekazane Dyrektorowi Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku.

Następnie, Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, pismem z dnia 26 stycznia 2021 r., znak: GD.RZŚ.435.417.2020.MBC.1 (wpływ: 8 lutego 2021 r.), wyraził opinię o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, jednocześnie określając warunki i wymagania do uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, po zapoznaniu się z załączoną do wniosku kartą informacyjną przedsięwzięcia i powyższymi opiniami, a także biorąc pod uwagę zapisy art. 63 ust. 1 uouioś, w dniu 15 lutego 2021 r., wydał postanowienie, znak: WOO.420.39.2020.DK.13, nakładające obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko, wraz z określeniem jego zakresu, o czym zawiadomił strony poprzez obwieszczenie z tego samego dnia, znak: WOO.420.39.2020.DK.14.

Zamieszczono je na stronie internetowej i na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, a także na tablicy ogłoszeń w Urzędzie Miejskim w Toruniu.

Informacje o postanowieniu nakładającym obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz jego treść, zostały zamieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach, prowadzonym przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy pod nr 1351/2020.

Przedmiotowe postanowienie stało się ostateczne dnia 15 marca 2021 r., dlatego zgodnie z art. 63 ust. 5 uouioś, w dniu 17 marca 2021 r., postanowieniem znak: WOO.420.39.2020.DK.16, tutejszy Organ zawiesił postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach do czasu przedłożenia przez Wnioskodawcę raportu o oddziaływaniu na środowisko.

Obwieszczenie z tego samego dnia, znak: WOO.420.39.2020.DK.17 o wydaniu ww. postanowienia, zamieszczono na stronie internetowej i na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, a także na tablicy ogłoszeń w Urzędzie Miejskim w Toruniu.

Inwestor, na żądanie którego wszczęto postępowanie, w dniu 23 sierpnia 2021 r., pismem z dnia 17 sierpnia 2021 r., znak: IOS4.452.6.2021.MKo.18. IRE-02195-I, przedłożył raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Raport został sporządzony w lipcu 2021 r. przez zespół autorów z firmy TRANSPROJEKT GDAŃSKI Sp. z o.o. pod kierownictwem i uzupełniony w dniach: 24 grudnia 2021 r., 11 marca, 6 maja, 11 lipca oraz 7 września 2022 r.

Dane o raporcie oraz jego treść zostały umieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach, prowadzonym przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy pod nr 786/2021.

W związku z faktem zwiększenia zakresu przedsięwzięcia pomiędzy koncepcją przedstawioną poprzednio w karcie informacyjnej przedsięwzięcia a raportem, tutejszy Organ, pismem z dnia 24 sierpnia 2021 r., znak: WOO.420.39.2020.DK.19, wezwał Pełnomocnika Inwestora do wyjaśnienia, uszczegółowienia i uzasadnienia zwiększenia zakresu przedsięwzięcia, w tym terenu realizacji oraz obszaru jego oddziaływania, a także przedstawienia wykazu działek ewidencyjnych, które zostały włączone w zakres inwestycji.

Uzupełnienie wniosku wpłynęło w dniu 14 września 2021 r., pismem z dnia 3 września 2021 r., znak: IOS4.452.6.2021.MR.20 IRE-02195-I.

Organ prowadzący postępowanie, po weryfikacji przedłożonej dokumentacji, w dniu 15 września 2021 r., postanowieniem znak: WOO.420.39.2020.DK.20, podjął zawieszony postępowanie, a także pismami z tego samego dnia, znak: WOO.420.39.2020.DK.21 oraz WOO.420.39.2020.DK.22, zwrócił się kolejno do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Toruniu oraz do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, z wnioskiem o zaopiniowanie raportu o oddziaływaniu na środowisko oraz określenie uwarunkowań realizacji zamierzenia, stosownie do art. 77 ust. 1 pkt 2 oraz pkt 4 uouioś.

Zgodnie z art. 77 ust. 1 pkt 4 uouioś, nie zaszła potrzeba wystąpienia z wnioskiem o opinię oraz określenie uwarunkowań realizacji przedsięwzięcia do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, Państwowego Gospodarstwa Wodnego

Wody Polskie, ponieważ organ ten wyraził wcześniej opinię, że nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko (pismo z dnia 26 stycznia 2021 r., znak: GD.RZŚ.435.417.2020.MBC.1), jednak biorąc pod uwagę fakt zwiększenia zakresu zamierzenia względem koncepcji przedstawionej poprzednio w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, tutejszy Organ uznał za zasadne wystąpienie z ww. wnioskiem.

Strony postępowania zostały powiadomione o dokonanych czynnościach administracyjnych, w tym również o zwiększeniu zakresu inwestycji, poprzez obwieszczenie z dnia 15 września 2021 r., znak: WOO.420.39.2020.DK.23, które zamieszczono na stronie internetowej i na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, a także na tablicy ogłoszeń w Urzędzie Miejskim w Toruniu.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Toruniu, pismem z dnia 11 października 2021 r., znak: N.NZ.40.3.0.8.2021 (wpływ: 15 października 2021 r.), zaopiniował pozytywnie realizację przedsięwzięcia, jednocześnie określając następujące warunki do zawarcia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach:

1. Po oddaniu do użytkowania w/w przedsięwzięcia należy przeprowadzić kontrolne pomiary w zakresie emisji hałasu oraz drgań do środowiska od strony zabudowy chronionej akustycznie, usytuowanej w bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji. W przypadku uzyskania ponadnormatywnych wartości pomiarów inwestor winien podjąć działania zmierzające do uzyskania właściwych parametrów środowiska.
2. W harmonogramie prac budowlanych przedmiotowego przedsięwzięcia należy uwzględnić możliwość kumulowania się oddziaływań w związku z planowanymi i trwającymi inwestycjami, a roboty budowlane organizować w sposób, który ograniczy ich negatywny wpływ na zdrowie ludzi mieszkających w sąsiedztwie.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, pismem z dnia 23 września 2021 r., znak: GD.RZŚ.435.148.2021.MBC.1 (wpływ: 27 września 2021 r.), poinformował o braku podstaw do uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia, a tym samym podtrzymał warunki do uwzględnienia w decyzji, wskazane w poprzedniej opinii o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania omawianego przedsięwzięcia na środowisko.

Po weryfikacji dokumentacji, Organ prowadzący postępowanie uznał, iż przedstawiony opis przedsięwzięcia, zawarty w raporcie o oddziaływaniu na środowisko nie jest wystarczający do ustalenia środowiskowych uwarunkowań, dlatego pismem z dnia 16 listopada 2021 r., znak: WOO.420.39.2020.DK.27, wezwał Pełnomocnika Inwestora do przekazania wyjaśnień informacji zawartych w raporcie, w zakresie

m.in.: przeanalizowania ewentualnej kwalifikacji przedsięwzięcia również na podstawie § 3 ust. 1 pkt: 7, 31, 32, 58 lit. b, 71, 81 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, danych o pracach rozbiórkowych, dotyczących przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, uzupełnienia i doprecyzowania analizy wariantowej, doprecyzowania zakresu poszczególnych prac w wariantcie realizacyjnym, podstawowych danych technicznych dróg objętych zamierzeniem, przeanalizowania wpływu odwadniania wykopów na stosunki gruntowo-wodne okolicy, danych dotyczących gospodarki wodno-ściekowej, informacji o planowanej regulacji koryta Strugi Toruńskiej, danych dotyczących lokalizacji i organizacji zaplecza budowy, doprecyzowania zakresu inwestycji obejmującego stację przeładunkową, informacji dotyczących oddziaływań na klimat akustyczny i powietrze, uwzględniając oddziaływania skumulowane, informacji z zakresu odpadów wytwarzanych podczas prac w obrębie cieków, analizy wpływu zamierzenia na pobliski użytek ekologiczny, analizy skutków realizacji i użytkowania przedsięwzięcia na stwierdzone gatunki ptaków, doprecyzowania informacji o planowanej wycince zadrzewień, uszczegółowienia sposobu wykonania iluminacji mostu im. Ernesta Malinowskiego, kompletnej analizy oddziaływania na obszar Natura 2000 Dolina Dolnej Wisły PLB040003 oraz na możliwość zachowania migracji zwierząt.

Uzupełnienie raportu (aneks nr 1) wpłynęło w dniu 24 grudnia 2021 r., pismem z dnia 22 grudnia 2021 r., znak: IRETS2.452.6.2021.ŁP.27. IRE-02195-I.

Dokumentacja nie została uzupełniona w stopniu wystarczającym i nie czyniła zadość wezwaniu, w związku z czym, pismem z dnia 7 lutego 2022 r., znak: WOO.420.39.2020.DK.30, ponownie wezwano Pełnomocnika Inwestora do uzupełnienia raportu, m.in. w zakresie: dalszego doprecyzowania informacji z zakresu stacji przeładunkowej, uszczegółowienia danych dotyczących wpływu na klimat akustyczny – zarówno w odniesieniu do linii kolejowych, jak i układu drogowego, informacji z zakresu odpadów wytwarzanych podczas prac w obrębie cieków, zaplanowania działań kompensacyjnych względem niszczonego siedliska ptaków, zweryfikowania skali nasadzeń zastępczych, ponownego uszczegółowienia sposobu wykonania iluminacji w obrębie mostu im. E. Malinowskiego, a także dodatkowych informacji o wpływie na obszar Natura 2000 Dolina Dolnej Wisły PLB040003.

Kolejne uzupełnienie raportu (aneks nr 2) wpłynęło w dniu 11 marca 2022 r., pismem z dnia 9 marca 2022 r., znak: IRETS2.435.6.2021.MB.28. IRE-02195-I. Dokumentacja ponownie nie została uzupełniona w stopniu wystarczającym, w związku

z czym, pismem z dnia 31 marca 2022 r., znak: WOO.420.39.2020.DK.33, ponownie wezwano Pełnomocnika Inwestora do uzupełnienia raportu, m.in. w zakresie: doprecyzowania informacji z zakresu stacji przeładunkowej i danych akustycznych, a także sposobu wykonania iluminacji w obrębie mostu im. E. Malinowskiego i dodatkowych informacji o wpływie na obszar Natura 2000 Dolina Dolnej Wisły PLB040003.

Ponowne uzupełnienie raportu (aneks nr 3) wpłynęło w dniu 6 maja 2022 r., pismem z dnia 4 maja 2022 r., znak: IRETS2.452.6.2021.MR.29 IRE-02195-I i również nie czyniło zadość wezwaniu, wobec czego pismem z dnia 1 czerwca 2022 r., znak: WOO.420.39.2020.DK.36, ponownie wezwano Pełnomocnika Inwestora do uzupełnienia dokumentacji m.in. w zakresie analizy akustycznej oraz oświetlenia mostu im. E. Malinowskiego.

Kolejne uzupełnienie raportu (aneks nr 4) wpłynęło w dniu 11 lipca 2022 r., pismem z dnia 6 lipca 2022 r., znak: IRETS2.452.6.2021.MR.30 IRE-02195-I i nie czyniło za dość wezwaniu, w związku z czym, pismem z dnia 20 lipca 2022 r., znak: WOO.420.39.2020.DK.39, ponownie wezwano Pełnomocnika Inwestora do uzupełnienia raportu w zakresie dalszej analizy planowanego sposobu oświetlenia ww. mostu.

Pełnomocnik Inwestora, pismem z dnia 24 sierpnia 2022 r., znak: IRETS2.452.6.2021.MZ.33 IRE-02195-I (wpływ: 29 sierpnia 2022 r.), zwrócił się do tutejszego Organu z prośbą o przedłużenie terminu na uzupełnienie dokumentacji do dnia 7 września 2022 r. Wniosek ten został rozpatrzony pozytywnie (pismo z dnia 29 sierpnia 2022 r., znak: WOO.420.39.2020.DK.40).

Ponowne uzupełnienie raportu (aneks nr 5) wpłynęło w dniu 7 września 2022 r., pismem z dnia 5 września 2022 r., znak: IRETS2.452.6.2021.MZ.34 IRE-02195-I i było kompletne.

Ponieważ uzyskane w toku postępowania wyjaśnienia wniosły nowe okoliczności w sprawie, m.in. w wyniku doprecyzowania informacji o poszczególnych elementach zamierzenia, stwierdzono konieczność ponownego wystąpienia o opinię do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Toruniu oraz do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie (pisma z dnia 27 września 2022 r., znaki kolejno: WOO.420.39.2020.DK.43 i WOO.420.39.2020.DK.44).

Obwieszczenie z dnia 27 września 2022 r., znak: WOO.420.39.2020.DK.47, informujące o ponownym wystąpieniu o uzgodnienie do Państwowego Powiatowego

Inspektora Sanitarnego w Toruniu oraz do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, zamieszczono na stronie internetowej oraz na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, a także na tablicy ogłoszeń w Urzędzie Miejskim w Toruniu.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Toruniu, pismem z dnia 7 października 2022 r., znak: N.NZ.43.0.21.2022 (wpływ: 12 października 2022 r.), przekazał według właściwości wnioski o ponowne uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia Państwowemu Wojewódzkiemu Inspektorowi Sanitarnemu w Bydgoszczy. Organ ten jednak, pismem z dnia 12 października 2022 r., znak: NNZ.9011.2.21.2022 (wpływ: 17 października), zwrócił wniosek oraz akta sprawy do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Toruniu, ponieważ Organ ten nadal jest właściwy do uzgodnienia warunków omawianego przedsięwzięcia, biorąc pod uwagę, iż zostało ono wszczęte oraz nie było zakończone przed dniem wejścia w życie ustawy z dnia 22 lipca 2022 r. o usprawnieniu procesu inwestycyjnego Centralnego Portu Komunikacyjnego (Dz. U. z 2022 r., poz. 1846 t.j.).

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Toruniu, pismem z dnia 25 października 2022 r., znak: N.NZ.40.3.0.9.2022 (wpływ: 31 października 2022 r.), ponownie zaopiniował pozytywnie realizację przedsięwzięcia, jednocześnie określając następujące warunki do zawarcia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach:

1. Po oddaniu do użytkowania w/w inwestycji należy przeprowadzić kontrolne pomiary w zakresie emisji hałasu do środowiska od strony zabudowy chronionej akustycznie, usytuowanej w jej bezpośrednim sąsiedztwie. W przypadku uzyskania ponadnormatywnych wartości pomiarów inwestor winien podjąć działania zmierzające do uzyskania właściwych parametrów środowiska.
2. W harmonogramie prac budowlanych przedmiotowego przedsięwzięcia należy uwzględnić możliwość kumulowania się oddziaływań w związku z planowanymi i trwającymi zamierzeniami oraz tak planować roboty budowlane, aby możliwie najbardziej ograniczyć negatywny wpływ w/w inwestycji na zdrowie ludzi mieszkających w sąsiedztwie.
3. Prace budowlane i montażowe winny być organizowane w sposób pozwalający na dotrzymanie standardów jakości środowiska na sąsiadujących z przedsięwzięciem terenach podlegających ochronie akustycznej, a prace będące źródłem ponadnormatywnej emisji hałasu należy prowadzić w porze dziennej w godzinach od 6:00 do 00:00, a szczególnie uciążliwe ograniczyć do godzin od 8:00 do 16:00.
4. Teren inwestycyjny należy wyposażyć w odpowiednią ilość i rodzaj środków

do neutralizacji rozlanych substancji niebezpiecznych, a zużyte sorbenty i neutralizatory przechowywać w szczelnych, dostosowanych do tego celu opakowaniach. W przypadku przedostania się zanieczyszczeń do gruntu lub wód należy bezzwłocznie rozpocząć działania zmierzające do usunięcia przyczyn i skutków awarii.

5. Miejsca postoju maszyn i pojazdów pracujących na budowie oraz ich tankowania, miejsca przechowywania materiałów niebezpiecznych (np. paliw, materiałów smarnych, rozpuszczalników czy farb) oraz magazynowania odpadów niebezpiecznych – powinno się uszczelnić poprzez wyłożenie materiałami izolacyjnymi, zabezpieczając przed ewentualnym przedostaniem się substancji niebezpiecznych do środowiska gruntowo-wodnego.
6. Powstające w trakcie realizacji jak i eksploatacji inwestycji odpady należy magazynować w sposób selektywny, chroniący środowisko przed ich negatywnym wpływem, w wyznaczonych do tego celu miejscach zabezpieczonych przed dostępem osób postronnych. Odpady te powinno się sukcesywnie przekazywać podmiotom posiadającym wymagane prawem zezwolenia w zakresie ich gospodarowania.
7. W trakcie prowadzenia prac ziemnych, transportu, załadunku oraz rozładunku materiałów budowlanych i urobku na całym obszarze realizacji inwestycji należy stosować techniczne i technologiczne zabezpieczenia przed pyleniem i rozwiewaniem (np. zraszanie materiałów sypkich, stosowanie samochodów wyposażonych w plandeki).
8. Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia winno się prowadzić bieżący nadzór nad stanem technicznym systemu odprowadzającego zanieczyszczone wody opadowe i roztopowe, a w razie potrzeby dokonywać na bieżąco prace naprawcze i konserwacyjne, co zapobiegnie ewentualnej infiltracji zanieczyszczonych wód opadowych do gruntu i wód.

Warunki zostały uwzględnione w sentencji niniejszej decyzji, w tym doprecyzowane lub poszerzone z wyłączeniem warunków oznaczonych powyżej nr 6 i 7, ponieważ:

- warunek dotyczący selektywnego gromadzenia odpadów oraz ich przekazywania uprawnionym podmiotom wynika z przepisów ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2022 r., poz. 699 ze zm.). Biorąc zatem pod uwagę, iż jest to powszechnie obowiązujący przepis, powielanie go jako warunku w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest bezzasadne,
- warunki dotyczące ograniczenia pylenia materiałów sypkich podczas transportu

oraz składowania na placu budowy wynikają z ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r., poz. 988 ze zm.) oraz rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 26 września 1997 r. w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy (Dz. U. z 2003 r., nr 169, poz. 1650 ze zm.). Tym samym, zbędne jest ich powtarzanie w niniejszej decyzji.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, postanowieniem z dnia 17 października 2022 r., znak: GD.RZŚ.435.133.2022.MBC.1 (wpływ: 19 października 2022 r.), uzgodnił realizację omawianego przedsięwzięcia, jednocześnie określając następujące warunki i wymagania do uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach:

1. Zaplecza budowy (baza sprzętowo - materiałowa, miejsca magazynowania odpadów) zorganizować min. 50 m od cieków oraz poza obszarami szczególnego zagrożenia powodzią.
2. Wszelkie sypkie materiały np. kruszywo, ziemia z wykopów gromadzić w wyznaczonych miejscach, w sposób uniemożliwiający ich wymywanie do cieków lub rowów melioracyjnych lub systemów odwodnienia na skutek odpływu wód opadowych.
3. Ograniczyć do niezbędnego minimum zajęcie terenu i spływ substancji zanieczyszczających wodę podczas remontu mostu.
4. Teren inwestycji, na którym odbywać się będą prace budowlane, montażowe itp., wyposażyć w środki do neutralizacji rozlanych substancji ropopochodnych (sorbety), w przypadku wycieku zanieczyszczenie niezwłocznie usunąć i przekazać do neutralizacji uprawnionym odbiorcom.
5. W trakcie prowadzenia robót w obrębie cieku zapewnić swobodny przepływ wody w rzece.
6. Podczas prowadzenia prac pod obiektem mostowym zastosować zabezpieczenie koryta rzeki np. w postaci siatki podwieszanej pod obiektem przed przedostaniem się do wody fragmentów materiałów budowlanych.
7. Zapewnić drożność rowów odwodnieniowych oraz innych elementów odwodnienia.
8. Do czyszczenia torowiska stosować środki ochrony roślin dopuszczone do stosowania.
9. Prace związane z odwodnieniem wokół podpór realizować przy niskich stanach wód.
10. Do umocnień dna i brzegów stosować materiały naturalne (głazy, kamień, żwir), tam gdzie tylko pozwala na to reżim technologiczny.

Powyższe warunki (z wyjątkiem oznaczonego nr 8) zostały uwzględnione w sentencji



niniejszej decyzji, w tym doprecyzowane lub poszerzone.

Warunek nr 8, dotyczący wykorzystywania do czyszczenia torowiska wyłącznie środków ochrony roślin dopuszczonych do stosowania jest warunkiem zbyt ogólnym i jego uwzględnienie w decyzji nie zostało uzasadnione w postanowieniu Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku. Ponadto, akta sprawy nie wskazują na zamiar użytkowania środków ochrony roślin, które nie zostały dopuszczone do użytku na terenie Polski lub Unii Europejskiej. Kwestie dotyczące możliwych do stosowania substancji są regulowane ustawą z dnia 8 marca 2013 r. o środkach ochrony roślin (Dz. U. z 2020 r., poz. 2097 ze zm.), wraz z aktami wykonawczymi, stanowiącymi przepisy powszechnie obowiązujące i nie zachodzi potrzeba powielania tych przepisów jako warunku realizacji omawianego przedsięwzięcia w przedmiotowej decyzji.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, działając na podstawie art. 33 ust. 1, w związku z art. 79 ust. 1 uouioś, w drodze obwieszczenia z dnia 27 września 2022 r., znak: WOO.420.39.2020.DK.45, poinformował o rozpoczęciu procedury z udziałem społeczeństwa, w dniach 30 września – 31 października 2022 r., które zamieszczono na tablicy ogłoszeń:

- Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, w dniach od 27 września do 31 października 2022 r. (również na stronie internetowej, w biuletynie informacji publicznej),
- Urzędu Miejskiego w Toruniu, w dniach od 30 września do 2 listopada 2022 r.

W trakcie udziału społeczeństwa nie wpłynęły uwagi i wnioski od zainteresowanego społeczeństwa.

Następnie, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, obwieszczeniem z dnia 15 listopada 2022 r., znak: WOO.420.39.2020.DK.49, powiadomił strony o zakończeniu zbierania materiałów i dowodów oraz o możliwości zapoznania się z aktami sprawy i wypowiedzenia się co do ich treści, w ramach prowadzonego postępowania administracyjnego, a także o zamiarze wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Zamieszczono je na stronie internetowej i na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, a także na tablicy ogłoszeń w Urzędzie Miejskim w Toruniu.

Strony postępowania nie wniosły żadnych uwag, ani wniosków.

Organ rozpatrzył sprawę w oparciu o załączone materiały.

Planowane przedsięwzięcie polega na modernizacji LK353 na odcinku od km 134,706 do km 142,600, na odcinku Toruń Główny – Toruń Wschodni wraz z infrastrukturą dworcową

i drogową oraz budową nowych przystanków kolejowych w Toruniu.

Ponadto, w ramach zamierzenia prowadzone będą prace na LK27, LK207, LK246, stycznych do LK353 oraz w układzie drogowym w pobliżu tych linii.

Planowane prace zostały podzielone na Zakres I, obejmujący głównie linię kolejową oraz Zakres III, obejmujący głównie układ drogowy.

Zakres I obejmuje m.in.:

- budowę drugiego toru LK353 pod Placem Pokoju Toruńskiego w km 137,420 – 137,610,
- wymianę nawierzchni torów i regulację przyległych torów istniejących na szlaku Toruń Główny – Toruń Miasto w km 136,062 – 136,100 LK353, przyległych do mostu kolejowego im. Ernesta Malinowskiego,
- przebudowę stacji Toruń Miasto w km 137,030 – 137,825 LK353, wraz ze skomunikowaniem stacji przejściem podziemnym z ul. Sowińskiego,
- przebudowę szlaku Toruń Miasto – Toruń Wschodni w km 137,825 – 138,500 LK353,
- modernizację stacji Toruń Wschodni w km 138,500 – 143,670 LK353, wraz z peronami i istniejącym przejściem podziemnym,
- modernizację mostu kolejowego im. Ernesta Malinowskiego w km 136,100 – 137,030 LK353,
- w km 134,706 – 136,062 LK353 (na stacji Toruń Główny): budowę kabla światłowodowego w kanalizacji wtórnej oraz kabla pomiędzy nastawniami TrA stacji Toruń Główny i TrW stacji Toruń Wschodni; budowę nowej sieci kablowej ułożonej w ziemi na szlaku Toruń Główny – Toruń Wschodni; wymianę urządzeń zabezpieczenia na przejeździe w km 136,080 LK353 oraz demontaż i montaż napędów rogatkowych i sygnalizatorów drogowych,
- w km 140,877 – 143,670 LK353, w km 164,135 – 162,128 LK27, w km 1,341 – 1,947 LK207 oraz w km 1,335 – 1,940 LK246: budowę kabli do tarcz ostrzegawczych; zabudowę nowych sygnalizatorów świetlnych i wskaźników; wymianę sieci trakcyjnej; przebudowę urządzeń rogatkowych w km 141,253 LK353 oraz zamianę kategorii przejazdu w km 1,604 LK207 z kategorii B na A oraz powiązanie z urządzeniami stacji Toruń Wschodni,
- w km 135,794 – 136,062 LK353: wymianę sieci trakcyjnej.

Stan istniejący w odniesieniu do Zakresu I przedstawia się następująco:

Przez miasto Toruń przebiegają poniższe linie kolejowe znaczenia państwowego:

- nr 18 Kutno – Piła Główna, pierwszorzędna, dwutorowa, zelektryfikowana,

ruch mieszany,

- nr 27 Nasielsk – Toruń Wschodni, pierwszorzędna, jednotorowa, niezelektryfikowana  
ruch mieszany,
- nr 207 Toruń Wschodni – Malbork, drugorzędna jednotorowa, niezelektryfikowana,  
ruch mieszany,
- nr 353 Poznań Wschód – Skandawa, pierwszorzędna, dwutorowa, zelektryfikowana,  
ruch mieszany,
- nr 734 Nieszawka – Toruń Towarowy TrB, pierwszorzędna, dwutorowa,  
zelektryfikowana, ruch mieszany.

Ponadto, przez Toruń przebiega linia kolejowa nr 246 Toruń Wschodni – Olek, znaczenia miejscowego, jednotorowa, niezelektryfikowana, ruch towarowy.

Tory LK353 na szlaku Toruń Główny – Toruń Miasto, zlokalizowane są w przeważającej części na obiekcie inżynieryjnym (stalowy most kolejowy im. Ernesta Malinowskiego, stanowiący przeprawę przez rzekę Wisłę) i zbudowane są z szyn typu UIC60 oraz z drewnianych podkładów i mostownic z lat 1989-1990, częściowo wzmocnionych pojedynczymi wymianami. Na przęsłach kratownicowych mostu na Wiśle szyny ułożone są na mostownicach drewnianych w większości typu II. Tylko na fragmencie dokonano wymiany mostownic na typ III ze zmniejszoną wysokością, w celu dopasowania do pozostałych. Stan techniczny nawierzchni na szlaku oceniono jako dostateczny.

Tory na stacji Toruń Miasto oraz tor nr 1 na szlaku Toruń Miasto – Toruń Wschodni zbudowane są z szyn ułożonych na podkładach drewnianych z drewna sosnowego, częściowo wzmocnianych pojedynczymi wymianami. Nawierzchnia torowa charakteryzuje się dużym współczynnikiem degradacji. Stan techniczny nawierzchni oceniono jako niedostateczny i zakwalifikowano do naprawy głównej.

Tor nr 2 na szlaku Toruń Miasto – Toruń Wschodni oraz dwa tory przypisane do LK353 na stacji Toruń Wschodni zbudowane są z szyn ułożonych na podkładach strunobetonowych z 1991 r.

W 2011 r. w trybie awaryjnym wymieniono nawierzchnię toru nr 1 na odcinku od km 137,605 do km 138,012 na nową, składającą się z szyn typu 49 E1 i podkładów z drewna sosnowego.

Rozjazdy w torach głównych zasadniczych zostały w większości w latach 90-tych wymienione na podrozdnicach z drewna twardego. Stan techniczny rozjazdów oceniono jako dostateczny.

W październiku 2019 r. zrealizowano roboty torowe o charakterze utrzymaniowym

na odcinku Toruń Główny – Toruń Wschodni, obejmujące wymianę następującej nawierzchni: naprawa główna rozjazdów nr 201 i 202, wraz z wymianą szyn w km 137,260 – 137,730; wymiana szyn w torze nr 51 i 2 w km 135,724 – 136,065 tok lewy, w torze nr 2 w km 136,098 – 136,525 tok prawy i lewy.

Na analizowanym odcinku, ze względu na przebieg linii na moście stalowym im. E. Malinowskiego przez rzekę Wisłę, o stanie podtorza i odwodnienia można mówić jedynie na odcinku od stacji Toruń Miasto do stacji Toruń Wschodni, gdzie linia przebiega głównie w wykopie.

Od km 137,810 do km 138,500 (tj. południowej głowicy stacji Toruń Wschodni), LK353 odwadniana jest za pomocą rowów odwadniających w postaci koryt betonowych głębokich, położonych po obu stronach, podłączonych do rury kanalizacyjnej usytuowanej po stronie prawej. Dalej w kierunku stacji Toruń Miasto, rowy znajdują się tylko po stronie prawej. Rowy odwadniające są w większości zanieczyszczone i zarośnięte.

W km 137,600, linię przecina rura kanalizacyjna. Od tego miejsca po stronie prawej rozpoczyna się szersze koryto z elementów betonowych, które przebiega pod wiaduktem północnym (na długości wiaduktu i muru oporowego jest nakryte płytami betonowymi) – stan koryta zły, liczne popękania i przemieszczenia elementów betonowych. Na wysokości końca muru oporowego (km 137,510) koryto odprowadzone jest do otwartego rowu odwadniającego, który z kolei odprowadzony jest do kanału odwadniającego, położonego wzdłuż ściany wiaduktu południowego. Wiadukt ten ma w obu ścianach przyczółkowych kanały odwadniające wzdłuż całej ich długości. Wody z tych kanałów są odbierane w południowym końcu wiaduktu przez kanał deszczowy biegnący po prawej stronie linii do km 137,106, gdzie skręca w kierunku wschodnim i pod ul. Traugutta odprowadza wody do Wisły.

Po stronie lewej od km 137,600, prowadzony jest kanał sanitarny, który przechodzi pod oboma wiaduktami pod ziemią i w km 137,240 skręca pod ul. Pl. 18 Stycznia, prowadząc dalej pod Bulwarem Filadelfijskim. Stan drenów oceniono jako zły. Na wielu stykach występują wychłapy wymagające wymiany podsypki oraz ścięcia ław torowiska.

W wariantcie przyjętym do realizacji dla Zakresu I przewidziano m.in.:

1. w ramach branży torowej:
  - a) całkowitą przebudowę układu torowego, polegającą na rozbiórce torów istniejących i budowie nowego układu o nowej nawierzchni (w tym częściowo w technologii bezpodsypkowej: od końca mostu im. Malinowskiego do drugiego „północnego” wiaduktu pod Placem Pokoju Toruńskiego), wraz z rozjazdami

- leżącymi w torach przebudowywanych; w ramach stacji Toruń Wschodni przewidziano do zabudowy 4 tory główne dodatkowe dla pociągów towarowych,
- b) regulację istniejących torów przyległych do odcinków torów przewidzianych do wymiany (km 136,064 – 136,067 i w km 140,812 – 140,876 w torze nr 1 LK353 oraz w km 136,062 – 136,068 i w km 140,813 – 140,877 w torze nr 2 LK353, a także w km 164,135 – 164,199 LK27),
  - c) roboty ziemne związane z prawidłowym ukształtowaniem torowiska, zapewniającym wbudowanie stosownej warstwy ochronnej,
  - d) budowę nowego systemu odwodnienia torowiska za pomocą drenaży, koryt prefabrykowanych i rowów ziemnych,
  - e) likwidację na szlakach i stacjach istniejących tzw. „dzikich przejść”, poprzez wykonanie wygradzeń po obu stronach linii kolejowej na odcinku od Placu Pokoju Toruńskiego do stacji Toruń Wschodni oraz lokalnie, zgodnie z potrzebami, w innych miejscach,
  - f) likwidację istniejącego peronu wyspowego na stacji Toruń Miasto i budowę dwóch peronów jednokrawędziowych wraz z dojściami i przebudową przejścia podziemnego oraz na stacji Toruń Wschodni: przebudowę istniejących trzech peronów (1 jednokrawędziowy i 2 wyspowe) i budowę nowego peronu wyspowego wraz z przebudową (i wydłużeniem) istniejącego przejścia podziemnego,
2. w odniesieniu do obiektów inżynierskich i inżynieryjnych:
- a) modernizację mostu kolejowego im. E. Malinowskiego w km 136,000 – 137,066 LK353, w celu osiągnięcia odpowiednich parametrów eksploatacyjnych oraz cech użytkowych zgodnych z przyjętą kategorią linii według TSI (technicznej specyfikacji interoperacyjności). W ramach zamierzenia ujęto dodatkowe prace remontowe na obiekcie: zabezpieczenie antykorozyjne konstrukcji mostu, remont podpór, łożysk, wieżyczek itp.

Przewidywany zakres prac to:

- prace porządkowe polegające na oczyszczeniu elementów konstrukcji z zanieczyszczeń, graffiti, roślinności, odpadów, efektów dewastacji,
- prace związane z kompleksowym oczyszczeniem i zabezpieczeniem antykorozyjnym powierzchni stalowych,
- oczyszczenie konstrukcji stalowej łożysk, wraz z wykonaniem zabezpieczeń antykorozyjnych przy dodatkowym uzupełnieniu smaru na elementach

ruchomych,

- prace związane z wymianą nawierzchni torowej (szyny wraz z mocowaniem, mostownice, podkłady oraz tłućceń),
- wymiana przyrządów wyrównawczych,
- wymiana zabezpieczeń przeciwwykolejeniovych,
- wymiana odbojnic na obiekcie mostowym oraz na dojazdach (po obu stronach),
- naprawa i uzupełnienie elementów krat pomostowych,
- uzupełnienie braków w elementach systemu przeciwpożarowego,
- naprawa i renowacja elementów związanych z urządzeniami obcymi na obiekcie (ewentualna dyslokacja wodociągu – ujęta w Zakresie III),
- ewentualna wymiana uszkodzonych bądź obluzowanych nitów,
- naprawa elementów betonowych podpór,
- oczyszczenie/skucie luźnych części i naprawa/wzmocnienie górnej powierzchni ciosów żelbetowych,
- piaskowanie, reprofilacja i oczyszczenie kamiennej okładziny lica korpusu,
- oczyszczenie spoin, wykonanie nowych spoin kamiennej okładziny lica korpusu,
- uzupełnienie braków elementów ceglanych, wraz z uzupełnieniem spoin i naprawą spękań,
- zabezpieczenie powierzchni betonowych narażonych na bezpośredni wpływ czynników atmosferycznych przed korozją przy pomocy powłok malarskich o podwyższonej zdolności pokrywania zarysowań,
- prace remontowe przy ceglanych wieżyczkach,
- wymiana bądź naprawa balustrad na chodnikach roboczych,
- lokalna wymiana całych konstrukcji bądź poszczególnych elementów chodnika roboczego (wieżyczki skrajne),
- wymiana bądź uzupełnienie schodów skarpowych,
- oczyszczenie i umocnienie stożków oraz skarp w rejonie podpór,
- uzupełnienie i naprawa elementów uszynienia,
- naprawa i uzupełnienie urządzeń odprowadzających wodę z obiektu i w rejonie podpór,
- remont i naprawa wózków rewizyjnych,

- prace związane ze strefami przejściowymi, z uwagi na ich stan techniczny oraz dostosowanie do wybranej nawierzchni torowej,
- b) przebudowę przejścia podziemnego pod torami na stacji Toruń Miasto w km 137,140 LK353, wraz z jego wydłużeniem do ul. Generała Józefa Chłopickiego, dostosowaniem do zmienionego układu torowego i potrzeb osób niepełnosprawnych, w tym wykonanie:
- rozbiórki przejścia podziemnego wraz z wyjściami na perony,
  - wykopów pod nowe segmenty przejścia,
  - nowych segmentów przejścia,
  - nowych wyjść na perony oraz szybów windowych,
  - izolacji przejścia podziemnego,
  - stref przejściowych,
  - drenaży,
  - systemu odwodnienia przejścia podziemnego,
  - nawierzchni w przejściu i wyjść na perony,
  - wypraw ściennych, poręczy, oświetlenia, systemu oznakowania dotykowego, tablic z oznakowaniem stałym oraz gablot,
- c) rozbiórkę muru oporowego na stacji Toruń Wschodni w km 137,129 – 137,224 LK353, w rejonie wyjścia nowego przejścia podziemnego, wraz z budową nowego muru z jednoczesnym odtworzeniem lica z materiału oryginalnego,
- d) remont przejścia podziemnego pod torami na stacji Toruń Wschodni w km 139,090 LK353, obejmujący prace związane ze zmianą układu torowego na stacji Toruń Wschodni oraz dostosowanie przejścia do potrzeb osób niepełnosprawnych.

Przewidziano remont i wykorzystanie istniejących ścian przejścia, w tym wykonanie:

- rozbiórki płyty stropowej oraz wyjść na perony,
- rozbiórki fragmentów ścian przejścia w miejscach jego przedłużenia,
- rozbiórki wystroju i nawierzchni przejścia,
- wykopów pod naprawę izolacji,
- wykopów pod nowe segmenty przejścia,
- nowych segmentów przejścia,
- nowych wyjść na perony oraz szybów windowych,

- naprawy pozostawionych elementów konstrukcyjnych,
  - izolacji przejścia podziemnego,
  - stref przejściowych,
  - drenaży,
  - systemu odwodnienia przejścia podziemnego,
  - nawierzchni w przejściu i wyjść na perony,
  - wypraw ściennych, balustrad, oświetlenia, systemu oznakowania dotykowego, tablic z oznakowaniem stałym oraz gablot,
- e) rozbiórkę i budowę nowego obiektu mostowego w km 139,726 LK353 (most przez ciek Struga Toruńska), w związku z modernizacją układu torowego na stacji Toruń Wschodni. Zakłada się wymianę istniejącej konstrukcji na nową, z uwagi na konieczność jej dostosowania zarówno do zakładanych układów torowych, jak i ze względów hydrologicznych (dostosowanie do projektowanego efektu prac regulacyjnych rzeki założonych w zamierzeniu Miasta), co prawdopodobnie wymusi również prace związane z regulacją ciek po jego północnej stronie. Światło obiektu ulegnie zwiększeniu. Na Strudze Toruńskiej prace nie będą realizowane z wody. W trakcie realizacji wykopów i robót fundamentowych, nastąpią lokalne obniżenia zwierciadła wody. W obrębie ciek przewidywane jest wykonanie odprowadzenia ścieków skarpowych z miejsc umocnienia czoła obiektu mostowego. Ścieki skarpowe o charakterze otwartego odwodnienia powierzchniowego, odprowadzające wody opadowe niezanieczyszczone z uwagi na pochodzenie z fragmentu, na którym nie odbywa się ruch kolejowy, będą elementami wykonanymi z materiałów betonowych. Ich wykonanie w obszarze ciek będzie polegało na punktowym umocnieniu ostatniego elementu ścieku niewielką konstrukcją betonową. Ponadto, przewidywane jest wykonanie przed i za mostem kolejowym, trzech wylotów kanalizacji deszczowej, stanowiących odwodnienie drenażowe z całego układu torowego.
- Wyloty z kanalizacji deszczowej zostaną wykonane w strefie brzegowej ciek. Zastosowane będą wyloty do ciek z umocnieniem narzutem kamiennym lub w formie gabionów,

3. w branży SRK (sterowania ruchem kolejowym):

- a) budowę blokady liniowej na szlaku Toruń Główny – Toruń Wschodni; zabudowę nowych sygnalizatorów, zabudowę czujników koła,



- budowę kontenerów z urządzeniami sterowania ruchem kolejowym,
- b) wymianę urządzeń zabezpieczenia na przejeździe w km 136,080 LK353; demontaż i montaż napędów rogatekowych sygnalizatorów drogowych,
  - c) budowę nowych urządzeń stacyjnych SRK na stacji Toruń Wschodni; demontaż istniejących urządzeń SRK w okręgach nastawczych TrW, TrW1, TrW2 wewnętrznych i zewnętrznych; zabudowę nowych sygnalizatorów świetlnych, napędów elektrycznych, czujników koła; zabudowę nowych wewnętrznych urządzeń sterowania,
  - d) demontaż urządzeń stacyjnych na stacji Toruń Miasto; demontaż mechanicznych urządzeń wewnętrznych; demontaż sygnalizatorów świetlnych i napędów elektrycznych,
  - e) budowę nowej sieci kablowej ułożonej w ziemi na stacji Toruń Wschodni i na szlaku Toruń Główny – Toruń Wschodni,
  - f) przebudowę urządzeń rogatekowych w km 141,253 LK353,
  - g) budowę blokady liniowej półsamoczynnej na szlakach Toruń Wschodni – Papowo Toruńskie, Toruń Wschodni – Lubicz,
  - h) włączenie sterowania posterunkami Toruń Mokre, Łysomice, Ostaszewo do systemu urządzeń stacji Toruń Wschodni,
  - i) zmianę kategorii przejazdu w km 1,604 LK207 z B na kategorię A; powiązanie w urządzeniach SRK stacji Toruń Wschodni,
4. w branży telekomunikacyjnej:
- a) budowę kabla światłowodowego w kanalizacji wtórnej oraz pomiędzy nastawniami TrA stacji Toruń Główny i TrW stacji Toruń Wschodni,
  - b) zabudowę monitoringu wejścia na most kolejowy nad Wisłą od strony Torunia Głównego i Torunia Miasto,
  - c) zabudowę systemów SDIP (systemu dynamicznej informacji pasażerskiej) i SMW (systemu monitoringu wizyjnego) na przystanku osobowym Toruń Miasto i stacji Toruń Wschodni,
  - d) przebudowę systemu radiołączności na przystanku osobowym Toruń Miasto i stacji Toruń Wschodni,
  - e) przebudowę infrastruktury telekomunikacyjnej kolidującej z robotami torowymi i drogowymi,
5. w zakresie trakcji:
- a) montaż fundamentów palowych,

- b) montaż konstrukcji wsporczych indywidualnych, przestrzennych i bramkowych,
  - c) montaż dźwigarów bramek i wysięgów przez dwa tory,
  - d) montaż osprzętu,
  - e) wywieszenie sieci trakcyjnej,
  - f) budowę sieci sztywnej,
  - g) montaż uszynienia grupowego,
  - h) przebudowę zasilaczy trakcyjnych i kabli powrotnych,
  - i) przebudowę sterowania lokalnego rozłącznikami trakcyjnymi,
  - j) demontaż istniejącej sieci trakcyjnej,
  - k) demontaż istniejących słupów trakcyjnych indywidualnych, przestrzennych i bramkowych, wraz z osprzętem,
  - l) demontaż fundamentów,
6. w branży elektroenergetycznej przewidziano budowę, przebudowę oraz demontaż sieci i urządzeń elektroenergetycznych, w tym:
- a) linii kablowych zasilających,
  - b) stacji transformatorowych,
  - c) LPN (linii potrzeb nietrakcyjnych),
  - d) oświetlenia terenów kolejowych (m.in. peronów i dojeżdżalni, tuneli, rozjazdów, torów, ramp i placów przeładunkowych, przejazdów, terenów otwartych),
  - e) urządzeń EOR (elektrycznego ogrzewania rozjazdów),
  - f) istniejącej sieci elektroenergetycznych,
7. w zakresie branży sanitarnej:
- a) budowę i przebudowę sieci wodociągowych,
  - b) budowę i przebudowę sieci gazowych niskiego i średniego ciśnienia,
  - c) budowę i przebudowę sieci ciepłowniczych,
  - d) budowę i przebudowę sieci kanalizacji sanitarnej i ogólnospławnej,
  - e) odwodnienie projektowanego układu torowego, poprzez zebranie wód opadowych i roztopowych w układ kanalizacji deszczowej, budowę urządzeń oczyszczających oraz odprowadzenie do istniejących kanałów deszczowych, przebudowę istniejącej kanalizacji deszczowej, kolidującej z projektowanym układem torowym,
  - f) remont kanału deszczowego Dn 400/1000, prowadzącego od Stacji Toruń Miasto, przebiegającego pod ul. Traugutta z odprowadzeniem do rzeki Wisły,

8. w ramach branży architektonicznej:
- a) rozbiórkę budynków i wiat kolidujących z infrastrukturą kolejową,
  - b) budowę nastawni dysponującej TrW – stacji Toruń Wschodni,
  - c) budowę wiat i zadaszeń na peronach,
  - d) wykonanie elementów małej architektury, wyposażenia i systemu stałego oznakowania,
  - e) wykonanie wind, dostosowanie barier dla osób z ograniczoną możliwością poruszania się,

9. wycinkę drzew i krzewów kolidujących z inwestycją,

10. prace na cieku Struga Toruńska, obejmujące regulację koryta na odcinku od okolic przebudowywanego mostu kolejowego w km 139,726 LK353 do ul. Łokietka, na długości około 1 km.

Nowe koryto Strugi Toruńskiej będzie się składało z odcinków prostych oraz regularnych łuków kołowych.

Planowane jest umocnienie koryta Strugi Toruńskiej opaską kiszkowo-palową z faszyny wiklinowej. Powyżej opaski, skarpa zostanie umocniona darnią. Powierzchnie między darnią będą obsiane mieszanką traw niskich na warstwie humusu. Na przebudowywanym odcinku, w rejonie kładek i przepustów zakłada się umocnienie dna i skarpy materacami siatkowo-kamiennymi lub zastosowanie opasek kiszkowo-palowych, o ile wysokość kładki nad lustrem wody umożliwi ich właściwe wykonanie.

Zakres III został podzielony na 4 Zadania i obejmuje m.in.:

- Zadanie 1: budowę ul. Sowińskiego na odcinku od ronda na Placu Pokoju Toruńskiego do mostu kolejowego na długości około 348 m,
- Zadanie 2.1: rozbiórkę istniejącej i budowę nowej kładki Garbaty Mostek nad LK353 w km 138,106, łączącej ul. Chrobrego z ul. Sobieskiego,
- Zadanie 2.2: budowę węzła przesiadkowego komunikacji miejskiej/podmiejskiej przy dworcu Toruń Wschodni, wraz ze zmianą układu drogowego skrzyżowania ul. Żółkiewskiego i Skłodowskiej-Curie na długości około 2037 m,
- Zadanie 3: budowę ciągu pieszo-rowerowego od dworca Toruń Miasto do ul. Dybowskiej, wraz z jednostronną kładką pieszo-rowerową na moście kolejowym im. Ernesta Malinowskiego.

Zamierzenie zlokalizowane będzie głównie w obrębach: 0011, 0018-0020, 0040-0042, 0044-0046, 0048, 0049, 0055, 0064-0067 w granicach administracyjnych miasta Toruń,

województwo kujawsko-pomorskie.

Stan istniejący w odniesieniu do Zakresu III przedstawia się następująco:

Ulica Sowińskiego zlokalizowana na odcinku od placu Pokoju Toruńskiego do mostu kolejowego ma jezdnię o zmiennej szerokości 3,7-8,2 m, z nieoznaczonymi miejscami do parkowania samochodów i oznakowanie tablicami drogowymi U-21b, oddzielającymi ją od terenów kolejowych i linii kolejowej. Stan nawierzchni ulicy określa się jako zły. Uszkodzenia kwalifikują nawierzchnię do natychmiastowego remontu, z uwagi na liczne spękania podłużne i poprzeczne, ubytki nawierzchni i łaty nawierzchni o dużej szkodliwości.

Plac Fryderyka Skarbka zlokalizowany przy dworcu Toruń Wschód, w rejon którego wchodzi plac przydworcowy (parking, przystanek autobusowy i tramwajowy oraz pętla autobusowa), skrzyżowanie ul. Tadeusza Kościuszki, Stanisława Żółkiewskiego, Marii Skłodowskiej-Curie i Jana Sobieskiego oraz część istniejącego węzła drogowego.

Ulice Tadeusza Kościuszki i Żółkiewskiego zlokalizowane są w ciągu drogi krajowej nr 91 i zaliczają się do ulic klasy G, natomiast ul. Marii Skłodowskiej-Curie, Sobieskiego i Chrobrego są ulicami klasy Z. Jednym z elementów częściowo skanalizowanego skrzyżowania jest dwutorowa linia tramwajowa, biegnąca ul. Kościuszki i Skłodowskiej-Curie na częściowo wydzielonym torowisku tramwajowym. Na skrzyżowaniu dopuszczona jest większość relacji z wyłączeniem możliwości kierowania się z ul. Żółkiewskiego w ul. Sobieskiego oraz z ul. Sobieskiego na wiadukt w ciągu ul. Kościuszki.

Szerokości pasów ruchu na całym skrzyżowaniu wahają się od 3 do 3,5 m, a wydzielone torowisko tramwajowe ma szerokość około 5 m. Stan techniczny nawierzchni ocenia się jako niezadowolający z uwagi na liczne spękania i ujawniające się miejscowo koleinowanie nawierzchni. Od strony ul. Marii Skłodowskiej-Curie zlokalizowany jest przystanek autobusowo-tramwajowy, parking przydworcowy, pętla autobusowa i tereny rekreacyjne wyposażone w chodniki, ścieżkę rowerową i zielen. Ruch pieszo-rowerowy w rejonie skrzyżowania prowadzony jest przez ul. Żółkiewskiego oraz Sobieskiego przejściami dla pieszych i przejazdami dla rowerów, a pod ul. Skłodowskiej-Curie oraz Kościuszki odpowiednio tunelem i pod wiaduktem. Cały rejon placu Skarbka jest znacząco wyniesiony wysokościowo względem przyległego terenu, z uwagi na sąsiedztwo wiaduktu nad torami kolejowymi.

Chodniki i ścieżka rowerowa przy ul. Traugutta przebiegają pod mostem kolejowym, łącząc z jednej strony skrzyżowaniem bulwar Filadelfijski i okolice dworca Toruń Miasto, a z drugiej Szosę Lubicką. Stan nawierzchni ścieżki i chodników oceniono jako zadowolający. W najbliższym sąsiedztwie znajduje się również kładka dla pieszych nad ul. Traugutta,

łącząca przystanek tramwajowy z dworcem Toruń Miasto i chodnikiem nad bulwarem. Teren w okolicach przyczółka mostu kolejowego zagospodarowany jest głównie zielenią.

Garbaty Mostek jest kładką dla pieszych, zlokalizowaną w km 138,107 LK353. Stanowi połączenie pomiędzy ul. Jana Sobieskiego i Bolesława Chrobrego. W stanie istniejącym, w sąsiedztwie Garbatego Mostku, po stronie ul. Chrobrego, zlokalizowane są chodniki, zatoka autobusowa, pas zieleni z karpami po wycince drzew i skrzyżowanie z ul. Batorego, natomiast po stronie ul. Sobieskiego: chodniki, zatoki autobusowe, pasy zieleni z karpami po wycince drzew i Muzeum Artylerii Oddziału Wojsk Lądowych.

Obszar mostu kolejowego im. Ernesta Malinowskiego przy ulicy Dybowskiej jest obszarem niezagospodarowanym, leśnym, przez który w pobliżu wieżyczek obiektu przepływa rzeka Mała Wisielka. W sąsiedztwie zlokalizowany jest również przejazd kolejowo-drogowy kategorii A, w km 136,080 LK353.

W wariantcie przyjętym do realizacji dla Zakresu III przewidziano m.in.:

1. w ramach branży drogowej:
  - a) budowę ul. Sowińskiego na odcinku od ronda na Placu Pokoju Toruńskiego do mostu kolejowego, na długości około 348 m,
  - b) budowę węzła przesiadkowego komunikacji miejskiej/podmiejskiej przy dworcu Toruń Wschodni, wraz ze zmianą układu drogowego skrzyżowania ul. Żółkiewskiego i Skłodowskiej-Curie, na długości około 2037 m,
  - c) budowę ciągów pieszo-rowerowych przed mostem kolejowym im. Ernesta Malinowskiego od strony ul. Traugutta, na długości około 141 m,
  - d) budowę ciągu pieszo-rowerowego za mostem kolejowym im. Ernesta Malinowskiego od strony ul. Dybowskiej, na długości około 86 m,
  - e) budowę dojazdów do Garbatego Mostka w ciągu ul. Jana Sobieskiego i Bolesława Chrobrego, na długości około 26 m,
2. w odniesieniu do obiektów inżynierskich i inżynieryjnych:
  - a) budowę ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż mostu kolejowego im. E. Malinowskiego, wraz z dojazdami.

Zakłada się budowę jednostronnej kładki pieszo-rowerowej na moście kolejowym, w połączeniu z istniejącymi i projektowanymi ciągami pieszymi oraz pieszo-rowerowymi (m.in. w ul.: Sowińskiego, Traugutta, Bulwar Filadelfijski). Szerokość ciągów pieszo-rowerowych zostanie skorelowana z projektem modernizacji mostu realizowanym przez PKP PLK S.A. Odwodnienie kładki pieszo-rowerowej planowane jest poprzez ujęcie

- niezanieczyszczonych wód opadowych (na kładce nie będzie odbywał się ruch pojazdów spalinowych, a jedynie ruch pieszy i rowerowy) do kolektorów deszczowych, z których wody będą odprowadzane na teren zalewowy oraz do rzeki Wisły i Małej Wiselki. Wykonanie odprowadzenia wód opadowych przy podporach nurtowych nie będzie wymagało dodatkowych umocnień, natomiast w przypadku odprowadzenia w strefie brzegowej, wykonane zostaną wyloty z umocnieniem narzutem kamiennym lub w formie gabionów,
- b) rozbiórkę i budowę nowej kładki Garbaty Mostek nad LK353, łączącej ul. Chrobrego z ul. Sobieskiego, wraz z dostosowaniem jej do potrzeb osób niepełnosprawnych (windy lub pochylnie) oraz przejazdu dla rowerzystów,
  - c) w ramach budowy węzła przesiadkowego przy dworcu Toruń Wschodni:
    - budowę przejścia podziemnego PP-1 pod ul. Żółkiewskiego,
    - budowę przejścia podziemnego PP-2 pod ul. Sobieskiego,
    - rozbiórkę istniejącego oraz budowę nowego przejścia podziemnego PP-3 pod ul. Skłodowskiej-Curie,
3. z branży sanitarnej:
- a) budowę i przebudowę sieci wodociągowych,
  - b) budowę i przebudowę sieci gazowych niskiego i średniego ciśnienia,
  - c) budowę i przebudowę osiedlowych sieci ciepłowniczych,
  - d) budowę i przebudowę sieci kanalizacji sanitarnej i ogólnospławnej,
  - e) odwodnienie projektowanego układu drogowego, poprzez zebranie wód opadowych i roztopowych w układ kanalizacji deszczowej, budowę urządzeń oczyszczających oraz odprowadzenie do istniejących kanałów deszczowych, przebudowę istniejącej kanalizacji deszczowej, kolidującej z projektowanym układem drogowym,
4. w branży elektroenergetycznej:
- a) budowę i przebudowę oświetlenia drogowego,
  - b) przebudowę kolizji elektroenergetycznych sieci nn 0,4 kV i SN 15 kV,
  - c) przebudowę sygnalizacji świetlnej,
  - d) przebudowę sieci trakcyjnej tramwajowej,
  - e) budowę iluminacji kładki Garbaty Mostek,
5. w odniesieniu do branży teletechnicznej:
- a) w ramach Zadania 1, tj. budowy ul. Sowińskiego na odcinku od ronda na Placu Pokoju Toruńskiego do mostu kolejowego na długości około 348 m:

- przebudowę kolizji telekomunikacyjnych operatorów miejskich,
  - przebudowę kanału technologicznego,
- b) w ramach Zadania 2.1, tj. rozbiórki i budowy nowej kładki Garbaty Mostek nad LK353 w km 138,106, łączącej ul. Chrobrego z ul. Sobieskiego:
- przebudowę kolizji telekomunikacyjnych operatorów miejskich,
  - przebudowę sygnalizacji świetlnej,
- c) w ramach Zadania 2.2, tj. budowy węzła przesiadkowego komunikacji miejskiej/podmiejskiej przy dworcu Toruń Wschodni, wraz ze zmianą układu drogowego skrzyżowania ul. Zólkiewskiego i Skłodowskiej-Curie na długości około 2037 m:
- przebudowę kolizji telekomunikacyjnych operatorów miejskich,
  - przebudowę kanalizacji i infrastruktury SIP (systemu informacji pasażerskiej),
  - przebudowę sygnalizacji świetlnej,
- d) w ramach zadania 3, tj. budowy ciągu pieszo-rowerowego od dworca Toruń Miasto do ul. Dybowskiej, wraz z jednostronną kładką pieszo-rowerową na moście kolejowym im. Ernesta Malinowskiego:
- przebudowę kolizji telekomunikacyjnych operatorów miejskich,
  - przebudowę kolizji telekomunikacyjnych PKP TELEKOM i TK TELEKOM,
6. w branży architektonicznej zakłada się przeprowadzenie niezbędnych rozbiórek budynków kolidujących z przedsięwzięciem,
7. wycinkę drzew i krzewów kolidujących z inwestycją.
- Celem inwestycji jest m.in.:
- dostosowanie infrastruktury kolejowej do rzeczywistych potrzeb przewoźników i kontrahentów oraz do prognozowanych kierunków rozwoju,
  - podwyższenie prędkości handlowej i podniesienie maksymalnego dopuszczalnego nacisku osiowego,
  - poprawa punktualności realizowanych połączeń przewozów pasażerskich i towarowych,
  - osiągnięcie parametrów eksploatacyjnych wymaganych dla wyznaczonych kodów ruchu według TSI-PRM, TSI-INF,
  - skrócenie czasu dowozu/odwozu ładunków do/od odbiorców/nadawców oraz zapewnienie punktualności realizowanych połączeń całopociągowych,
  - poprawa przepustowości linii i stacji, skomunikowania z rozbudowaną siecią dróg,

- zwiększenie dostępności transportu kolejowego,
- poprawa komfortu jazdy i obsługi pasażerów,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu kolejowego i przewożonych ładunków,
- ograniczenie dewastacji infrastruktury kolejowej na stacjach,
- zapewnienie interoperacyjności kolei i umożliwienie niedyskryminującego dostępu do polskiej infrastruktury kolejowej operatorom z innych krajów,
- zmiana organizacji pracy połączonych stacji pracujących w jednym układzie sterowania LCS przy zachowaniu możliwości lokalnej obsługi wybranych rejonów stacji,
- optymalizacja nakładów inwestycyjnych,
- poprawa funkcjonowania elementów infrastruktury kolejowej związana z poprawą niezawodności zasilania urządzeń, oświetlenia głowic rozjazdowych oraz terenów rozrządowych i przeładunkowych, zmniejszenie wpływu opadów śniegu na funkcjonowanie rozjazdów, zwiększenie bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych,
- zapewnienie odpowiedniej odporności infrastruktury objętej projektem na obecne i prognozowane zmiany klimatu,
- dostosowanie istniejącej struktury sanitarnej do nowej infrastruktury kolejowej,
- usprawnienie odwodnienia projektowanej infrastruktury kolejowej w celu jej poprawnego funkcjonowania,
- poprawienie jakości obsługi pasażerów,
- wyeliminowanie barier architektonicznych i zapewnienie obsługi osobom o ograniczonej możliwości poruszania się oraz osobom niewidomym lub słabo widzącym,
- dostosowanie zabytkowych budynków dworcowych do obecnych potrzeb i funkcji,
- obniżenie energochłonności budynków dworcowych,
- poprawa bezpieczeństwa na drogach prowadzących do dworców kolejowych Toruń Miasto i Toruń Wschodni,
- zwiększenie atrakcyjności systemu ścieżek rowerowych,
- poprawa integracji publicznego transportu zbiorowego, tj. systemu komunikacji miejskiej z komunikacją kolejową i transportem indywidualnym – zwiększenie udziału komunikacji publicznej,
- zwiększenie atrakcyjności turystyczno-rekreacyjnej przez uruchomienie ścieżki



rowerowej przez most kolejowy.

Zgodnie z przedłożoną dokumentacją, omawiana inwestycja wpisuje się w priorytety i cele dokumentów strategicznych na poziomie krajowym oraz regionalnym, takich jak:

- Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030,
- Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju,
- Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku,
- Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030,
- Strategia rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do roku 2020
  - Plan modernizacji 2020+,
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Torunia.

Przedmiotowe zadanie nie stoi w sprzeczności z żadnym dokumentem strategicznym na poziomie krajowym lub regionalnym.

Technologia prac budowlanych będzie uwzględniała sprawne wykonywanie robót, z wykorzystaniem wysokowydajnych maszyn w obszarze korony torowiska (np. pociągi do układania torów, ładowarki, koparki, dźwigi, wagony do transportu i wbudowywania podsypki). W miarę możliwości, większość prac będzie prowadzona z torów, a jako podstawowy środek transportu wykorzystywana będzie kolej. W przypadku braku możliwości transportu koleją oraz uzupełniająco, do transportu budowlanego wykorzystywane będą istniejące drogi.

Ze względu na bezpieczeństwo prowadzenia ruchu kolejowego w rejonie obiektów inżynierskich oraz bezpieczeństwo wykonujących prace, a także mając na względzie wymagania technologiczne, zakłada się prowadzenie prac związanych z remontem, przebudową, rozbiórką i budową obiektów inżynierskich przy ograniczeniu ruchu kolejowego w rejonie tych obiektów. Przewidziany sposób prowadzenia prac budowlanych będzie zgodny z warunkami technicznymi, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie oraz pozostałymi przepisami z tego zakresu.

W ramach przebudowy układu torowego przewiduje się:

- dowieszenie nowego materiału (szyny i podkłady) na miejsce montażu, przy wykorzystaniu głównie transportu kolejowego,
- demontaż toru (szyn i podkładów),
- usunięcie warstwy tłucznia zanieczyszczonego ziemią,
- wykonanie koryta pod tor, z wywiezieniem nadmiaru gruntu,

- ułożenie warstwy ochronnej i geowłókniny,
- ułożenie warstwy nowego tłucznia,
- montaż toru,
- podbicie toru wraz z uzupełnieniem warstwy tłucznia.

Podczas prac obejmujących sieć trakcyjną, zakłada się:

- dostarczenie transportem kolejowym fundamentów słupów trakcyjnych i bramek na miejsce montażu,
- pograżenie w gruncie fundamentów przy pomocy palownicy (ustawionej na torach),
- dostarczenie transportem kolejowym (i montaż) słupów oraz bramek, wraz z osprzętem,
- demontaż istniejącej sieci jezdnej,
- demontaż istniejących słupów, bramek i fundamentów sieci trakcyjnej oraz wywóz transportem kolejowym,
- wywieszenie z pociągu sieciowego, sieci trakcyjnej, wraz z jej regulacją.

Dla branży SRK przewidziano:

- demontaż istniejących stacyjnych urządzeń automatyki kolejowej, gromadzenie w wyznaczonym miejscu, następnie wywóz transportem kolejowym,
- przygotowanie wielobranżowej kanalizacji podziemnej rurowej,
- zabudowę nowych stacyjnych urządzeń automatyki kolejowej,
- powiązanie urządzeń SRK na stacji z urządzeniami półsamoczynnej lub samoczynnej blokady liniowej, wraz z uzależnieniem wskazań semaforów wyjazdowych od stanu semafora wjazdowego,
- regulację urządzeń,
- demontaż istniejących urządzeń na przejazdach kolejowo-drogowych.

W ramach prac obejmujących branżę elektroenergetyczną zakłada się:

- wykonanie przepustów kablowych,
- ułożenie kabli,
- demontaż słupów oświetleniowych,
- ustawienie słupów oświetleniowych i opraw oświetleniowych,
- montaż instalacji zasilającej oświetlenie,
- próby montażowe,
- inwentaryzację geodezyjną linii kablowych.

Prace w branży telekomunikacyjnej to m.in. instalacja:

- systemu koryt kablowych,
- okablowania strukturalnego,
- podsystemów informacji podróźnych,
- urządzeń radiołaczności,
- urządzeń teletransmisyjnych,
- siłowni telekomunikacyjnych,

Dla obiektów inżynieryjnych przewiduje się:

- przygotowanie placu budowy,
- zabezpieczanie placu budowy,
- roboty ziemne,
- roboty betoniarskie lub stalowe,
- roboty hydroizolacyjne i nawierzchniowe,
- roboty różne, w tym umocnienie skarp i nasypów.

Branża drogowa obejmuje:

- roboty przygotowawcze,
- wzmocnienie podłoża gruntowego: wymianę gruntów słabonośnych, wzmocnienie powierzchniowe warstwą kruszywa stabilizowanego geosiatką,
- roboty ziemne: wykonanie wykopów i nasypów,
- odwodnienie korpusu drogowego: kanalizacja deszczowa, sączki podłużne,
- roboty związane z wykonaniem warstw podbudowy, warstw mrozoochronnych, warstw ulepszonego podłoża, warstw odsączających oraz warstw odcinających z geosyntetyków, w tym korytowanie z profilowaniem i zagęszczeniem podłoża oraz oczyszczenie i skropienie warstw konstrukcyjnych,
- roboty związane z wykonaniem nawierzchni z mieszanki mineralno-asfaltowej oraz nawierzchni z elementów drobnowymiarowych,
- roboty wykończeniowe: umocnienie powierzchniowe skarp i ścieków, umocnienie poboczy,
- urządzenia bezpieczeństwa ruchu: oznakowanie poziome i pionowe, drogowe bariery ochronne, urządzenia zabezpieczające ruch pieszy, oświetlenie dróg,
- elementy ulic: krawężniki betonowe i kamienne, chodniki z brukowej kostki betonowej, ścieżki rowerowe z mieszanki mineralno-asfaltowej, obrzeża betonowe, ścieki uliczne,
- rekultywację otaczającego terenu i przywrócenie jego poprzedniej funkcji.

Większość zaplanowanych robót wykonywana będzie mechanicznie. Wykorzystywane będą następujące maszyny i urządzenia: do usuwania zieleni – piły mechaniczne, maszyny przeznaczone do karczowania, spycharki, koparki lub ciągniki ze specjalnym osprzętem; do zdjęcia humusu i/lub darniny – równiarki, spycharki, koparki; do rozbiórek – młoty pneumatyczne, piły mechaniczne, ładowarki, dźwigi; do rozbiórek nawierzchni drogowej – spycharki, ładowarki, zrywarki, młoty pneumatyczne, koparki; do rozbiórek nawierzchni torowej – lokomotywa spalinowa, wagony platformy, żuraw samochodowy (koparka), samochód skrzyniowy, zakrętarka spalinowa, pojazdy dwudrogowe; do robót ziemnych – koparki, samochody samowyładowawcze; do wydobywania i przemieszczania gruntów – spycharki, zgarniarki, równiarki; do ewentualnego zagęszczania gruntów – walce, ubijaki, płyty wibracyjne; do wykonania warstw podbudowy i nawierzchni – równiarki, spycharki, układarki do rozkładania mieszanki, betoniarki, walce statyczne i wibracyjne lub płyty wibracyjne, ubijaki mechaniczne; do budowy nawierzchni torowej – lokomotywy, oczyszczarka, wagony do transportu i rozładunku tłucznia, podbijarki, profilarka tłucznia, zagęszczarka dynamiczna, profilarka tłucznia, koparki dwudrogowe, zgrzewarka szyn, mechaniczny sprzęt ręczny; do robót wykończeniowych – równiarki, walce gładkie, ubijaki o ręcznym prowadzeniu, wibratory samobieżne.

Do przewozu materiałów użyty zostanie transport samochodowy, w tym: samochody skrzyniowe, wywrotki, inny sprzęt do transportu pomocniczego lub transport wagonami kolejowymi.

W związku z zakresem prac i koniecznością utrzymania ruchu pociągów na liniach kolejowych objętych przedsięwzięciem, prace budowlane będą prowadzone z podziałem na fazy, przy założeniu ciągłej możliwości korzystania z punktu przeładunkowego oraz ciągłego prowadzenia ruchu na szlakach dwutorowych przy wykorzystaniu jednego z torów. Długość trwania faz będzie zróżnicowana ze względu na zakres prac, jakie będą realizowane podczas konkretnej fazy. Zamknięcia zostaną uzależnione od wielu branż i ich maksymalny czas będzie zależny od branży, która będzie najdłużej wykonywała swoje prace na rozpatrywanym odcinku.

W raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko przedstawiono i przeanalizowano wariant przedsięwzięcia proponowany przez Wnioskodawcę (który uznano jednocześnie za racjonalny wariant najkorzystniejszy dla środowiska) oraz racjonalny wariant alternatywny, zarówno dla Zakresu I, jak i Zakresu III omawianego zamierzenia.

Wariant realizacyjny dla Zakresu I przedsięwzięcia zakłada zastosowanie nawierzchni bezpodsypkowej od końca mostu im. E. Malinowskiego na Wiśle do drugiego (północnego)

wiaduktu drogowego pod Placem Pokoju Toruńskiego (około 509 m linii kolejowej), a wariant alternatywny zakłada wykonanie tego rodzaju nawierzchni wyłącznie w obrębie obu wiaduktów drogowych pod Placem Pokoju Toruńskiego (około 142 m linii kolejowej). Wariant alternatywny dla Zakresu I przedsięwzięcia przewidywał ponadto zabudowę 5 torów głównych dodatkowych dla pociągów towarowych na stacji Toruń Wschodni, co skutkowałoby także zmianą położenia pozostałych torów i rozjazdów.

Wariant proponowany przez Wnioskodawcę dla Zakresu III przedsięwzięcia obejmuje: wariant 1 Zadania 1, wariant 1b Zadania 2.1, wariant 2 Zadania 2.2., wariant 2 Zadania 3.

Podstawowy opis obu wariantów dla Zakresu III przedsięwzięcia przedstawia poniższa tabela:

nr zadania:	Zadanie 1	
nazwa zadania:	Budowa ul. Sowińskiego	
wariant	wariant 1 (realizacyjny)	wariant 2 (alternatywny)
opis wariantu	ul. Sowińskiego z chodnikiem i parkingami równoległymi	ul. Sowińskiego z obustronnymi chodnikami
nr zadania:	Zadanie 2.1	
nazwa zadania:	Rozbiórka i budowa nowej kładki Garbaty Mostek	
wariant	wariant 1a (alternatywny)	wariant 1b (realizacyjny)
opis wariantu	remont istniejącego obiektu z dobudowanymi zjazdami dla niepełnosprawnych i rowerzystów	rozbiórka i budowa nowej konstrukcji wspólnej dla wszystkich użytkowników ruchu
nr zadania:	Zadanie 2.2	
nazwa zadania:	Budowa węzła przesiadkowego komunikacji miejskiej/podmiejskiej przy dworcu Toruń Wschodni	
wariant	wariant 1 (alternatywny)	wariant 2 (realizacyjny)
opis wariantu	rozbudowa istniejącego skrzyżowania ul. Żółkiewskiego i Skłodowskiej-Curie opartego na sygnalizacji świetlnej o dodatkowe pasy ruchu, brakujące relacje i ograniczenie wjazdu na teren dworca za pośrednictwem jednego wjazdu i wyjazdu; przebudowa placu przy dworcu i znaczne zwiększenie ilości miejsc parkingowych; przejścia dla pieszych i przejazdu dla rowerzystów odtworzone w dotychczasowych miejscach	przebudowa istniejącego skrzyżowania w węzeł typu „WC” z dwoma rondami i dodatkową drogą pod wiaduktem Kościuszki bez sygnalizacji świetlnej; przebudowa placu przy dworcu; budowa dwóch dodatkowych przejść podziemnych (PP-1 i PP-2) oraz przebudowa istniejącego przejścia podziemnego PP-3 (rozbiórka istniejącego i budowa nowego) pod ul. Skłodowskiej-Curie; bezkolizyjne przeprowadzenie pieszych i rowerzystów przez teren węzła drogowego

nr zadania:	Zadanie 3	
nazwa zadania:	Budowa ciągu pieszo-rowerowego przy moście im. E. Malinowskiego	
wariant	wariant 1 (alternatywny)	wariant 2 (realizacyjny)
opis wariantu	ciąg pieszo-rowerowy od strony ul. Dybowskiej z łagodnym zjazdem pod kątem około 30°; ciąg pieszo-rowerowy przy moście im. E. Malinowskiego; ciąg pieszo-rowerowy od strony ul. Bulwar Filadelfijski	ciąg pieszo-rowerowy od strony ul. Dybowskiej ze zjazdem pod kątem około 60°; ciąg pieszo-rowerowy przy moście im. E. Malinowskiego; ciąg pieszo-rowerowy od strony ul. Bulwar Filadelfijski

Jak wynika z analiz oddziaływania wszystkich wariantów na poszczególne elementy środowiska, przeprowadzonych w raporcie, wariant proponowany przez Wnioskodawcę, tj. wariant 1 Zakresu I oraz wariant 1 Zadania 1, wariant 1b Zadania 2.1, wariant 2 Zadania 2.2., wariant 2 Zadania 3 Zakresu III przedsięwzięcia zostały jednocześnie uznane za najkorzystniejsze dla środowiska m.in. ze względu na przewidywany zakres oddziaływania na środowisko oraz znaczną poprawę bezpieczeństwa ruchu kolejowego, samochodowego i pieszych (m.in. w związku z realizacją nowych przejść podziemnych). Infrastruktura kolejowa zostanie dostosowana do potrzeb osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Podniesione zostaną niezawodność, punktualność oraz komfort połączeń kolejowych. Zapewnione będą również efektywne systemy odwodnienia terenów objętych wnioskiem.

Odstąpienie od realizacji zamierzenia skutkowałoby pozostawieniem infrastruktury kolejowej i drogowej w stanie obecnym, z aktualnie występującymi utrudnieniami w eksploatacji. Rezygnacja z przebudowy miałaby negatywne znaczenie dla dalszej eksploatacji linii kolejowych oraz układu drogowego również pod względem oddziaływania na środowisko. W tym przypadku, najistotniejszym z negatywnych wpływów jest hałas i drgania, na które narażeni będą mieszkańcy terenów sąsiadujących z linią kolejową. Drugim istotnym aspektem jest zapewnienie bezpieczeństwa na przejazdach oraz przejściach dla pieszych.

Ponadto, przebudowane zostaną odcinki dróg w rejonie omawianych linii kolejowych i obiektów dworcowych. Szczegółowe informacje dotyczące tego zakresu zamierzenia zostały zawarte w załączniku nr 1 do niniejszej decyzji – charakterystyce przedsięwzięcia oraz w załączniku nr 2, gdzie zaznaczono planowany przebieg dróg.

W ramach zamierzenia prowadzone będą również prace w obrębie obiektów inżynierskich. Szczegółowy zakres tych prac wraz z lokalizacją poszczególnych obiektów jest zawarty w załączniku nr 1 do niniejszej decyzji.

Wniosek obejmuje także różnorodny zakres prac rozbiórkowych w odniesieniu do obiektów znajdujących się w złym stanie technicznym lub kolidujących z pozostałym zakresem przedsięwzięcia. Lokalizację oraz rodzaj poszczególnych obiektów zawarto w załączniku nr 1 do decyzji.

Jak wynika z aneksu nr 1 do raportu, wody opadowe i roztopowe z odcinków dróg objętych zakresem niniejszej inwestycji oraz z parkingu przed Dworcem Wschodnim będą odprowadzane do miejskiej kanalizacji deszczowej, po uprzednim podczyszczeniu w osadniku i separatorze substancji ropopochodnych.

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz. U. z 2019 r., poz. 1311 t.j.) oraz ustawą z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz. U. z 2022 r., poz. 2625 ze zm.), wody opadowe i roztopowe z obszaru budowli kolejowych mogą być odprowadzane do wód lub do urządzeń wodnych bez oczyszczania, z wyjątkiem sytuacji opisanych w art. 75a ww. ustawy Prawo wodne, czyli m.in. bezpośredniego odprowadzania do wód podziemnych lub odprowadzania do urządzeń wodnych, o ile wody te zawierają substancje szczególnie szkodliwe dla środowiska wodnego.

Jak wynika z raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przeprowadziło ocenę jakości wód opadowych i roztopowych odprowadzanych z terenów kolejowych, porównując otrzymane wyniki do wartości dopuszczalnych, które określono w rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych. W sierpniu 2016 r., PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. opracowały dokument pn.: „Analiza składu jakościowego wód opadowych i roztopowych pochodzących z obszarów kolejowych”. W wyniku wykonanych badań stwierdzono, że w żadnej z pobranych próbek wody nie wystąpiło większe stężenie węglowodorów ropopochodnych niż 15 mg/l, a w 83% spośród nich oznaczono zawartość węglowodorów poniżej 0,2 mg/l. Z kolei stężenie zawiesiny ogólnej w 94% próbek wyniosło poniżej 100 mg/l, a przekroczenia tego progu odnotowano jedynie w przypadku próbek pobieranych w miejscach niesprawnego systemu odwodnienia i oddziaływania terenów sąsiednich. Wobec powyższego, nie zakłada

się potrzeby podczyszczania tych wód – zarówno w stanie obecnym, jak i po zrealizowaniu omawianego przedsięwzięcia.

Prace dotyczące sieci trakcyjnej oraz systemu zasilania trakcji nie będą skutkować pełną elektryfikacją wszystkich linii kolejowych objętych projektem. Jak wynika z raportu oraz aneksu nr 1 do raportu, LK353 jest w pełni zelektryfikowana i nie ulegnie to zmianie, natomiast LK27, LK207 i LK246 zostaną zelektryfikowane jedynie w obrębie stacji Toruń Wschodni.

Zakłada się wykorzystanie normatywnych ilości surowców i materiałów, w tym betonu, kruszywa, kostki betonowej, mieszanek mineralno-asfaltowych, elementów prefabrykowanych, szyn i podkładów szynowych, a także paliw i energii elektrycznej.

Na etapie eksploatacji planowanego przedsięwzięcia, zużycie energii będzie wiązało się przede wszystkim z zasilaniem trakcji, urządzeń sterowania ruchem kolejowym, ogrzewaniem rozjazdów, a także zapewnieniem oświetlenia obiektom wykorzystywanym przez pasażerów, takich jak m.in. przystanki osobowe, budynki stacji, przejścia podziemne itp. Zużycie energii elektrycznej na etapie eksploatacji może być mniejsze, niż obecnie, ponieważ modernizacja linii kolejowych obejmuje wykonanie rozwiązań energooszczędnych.

Pod względem fizycznogeograficznym, analizowany obszar inwestycji zlokalizowany jest na obszarze mezoregionu Kotlina Toruńska, stanowiącego część makroregionu Pradolina Toruńsko-Eberswaldzka. Kotlina Toruńska stanowi rozległe, nieckowate rozszerzenie doliny Wisły, otoczone terenami wysoczyzn morenowych Pojezierza Chełmińskiego od północnego wschodu i Równiny Inowrocławskiej od południa. Niewielki, północny fragment LK353 leży w obrębie mezoregionu Pojezierze Chełmińskie, stanowiącego część makroregionu Pojezierze Chełmińsko-Dobrzyńskie. Pojezierze Chełmińskie stanowi wysoczyznę morenową, leżącą pomiędzy Doliną Drwęcy, Kotliną Toruńską, Doliną Fordońską, Kotliną Grudziądzką i rzeką Osą.

W budowie geologicznej przedmiotowej inwestycji, z uwagi na charakter oraz głębokość planowanych prac, skupiono się na opisie utworów czwartorzędowych. W podłożu przewidzianej do budowy ul. Sowińskiego, przypowierzchniową warstwę gruntów stanowią holocenijskie nasypy osiągające miąższość kilku metrów. Poniżej, zgodnie z danymi zawartymi na mapie geologicznej i załączonymi do niej przekrojami, zalegają piaski i żwiry rzeczne tarasów nadzalewowych. Osady te zostały zdeponowane podczas stadiału górnego zlodowacenia Wisły. Są to głównie osady piaszczyste różnych frakcji, których miąższość wynosi około 4-10 m. W ich spągu występują gliny zwałowe zlodowacenia Warty lub ily pstre mio-pliocenu. W okolicy węzła przesiadkowego przy dworcu Toruń Wschodni



oraz kładki Garbaty Mostek zalegają piaski i żwiry rzeczno-wodnolodowcowe tarasów nadzalewowych (pradoliny). Osady te zostały zdeponowane podczas stadiału górnego zlodowacenia Wisły. Są to piaski o różnej granulacji, podścielone żwirami, których miąższość wynosi 1,5-8 m. W ich spągu występują najczęściej gliny zwałowe lub piaski i żwiry wodnolodowcowe. Po lewej stronie Wisły, w podłożu projektowanej kładki pieszo-rowerowej zalegają grunty holocenijskie, wykształcone w postaci mułków i iłów (mad) rzecznych tarasów zalewowych oraz piasków rzecznych tarasów zalewowych. Grunty drobnoziarniste tworzą fację powodziową, natomiast piaski fację korytową. Łączna miąższość tych osadów może dochodzić do 19 m. W spągu tych osadów, według informacji zawartej na przekrojach geologicznych do Szczegółowej mapy geologicznej Polski, zalegają piaski i żwiry rzeczne tarasów nadzalewowych z okresu zlodowacenia Wisły. Prawy brzeg Wisły, poniżej warstwy nasypów holocenijskich, zbudowany jest z piasków i żwirów tarasów nadzalewowych.

Zgodnie z regionalizacją hydrogeologiczną zwykłych wód podziemnych, większa część obszaru arkusza Toruń należy do regionu mazowieckiego, a południowa do wielkopolskiego – subregionu pradoliny toruńsko-eberswaldzkiej. Występują tu dwa użytkowe piętra wodonośne: w utworach czwartorzędu i kredy górnej. Wody piętra czwartorzędowego występują w utworach piaszczystych i piaszczysto-żwirowych interglacjału mazowieckiego, eemskiego i serii wodnolodowcowej zlodowacenia Wisły. Piętro to na wysoczyźnie tworzy wspólny poziom międzyglinowy, a w Kotlinie Toruńskiej – dolinny poziom wodonośny. Poziom międzyglinowy jest związany z piaskami drobno- i średnioziarnistymi o zmiennej miąższości 5-20 m. Poziom ten charakteryzuje się zwierciadłem napiętym, które obniża się w kierunku południowo-wschodnim. Poziom wodonośny dolinny związany jest z piaskami i żwirami o różnej granulacji. Zwierciadło wody ma charakter swobodny. Poziom ten występuje na głębokości 5-15 m, a miąższość warstwy wodonośnej waha się od 10 do 20 m lub nawet do 40 m.

W razie potrzeby tymczasowego odwadniania wykopów, metoda tych prac będzie dobrana do zastanych warunków wodno-gruntowych, a czas oraz zasięg robót zostanie maksymalnie ograniczony.

Prace fundamentowe przy podporach obiektów mostowych w strefie nurtowej oraz zalewowej będą wykonywane w osłonie ze ścianek szczelnych i w razie konieczności przewiduje się tymczasowe obniżanie zwierciadła wody gruntowej na czas prowadzenia robót.

Podczas realizacji zamierzenia możliwe są miejscowe, nieznaczne zaburzenia stosunków wodnych w sąsiedztwie prowadzonych wykopów, które mogą wymagać

tymczasowego odwadniania, np. w miejscach o płytkim zaleganiu wód gruntowych. Prace odwodnieniowe mogą wywołać tymczasowe, lokalne obniżenie zwierciadła wód gruntowych, a tym samym krótkotrwałe zaburzenie warunków hydrogeologicznych. Zmiany te będą odwracalne i ustąpią po zakończeniu robót budowlanych.

Na obszarze projektowanego zadania nie występują obszary wodno-błotne, inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łąkowe oraz ujścia rzek, wybrzeży i środowisko morskie, górskie lub leśne, strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródłądowych, o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, przylegające do jezior, jak również uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej.

Prace będą prowadzone w granicach administracyjnych miasta Toruń o znacznej gęstości zaludnienia, jednak obejmą głównie tereny kolejowe i drogowe, poza obszarami zwartej zabudowy mieszkaniowej.

Północny odcinek LK353 przebiega wśród użytków leśnych i nie zachodzi konieczność ich wylesienia.

Na terenie realizacji i w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia występują liczne zabytki, w tym m.in.: „Fort Przyczółek Mostowy”, „Most przed nieistniejącą Bramą Lubicką”, „Zespół Koszar Bramy Lubickiej”, „Fort III S. Jabłonowski”, „Zespół Dworca Toruń Główny”, „Zespół Dworca Toruń Miasto”, „Zespół Dworca Toruń Wschód”.

Zgodnie z przedłożoną dokumentacją, przewidziano rozbiórkę części obiektów wpisanych do wojewódzkiej oraz gminnej ewidencji zabytków, w tym w obrębie dworców Toruń Miasto i Toruń Wschód (głównie nastawnie oraz wiaty peronowe). Wszelkie prace obejmujące obiekty zabytkowe będą prowadzone po uzgodnieniu z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków.

Zamierzenie realizowane będzie poza granicami głównych zbiorników wód podziemnych oraz poza strefami ochronnymi ujęć wód na potrzeby zaopatrzenia ludności. Jak wynika z raportu, w pobliżu omawianych linii kolejowych występują nieliczne ujęcia wód podziemnych i powierzchniowych. Najbliższe z nich to studnia głębinowa, stanowiąca ujęcie komunalne, znajdująca się na działce ewid. nr 194/2 obręb 0045 Toruń, w odległości około 15 m od wyznaczonego terenu realizacji przedsięwzięcia. Drugie ze zinwentaryzowanych komunalnych ujęć wód podziemnych jest zlokalizowane na działce ewid. nr 469/17 obręb 0049 Toruń, w odległości około 60 m. Dla obu tych ujęć wyznaczono wyłącznie strefy ochrony bezpośredniej. Ponadto, w odległości około 180 m i 120 m zlokalizowane są dwa ujęcia wód powierzchniowych (POD „Nad Strumykiem”

oraz ujęcie na Wiśle), dla których nie ustanowiono stref ochronnych i służą one do nawadniania zieleni.

Biorąc pod uwagę lokalizację inwestycji względem ujęć wód powierzchniowych i podziemnych oraz ich stref ochronnych, a także przyjęte rozwiązania z zakresu gospodarki wodno-ściekowej nie przewiduje się negatywnego wpływu omawianego zadania na ww. ujęcia bądź wyznaczone dla nich strefy ochronne, jakość lub ilość pobieranych wód powierzchniowych bądź podziemnych.

Inwestycja będzie przebiegać częściowo przez obszar szczególnego zagrożenia powodzią, powiązany z rzeką Wisłą oraz Małą Wiselką, w km LK353 od około 136+100 do 137+050. Zgodnie z aneksem nr 1 do raportu, w obszarze szczególnego zagrożenia powodzią i podtopieniami nie przewiduje się wykonania m.in. zbiorników retencyjnych bądź urządzeń oczyszczających, takich jak separatory substancji ropopochodnych. Na obszarze tym nie zostały i nie zostaną zlokalizowane urządzenia, które w wyniku potencjalnego zalania mogą powodować rozprzestrzenianie się zanieczyszczeń w środowisku. Wody opadowe i roztopowe z terenów zagrożenia powodzią będą odprowadzone uszczelnionymi rowami lub kanalizacją deszczową do urządzeń podczyszczających. Ponadto, w ramach rozwiązań projektowych uwzględniono występowanie sytuacji powodziowych poprzez powiększenie światła obiektów inżynierskich w stosunku do obiektów istniejących, zapewniających przepływ wody, a także konstrukcję drogi oraz nasypów, które będą skutecznie chronić drogę przed ewentualnymi skutkami powodzi i jednocześnie zapewnią ukierunkowanie nadmiaru wód do światła obiektów inżynierskich. Konstrukcja oraz wielkość światła obiektów mostowych uwzględniły również wymogi i stanowisko Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie. Omawiane zadanie zostanie zatem przystosowane do możliwości wystąpienia powodzi oraz nie będzie wywierać negatywnego wpływu na skutki jej wystąpienia dla terenów okolicznych.

Przedmiotowe zamierzenie zlokalizowane zostanie w obszarze dorzecza Wisły, zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2016 r., poz. 1911 t.j.).

Inwestycja znajduje się w obszarze jednolitych części wód podziemnych oznaczonych europejskimi kodami:

- PLGW200044, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, stan ilościowy

i chemiczny tej JCWPd oceniono jako dobry. Rozpatrywana jednolita część wód podziemnych nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania co najmniej dobrego stanu ilościowego i chemicznego wód podziemnych,

- PLGW200039, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Stan ilościowy i chemiczny tej JCWPd oceniono jako dobry. Rozpatrywana jednolita część wód podziemnych nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania co najmniej dobrego stanu ilościowego i chemicznego wód podziemnych.

Przedsięwzięcie znajduje się w obszarze jednolitych części wód powierzchniowych, oznaczonych europejskimi kodami:

- PLRW20001729132 – „Mała Wiselka”, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan oceniono jako dobry. Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania co najmniej dobrego stanu ekologicznego i co najmniej dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych,
- PLRW2000212939 – „Wisła od dopł. z Sierzchowa do Wdy”, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Ta JCWP posiada status silnie zmienionej części wód, której potencjał oceniono jako zły. Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia co najmniej dobrego potencjału ekologicznego oraz możliwości migracji organizmów wodnych na odcinku ciekła istotnego – Wisła od Wdy do Dopływu z Sierzchowa i co najmniej dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych,
- PLRW2000172912 – „Struga Toruńska (stare koryto)”, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan oceniono jako zły. Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia co najmniej dobrego stanu ekologicznego i co najmniej dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych.

Projektowane przedsięwzięcie nie przyczyni się do zanieczyszczenia wód podziemnych i powierzchniowych, a więc nie ograniczy możliwości osiągnięcia celów

środowiskowych zawartych w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły. Pozostanie również bez wpływu na wyznaczony dla JCWP o europejskim kodzie PLRW2000212939 – „Wisła od dopł. z Sierzchowa do Wdy” cel środowiskowy, dotyczący zapewnienia możliwości migracji organizmów wodnych na odcinku ciekła istotnego – Wisła od Wdy do Dopływu z Sierzchowa, ponieważ przepływ w Wiśle nie zostanie w żaden sposób ograniczony lub wstrzymany.

W pobliżu inwestycji nie występują jeziora. W pobliżu planowanych prac zlokalizowane są nieliczne zbiorniki wodne, głównie antropogeniczne, w tym zawodnione tereny powiązane z zabytkowymi fortami, które nie będą podlegały przekształceniu lub zasypaniu.

Omawiane zamierzenie przecina następujące ciekł:

- Wisłę w km 136,600 – 137,030 LK353,
- Małą Wiselkę w km 136,120 – 136,150 LK353,
- Strugę Toruńską (Bachę) w km 139,726 LK353.

Przewidywany zakres prac w obrębie Wisły, związany z budową ciągu pieszo-rowerowego po zachodniej stronie mostu im. E. Malinowskiego jest następujący:

- prace związane z rozbudową (przystosowaniem) istniejących podpór nurtowych w celu oparcia nowej konstrukcji ciągu pieszo-rowerowego,
- prace w terenie zalewowym (poza nurtem Wisły), zarówno po stronie Bulwaru Filadelfijskiego, jak i Kępy Bazarowej, związane ze wznoszeniem dodatkowych podpór dla konstrukcji ciągu pieszo-rowerowego (palowanie oraz prace fundamentowe),
- prace w obszarze zalewowym ciekła Mała Wiselka, związane ze wznoszeniem dodatkowych podpór dla konstrukcji ciągu pieszo-rowerowego (zgodnie z aneksem nr 1 do raportu, wszystkie podpory zostaną zrealizowane poza Małą Wiselką i w obrębie tego ciekła nie będą prowadzone żadne prace),
- prace związane z rozbudową (przystosowaniem) istniejących podpór w terenie zalewowym (Kępa Bazarowa), w celu oparcia nowej konstrukcji ciągu pieszo-rowerowego,
- prace związane z montażem konstrukcji przeseł ciągu pieszo-rowerowego w strefie nurtowej rzeki Wisły – prace prowadzone będą prawdopodobnie z barek,
- prace związane z montażem konstrukcji przeseł ciągu pieszo-rowerowego w strefie zalewowej (Kępa Bazarowa) – prace prowadzone z terenu przy obiekcie,
- prace związane z budową konstrukcji przeseł ciągu pieszo-rowerowego w międzywalu

po stronie Bulwaru Filadelfijskiego (montaż części stalowych oraz betonowanie części żelbetowych),

- montaż instalacji odwodnieniowej nowej konstrukcji kładki pieszo-rowerowej, wraz z odprowadzeniem wody przy poszczególnych podporach,
- ewentualna dyslokacja istniejącego wodociągu, wraz ze skróceniem wysięgu wspornika pod chodnik roboczy dla istniejącego obiektu kolejowego.

Planowane prace nie będą wiązały się ze zmianą przekroju cieku bądź ze zmianą światła obiektu. Budowa ciągu pieszo-rowerowego, w związku z koniecznością wykonania podpór nurtowych oraz podpór w strefie zalewowej, wymagać będzie tymczasowego odwadniania terenu wokół nowych podpór, które oddzielone zostaną ściankami szczelnymi. Wybór technologii odwodnienia zostanie dostosowany do zastanych warunków wodno-gruntowych. Wody opadowe i roztopowe z kładki będą odprowadzane, jako niezanieczyszczone, do kolektorów deszczowych, z których będą odprowadzone na teren zalewowy oraz do Wisły i Małej Wisłki. Wykonanie odprowadzenia wód przy podporach nurtowych nie będzie wymagało dodatkowych umocnień, natomiast w przypadku odprowadzenia w strefie brzegowej, wykonane zostaną wyloty z umocnieniem narzutem kamiennym lub w formie gabionów. Należy stosować w możliwie największym stopniu materiały naturalne.

W zakresie prac na ciekach przewidziano regulację koryta Strugi Toruńskiej w pobliżu dworca Toruń Wschodni. Planowane roboty mają na celu miejscową i odcinkową konserwację Strugi Toruńskiej, w związku z przebudową obiektu mostowego znajdującego się w ciągu linii kolejowej. Ponadto, jak wynika z raportu, planowana regulacja cieku wynika ze złego stanu jego zachowania i umożliwi przywrócenie sprawnego przepływu. Założono, że na odcinku około 70 m powyżej obiektu inżynierskiego wykona się konserwację koryta (odmulenie). Biorąc pod uwagę możliwość odmulania Strugi Toruńskiej w przyszłości, zaplanowano wykonanie stopni z materaców gabionowych w miejscach połączeń oczyszczonego odcinka koryta z istniejącym zamulonym dnem cieku, w celu zabezpieczenia powstałych uskoków. W przypadku oczyszczenia pozostałego odcinka cieku i niwelacji dna do pierwotnej rzędnej, zaprojektowane materace gabionowe należałoby rozebrać i wyrównać dno zachowując projektowany spadek. Planowane jest umocnienie koryta Strugi Toruńskiej opaską kiszkowo-palową z sezonowanej faszyny wiklinowej. Powyżej opaski, skarpa zostanie umocniona darnią. W rejonie kładek i przepustów zakłada się umocnienie dna i skarpy materacami siatkowo-kamiennymi. Dopuszcza się również zastosowanie opasek kiszkowo-palowych, o ile wysokość kładki nad lustrem wody umożliwi ich właściwe wykonanie.

Do umocnień dna i brzegów należy stosować materiały naturalne (głazy, kamień, żwir), tam gdzie tylko pozwala na to reżim technologiczny.

Omawiane zamierzenie na etapie budowy i użytkowania nie powinno wywierać negatywnego wpływu na stan czystości wód cieków i nie będzie powodować pogorszenia aktualnego stanu czystości wód cieków występujących przy trasie planowanej inwestycji. Planowane prace budowlane przy przebudowie przepraw mostowych i przebudowie przepustów, wykonywaniu ubezpieczeń koryta i ubezpieczeń wylotów nie będą powodowały występowania istotnego negatywnego wpływu na hydromorfologię rzek, ani też nie będą powodowały zaburzenia ciągłości morfologicznej rzek. Nie zakłada się również, by podczas użytkowania obiektów mostowych, wywierany był przez nie negatywny wpływ na hydromorfologię rzek lub by powodowały one zaburzenia ciągłości morfologicznej rzek.

Tymczasowe zaplecza budowy, w tym bazy sprzętowo-materiałowe oraz miejsca magazynowania odpadów zostaną zorganizowane na terenie utwardzonym i posiadającym szczelną nawierzchnię oraz jednocześnie:

- poza terenami chronionymi akustycznie,
- poza rezerwatem przyrody Kępa Bazarowa oraz Obszarem Chronionego Krajobrazu Strefy Krawędziowej Kotliny Toruńskiej,
- poza cennymi przyrodniczo siedliskami, w tym poza zidentyfikowanymi siedliskami gatunków chronionych,
- w miejscach niepowodujących dodatkowej ingerencji w ciek wodny oraz tereny zadrzewione,
- w odległości co najmniej 20 m od zadrzewień,
- poza użytkami leśnymi,
- poza obszarami szczególnego zagrożenia powodzią,
- w odległości minimum 50 m od cieków i zbiorników wodnych oraz ujęć wód podziemnych i powierzchniowych.

Powyższe uwarunkowania mają na celu zmniejszenie ewentualnej uciążliwości akustycznej względem najbliższej zabudowy mieszkaniowej, ochronę lasów i drzewostanu przed przypadkowym uszkodzeniem oraz zmniejszenie ryzyka zanieczyszczenia środowiska wodno-gruntowego, zwłaszcza w pobliżu obszarów szczególnie wrażliwych.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia, zapewniona zostanie dostępność sorbentów. W przypadku wycieku substancji niebezpiecznych, zanieczyszczony grunt lub zużyty sorbent należy zebrać i przekazać uprawnionym odbiorcom odpadów.

W ramach inwestycji nie jest przewidziane korzystanie z wód powierzchniowych

w formie poboru wody, czy odprowadzania ścieków.

Podczas realizacji zadania, woda będzie pobierana z przyłączy wodociągowych na stacjach kolejowych, z miejskiej sieci wodociągowej lub dowożona beczkowitzem. Natomiast na etapie eksploatacji przedsięwzięcia, woda będzie pobierana z miejskiej sieci wodociągowej, w większości na potrzeby nawadniania zieleni urządzonej.

Podczas realizacji zamierzenia zostaną wykorzystane przenośne toalety z bezodpływowym zbiornikiem na ścieki, których opróżnianiem zajmować się będzie specjalistyczna firma, posiadająca stosowne zezwolenie.

Zgodnie z aneksem nr 1 do raportu, podczas eksploatacji przedsięwzięcia powstawać będą niewielkie ilości ścieków bytowych (w obrębie nastawni na terenie stacji Toruń Wschodni, gdzie funkcjonować będzie lokalne centrum sterowania ruchem – LCS). Ścieki te będą odprowadzane do miejskiej sieci kanalizacji sanitarnej.

Realizacja oraz użytkowanie zamierzenia nie wiąże się z powstawaniem ścieków przemysłowych.

Zgodnie z klasyfikacją zawartą w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. z 2020 r., poz. 10 t.j.), wytwarzane będą przede wszystkim odpady należące do grup nr:

- 20 – odpady komunalne łącznie z frakcjami gromadzonymi selektywnie,
- 17 – odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych),
- 15 – odpady opakowaniowe; sorbenty, tkaniny do wycierania, materiały filtracyjne i ubrania ochronne nieujęte w innych grupach,
- 13 – oleje odpadowe i odpady ciekłych paliw (z wyłączeniem olejów jadalnych oraz grup 05, 12 i 19).

Wśród tych odpadów generowane będą również odpady niebezpieczne oznaczone kodami: 13 02 04, 13 02 05, 13 02 08, 15 01 10, 17 05 07.

Niezanieczyszczone masy ziemne powstałe na etapie realizacji inwestycji będą wykorzystywane do wypełniania powierzchni przekształconych oraz kształtowania terenu na obszarze budowy lub/i przekazywane do przetwarzania poza teren prowadzonych robót.

Ponadto, należy wykonać badania składu urobku (o których mowa na str. 18 aneksu nr 2 do raportu), który powstanie w wyniku prac obejmujących odmulanie cieków (np. Strugi Toruńskiej) i wydobywanie osadów dennych (odpad niebezpieczny o kodzie 17 05 05 – urobek z pogłębiania zawierający lub zanieczyszczony substancjami niebezpiecznymi bądź odpad inny niż niebezpieczny o kodzie 17 05 06 – urobek z pogłębiania inny



niż wymieniony w 17 05 05), wyprzedzająco w takim terminie, aby w chwili jego wydobycia znane było (na podstawie otrzymanych wyników badań) możliwe postępowanie z nim oraz jego docelowe zagospodarowanie (magazynowanie, przetwarzanie). Powyższe badania mają na celu ustalenie składu urobku, ze względu na dopuszczalne poziomy substancji niebezpiecznych, zgodnie z przepisami odrębnymi, które warunkują dalsze postępowanie z tym odpadem. Zgodnie z aneksem nr 2 do raportu, zakłada się, że w wyniku prac w korycie Strugi Toruńskiej wydobyte zostanie około 135 m<sup>3</sup> osadów dennych.

Jak wynika z decyzji Marszałka Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 12 kwietnia 2016 r., znak: ŚGI.7245.13.1.2016, zatwierdzono zmianę klasyfikacji odpadów niebezpiecznych oznaczonych kodem 17 02 04 – odpady drewna, szkła i tworzyw sztucznych zawierające lub zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi (np. drewniane podkłady kolejowej), wytwarzanych na terenie województwa Kujawsko-Pomorskiego, na sieci linii kolejowych, zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., na odpady inne niż niebezpieczne oznaczone kodem 17 02 01 – drewno. Powyższa decyzja obejmuje w szczególności zużyte drewniane podkłady kolejowe, które będą powstawać w wyniku prowadzonych prac.

W trakcie prac rozbiórkowych i budowlanych w rejonie cieków wodnych należy stosować odpowiednio dobrane do technologii prac zabezpieczenia, zapobiegające emisji odpadów do środowiska wodnego i mąceniu wody, np. pomosty robocze, siatki i podesty zabezpieczające przed przedostawaniem się do wód rzecznych zarówno odpadów, jak i materiałów budowlanych.

Miejsca tymczasowego magazynowania odpadów należy lokalizować w odległości co najmniej 50 m od cieków i zbiorników wodnych oraz ujęć wód podziemnych i powierzchniowych, celem ochrony środowiska wodno-gruntowego.

Gospodarka odpadami prowadzona będzie zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami i zasadą minimalizacji ich ilości. Wszystkie odpady, powstające podczas prac budowlanych gromadzone będą w sposób selektywny w wyznaczonych i przystosowanych do tego celu miejscach, a następnie z odpowiednią częstotliwością przekazywane do odzysku lub unieszkodliwiania podmiotom posiadającym stosowne pozwolenia.

Etap eksploatacji będzie się wiązać z wytwarzaniem odpadów związanych z typowym funkcjonowaniem linii kolejowych oraz układu drogowego, które już obecnie są generowane w związku z transportem kolejowym i drogowym. Odpady te są i nadal będą magazynowane selektywnie, a następnie przekazywane uprawnionym podmiotom.

Rodzaj i ilość wytwarzanych odpadów nie będą miały znaczącego negatywnego

wpływu na środowisko przy zachowaniu podstawowych zasad gospodarowania odpadami, tj. hierarchii sposobów postępowania z odpadami zawartej w art. 17 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach.

Planowane przedsięwzięcie zostanie usytuowane na działkach sąsiadujących z terenami chronionymi przed hałasem. W myśl rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r., poz. 112 t.j.), są to przede wszystkim tereny: zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego, tereny w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców, mieszkaniowo-usługowe, tereny szpitali w miastach, tereny rekreacyjno-wypoczynkowe oraz związane ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży.

Identyfikację terenów chronionych przed hałasem dokonano na podstawie obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz faktycznego zagospodarowania i wykorzystania (w trybie art. 115 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska). Dodatkową informacją na temat wrażliwości akustycznej rozpatrywanego terenu były dane zamieszczone na portalu Mapy Akustycznej Miasta Torunia.

Klimat akustyczny na obszarze przedmiotowej inwestycji kształtowany jest aktualnie przez hałas komunikacyjny – hałas drogowy, a także przez hałas kolejowy. Przedsięwzięcie polega na przebudowie i rozbudowie istniejących linii kolejowych i infrastruktury drogowej, funkcjonujących od wielu lat.

W wyniku realizacji zamierzenia nie przewiduje się istotnej zmiany warunków użytkowania terenu. Analizowana infrastruktura nadal spełniać będzie swoje funkcje.

Nie przewiduje się innego wykorzystania i użytkowania linii niż w stanie istniejącym. W fazie eksploatacji przedmiotowe linie kolejowe nadal będą pełniły swoją funkcję, zapewniając przewóz pasażerów i towarów.

Analizowane przedsięwzięcie koliduje z istniejącym uzbrojeniem terenu. Usunięcie kolizji z projektowanym układem komunikacyjnym będzie polegało przede wszystkim na przesunięciu istniejących sieci w miejsce niepowodujące kolizji oraz ich zabezpieczeniu przy przekroczeniu projektowanego układu.

Ponadto, w ramach inwestycji planuje się wyburzenie/rozbiórkę obiektów znajdujących się na terenie inwestycji (wykaz obiektów znajduje się w załączniku nr 1 do niniejszej decyzji – charakterystyce przedsięwzięcia). Fakt rozbiórki ww. obiektów został uwzględniony w analizie akustycznej.

W okresie budowy rozpatrywanego układu komunikacyjnej, w związku z pracą

maszyn i urządzeń, na terenie zaplecza i placu budowy będzie miała miejsce emisja hałasu i wibracji. Wiąże się to z obecnością pracujących maszyn, takich jak: walce wibracyjne, spycharki, ładowarki, samochody ciężarowe, dowożące potrzebny sprzęt i materiały na plac budowy. Uciążliwości hałasowej nie da się wyeliminować w czasie budowy. Praca typowych budowlanych urządzeń, takich jak: koparki, spycharki, dźwigi itp. oraz ruch pojazdów ciężkich dowożących materiały konstrukcyjne, wywożących materiały rozbiórkowe, masy ziemne oraz betonowozów itp. to źródła hałasu zewnętrznego o znacznych poziomach emitowanego hałasu. Niemniej, prowadzone prace, a tym samym uciążliwość hałasu będzie okresowa i krótkotrwała.

Podczas pracy maszyn i urządzeń poza oddziaływaniem akustycznym często występuje oddziaływanie wibroakustyczne. Szczególnie uciążliwe jest wbijanie pali lub ścianek szczelnych. W fazie realizacji inwestycji, źródłem drgań na powierzchni mogą być również prowadzone prace budowlane w postaci:

- zagęszczania gruntu lub asfaltu, piasku, żwiru ubijakami, zagęszczarkami, walcami wibracyjnymi oraz okołkowanymi itp.,
- pracy maszyn budowlanych wykonujących nowe torowiska.

Prace te mogą powodować odczuwalne przez ludzi efekty podobne do wzbudzanych przez ruch pojazdów ciężarowych oraz wpływać na stan konstrukcji budynków znajdujących się w odległości mniejszej niż 20 m i powinny być monitorowane pod kątem ich wpływu na konstrukcję najbliższych położonych budynków względem frontu robót lub baz materiałowych. Z uwagi na powyższe, zaleca się przeprowadzenie oceny stanu technicznego budynków zlokalizowanych przede wszystkim bardzo blisko frontu robót budowlanych, w tym zwłaszcza starych budynków, które mogą ulec uszkodzeniu w wyniku oddziaływania ciężkiego sprzętu budowlanego. Przeprowadzenie wizji lokalnych przed rozpoczęciem prac budowlanych pozwoli łatwo rozstrzygnąć zasadność ewentualnych skarg na uszkodzenia budynków zgłoszonych w trakcie robót.

Oddziaływania związane z etapem realizacji będą krótkotrwałe i odwracalne, mogą być jednak odczuwane przez mieszkańców jako uciążliwe.

W okresie budowy będzie miał również miejsce wzrost emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego, co będzie związane z emisją spalin i pyłu z pracującego sprzętu na placu budowy oraz z emisją węglowodorów w trakcie nakładania warstw nawierzchni drogowej. Wielkość oddziaływania będzie ograniczona do terenu budowy.

Na etapie prac realizacyjnych, w celu ograniczenia oddziaływań związanych z emisją hałasu, wibracji 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, będą prowadzone wyłącznie w porze dziennej, tj. w godz. 6:00 – 22:00. Wyjątek stanowić będą prace betoniarskie, których technologia wymaga zachowania ciągłości procesu.

Ponadto, należy:

- zaplecze budowy zlokalizować poza terenami chronionymi akustycznie,
- stosować materiały sypkie o odpowiedniej wilgotności. W przypadku, jeżeli materiały sypkie będą charakteryzowały się niską wilgotnością, w celu ograniczenia pylenia podczas przesypu należy jej zraszać,
- zraszać teren budowy wodą, w celu ograniczenia wtórnego pylenia w okresie niekorzystnych warunków meteorologicznych (długotrwały brak opadów i wiatr),
- stosować gotowe mieszanki bitumiczne, wytwarzane w wytwórniach poza miejscem inwestycji,
- transportować materiały pyłące oraz masy bitumiczne samochodami, których skrzynia ładunkowa wyposażona zostanie w opończę lub inne zabezpieczenie ograniczające pylenie transportowanego materiału oraz emisję oparów asfaltów.

Oddziaływania ruchów wibracyjnych o wysokiej amplitudzie drgań będą zachodzić przede wszystkim w trakcie wykonywanych prac i zanikną po ich zakończeniu. Rozprzestrzenianie się drgań od obiektów komunikacyjnych zależy jest od właściwości materiałów, z jakich zbudowane są konstrukcje, właściwości gruntu, odległości obiektu od źródła drgań oraz tego, czy ośrodek, w którym się one rozprzestrzeniają, jest jednorodny. Istotny wpływ na poziom drgań mają zmiany warunków atmosferycznych, które powodują zmiany właściwości fizycznych i mechanicznych konstrukcji. Z uwagi na to, że projektowana inwestycja posiadać będzie nową, równą nawierzchnię, warstwy podbudowy charakteryzujące się różnymi właściwościami fizykomechanicznymi (gęstość, struktura) oraz zabezpieczenia wibroizolacyjne, możliwość przemieszczania się drgań będzie niewielka.

Przedsięwzięcie związane jest z realizacją infrastruktury mającej wpływ na klimat akustyczny najbliższego otoczenia, ze względu na odbywający się po niej ruch pojazdów będący źródłem hałasu komunikacyjnego. W ramach inwestycji, analizowanym źródłem hałasu są przede wszystkim odcinki linii kolejowej i układ drogowy. W ramach oddziaływań skumulowanych analizie poddano sąsiadujący z przedsięwzięciem i będący poza zakresem inwestycji układ drogowy oraz kolejowy.

Zjawisko generowania hałasu przez ruch kolejowy jest zagadnieniem złożonym, ponieważ jest on emitowany przez wiele jednostkowych źródeł. Na jego wielkość wpływają

m.in. takie parametry jak: prędkość z jaką poruszają się składy, ich długość, stan torowiska i taboru, czy liczba wykonywanych manewrów, tj. ruszania i zatrzymywania. Hałas ten jest zaliczany do zjawisk chwilowych (słyszalny w momencie, kiedy człowiek znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie pojazdu), powstających na skutek tarcia kół o powierzchnię szyn, w szczególności przy hamowaniu i ruszaniu oraz w momencie wykonywania skrętów i manewrów.

Natomiast składowa hałasu drogowego w głównej mierze obejmuje:

- pracę zespołów napędowych (silnik, skrzynia biegów, wentylator układu chłodzenia), przy czym natężenie hałasu zależy od takich czynników jak: stan techniczny pojazdów, a w szczególności układu wydechowego, rodzaju silnika – na ogół głośniejsza jest praca silników z zapłonem samoczynnym niż iskrowym, silników dwusuwowych niż czterosuwowych, sposobu pracy silnika, szczególnie niekorzystne warunki to ruch pojazdów z wysokimi obrotami silnika przy niewielkiej prędkości ruchu, a więc sytuacja podjazdu pod górę, ruszania z miejsca bądź jazdy w korkach,
- hałas toczenia kół, przy czym natężenie hałasu uzależnione jest od takich czynników jak: rodzaj bieżnika kół i stan techniczny opon, rodzaj nawierzchni, stan techniczny nawierzchni (przy złym stanie hałas wzmagają się), prędkość ruchu,
- hałas związany z drganiami oraz uderzeniami nadwozia i podwozia oraz przewożonego ładunku, jest on uzależniony od stanu pojazdu, rodzaju i sposobu zamocowania ładunku, stanu nawierzchni dróg, płynności jazdy.

Emisja hałasu w ruchu komunikacyjnym jest uzależniona od natężenia ruchu pojazdów, ich prędkości, od struktury rodzajowej w potoku ruchu, jak również od nachylenia wzniesień, przez które przebiega trasa. Wraz ze wzrostem tych parametrów rośnie również poziom emitowanego hałasu.

Do analizy oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na środowisko przyjęto dane oparte o prognozę natężenia i struktury ruchu na rok 2025 i 2035.

Dane o natężeniu ruchu drogowym i kolejowym opracowano na podstawie:

- dokumentacji z roku 2020 pt.: „Prognoza ruchu drogowego wraz z analizą mikrosymulacyjną obszaru przyległego do węzła przesiadkowego Toruń Wschód”. Prognozę sporządziło Biuro Konsultacyjno-Projektowe Inżynierii Drogowej „Trafik” s.c. (dr hab. inż. Kazimierz Jamroz Politechnika Gdańska, dr. Inż. Lech Michalski),
- założeń ruchowych opartych o dane pozyskane z Wydziału ds. pomiarów hałasu w środowisku – Lab. Akustyczne Biura Ochrony Środowiska PKP PLK, dla linii kolejowych nr 27, 207, 353 oraz 246.

Metodę prognozowania obrazu pola akustycznego wokół projektowanego układu kolejowego oparto na modelu rozprzestrzeniania się dźwięku w środowisku, zawartym w polskiej normie PN ISO 9613-2 „Akustyka. Tłumienie dźwięku podczas propagacji w przestrzeni otwartej”. Obliczenia propagacji hałasu kolejowego w środowisku wykonano na podstawie holenderskiej krajowej metody obliczeniowej „RMR’2002 (Reken-en Meetvoorschrift Railverkeerslawai 2002)”.

Metodę prognozowania obrazu pola akustycznego wokół projektowanego układu drogowego oparto na modelu rozprzestrzeniania się dźwięku w środowisku, zawartym w polskiej normie PN ISO 9613-2 „Akustyka. Tłumienie dźwięku podczas propagacji w przestrzeni otwartej.”, natomiast dane wejściowe dotyczące emisji wyznaczono zgodnie z „Guide du bruit des transports terrestres, fascicule prévision des niveaux sonores, CETUR 1980”.

Obliczenia propagacji hałasu w środowisku zrealizowano na podstawie francuskiej krajowej metody obliczeniowej „NMPB-Routes-96” (SETRA-CERTU-LCPC-CSTB), określonej w Arrêtè du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières, Journal Officiel du 10 mai 1995, Article 6 oraz francuskiej normie XPS 31-133.

Analiza została wykonana przy użyciu zintegrowanego pakietu obliczeniowego do predykcji hałasu SoundPLAN 8.0., w którym zaimplementowane są ww. metody.

Przeprowadzone obliczenia uwzględniają czasy obserwacji dla przeprowadzonego modelowania oddziaływania określone dla dróg lub linii kolejowych – odpowiednio 16 godz. dla pory dnia i 8 godz. dla pory nocy. Badania uwzględniają fakt istnienia budynków wielokondygnacyjnych, wymagających ochrony akustycznej.

Obliczenia akustyczne wykonano za pomocą modelu, w którym uwzględniono oddziaływanie akustyczne skumulowane pochodzące zarówno od ruchu samochodowego, jak i kolejowego.

Podczas analizy akustycznej zweryfikowano teren objęty i nieobjęty ustaleniami miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego pod kątem faktycznego zagospodarowania i wykorzystania terenu.

W ramach oceny oddziaływania przedsięwzięcia na klimat akustyczny, określono wartości poziomów hałasu na granicy najbliższych terenów wymagających ochrony przed hałasem zlokalizowanych wzdłuż przedsięwzięcia oraz przed elewacją budynków mieszkalnych i budynków o innej funkcji chronionej, przed i po zastosowaniu zabezpieczeń przeciwhałasowych, na rozpatrywany rok oddania inwestycji do eksploatacji oraz na okres minimum 10 lat od momentu oddania inwestycji do eksploatacji.

Analizując wyniki obliczeń, należy zauważyć iż dominujący wpływ na kształtowanie się klimatu akustycznego w rejonie przedsięwzięcia ma analizowany układ komunikacyjny objęty Zakresem I (układ kolejowy) oraz Zakresem III (układ drogowy). Wyniki analizy obliczeniowej wskazują na możliwość występowania przekroczeń wartości dopuszczalnych hałasu na terenach wymagających ochrony akustycznej.

W celu minimalizacji wpływu drgań i hałasu w obrębie torowiska (Zakres I) projektuje się zastosowanie:

- mat wibroizolacyjnych w nawierzchni bezpodsypkowej w km od 137+071 (tor 1) i 137+064 (tor 2) do km 137+579 (tor 1) i 137+574 (tor 2).

Parametry maty wibroizolacyjnej będą następujące:

Zakres wartości modułu sztywności statycznej  $C_{stat}$  [ $N/mm^3$ ] od 0,05 do 0,016 (+/- 20%) (badanie wg normy DIN 45673-5:2010). Zakres wartości modułu sztywności dynamicznej  $C_{dyn}$  dla 10 Hz, 0,03MPa, 20°C [ $N/mm^3$ ] od 0,06 do 0,019 (+/- 20%) (badanie wg normy DIN 45673-5:2010). Wytrzymałość zmęczeniowa jako badana zmiana sztywności po 12,5 mln cykli obciążeniowych powinna być nie mniejsza niż 25% (badanie wg normy DIN 45673-5:2010). Nasiąkliwość długotrwała 168 godz. poniżej 15% (badanie wg normy EN 12087:2000). Grubość nominalna mat w zakresie od 23 do 50 mm (ostatecznego wyboru grubości dokonać na podstawie obliczeń prognoz tłumienia). Powierzchnie wyrobu powinny być jednorodne bez większych uszkodzeń, wyszczerbień, spękań i innych uszkodzeń widocznych gołym okiem, które mogą mieć negatywny wpływ na funkcjonalność maty. Odporność na ogień dla materiału z którego wykonano maty – minimum klasa A2 (s1, d0) (wg EN 13501-1, EN 13823).

- smarownic torowych w km 137+575 w torze nr 1 oraz w km 136+445 i km 137+850 w torze nr 2 w tokach zewnętrznych łuku  $R < 450$  m. Należy zastosować smarownice szyn, które nie wymagają zewnętrznego źródła zasilania.

Z przeprowadzonej analizy wynika, że na terenie chronionym, zlokalizowanym przy ul. Jana Sobieskiego, w obrębie receptorów 220 i 219, może dojść do przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu. Wskazuje na to izolina o wartości 56 dB, która przekracza granicę tego terenu. Należy mieć jednak na uwadze fakt, że wskazana izolina sięga do 4 m w głąb wskazanego terenu chronionego.

Przeanalizowano możliwość zastosowania zabezpieczeń przeciwhałasowych w celu wyeliminowania prognozowanych przekroczeń. W analizie uwzględniono zastosowanie tłumików przyszynowych oraz ekranu akustycznego.

Zastosowanie tłumików przyszynowych w tym przypadku nie jest możliwe, z uwagi na to, że na przedmiotowym odcinku linii kolejowej znajdują się liczne rozjazdy. Elementy tego typu uniemożliwiają zastosowanie tego rozwiązania w tym rejonie.

Zastosowanie ekranu akustycznego byłoby możliwe jedynie w przypadku poszerzenia linii rozgraniczających inwestycji. Spowodowane jest to tym, że pomiędzy torowiskiem a granicą terenu kolejowego przebiega gęsta sieć infrastruktury teletechnicznej, sanitarnej oraz trakcyjnej, która uniemożliwia posadowienie w tym miejscu ekranu akustycznego. Natomiast poszerzenie linii rozgraniczających wiązałoby się z koniecznością wykupu dodatkowego terenu, na którym to właśnie terenie występują przekroczenia. Takie działanie doprowadziłoby do tego, że ekran akustyczny nie byłby już konieczny, ponieważ wąski pas, na którym możliwe są przekroczenia w porze nocy nie byłby już terenem chronionym.

Należy wziąć pod uwagę, że we wskazanym miejscu, działki ewidencyjne rozciągają się od ul. Sobieskiego do granicy terenu kolejowego. Zabudowa mieszkaniowa znajduje się w odległości około 90 m od granicy terenu kolejowego. Znaczna część wskazanego obszaru od strony terenu kolejowego porośnięta jest bujną roślinnością.

Obliczenia wykonane we wskazanych receptorach na granicy tych terenów wykazują przekroczenie na poziomie 0,5 dB oraz 0,6 dB w porze nocy. Receptory umieszczone natomiast w odległości 4-5 m od granicy terenu nie wykazują już takich przekroczeń.

Wartości prognozowanych przekroczeń poziomu hałasu nie przekraczają powszechnie przyjętego błędu obliczeniowego modeli akustycznych w wysokości 3 dB.

Biorąc pod uwagę powyższe, nie proponuje się dodatkowych zabezpieczeń akustycznych w tym obszarze inwestycji. Natomiast teren ten zostanie poddany szczególnym analizom na etapie analizy porealizacyjnej, w celu weryfikacji poprawności przeprowadzonych obliczeń.

W miejscach gdzie, stwierdzono prognozowaną wartość równoważnego poziomu hałasu w środowisku bliską dopuszczalnego, wskazano zachować rezerwy terenu, które zagwarantują miejsce pod lokalizację niezbędnych zabezpieczeń w przyszłości. Rezerwy terenu pod zabezpieczenia akustyczne zrealizować należy we wskazanych poniżej lokalizacjach:

- od 138+150 do 138+600 po stronie prawej (receptory 213 – 218),
- od 138+950 do 139+050 po stronie prawej (receptor 222).

W celu ograniczenia negatywnego oddziaływania hałasu w obrębie układu drogowego (Zakres III Zadanie 2), projektuje się zastosowanie ekranu akustycznego, znajdującego się przy łącznicy nr 2, o następujących parametrach:



- lokalizacja: km początkowy: 0+023 (wg km łącznicy WC L02), km końcowy: 0+303 (wg km ul. Żółkiewskiego),
- minimalna wysokość: 3 m,
- minimalna długość: 132 m.

Dla zapewnienia wymaganej skuteczności ekranowania powinny być spełnione odpowiednie warunki izolacyjności i pochłaniania dźwięku materiałów, z których wykonane zostaną ekrany akustyczne.

Aktualne normy dotyczące drogowych urządzeń przeciwhałasowych nie określają minimalnych wymagań w zakresie izolacyjności i pochłaniania. W normach obecnie obowiązujących, tj.:

- PN-EN 1793-1:2017 Drogowe urządzenia przeciwhałasowe – Metoda oznaczania właściwości akustycznych – Część 1: Podstawowe właściwości pochłaniania dźwięku w warunkach rozproszonego pola akustycznego,
- PN-EN 1793-2:2018 Drogowe urządzenia przeciwhałasowe – Metoda oznaczania właściwości akustycznych – Część 2: Podstawowe właściwości izolacji od dźwięków powietrznych w warunkach dźwięku rozproszonego,

usunięto załącznik informacyjny klasyfikacji ekranów akustycznych dotyczący klas A (pochłanianie) i B (izolacyjność).

Nie mniej jednak, do wypełnienia ekranów jako barier zabezpieczających przed hałasem należy zastosować akustyczne panele o następujących właściwościach:

1. elementy do podbudowy ekranów:

- $DL_R$  – minimalny wskaźnik oceny izolacyjności od dźwięków powietrznych – klasa B3 –  $DL_R > 24$  dB,
- $DL_\alpha$  – minimalny wskaźnik oceny pochłaniania dźwięku – klasa właściwości pochłaniających A2  $DL_\alpha = 4-7$  dB,

2. elementy płytowe:

- $DL_R$  – minimalny wskaźnik oceny izolacyjności od dźwięków powietrznych – klasa B3 –  $DL_R > 24$  dB,
- $DL_\alpha$  – minimalny wskaźnik oceny pochłaniania dźwięku – klasa właściwości pochłaniających A4  $DL_\alpha > 11$  dB.

Należy ponadto wskazać, iż na terenie objętym zakresem niniejszego przedsięwzięcia (Zakres III Zadanie 2) wytypowano budynki położone na granicy pasa drogowego, względem których zastosowanie ma art. 114 ust. 4 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska. Zgodnie z jego treścią, w przypadku zabudowy mieszkaniowej,

szpitali, domów pomocy społecznej lub budynków związanych ze stałym albo czasowym pobytem dzieci i młodzieży, zlokalizowanych na granicy pasa drogowego, ochrona przed hałasem polega na stosowaniu rozwiązań technicznych zapewniających właściwe warunki akustyczne w budynkach. Należy zatem dotrzymać poziomy hałasu wskazane, zgodnie z normą PN-B-02151-02:1987 „Akustyka budowlana. Ochrona przed hałasem pomieszczeń w budynkach. Dopuszczalne wartości poziomu dźwięku w pomieszczeniach”, które wynoszą: 40 dB w porze dnia i 30 dB w porze nocy.

Poniżej wskazuje się wykaz lokalizacji zinwentaryzowanej zabudowy, względem której ma zastosowanie art. 114 ust. 4 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska:

- receptor 312 – działka ewid. nr 56 obręb 0055 (ul. Jana Sobieskiego 45),
- receptor 311 – działka ewid. nr 89/2 obręb 0055 (ul. Jana Sobieskiego 58),
- receptor 310 – działka ewid. nr 76 obręb 0055 (ul. Jana Sobieskiego 60),
- receptor 309 – działka ewid. nr 76 obręb 0055 (ul. Jana Sobieskiego 60),
- receptor 308 – działka ewid. nr 90 obręb 0055 (ul. Studzienna 67),
- receptor 307 – działki ewid. nr: 56/4, 56/14, 56/5, 56/16 obręb 0056 (ul. Studzienna 60, 58A, 58).

Należy zauważyć, że planowana inwestycja ma charakter rozbudowy i usytuowana jest w większości we fragmencie istniejącego układu komunikacyjnego. Zadanie nie jest całkowicie nowym przedsięwzięciem. Zamierzenie należy traktować jako dostosowanie układu komunikacyjnego do obecnych warunków ruchowych i wymogów bezpieczeństwa ruchu.

Wprowadzone rozwiązania przeciwhałasowe pozwoliły ograniczyć negatywne oddziaływanie powodowane funkcjonowaniem rozbudowanego układu komunikacyjnego.

Jednakże, analiza akustyczna wykonana została o teoretyczny model obliczeniowy oraz uwzględniała prognostyczne dane ruchowe, które obarczone są pewnym zakresem niepewności (błędu). Proponuje się zatem przeprowadzenie analizy rzeczywistych danych na podstawie badań empirycznych w celu określenia dotrzymania standardów jakości środowiska w zakresie klimatu akustycznego, a także ewentualnego zaprojektowania dodatkowych zabezpieczeń akustycznych. Odpowiednim etapem do tych rozważań będzie analiza porealizacyjna.

W celu porównania ustaleń i wniosków zawartych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko z rzeczywistym oddziaływaniem na środowisko, po upływie 1 roku od rozpoczęcia eksploatacji układu komunikacyjnego, należy wykonać badania

rozprzestrzeniania się hałasu w środowisku w porze dnia i nocy, na terenach chronionych przed hałasem. Pomiar wartości poziomów hałasu należy wykonać w celu zbadania dotrzymania poziomów dopuszczalnych na całym terenie objętym ochroną. Punkty pomiarowe należy zlokalizować przed elewacją budynków mieszkalnych i budynków o innej funkcji chronionej oraz na granicy terenu chronionego.

Pomiary należy przeprowadzić przede wszystkim na terenach chronionych zlokalizowanych w następującej lokalizacji:

1. Zakres I:

- działka ewid. nr 56 obręb 0055 Toruń (receptor 220),
- działka ewid. nr 48 obręb 0055 Toruń (receptor 219),
- działka ewid. nr 4/1 i 4/2 obręb 0055 Toruń (receptor 216),
- działka ewid. nr 10 obręb 0055 Toruń (receptor 213),
- działka ewid. nr 363/3 obręb 0049 Toruń (receptor 62 i 247),
- działka ewid. nr 151/8 obręb 0011 Toruń (receptor 25 i 222),

2. Zakres III:

- działka ewid. nr 53 obręb 0056 Toruń,
- działka ewid. nr 56/3 obręb 0056 Toruń.

Przed wykonaniem badań, należy dokonać ponownej identyfikacji terenów chronionych przed hałasem, w celu ustalenia aktualnego stanu zagospodarowania terenu w sąsiedztwie przedmiotowego układu komunikacyjnego oraz ewentualnej weryfikacji punktów pomiarowych. Badania należy dokonać według metodyk i wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska. Z uwagi na fakt, iż w rejonie narażonym na negatywne oddziaływanie hałasu, budynki mieszkalne położone są na granicy pasa drogowego, wykonać również badania sprawdzające dotrzymanie właściwych warunków akustycznych wewnątrz tych budynków. Uzyskane wyniki przedstawić w terminie 18 miesięcy od rozpoczęcia eksploatacji inwestycji, Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, celem weryfikacji przyjętej w raporcie koncepcji technologicznej.

Analizę należy wykonać w celu ostatecznego określenia poziomu hałasu w rejonie przedsięwzięcia.

Inwestycja dotyczy odcinków linii kolejowej oraz układu drogowego. W ramach analizowanego przedsięwzięcia przewidziana jest elektryfikacja LK27, LK207 i LK246 jedynie w obrębie Stacji Toruń Wschodni. Na dzień dzisiejszy, PKP PLK nie planuje pełnej

elektryfikacji odcinków tych linii, objętych zakresem przedmiotowej inwestycji.

Zatem źródłem oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na powietrze atmosferyczne będzie ruch pojazdów szynowych oraz pojazdy mechaniczne poruszające się po analizowanych odcinkach dróg.

Modelowanie poziomów substancji w powietrzu przeprowadzono dla analizowanej inwestycji:

- Zakres I: przebudowa układu torowego LK353, LK27, LK207,
- Zakres III: przebudowa układu drogowego: budowa ul. Sowińskiego, zmiana układu drogowego skrzyżowania ul. Skłodowskiej-Curie i ul. Żółkiewskiego.

Metodologia modelowania poziomów substancji w powietrzu oparta jest na rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2010 r., nr 16, poz. 87 t.j.). Symulacja komputerowa przeprowadzona została w oparciu o program komputerowy OPERAT FB, opracowany przez firmę PROEKO Sp. z o.o. z Kalisza, który posiada atest Instytutu Ochrony Środowiska w Warszawie nr BA/147/96.

Źródłem emisji zanieczyszczeń komunikacyjnych z linii kolejowych jest proces spalania oleju napędowego w silnikach lokomotyw spalinowych. Do substancji szkodliwych zawartych w spalinach zalicza się przede wszystkim: tlenki azotu, dwutlenek siarki, tlenek węgla, węglowodory, pyły zawieszone.

W wyniku realizacji przedmiotowej inwestycji, na istniejących liniach kolejowych nie pojawią się nowe, inne niż dotychczas, źródła emitujące zanieczyszczenia do powietrza. Głównymi emitorami zanieczyszczeń do powietrza z linii kolejowych są kominy spalinowych pojazdów trakcyjnych poruszających się po nich.

Prognozowane wielkości emisji zanieczyszczeń z linii kolejowych (źródła liniowych) obliczono przy zastosowaniu wskaźników emisji z przewodnika EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook 2019, Technical guidance to prepare national emission inventories, EEA Report No 13/2019, NFR 1.A.3.c Railways, Norris J., Ntziachristos L. Wskaźnik emisji dwutlenku siarki określono na podstawie maksymalnej zawartości siarki w paliwie – oleju napędowym stosowanym w pojazdach nieporuszających się po drogach.

Źródłem emisji zanieczyszczeń komunikacyjnych jest proces spalania benzyny w silnikach o zapłonie iskrowym i oleju napędowego w silnikach diesla. Do substancji szkodliwych zawartych w spalinach zalicza się: tlenek węgla, węglowodory, tlenki azotu, dwutlenek siarki, aldehydy, sadzę, benzo(a)piren.

Prognozowane wskaźniki emisji dla drogi (źródła liniowego) oraz wielkość emisji

zanieczyszczeń na analizowanym obszarze obliczono w module „Samochody” OPERATU FB. Do obliczania wielkości emisji zanieczyszczeń, w module stosowana jest metodyka EMEP/CORINAIR B710 i B760 przyjęta m.in. w programie COPERT IV oraz metodyka B770. Program obliczeniowy OPERAT FB oblicza stężenia zanieczyszczeń wykorzystując model obliczeniowy CALINE3 (California Line Source Dispersion Model), który uwzględnia wpływ turbulencji wynikającej z mieszania powietrza przez ruch samochodów.

Stężenia zanieczyszczeń w otoczeniu drogi i linii kolejowej zależą od wyniesienia nawierzchni ponad otaczający teren. W sytuacji, gdy trasa przebiega po nasypie lub estakadzie zanieczyszczenia są najlepiej rozpraszane. Usytuowanie linii kolejowej/drogi w wykopie również sprzyja zmniejszeniu stężeń w otoczeniu drogi (poza wykopem). Najgorsze warunki rozpraszania są w przypadku torowiska/nawierzchni drogi położonej na tym samym poziomie. W analizowanym przypadku przyjęto usytuowanie poszczególnych odcinków ulic zgodnie z projektem, natomiast dla linii kolejowych w terenie płaskim.

Prognozowaną wielkość emisji z analizowanych linii kolejowych określono dla sześciu znaczących zanieczyszczeń: dwutlenku azotu, dwutlenku siarki, pyłu  $PM_{10}$  i pyłu  $PM_{2,5}$ , tlenku węgla, węglowodorów alifatycznych. Z kolei prognozowaną wielkość emisji z analizowanych ulic określono dla ośmiu znaczących zanieczyszczeń: dwutlenku azotu, dwutlenku siarki, pyłu  $PM_{10}$  i pyłu  $PM_{2,5}$ , tlenku węgla, benzenu, węglowodorów aromatycznych i alifatycznych. W określaniu emisji pominięto ołów i jego związki, gdyż jego zawartość w paliwach nowej generacji jest pomijalnie mała. Jak dowodzą badania substancją wyznaczającą zasięg oddziaływania inwestycji liniowych na środowisko jest dwutlenek azotu. Przekroczenia jego stężeń obserwowane są najdalej od źródła.

Wyniki obliczeń dla zakresu kolejowego wskazują na brak przekroczeń poziomów dopuszczalnych jednogodzinnych i średniorocznych w wariancie inwestycyjnym. Wartości percentyla 99,8 ze stężeń wszystkich analizowanych substancji uśrednionych dla jednej godziny nie przekraczają wartości odniesienia. Maksymalne i średnioroczne wartości emisji rzeczywistych wszystkich analizowanych zanieczyszczeń są niższe od wartości emisji granicznej, tj. emisji dla stężeń równych poziomom dopuszczalnym uśrednionym dla jednej godziny i roku kalendarzowego.

Wyniki obliczeń dla zakresu drogowego wskazują na brak przekroczeń poziomów dopuszczalnych jednogodzinnych i średniorocznych w wariantach inwestycyjnych dla wszystkich zanieczyszczeń poza pyłem  $PM_{2,5}$ . Przewidywane przekroczenia poziomu dopuszczalnego tej substancji wynikają z bardzo wysokiego stężenia pyłu  $PM_{2,5}$  w przyjętym tle zanieczyszczenia powietrza analizowanego obszaru ( $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ), równego poziomowi

docelowemu obowiązującemu od dnia 01.01.2020 r. W konsekwencji, najwyższe prognozowane wartości stężeń średniorocznych pyłu  $PM_{2,5}$ , mimo, że są niewielkie, przekraczają wartość dyspozycyjną ( $D_a-R$ )=  $0 \mu g/m^3$ . Wartości percentyla 99,8 ze stężeń wszystkich analizowanych substancji uśrednionych dla jednej godziny nie przekraczają wartości odniesienia. Maksymalne i średnioroczne wartości emisji rzeczywistych wszystkich analizowanych zanieczyszczeń poza pyłem  $PM_{2,5}$ , są niższe od wartości emisji granicznej, tj. emisji dla stężeń równych poziomom dopuszczalnym uśrednionym dla jednej godziny i roku kalendarzowego.

Warto podkreślić, że główną przyczyną takiego stanu rzeczy jest emisja pochodząca z sektora komunalno-bytowego, związana z indywidualnym ogrzewaniem budynków, a udział emisji komunikacyjnej jest zdecydowanie mniejszy, pomimo relatywnie dużego natężenia ruchu drogowego w tym rejonie miasta.

W dniu 22 czerwca 2020 r. Sejmik Województwa Kujawsko-Pomorskiego uchwalił nowy program ochrony powietrza dla wszystkich stref województwa kujawsko-pomorskiego, w tym m.in. strefy kujawsko-pomorskiej – uchwała nr XXIII/340/20 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 22 czerwca 2020 r. w sprawie określenia programu ochrony powietrza w zakresie pyłu zawieszonego  $PM_{10}$  oraz benzo(a)pirenu dla strefy kujawsko-pomorskiej (Dz. Urz. Woj. Kuj.-Pom. z 2020 r., poz. 3479). Dokument powstał ze względu na przekroczenie standardów jakości powietrza  $PM_{10}$  oraz poziomu docelowego benzo(a)pirenu w roku 2018.

Na podstawie rocznej oceny jakości powietrza za rok 2018, strefa miasto Toruń ze względu na ochronę zdrowia została zakwalifikowana do klasy C pod kątem pyłu zawieszonego  $PM_{10}$  i benzo(a)pirenu (stężenia zanieczyszczenia na jej terenie przekraczały poziomy dopuszczalne lub docelowe).

Inwestycja znajduje się na terenie obszaru przekroczeń pyłu zawieszonego  $PM_{10}$  oraz na terenie obszaru przekroczeń benzo(a)pirenu.

Przedsięwzięcie nie będzie znaczącym źródłem pyłów oraz benzo(a)pirenu i nie wpłynie na pogorszenie obecnej sytuacji.

Omawiane zamierzenie wpisuje się w planowane działania naprawcze określone w ww. programie.

W wyniku realizacji analizowanego przedsięwzięcia powinno nastąpić jednostkowe zmniejszenie zużycia energii i ograniczenie oddziaływania na stan jakości powietrza atmosferycznego dzięki:

- ograniczeniu strat w przesyłce energii w związku z modernizacją kolejowej sieci

trakcyjnej,

- zwiększeniu prędkości i płynności jazdy (eliminacja „wąskich gardeł”, ograniczeniu częstotliwości hamowania i ponownego rozpędzania pociągów) w związku z wymianą nawierzchni torowej i podtorza, remontami bądź rozbiórką i budową nowych obiektów inżynierskich, przebudową sieci trakcyjnej, urządzeń energetycznych i nietrakcyjnych, automatyzacją systemu i przebudową urządzeń telekomunikacyjnych.

Ograniczeniu emisji zanieczyszczeń z transportu drogowego sprzyjać będzie budowa ścieżek rowerowych i ciągów pieszo-rowerowych, które powinny zachęcić mieszkańców do alternatywnych form transportu, w celu ograniczenia ilości pojazdów poruszających się w centrum miasta.

Do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń w stosunku do obecnej sytuacji, przyczyni się także likwidacja kotłowni węglowej w nastawni dysponującej. Nastawnia dysponująca przewidziana jest do rozbiórki.

Dodatkowo, wdrożenie przedsięwzięcia powinno przyczynić się do zahamowania wzrostu zużycia paliw i emisyjności transportu jako całości. Przebudowa linii kolejowych podniesie atrakcyjność niskoemisyjnego transportu kolejowego i spowoduje przesunięcie części popytu z transportu drogowego. W konsekwencji zwiększy się udział transportu kolejowego w przewozie dóbr i osób, zmniejszy zużycie energii (ilości spalanej paliwa w przeliczeniu na tonokilometr oraz osobokilometr) przez transport i ograniczy jego oddziaływanie na warunki aerosanitarne.

Biorąc pod uwagę powyższe, ocenia się, że na etapie eksploatacji, wpływ linii kolejowych na stan jakości powietrza atmosferycznego w ich sąsiedztwie będzie pomijalny. Jednocześnie, uwzględniając zapotrzebowanie na energię elektryczną wytwarzaną w elektrowni i wynikającą z tego pośrednią emisję zanieczyszczeń, stwierdza się występowanie relatywnie małego negatywnego oddziaływania na stan jakości powietrza atmosferycznego. Mając na uwadze bardziej optymalne wykorzystanie istniejących zasobów i zmniejszenie sumarycznej emisji zanieczyszczeń z sektora transportu, dzięki przejęciu części popytu z transportu samochodowego uznaje się, że analizowane przedsięwzięcie na etapie eksploatacji jest korzystne z punktu widzenia czystości powietrza atmosferycznego w Toruniu.

Dodatkowo, w ramach przedsięwzięcia inwestycji się wprowadzenie zieleni pełniącej funkcję ochronną przed zanieczyszczeniem powietrza, przy Dworcu Toruń Wschodni.

Planowane przedsięwzięcie zostanie zrealizowane:

- w bezpośrednim sąsiedztwie rezerwatu przyrody Kępa Bazarowa, względem którego obowiązują w szczególności uwarunkowania wynikające z art. 15 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody. Jednocześnie, zgodnie z przedstawioną dokumentacją, realizacja i funkcjonowanie inwestycji nie spowoduje naruszenia ww. rezerwatu przyrody, w tym podjęcia czynności objętych zakazami na jego terenie. Dodatkowo, na podstawie raportu przewidziano działania zabezpieczające (w tym zastosowanie tymczasowych wygradzeń oraz właściwą organizację zaplecza budowy), pozwalające na wykluczenie naruszenia rezerwatu przyrody Kępa Bazarowa. W związku z powyższym nie przewiduje się negatywnego wpływu na ww. rezerwat przyrody,
- w bezpośrednim sąsiedztwie Obszaru Chronionego Krajobrazu Strefy Krawędziowej Kotliny Toruńskiej (LK353 w km 142+300 – 142+982 graniczy z ww. Obszarem). Jednocześnie, zgodnie z przedstawionym raportem, cyt.: „Granice obszaru znajdują się poza zakresem inwestycji i zasięgiem bezpośrednich robót. Nie przewiduje się negatywnych oddziaływań związanych z zanieczyszczeniem obszaru substancjami pochodzącymi z pojazdów oraz urządzeń wykorzystywanych przy robotach budowlanych. Możliwe pośrednie oddziaływanie na Obszar Chronionego Krajobrazu Strefy Krawędziowej Kotliny Toruńskiej, może być związane z emisją hałasu i płoszeniem zwierząt podczas prowadzenia prac modernizacyjnych.” Jednocześnie, 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, którym w myśl ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2021 r., poz. 1899 ze zm.) jest m.in. budowa i utrzymanie linii kolejowych oraz dróg publicznych. W związku z powyższym nie przewiduje się negatywnego wpływu na ww. Obszar,
- w granicach obszaru Natura 2000 Dolina Dolnej Wisły PLB040003. Względem obszarów Natura 2000 obowiązują uwarunkowania określone art. 33 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, w tym zakaz podejmowania działań mogących osobno lub w połączeniu z innymi działaniami, znacząco negatywnie oddziaływać na cele ochrony obszaru Natura 2000, w tym w szczególności pogorszyć stan siedlisk przyrodniczych lub siedlisk gatunków roślin i zwierząt, dla których ochrony wyznaczono obszar Natura 2000, wpłynąć negatywnie na gatunki, dla których ochrony został wyznaczony obszar Natura 2000, pogorszyć integralność obszaru Natura 2000 lub jego powiązania z innymi obszarami.



Ponadto, względem ww. obszaru Natura 2000, zastosowanie znajdują ustalenia zarządzenia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku z dnia 31 marca 2015 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Dolnej Wisły PLB040003 (Dz. Urz. Woj. Kuj-Pom. z 2015 r., poz. 1184 ze zm.).

Ze względu na lokalizację zamierzenia w granicach ww. obszaru Natura 2000, wyznaczonego m.in. w celu ochrony ptaków migrujących oraz lęgowych, zgodnie z zasadą przezorności oraz w celu zapewnienia braku znacząco negatywnego wpływu na ww. obszar, a także zgodności z wymogami art. 33 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, na podstawie przedłożonego i uzupełnionego raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, za konieczne przyjęto rozwiązanie obejmujące rezygnację z planowanego oświetlenia barwnego i zastosowanie wyłącznie oświetlenia o barwie zbliżonej do naturalnej, z jednoczesnym zastosowaniem opraw kierunkowych.

Zgodnie z raportem, prace w obrębie rzeki Wisły (prowadzone w granicach ww. obszaru Natura 2000), obejmować będą w szczególności poniższe działania:

- naprawa elementów betonowych podpór (dla podpór nurtowych prace częściowo wykonywane będą z barek),
- piaskowanie, reprofilacja i oczyszczenie kamiennej okładziny lica korpusu (dla podpór nurtowych prace częściowo wykonywane będą z barek),
- oczyszczenie spoin, wykonanie nowych spoin kamiennej okładziny lica korpusu (dla podpór nurtowych prace częściowo wykonywane będą z barek),
- uzupełnienie braków elementów ceglanych wraz z uzupełnieniem spoin i naprawą spękań (dla podpór nurtowych prace częściowo wykonywane będą z barek),
- zabezpieczenie powierzchni betonowych narażonych na bezpośredni wpływ czynników atmosferycznych przed korozją przy pomocy powłok malarskich o podwyższonej zdolności pokrywania zarysowań (dla podpór nurtowych prace częściowo wykonywane będą z barek),
- naprawa i uzupełnienie urządzeń odprowadzających wodę z obiektu i w rejonie podpór (prace na terenie zalewowym – w pobliżu Kępy Bazarowej),
- remont i naprawa wózków rewizyjnych (prace mogą być częściowo wykonywane z wykorzystaniem barek).

Planowane prace nie będą wiązały się ze zmianą przekroju cieku, jak również ze zmianą światła obiektu, ponieważ będą to prace o charakterze remontowym.

W związku z powyższym, w oparciu o raport, zdecydowano m.in. o konieczności

zabezpieczenia rzeki Wisły przed zanieczyszczeniem i rozpoczęciu ww. robót poza okresem lęgowym oraz pod nadzorem przyrodniczym (ornitologicznym).

Przedmiotami ochrony obszaru Natura 2000 Dolina Dolnej Wisły PLB040003 są:

- populacje lęgowe: bielika *Haliaeetus albicilla*, derkacza *Crex crex*, rybitwy rzecznej *Sterna hirundo*, rybitwy białoczelnej *Sterna albifrons*, rybitwy czarnej *Chlidonias niger*, zimorodka *Alcedo atthis*, jarzębatki *Sylvia nisoria*, trzciniaka *Acrocephalus arundinaceus*, brodziec piskliwego *Actitis hypoleucos*, dziwonii *Carpodacus erythrinus*, sieweczki rzecznej *Charadrius dubius*, rybitwy białowąsej *Chlidonias hybridus*, błotniaka stawowego *Circus aeruginosus*, łabędzia niemego *Cygnus olor*, żurawia *Grus grus*, mewy srebrzystej *Larus argentatus*, mewy siwej *Larus canus*, remiza *Remiz pendulinus*, ohara *Tadorna tadorna*, nurogęsia *Mergus merganser*, ostrygojada *Haematopus ostralegus*, brzegówki *Riparia riparia*,
- populacje migrujące: gęsi zbożowej *Anser fabalis*, czajki *Vanellus vanellus*, kulika wielkiego *Numenius arquata*, siewki złotej *Pluvialis apricaria*, żurawia *Grus grus*,
- populacje zimujące: krzyżówki *Anas platyrhynchos*, gągoła *Bucephala clangula*, nurogęsia *Mergus merganser*, bielika *Haliaeetus albicilla*.

Przedmiotowa inwestycja przecina obszar Natura 2000 Dolina Dolnej Wisły PLB040003. Realizacja przedsięwzięcia nie spowoduje zniszczenia rzeczywistych i potencjalnych siedlisk ww. gatunków ptaków, będących przedmiotami ochrony obszaru Natura 2000 Dolina Dolnej Wisły oraz nie wpłynie na zmniejszenie ich liczebności w obszarze. Zgodnie z zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku z dnia 31 marca 2015 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Dolnej Wisły PLB040003, do celów ochrony ww. obszaru Natura 2000 należą przede wszystkim utrzymanie na odpowiednim poziomie liczebności poszczególnych przedmiotów ochrony oraz powierzchni dostępnych dla nich siedlisk.

W związku z powyższym, realizacja inwestycji, po zastosowaniu działań minimalizujących nie wpłynie znacząco negatywnie na obszar Natura 2000 Dolina Dolnej Wisły PLB040003 oraz możliwość osiągnięcia określonych celów działań ochronnych.

Ponadto, w sąsiedztwie zamierzenia położone są następujące obszary Natura 2000:

- Forty w Toruniu PLH040001 – w odległości około 350 m,
- Wydmy Kotliny Toruńskiej PLH040041 – w odległości około 2,6 km,
- Dolina Drwęcy PLH280001 – w odległości około 4,3 km,
- Nieszawska Dolina Wisły PLH040012 – w odległości około 5 km.

Przedmiotami ochrony obszaru Natura 2000 Forty w Toruniu PLH040001 są gatunki nietoperzy (populacje zimujące oraz ich siedliska): 1308 mopek *Barbastella barbastellus* oraz 1324 nocek duży *Myotis myotis*.

Przedmiotowa inwestycja nie spowoduje naruszenia obszaru Natura 2000 Forty w Toruniu PLH040001. Realizacja przedsięwzięcia nie spowoduje zniszczenia rzeczywistych i potencjalnych siedlisk ww. gatunków będących przedmiotami ochrony obszaru Natura 2000 Forty w Toruniu PLH040001, stąd nie przewiduje się również zniszczenia siedlisk gatunków, będących przedmiotami ochrony ww. obszaru w jego granicach, a także zmniejszenia ich powierzchni i liczebności w obszarze. Przedsięwzięcie nie wpłynie na pogorszenie wskaźników oceny ich stanu, określonych w metodykach opublikowanych w podręcznikach Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska. Zgodnie z zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy z dnia 17 lutego 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Forty w Toruniu PLH040001 (Dz. Urz. Woj. Kuj-Pom. z 2014 r., poz. 579 ze zm.), do celów ochrony ww. obszaru Natura 2000 należą przede wszystkim utrzymanie obecności populacji zimujących ww. gatunków, utrzymanie właściwych warunków siedliskowych gatunków, jak i zachowanie potencjalnych połączeń ekologicznych pomiędzy obszarem Natura 2000 a terenami leśnymi w otoczeniu, w tym poprzez utrzymanie obecności zadrzewień w obszarze Natura 2000 oraz mieście Toruń (na wskazanym w zarządzeniu terenie).

W związku z powyższym, realizacja inwestycji nie wpłynie znacząco negatywnie na obszar Natura 2000 Forty w Toruniu PLH040001 oraz możliwość osiągnięcia określonych celów działań ochronnych, w tym (uwzględniając opisane ograniczenia dotyczące oświetlenia mostu im. E. Malinowskiego) nie wpłynie na zachowanie potencjalnych połączeń ekologicznych i możliwości migracji, czy żerowania nietoperzy będących przedmiotem ochrony omawianego obszaru Natura 2000.

Przedmiotami ochrony obszaru Natura 2000 Wydmy Kotliny Toruńskiej PLH040041 są siedliska przyrodnicze: 2330 wydmy śródlądowe z murawami napiaskowymi (*Corynephorus*, *Agrostis*) i 4030 suche wrzosowiska (*Calluno-Genistion*, *Pohlio-Callunion*, *Calluno-Arctostaphylion*) oraz jeden gatunek zwierzęcia: 1352 wilk *Canis lupus*.

Omawiane zamierzenie nie spowoduje naruszenia obszaru Natura 2000 Wydmy Kotliny Toruńskiej PLH040041. Realizacja przedsięwzięcia nie spowoduje zniszczenia siedlisk przyrodniczych oraz rzeczywistych i potencjalnych siedlisk gatunku, będących przedmiotami ochrony obszaru Natura 2000 Wydmy Kotliny Toruńskiej PLH040041, stąd nie przewiduje się również zniszczenia siedlisk przyrodniczych

oraz siedlisk gatunków, będących przedmiotami ochrony ww. obszaru w jego granicach, a także zmniejszenia ich powierzchni i liczebności w obszarze. Przedsięwzięcie nie wpłynie na pogorszenie wskaźników oceny ich stanu, określonych w metodykach opublikowanych w podręcznikach Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska. Zgodnie z Planem Urządzenia Lasu Nadleśnictwa Gniewkowo, obręby: Gniewkowo, Otłoczyn na okres gospodarczy od 1 stycznia 2018 r. do 31 grudnia 2027 r. (zawierającym zakres planu zadań ochronnych dla ww. obszaru Natura 2000, zgodnie z art. 28 ust. 11 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody), do celów ochrony ww. obszaru Natura 2000 należą przede wszystkim utrzymanie nie pogorszonego stanu poszczególnych przedmiotów ochrony.

W związku z powyższym, realizacja inwestycji nie wpłynie znacząco negatywnie na obszar Natura 2000 Wydmy Kotliny Toruńskiej PLH040041 oraz możliwość osiągnięcia określonych celów działań ochronnych.

Przedmiotami ochrony obszaru Natura 2000 Dolina Drwęcy PLH280001 są siedliska przyrodnicze: 3130 brzegi lub osuszane dna zbiorników wodnych ze zbiorowiskami z *Littorelletea*, *Isoëto-Nanojuncetea*, 3150 starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nympheion*, *Potamion*, 3160 naturalne, dystroficzne zbiorniki wodne, 3260 nizinne i podgórskie rzeki ze zbiorowiskami włosieniczników *Ranunculion fluitantis*, 6430 ziołorośla górskie (*Adenostylion alliariae*) i ziołorośla nadrzeczne (*Convolvuletalia sepium*), 6510 niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (*Arrhenatherion elatioris*), 7140 torfowiska przejściowe i trzęsawiska (przeważnie z roślinnością z *Scheuchzerio-Caricetea*), 9160 grąd subatlantycki, 9170 grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny, 91D0 bory i lasy bagienne (*Vaccinio uliginosi-Betuletum pubescentis*, *Vaccinio uliginosi-Pinetum*, *Pino mugo-Sphagnetum*, *Sphagno girgensohnii-Piceetum* i brzozowo-sosnowe bagienne lasy borealne), 91E0 łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*, olsy źródłiskowe) oraz gatunki zwierząt: 1337 bóbr europejski *Castor fiber*, 1355 wydra *Lutra lutra*, 1166 traszka grzebieniasta *Triturus cristatus*, 1188 kumak nizinny *Bombina bombina*, 1099 minóg rzeczny *Lampetra fluviatilis*, 1106 łosoś atlantycki *Salmo salar*, 1130 boleń *Aspius aspius*, 1145 piskorz *Misgurnus fossilis*, 1149 koza *Cobitis taenia*, 1163 głowacz białopłetwy *Cottus gobio*, 5339 różanka *Rhodeus sericeus amarus*, 1014 poczwarówka zwężona *Vertigo angustior*, 1016 poczwarówka jajowata *Vertigo moulinsiana*, 4056 zatoczek łamliwy *Anisus vorticulus*.

Planowana inwestycja nie spowoduje naruszenia obszaru Natura 2000 Dolina Drwęcy PLH280001. Realizacja zadania nie spowoduje zniszczenia siedlisk przyrodniczych

oraz rzeczywistych i potencjalnych siedlisk ww. gatunków roślin oraz zwierząt, będących przedmiotami ochrony obszaru Natura 2000 Dolina Drwęcy PLH280001, stąd nie przewiduje się również zniszczenia siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk gatunków będących przedmiotami ochrony ww. obszaru w jego granicach, a także zmniejszenia ich powierzchni i liczebności w obszarze. Przedsięwzięcie nie wpłynie na pogorszenie wskaźników oceny ich stanu, określonych w metodykach opublikowanych w podręcznikach Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska. Zgodnie z zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie z dnia 31 marca 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Drwęcy PLH280001 (Dz. Urz. Woj. Kuj.-Pom. z 2014 r., poz. 1180 ze zm.), do celów ochrony ww. obszaru Natura 2000 należą przede wszystkim utrzymanie niepogorszonego stanu poszczególnych siedlisk przyrodniczych i siedlisk gatunków.

W związku z powyższym, realizacja inwestycji nie wpłynie znacząco negatywnie na obszar Natura 2000 Dolina Drwęcy PLH280001 oraz możliwość osiągnięcia określonych celów działań ochronnych.

Przedmiotami ochrony obszaru Natura 2000 Nieszawska Dolina Wisły PLH040012 są siedliska przyrodnicze: 3150 starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nympheion*, *Potamion*, 6430 ziołorośla górskie (*Adenostylin alliariae*) i ziołorośla nadrzeczne (*Convolvuletalia sepium*), 6510 niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (*Arrhenatherion elatioris*), 91E0 łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*, olsy źródłiskowe) oraz gatunki zwierząt: 1337 bóbr europejski *Castor fiber*, 1099 minóg rzeczny *Lampetra fluviatilis*, 1106 łosoś atlantycki *Salmo salar*, 6144 kiełb białopłetwy *Gobio Albiginnatus*, 1130 boleń *Aspius aspius*, 1149 koza *Cobitis taenia*, 5339 różanka *Rhodeus sericeus amarus*.

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie spowoduje naruszenia obszaru Natura 2000 Nieszawska Dolina Wisły PLH040012. Realizacja zamierzenia nie spowoduje zniszczenia siedlisk przyrodniczych oraz rzeczywistych i potencjalnych siedlisk ww. gatunków roślin oraz zwierząt, będących przedmiotami ochrony obszaru Natura 2000 Nieszawska Dolina Wisły PLH040012, stąd nie przewiduje się również zniszczenia siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk gatunków, będących przedmiotami ochrony ww. obszaru w jego granicach, a także zmniejszenia ich powierzchni i liczebności w obszarze. Przedsięwzięcie nie wpłynie na pogorszenie wskaźników oceny ich stanu, określonych w metodykach opublikowanych

w podręcznikach Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska.

Zgodnie z zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy z dnia 10 marca 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Nieszawska Dolina Wisły PLH040012 (Dz. Urz. Woj. Kuj.-Pom. z 2014 r., poz. 813 ze zm.), do celów ochrony ww. obszaru Natura 2000 należą przede wszystkim utrzymanie nie pogorszonego stanu poszczególnych siedlisk przyrodniczych i siedlisk gatunków.

W związku z powyższym, realizacja inwestycji, po zastosowaniu działań minimalizujących nie wpłynie znacząco negatywnie na obszar Natura 2000 Nieszawska Dolina Wisły PLH040012 oraz możliwość osiągnięcia określonych celów działań ochronnych.

Zgodnie z raportem, w otoczeniu zamierzenia stwierdzono występowanie siedlisk objętych ochroną gatunków przedstawicieli herpetofauny, co skutkuje koniecznością ich zabezpieczenia na etapie realizacji, w szczególności poprzez zastosowanie wygrodzeń tymczasowych.

Jednocześnie, na etapie realizacji, możliwość występowania, jak i migracji małych zwierząt (w tym płazów i gadów) zostanie zachowana. Zgodnie z raportem, projekt przewiduje zachowanie możliwości przejścia płazów i gadów poprzez pozostawienie szczelin pomiędzy stopą szyny a górną krawędzią warstwy tłucznia o wysokości około 5 cm (dotyczy Zadania 2 i Zadania 3). Na Zadaniu 1 zaprojektowano nawierzchnię bezpodsypkową z systemem bloków EBS, więc małe zwierzęta będą miały możliwość przechodzenia pomiędzy szyną a płaską powierzchnią betonowej płyty torowej.

Przedstawiony raport wskazuje, że most im. Malinowskiego jest siedliskiem gniazdowania gatunków ptaków: pustulek (minimum 2-3 pary), kawek (10-20 par), gołębi miejskich i grzywaczy (kilkadziesiąt par). Natomiast wiadukt drogowy (belki prefabrykowane) w ciągu ul. Żółkiewskiego jest siedliskiem gniazdowania gołębi miejskich (około 50 par). Ponadto, podczas realizacji wycinki spodziewane jest oddziaływanie na ptaki poprzez zniszczenie miejsc gniazdowania następujących gatunków: sierpówka, cierniówka, sroka, grzywacz, kos, bogatka, kapturka, mazurek, szpak, kwiczoł, wróbel domowy, gołąb miejski, piegża i kawka.

Ww. gatunki ptaków nie są przedmiotami ochrony obszaru Natura 2000 Dolina Dolnej Wisły PLB040003, a ewentualne zniszczenie siedlisk (z uwagi na skalę) nie spowoduje znacząco negatywnego oddziaływania na krajową populację ww. gatunków ptaków. Ponadto, ze względu na występowanie siedlisk ptaków w obrębie mostu, wiaduktu

oraz zadrzewień, w oparciu o raport, wskazano w szczególności dostosowanie terminu robót (prowadzonych w obrębie mostu i wiaduktu oraz związanych z wycinką) do okresu lęgowego ptaków, jak również konieczność wykonania siedlisk zastępczych dla ptaków w postaci skrzynek lęgowych. Na podstawie raportu, jak również zgodnie z Mikusek R. 2012. „Budki dla ptaków”. Fundacja Wspierania Inicjatyw Ekologicznych. Kraków, wskazana ilość skrzynek jest większa niż ilość zniszczonych siedlisk.

W niniejszej decyzji uwzględniono wskazania dotyczące konieczności wykonania skrzynek dla ptaków, jednocześnie uszczegółwiając proponowany sposób ich wykonania poprzez podanie optymalnych wymiarów skrzynek poszczególnych typów.

W przypadku gatunków podlegających ochronie na podstawie rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz. U. z 2022 r., poz. 2380 t.j.) zastosowanie znajdują uwarunkowania wynikające z art. 56 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody. W odniesieniu do grzywacza (gatunku łownego), w przedmiotowej sprawie istnieje możliwość zastosowania art. 125 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.

Z uwagi na możliwość prowadzenia lęgów przez stwierdzonego gołębia miejskiego na obiektach budowlanych (w tym na ww. moście oraz wiadukcie) w ciągu całego roku (w tym poza okresem lęgowym ptaków, przypadającym od 1 marca do 31 sierpnia) oraz uwzględniając uwarunkowania wynikające z § 6 ust. 5 rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt, w niniejszej decyzji zróżnicowano wskazania dotyczące koniecznych rozwiązań terminowych koniecznych robót w odniesieniu do ww. gatunku.

Zgodnie z raportem, realizacja inwestycji nie wiąże się ze zniszczeniem siedlisk zimowych oraz schronień letnich (w tym miejsc rozrodu) nietoperzy. Jednocześnie, na podstawie raportu za konieczne przyjęto wykonanie skrzynek (schronów) dla nietoperzy, celem odtworzenia potencjalnych siedlisk chiropterofauny (utraconych, np. na skutek wycinki zadrzewień). W niniejszej decyzji uwzględniono wskazania dotyczące konieczności wykonania skrzynek dla nietoperzy, jednocześnie uszczegółwiając proponowany sposób ich wykonania poprzez podanie optymalnych wymiarów skrzynek – schronów.

Na podstawie raportu przyjęto również konieczność wykonania nasadzeń zastępczych (w odniesieniu do koniecznej wycinki), w ilości minimum 219 sztuk drzew oraz 3485 m<sup>2</sup> krzewów.

Uwzględniając ww. rozwiązania (w tym nasadzenia, jak i wykonanie siedlisk zastępczych dla ptaków oraz nietoperzy) nie stwierdza się znacząco negatywnego

oddziaływania na środowisko przyrodnicze, wynikającego z koniecznej wycinki drzew i krzewów.

Ponadto, drzewa i krzewy niekolidujące z przedsięwzięciem zostaną zachowane oraz zabezpieczone przed uszkodzeniem na etapie realizacji, co na podstawie raportu uwzględniono w niniejszej decyzji.

Inwestycja nie wiąże się z naruszeniem i zniszczeniem pomników przyrody oraz użytków ekologicznych.

Jednocześnie, na podstawie analizy przedłożonej dokumentacji nie stwierdza się negatywnego wpływu w zakresie zachowania różnorodności biologicznej.

W związku z powyższym, nie stwierdza się znacząco negatywnego oddziaływania na obszary chronione, w tym obszary Natura 2000, a inwestycję uzgadnia się w opiniowanym zakresie, określając ww. warunki.

Jednocześnie informuję, że w przypadku, jeśli skutkiem robót budowlanych bądź innych prac związanych z realizacją zamierzenia będzie podjęcie czynności objętych zakazami względem gatunków chronionych zwierząt, roślin oraz grzybów, wynikającymi z art. 51 i art. 52 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, np.:

- w odniesieniu do zwierząt objętych ochroną gatunkową – niszczenie ich siedlisk lub ostoi, będących obszarem rozrodu, wychowu młodych, odpoczynku, migracji lub żerowania, jak również niszczenie, usuwanie lub uszkodzanie gniazd, mrowisk, nor, legowisk, żeremi, tam, tarlisk, zimowisk lub innych schronień,
- w odniesieniu do grzybów i roślin – umyślne niszczenie osobników oraz niszczenie siedlisk lub ostoi roślin i grzybów,

Inwestor lub Wykonawca są zobowiązani do uzyskania zgody na wykonanie czynności podlegających zakazom na zasadach określonych w art. 56 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.

Projektowane przedsięwzięcie zarówno w fazie realizacji, jak i eksploatacji nie niesie za sobą znacznego ryzyka wystąpienia katastrofy naturalnej lub budowlanej z uwagi na lokalizację, używane materiały i technologię robót. Omawiane zamierzenie będzie realizowane poza terenami osuwisk i zostanie dostosowane do możliwych, nagłych zjawisk pogodowych oraz do możliwości wystąpienia powodzi.

Podkreślić należy, iż uszkodzenie infrastruktury kolejowej zazwyczaj nie jest skutkiem wystąpienia pojedynczej przyczyny. Bezpieczeństwo konstrukcji zależy od wielu czynników, na które mają wpływ działania ludzkie, oddziaływanie wody gruntowej, opadowej oraz płynącej, rodzaj gruntów w podłożu, jak również nieprzewidywalne zdarzenia losowe.



Niniejsza inwestycja zostanie zaprojektowana i wykonana zgodnie z zapisami rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. 1998 r., nr 151, poz. 987 ze zm.).

Biorąc pod uwagę powyższe, ryzyko wystąpienia katastrof naturalnych i budowlanych jest bardzo niskie.

Jak wykazano w raporcie o oddziaływaniu na środowisko, omawiana inwestycja nie wiąże się ze znacznym prawdopodobieństwem wystąpienia poważnej awarii. Z rejestru poważnych awarii prowadzonego przez Głównego Inspektora Ochrony Środowiska wynika, że przykładowo w 2013 roku na terenie kraju wystąpiły zaledwie 3 poważne awarie dotyczące transportu kolejowego i obejmowały wycieki oleju napędowego z baku lokomotywy oraz wyciek mazutu z cystern kolejowych. Żadne z tych zdarzeń nie miało miejsca w województwie kujawsko-pomorskim. Jak wynika z ogólnodostępnych informacji, również w kolejnych latach nie doszło na terenie województwa do poważnej awarii w zakresie użytkowania linii kolejowych, np. transportu substancji mogących zanieczyścić środowisko wodno-gruntowe. Każdorazowo przewóz towarów niebezpiecznych drogą kolejową wiąże się z koniecznością spełnienia szeregu norm i przepisów odrębnych, a także adekwatnych rozwiązań technologicznych i organizacyjnych, co znacznie zmniejsza skutki ewentualnej awarii oraz umożliwia szybsze zareagowanie w razie jej wystąpienia.

Na podstawie informacji zawartych w przedłożonej przez Inwestora dokumentacji, tutejszy Organ przeanalizował wpływ przedsięwzięcia w kontekście adaptacji do skutków zmian klimatu (efekt cieplarniany). Podczas realizacji przedsięwzięcia wystąpi emisja gazów cieplarnianych, głównie dwutlenku węgla, w związku z pracą ciężkiego sprzętu i środków transportu materiałów wykorzystywanych do dokonania przebudowy. Emisja ta będzie krótkotrwała i o niewielkim lokalnym zasięgu, czyli będzie mało znacząca. Natomiast na etapie eksploatacji, biorąc pod uwagę stosunkowo niewielki ruch na tych liniach, które pozostaną niezelektryfikowane (LK27, LK207 i LK246) oraz główny ruch składów na zelektryfikowanej LK353, a także nową nawierzchnię dróg, nastąpi poprawa płynności ruchu, co przełoży się na zmniejszenie ilości spalanej paliwa, tym samym emisji gazów odpowiedzialnych za powstawanie efektu cieplarnianego (przede wszystkim dwutlenku węgla). Z uwagi na lokalny charakter dróg objętych inwestycją nie przewiduje się negatywnego wpływu zamierzenia na klimat. Ponadto, w związku z omawianym zadaniem nie zachodzi konieczność wylesiania obszarów pod rozbudowę układu torowego.

Do realizacji inwestycji będą stosowane technologie i materiały, dostosowane

do warunków klimatycznych występujących w Polsce. Ponadto, zamierzenie jest położone poza terenami osuwisk. Jak wynika z raportu o oddziaływaniu na środowisko, podczas projektowania omawianego zadania uwzględniono prognozowane zmiany klimatu m.in. w zakresie wzrostu średnich temperatur powietrza oraz wzrostu sum opadów atmosferycznych, a także fakt przebiegu inwestycji przez obszar szczególnego zagrożenia powodzią, powiązany z rzeką Wisłą.

Biorąc pod uwagę lokalizację przedsięwzięcia głównie w terenie o małej gęstości zaludnienia, wśród terenów przemysłowych, leśnych oraz kolejowych, nie zakłada się wystąpienia konfliktów społecznych w związku z jego realizacją lub użytkowaniem. Modernizacja infrastruktury kolejowej oraz drogowej jest inwestycją oczekiwaną społecznie.

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

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 decyzje, o których mowa w art. 72 ust. 1 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 uouioś, decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 uouioś. 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.

Na podstawie art. 1 ust. 1 pkt 1 i art. 6 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r.

o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2022 r., poz. 2142 ze zm.) Wnioskodawca uiścił opłatę skarbową w wysokości 205,00 zł za wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

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.

Regionalny Dyrektor  
Ochrony Środowiska w Bydgoszczy

*Szymon Kosmański*  
*/-podpisano elektronicznie/*

Załączniki:

1. załącznik nr 1 – WOO.420.39.2020.DK.56 – charakterystyka planowanego przedsięwzięcia, zgodnie z art. 82 ust. 3 uouioś,
2. załącznik nr 2 – WOO.420.39.2020.DK.57 – mapa z zaznaczonym terenem realizacji oraz obszarem oddziaływania przedsięwzięcia.

Otrzymują:

1. Pan Andrzej Osipów – Pełnomocnik, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Centrum Realizacji Inwestycji Region Północny, ul. Dyrekcyjna 2/4, 80-852 Gdańsk,
2. pozostałe strony postępowania, zawiadomione w trybie art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego.

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Toruniu, ul. Szosa Bydgoska 1, 87-100 Toruń,
2. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, ul. Rogaczewskiego 9/19, 80-804 Gdańsk.

Sprawę prowadzi: Daniel Kulczewski, tel.: 52 50-65-666, wew. 6033, e-mail: daniel.kulczewski@bydgoszcz.rdos.gov.pl